

Робота на конкурс

“Від студентського самоврядування – до самоврядування громад”

З теми :

“Концептуальні засади розвитку велоруху в м. Полтава”

Виконали:
студентки Полтавської державної аграрної академії
Філісюк Єлизавета
Філісюк Тетяна

Полтава-2011 р.

Вступ

Із усіх існуючих видів подорожей туризм на велосипедах - найбільш вигідний. На відміну від автотранспорту велосипеду не потрібно паливо, він може проїхати там, де ніякий інший вид транспорту не пройде, на важко доступною місцевості його можна перенести на руках, а в екстрених випадках його можна взяти з собою в поїзд. Подорожувати на велосипеді набагато приємніше, ніж на громадських видах транспорту, а швидкість пересування значно вище, ніж у пішохода, а з рюкзаком взагалі не існує ніяких проблем.

Напевно, немає такої людини, яка б не вмів їздити на велосипеді, адже цій їзді майже всі навчаються в дитячому віці.

Подорож на велосипеді сприяє зміцненню здоров'я. Їзда на велосипеді сприяє зміцненню м'язів ніг, крім того, зміцнюється і нормалізується діяльність дихальної та серцево-судинної системи організму. Поїздки на велосипедах можуть бути короткими і тривалими. Як бачимо, подорожі на велосипедах стали одним з популярних видів літнього відпочинку та розваги.

Велосипедний туризм на заході користується великою популярністю, а в деяких країнах навіть почалося розвиватися такий напрямок туристичного бізнесу, як пригодницький туризм. Туристичні фірми почали організовувати походи в самі важкодоступні і екзотичні куточки - тропічні ліси, гори і пустелі. Згідно з деякими даними, щороку близько мільйона людей подорожують по країнах Європи на велосипедах. В таких країнах як Швейцарія, Італія, Франція, Іспанія, Німеччина на велосипедах подорожує велика кількість людей, а кількість велосипедів перевищує кількість автомобілів. Для зручності велосипедистів на дорогах виділені спеціальні доріжки та стоянки велосипедів.

Розділ 1. Історична ретроспектива розвитку велосипеда як транспортного засобу

Велосипед (також: зах. укр. ровер, схд. укр. лайба) — транспортний засіб без двигуна, який приводить в рух сила людських м'язів, що передається за допомогою педалей або педалей та цепу на ведуче колесо(а). Зазвичай велосипеди мають два колеса; бувають також триколісні велосипеди та інші, екзотичніші — одноколісні, чотириколісні тощо [64].

Нині в світі використовується понад мільярд велосипедів, таким чином велосипед — найрозповсюдженіший транспортний засіб. Він став таким завдяки низькій вартості (включно з вартістю використання), малій вазі і малим розмірам, відсутності потреби в пальному та безпеці. У розвинутих країнах велосипеди набувають популярності завдяки спортивному

навантаженню та екологічній чистоті. Правила дорожнього руху України визначають велосипед як “транспортний засіб, окрім інвалідних колясок, має два колеса або більш і що приводиться в рух мускульною силою людей, що знаходяться на ній”. У 2005 р. за підсумками опитування

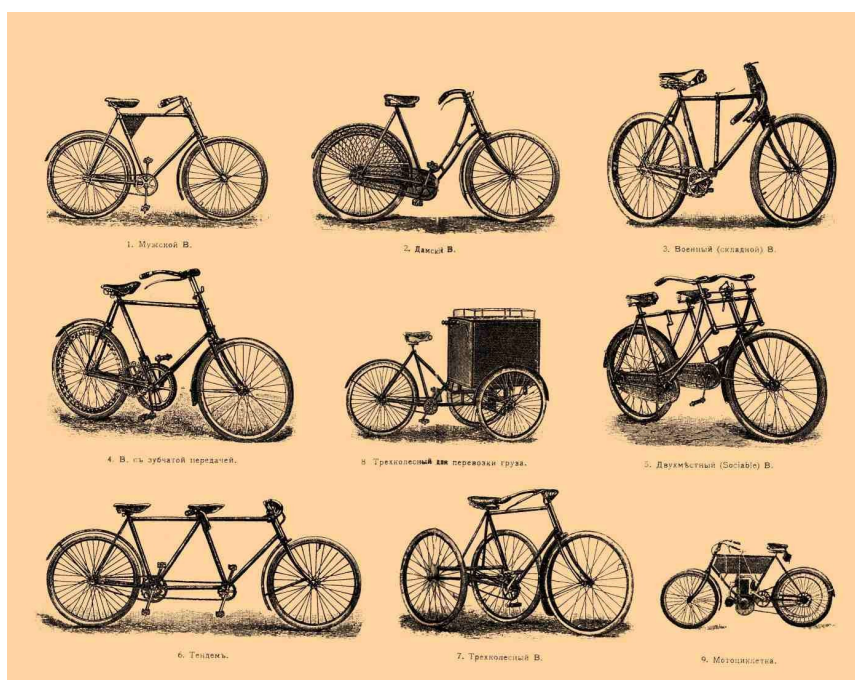


Рис. 1. Моделі початку ХХ ст.

Джерело: [2]

громадської думки у Великобританії, велосипед був визнаний найбільшим технічним винаходом з 1800 р. За велосипед проголосувало більше опитаних, чим за всі останні винаходи, разом узяті.

Відомості про велосипеди і самокати до 1817 р. сумнівні. Так, малюнок двоколісного велосипеда з кермом і ланцюговою передачею, приписуваний Леонардо да Вінчі, або його учневі Джакомо Капротті, на думку багатьох, є підробкою [83]. На вітражі в церкві Св. Егидія в англійському селі Stoke Poges змальована людська фігура на чомусь на зразок самоката, яку Н. Певзнер називає “зображенням забавної конячки, виконаним в XVII столітті (C17 representation of a hobby horse)”. На рис. 2 зображено еволюцію розвитку велосипеду протягом сторіччя.

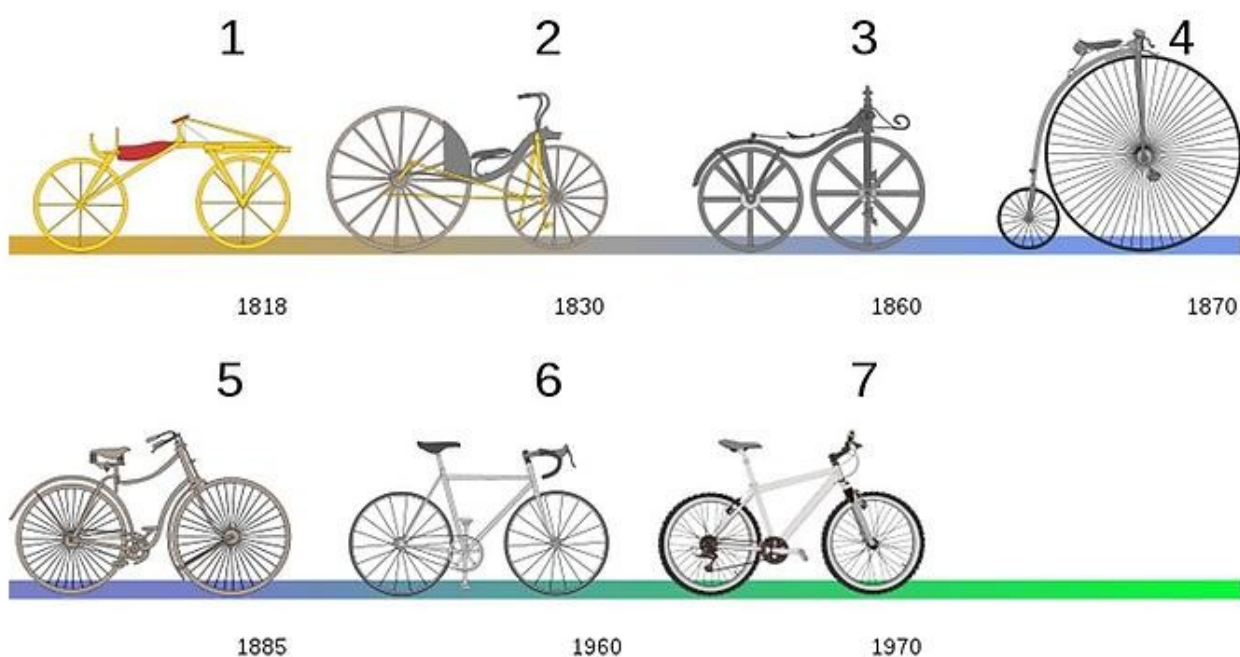


Рис. 2. Еволюція розвитку велосипеду

Джерело: [72]

Самокати нібито 1791 року, приписуваний графові де Сивраку (Comte de Sivrac) — фальсифікація 1891 року, вигадана французьким журналістом Луї Бадьори. Насправді жодного графа де Сиврака не було, прототипом його став Джин Хенрі Сиврак, що отримав в 1817 році дозвіл на імпорт чотириколісних екіпажів. Легендою, швидше за все, є історія про

кріпосного селянина Артамонове, який нібито сконструював велосипед приблизно в 1800 [році](#).

Згідно з цією легендою, винахідник зробив успішний пробіг на своєму велосипеді з уральського села Верхотур'є до Москви (близько двох тисяч верст). Це був перший в світі велопробіг. У цю подорож кріпака Артамонова послав його господар — власник заводу, який забажав здивувати царя Олександра I «дивовижним самокатом». За винахід велосипеда Артамонову зі всім його потомством була дарувана свобода від кріпосної залежності. Велосипед Артамонова нібито зберігається в краєзнавчому музеї Нижнього Тагілу.

Як показав хімічний аналіз заліза, велосипед з нижньотагільського музею виявився саморобкою кінця XIX століття (зроблений не раніше 1870 [року](#)), виконаною по англійських зразках [112]. Що стосується самого Артамонова, то він вперше згадується в книзі В. Д. Белова «Історичний нарис уральських гірських заводів» (видання 1898 р., Санкт-Петербург): «В час коронації імператора Павла, отже в 1801 р., майстровий уральських заводів Артамонов бігав на винайденому їм велосипеді, за що за наказом імператора надали свободу йому та всій його родині». Насправді Павло I коронувався в 1797 [році](#), а в 1801 — Олександр I. Белов не приводить жодних посилань на документи, підтверджуючі його вражаючу знахідку [1].

« »

У 1817 [році](#) німецький професор барон Карл фон Дрез з Карлсруе створив перший двоколісний самокат, який він назвав «машиною для ходьби». Він був забезпечений кермом і виглядав в цілому, як велосипед без педалей; рама була дерев'яною. Винахід Дреза назвали в його честь дрезиною, і слово «дрезина» понині залишилося в російській мові. Можливою причиною винаходу стало те, що попередній, 1816 був «Роком без літа». Тоді Північну Півкулю спіткала найсильніша кліматична аномалія в історії, що катастрофічно позначилося на урожаї, викликало голод і понизило поголів'я коней. У 1818 [році](#) в Баден-Бадене фон Дрез отримав

«Großherzogliches Privileg» (тодішній аналог патенту) на свій винахід. Незабаром машина Дреза завоювала популярність у Великобританії, де стала називатися «денді-хорз».

У 1839—1840 рр. коваль Киркпатрік Макміллан в маленькому селі на півдні Шотландії удосконалив винахід Дреза, додавши педалі і сідло. Виходить, що Макміллан створив велосипед, схожий на сучасний (рис. 5).

Педалі штовхали заднє колесо, з яким вони були сполучені металевими стрижнями за допомогою шатунів. Переднє колесо поверталось кермом, велосипедист сидів між переднім і

заднім колесом. Велосипед

Макміллана випередив свій час і

залишився маловідомим. На рис. 3

зображено один із перших

велосипедів у світі. Виробництво

велосипедів зіграло велику роль в

створенні технічної бази для інших

видів транспорту, перш за все

автомобілів і літаків. Багато

технологій металообробки, розроблені для виробництва як велосипедних

рам, так і інших частин велосипедів (шайб, підшипників, зубчастих коліс),

згодом використовувалися у виробництві автомобілів і літаків. Багато

автомобільних фірм, створених на початку ХХ століття (наприклад, Ровер,

Шкода, Morris Motor Company, Опель), починали як велосипедні. Починали

як виробники велосипедів також Брати Райт. Суспільства велосипедистів

добивалися поліпшення якості доріг. Прикладом такої організації є Ліга

Американських Любителів Колісного Транспорту (League of American

Wheelmen), в кінці ХІХ століття в США, що очолювала і фінансувала Рух за

Хороші Дороги (Good Roads Movement). Поліпшення якості доріг також

прискорило розвиток автомобілів. Велосипеди зіграв свою роль в

емансипації жінок. Зокрема, завдяки ним в 1890-х в моду увійшли жіночі

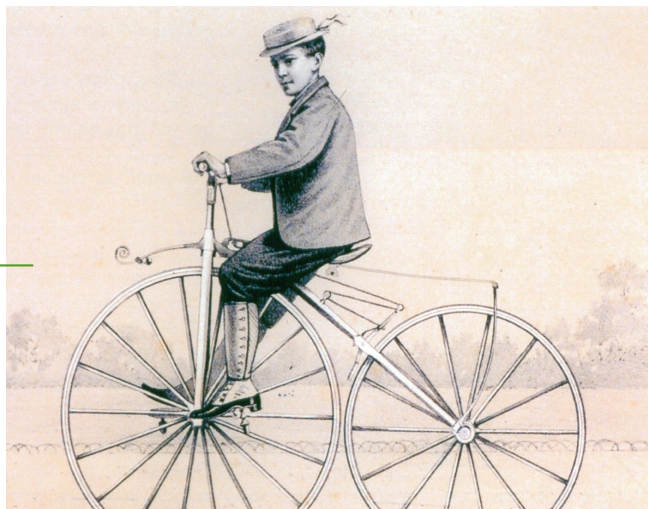


Рис. 3. Велосипед Мішо

шаровари, що допомогло звільнити жінок від корсетів та іншого одягу, що сковує. Крім того, завдяки велосипедам жінки знайшли безпрецедентну мобільність (рис. 4). Так, наприклад, знаменита американська суфражистка Сюзан Ентоні (1826—1906 рр.) заявила 2 лютого 1896, в інтерв'ю газеті «New York World»: Я думаю, що велосипед зробив більше для емансипації жінок, чим ніж все інше разом узяте. Він дає жінкам відчуття свободи і незалежності. Сердце моє наповнюється радістю всякий раз, коли я бачу жінку на велосипеді. це — видовище вільної, непригнобленої жінки.



Велосипеди дозволили сільським жителям частіше їздити в сусідні села і міста, завдяки чому почастишали браки між жителями різних населених пунктів.

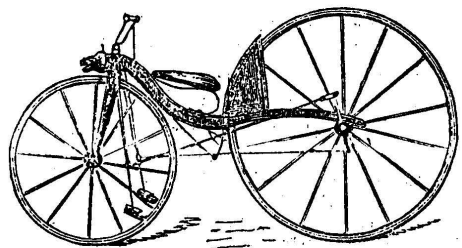
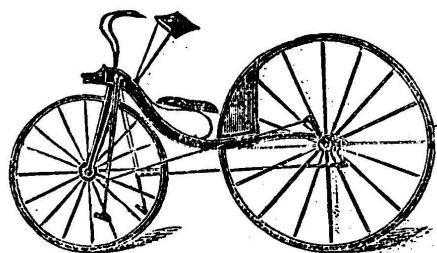
Це поліпшило генетичне здоров'я населення завдяки гетерозису. Велосипеди зменшили скупченість в містах, дозволивши робочим і службовцям жити в передмістях, відносно далеко від місця роботи.

Поштові служби багатьох країн використовують велосипеди з кінця XIX століття. Так, британська пошта (англ. Royal Mail) використовує велосипеди з 1880-х. Загальна кількість листонош-велосипедистів складає 37 000 у Великобританії, 27 500 в Германії, 10 500 в Угорщині. Поліції багатьох країн використовують велосипеди для патрулювання вулиць, особливо в сільських районах. Велопатрулі, як і велосипедна пошта, з'явилися в кінці XIX століття. Наприклад, поліція англійського графства Кент купила 20 велосипедів в 1896 року, а до 1904 року число поліцейських велопатрулей склало вже 129. Перевагами велопатрулей є свобода від автомобільних пробок, можливість патрулювати в пішохідних

Рис.4. Реклама 1897 року. Велосипедистка зображена шароварах.

Джерело: [7]

зонах, можливість скритно підібратися до підозрюваного. У Великобританії велосипеди традиційно використовуються для доставки газет. Це дозволяє брати на роботу підлітків, в яких ще немає водійських прав. У бідних країнах велосипеди інколи використовуються для доставки обідів. Навіть автомобільна індустрія використовує велосипеди. На заводі «Mercedes-бенц» (нім. Mercedes-Benz) в Зіндельфінгене (нім. Sindelfingen),



Німеччина, робітники пересуваються по території заводу на велосипедах. В кожного відділу — велосипеди свого кольору. Велосипеди використовувалися на війні. В ході Другої бурської війни (1899—1902) обидві сторони (Великобританія і південноафриканські республіки) використовували велосипеди в розвідці і для доставки повідомлень. Спеціальні частини патрулювали залізницю на велодрезинах.

У першій світовій війні обидві сторони активно використовували велосипеди в розвідці, для доставки повідомлень, для транспортування постраждалих. Японія успішно використовувала велосипеди для вторгнення до Китаю в 1937 р. і для вторгнення до Сінгапуру через

Рис.54. Велосипед МакМіллана Малайзію в 1941 р. Велосипеди дозволяли скритно і

Джерело: [6]

раптово перекинути тисячі солдатів, заставши противника зненацька. Крім того, вони не вимагали ні вантажівок для свого перекидання, ні дефіцитного палива. Союзники використовували в своїх операціях парашутистів, екіпованих складними велосипедами (рис.6). Велосипеди використовувалися партизанами для перевезення вантажів в ході в'єтнамської війни. У Швеції велосипедні війська проіснували до 2001 р., а в Швейцарії — до 2003 р.

В даний час велосипеди найбільш популярні в країнах Північної і Західної Європи. Сама «велосипедна» країна Європи — Данія, середній

житель цієї країни проїжджає за рік на велосипеді 893 кілометри. Услід йдуть Нідерланди (853 км.). У Бельгії і Германії середній житель проїжджає за рік на велосипеді близько 300 кілометрів [63]. Найменш популярний велосипед в країнах Південної Європи — середньостатистичний іспанець проїжджає за рік на велосипеді всього 20 кілометрів. Сучасна популярність велосипеда в Європі — результат політики, що проводиться урядами, оскільки популяризація велосипеда сприяє розвантаженню центрів міст від автомобілів, а також покращує здоров'я людей.

Для популяризації велосипеда і велосипедного туризму приймаються наступні заходи: пристрій велосипедних доріжок і іншої інфраструктури; заходи, що полегшують використання велосипеда у поєднанні з суспільним транспортом

(велосипедні стоянки, як правило, криті, а частенько і що охороняються, на вокзалах і автостанціях, устаткування пасажирських поїздів спеціальними вагонами для пасажирів з велосипедами і тому подібне). У багатьох містах Європи велосипед можна узяти напрокат на вокзалі.

У багатьох країнах східної і південно-східної Азії, таких як Китай, Індія і Індонезія, велосипед є одним з основних засобів пересування завдяки своїй дешевизні. Проте використання велосипедів в азіатських країнах, зокрема в Китаї та Індії, скорочується, завдяки тому, що їх жителі переходять на автомобілі, мотоцикли і мопеди. Інколи власті-влада приймають заходи проти велосипедного транспорту, оскільки він заважає руху автомобілів. Так, в грудні 2003 року в Шанхаї рух велосипедів був тимчасово заборонений. Китай також є основним



Рис. 5. Самокатчики Російської армії, за спиною в одного складений велосипед.

Джерело: [24]

виробником велосипедів, зокрема завдяки тому, що в останні десятиліття більшість велосипедних фірм перевели виробництво в цю країну. Порядка Близько 95 % велосипедів виробляється в Китаї. У Ізраїлі, як і в Амстердамі, є велосипедний готель (Ісротель Пундак Рамон в Міцпе-Рамоне), що має свою веломастерську і провідні велосипедні екскурсії. Отже, історія велосипеда є загадковою в історичному аспекті.

РОЗДІЛ 2 . Стан українського велосипедного руху: єьогодні і закордонний досвід порівняльний аналіз із закордонною практикою

Історія виникнення і розвитку велосипедного руху в Україні має дуже давню традицію. По матеріалах українських журналів перші «Союзи велосипедистів – любителів» засновані в Харкові, Севастополі і Одесі в 1887 році. У велосипедному русі України були зльоти і падіння, але найбільшого поширення велотуризм набув в радянські часи. Перші секції велотуризму при клубах і підприємствах почали з'являтися в 50-і роки. Велотуризм можна розділити на на – фізкультурно-оздоровчий, сприяючий масовому заняттю велотуризмом, і велотуризм високих досягнень, мета якого — складні велопоходи, високі розряди і звання, по напрямках — зимовий, екскурсійний, комбінований, одиночний. В даний час в найбільш розвинених країнах кількість велосипедів набагато перевищує чисельність автомобільного транспорту, і кількість велопоїздок безперервно зростає.

Велосипедисти в українських містах мають вибір: ризикувати життям, пересуваючись по дорогах, або порушувати правила дорожнього руху, їдучи тротуарами. Ще, звісно, є третій варіант – вигулювати залізного коника лише в парках або за містом. Більшість градоначальників вперто не бажає визнавати велосипед повноцінним видом транспорту, вважаючи натомість,

що це елемент дозвілля, здорового способу життя або хобі. Проте є міста, де вже запланували, а подекуди й почали втілювати проекти з розвитку велоінфраструктури.

Лідирує серед них Львів. «Велодоріжки зараз з'являються в різних кінцях міста одночасно. Їх оснащують на вулицях, які реконструюють до Євро-2012», – розповідає радник міського голови з питань велоінфраструктури Олег Шмід, що сам користується цим транспортом [7]. У місті на сьогодні змогли би припаркуватися зо дві сотні велосипедів.

Для Львова розвиток велоінфраструктури дуже перспективний, адже місто для неї ідеально пасує. «Все робиться системно, – розповідає чиновник. – У нас є програма, згідно з якою протягом дев'яти років має бути обладнано 268 км велодоріжок. Окремо була затверджена схема веломережі. Реалізація проекту має коштувати 59 млн грн». Зараз у Львові планують проектування велотранспортного кільця довкола історичного центру, яке повинні побудувати наступного року.

У столиці також поступово обладнують велодоріжки. Вони вже є на вулиці Здолбунівській та проспекті Бажана. «На Дніпровській набережній – лише біла смуга навіть без занижених бордюрів. Проїхати там неможливо, – критикує інші проекти міської влади голова Асоціації велосипедистів Києва Ірина Бондаренко. – На Русанівській набережній смуга на тротуарі часто перетинається з виходом людей із парку». Програма розвитку велодоріжок, прийнята у 2009 році, передбачає будівництво 17 маршрутів завдовжки 160 км. Проте виконується вона мляво [6].

Поки що доріжки прокладають на вулицях, які реконструюються. Також є розпорядження міської влади про облаштування велосипедних паркінгів біля торговельних центрів. Нещодавно тендер Київдорсервісу на проектування п'яти велодоріжок вартістю майже 1 млн грн виграло ТОВ «Білтек».

Новісіньку доріжку на проспекті Бажана Ірина Бондаренко вважає майже ідеальною, хоч і з хибами. ~~Тиждень нарахував на ній з десяток~~

~~високих бордюрів, які аж ніяк не сприяють зручності проїзду.~~ В одному місці вона робить різкий зигзаг, також на ній лише подекуди намальовано розмітку (білі позначки велосипедів), тому по доріжці ходять перехожі, не розуміючи її призначення. Уявити, що по ній на високій швидкості мчить велосипедист, майже неможливо. Він муситиме гальмувати на першому ж бордюрі, вилетить на зигзагові й наїде на пішохода.

У розвитку інфраструктури окрім звичайних велосипедистів зацікавлені й деякі приватні компанії, які стимулюють своїх працівників та клієнтів крутити педалі. І не завжди для того, щоб ті купували в них велосипеди... «²Ми не лише виробляємо ліки, а й дбаємо про здоров'я людей, аби вони не хворіли й займалися активними видами спорту²», – пояснює позицію столичної фармацевтичної компанії її співробітниця Ірина Ситникова.

Біля київського офісу транснаціональної ІТ-компанії велопаркінг на 80 місць заставлений велосипедами, а на кожному поверсі будівлі є душові. «²Робимо все, аби працівникам було комфортно приїздити на роботу альтернативним транспортом²», – розповідає співробітниця цієї фірми Елеонора Федорій. Користуватися велотранспортом київських програмістів надихнуло спілкування із закордонними колегами, а керівництво компанії ідею підтримало. «²Це ініціатива не так американської штаб-квартири, як наша. Ми працюємо з провідними світовими компаніями і постійно спілкуємося з їхніми співробітниками. Теми здорового способу життя і захисту природи – це світова тенденція²», – підсумовує Елеонора.

Так, велосипедні амбіції захопили світ. За останні два роки вперше велосипедів в світі вироблено в два рази більше, ніж автомобілів. Чехія, Німеччина і Франція показали всім автомобілістам і спільно побудували від Праги до Парижу трансєвропейську велосипедну магістраль протяжністю в 1400 км. Мери Лондона, Нью-Йорка і Шанхаю ведуть переговори про створення особливої інфраструктури: дороги, покажчики, розмітка, адаптовані для велосипедистів спеціальні парковки. До речі, на один

автомобіль в Китаї доводиться 250 велосипедів. І не варто асоціювати велосипед з тихоходом: у Швейцарії побудований електровелосипед, який здатний розвивати швидкість 100 кілометрів в годині В світі зараз ганяють на одному мільйоні таких великів.

Це у нас в країні на велосипедиста звикли дивитися як на транспортну перешкоду. У Парижі він не просто повноцінний, а пріоритетний учасник дорожнього руху. Одночасно в Парижі котять на своїх двох колесах більше 100 тисяч велосипедів! Незворушні парижани їздять на них у будь-який час і по будь-якому приводу, в офісних костюмах, в casual, в смокінгах, вечірніх платтях... Матусям немає нужди розлучатися з немовлятами — є спеціальні велосипеди, змонтовані з дитячими колясками. Якщо у парижанина немає особистого велосипеда або ви в Парижі як турист — не біда. У центральній частині міста біля ключових об'єктів встановлені велосипедні термінали, де зазвичай знаходяться «на приколі» 20 — 30 великів. Наприклад, ви, турист, висаджуєтеся на вокзалі Аустерліц, йдете у велотермінал, по кредитній карті орендуєте велосипед і. Париж у ваших коліс. Перші півгодини користування — безкоштовно, одну годину — 1 євро, 2 — 3 євро і так далі. Оренда протягом доби — 20 євро. Всього в Парижі близько 2 тисяч таких велостанцій з 30 тисячами роверів (рис. 7). Сповна допускаю можна допустити думку, що зовсім не турбота про здоров'я або екологію змусила 3% парижан пересісти на велосипеди. Автопарковки тут дуже вельми дорогі, а французи, як відомо дуже бережлива нація.

У Лондоні теж непогано бути велосипедистом. Адже мер міста Борис Джонсон — ярий прихильник цього руху. Щорічно в Гайд-парку він відкриває сезон, особисто очолюючи велопробіг. Не дивно, що Джонсон лобіює інтереси своїх однодумців в уряді. Наприклад, зараз він добивається дозволу для лондонських велосипедистів повертати ліворуч, проїжджаючи на червоне світло. Ймовірно, в мріях йому бачиться Лондон на зразок знаменитого своїм університетом Оксфорда. Там взагалі немає автостоянок. Крім того, за ініціативою Джонсона у велосипедну інфраструктуру вкладено

близько 200 млн. фунтів стерлінгів. Чому саме такий цифра? Прискіпливі англійці підраховали: більше 50% міських автопоїздок складає відстань менше 8 км. Якщо один городянин здійснюватиме 80 таких поїздок протягом року на велосипеді, то він заощадить державі 69 фунтів стерлінгів в рік за рахунок поліпшення показників здоров'я і зниження парникового ефекту в атмосфері. І ще 137 фунтів — від зменшення заторів на дорогах. Зокрема, доведено, що в пересівшого на велик англійця збільшується тривалість життя, знижується вірогідність передчасної смерті, інфарктів і відповідно скорочується кількість бюлетенів. Тобто вкладені в розвиток велосипедного руху гроші повертаються за рахунок отриманого від нього ж позитивного ефекту.

Вже чи не тому Нідерланди займають перше місце в світі по кількості велосипедистів в країні (27% всього населення), що яскравий приклад тому дав свого часу прем'єр-міністр Вім Кок? Він прославився тим, що їздив на роботу на звичайному велосипеді. Нідерландського колегу дружно підтримали ще два прем'єр-міністри — Данія і Норвегія — і теж пересіли на велосипеди. І до речі, обидві країни — також лідери велосипедного руху



(30% поїздок здійснюється на велосипедах). Можливо, тому перед будівлею парламенту в Данії розташована величезна велостоянка, а автомобільна відтісна убік?

Також у Копенгагені можна взяти велосипед напрокат безкоштовно, причому на будь-який час. Такі велосипеди заборонено використовувати поза Копенгагеном, порушника чекає штраф у розмірі 1000 крон від першого ж зустрічного поліцейського. Незвичайний дизайн і колір велосипедів не дозволяють їх викрасти і видати за власні. Аналогічна програма є в Гельсінкі.

Рис.6. Велопарковка у Парижі
Джерело: [7]

Безкоштовно орендувати велосипед можна і на території парку Hoge Veluwe в Голландії та інших місцях.

Але все таки система прокату велосипедів у Європі не є ідеальною. В неї є свої серйозні проблеми. Так, у Парижі та Барселоні була запущена одна й та ж програма прокату велосипедів. Але у Парижі вона зазнала катастрофічного фіаско, а у Барселоні феєричного успіху. У чому ж причина і відмінність при майже однакових критеріях?

Система *Bicing* була запущена в Барселоні в березні 2007 року, і сталося це сенсаційно успішно: протягом перших двох місяців участь в програмі взяли 30 тисяч чоловік, хоча на той момент було лише 15 станцій видачі і 200 велосипедів. З тих пір *Bicing* розширювалася і розвивалася швидкими темпами [7]. Як повідомляє *Treehugger*, в даний час в каталонській столиці налічується 400 станцій, 6000 велосипедів і 186 тисяч зареєстрованих «абонентів» (найоптимістичніші прогнози були на 85 тисяч). За два роки велопрокат став в Барселоні додатковим видом суспільного транспорту, яким

постійно користуються 9% городян (або 15%, якщо не рахувати літніх людей і дітей). Само собою, таких вражаючих успіхів система ні за що не добила б, якщо б не оперативне реагування її творців і міських органів влади. З врахуванням зростання були розширені існуючі велосипедні доріжки і створені нові (є 225 км., а незабаром буде 320), обладнані стоянки, причому захищені від угонів.



Рис. 7. Велосипеди паризької системи місцевого виробництва. Вони важать аж по 22,5кг, мають три швидкості, світлодіодні ліхтарі, що харчуються від динамо-машини, і корзина перед кермом

Джерело: [8]

Покращували і самі велосипеди, які стали зручнішими і безпечнішими, їх тепер складніше вкрати. Крім того, з метою підвищення якості послуг персонал *Bicing* був розширений на 50%, з'явилася безкоштовна допомога клієнтам. В той же час були зафіксовані інфраструктурні та інші проблеми.

Наприклад, оскільки Барселона — досить горбисте місто, більшість людей вважають за краще скачуватися на велосипедах вниз, а в гору добиратися на метро, що приводить до недоліку велосипедів у верхній частині міста. Також явно відчувається брак простору для парковки поблизу пляжу у вихідні дні. Вісінг займається подоланням цих труднощів – наприклад, в гору байки завозять мікроавтобуси. Ще виявилось, що велосипеди пристойно зношуються: фахівці Вісінг ремонтують приблизно по 400 веліков в день, або 11 тисяч в місяць. Але це, на їх думку, не біда.

Поряд з новинами про успіхи іспанської програми стало відомо про провал аналогічної ініціативи у французькій столиці. Під натиском парижан зазнав поразки велопрокат [9].

За даними на лютий 2011 р. паризька статистика така. У місті діють 1450 станцій з 20 тисячами велосипедів (говорять, це найбільша така мережа в світі), якими мешканці французької столиці скористалися 42 мільйони



Рис.8. Вандалізм у Парижі
Джерело: [9]

разів. Проте 7800 байків за цей час «зникли», тобто їх, швидше за все, банально сперли. (Кожен, між іншим, коштує 400 євро.) Крім того, 11 600 веліків постраждали від вандалів. У день доводиться ремонтувати по 1500 велосипедів, а кинутих де попало, знаходять штук по 20 в день. В той же час на Youtube стали з'являтися відеоролики (на

зразок цього <http://www.youtube.com/watch?v=afE44cHNkEg>), в яких показано, як велібовські велосипеди просто глумливо знищуються: на них скачуються зі сходів, виконують трюки а-ля ВМХ, кидають в річку і так далі. Плюс до всього за перший рік три люди на орендованих велосипедах загинули, а від автомобілістів посипалися скарги на те, що клієнти Vélib' не дотримують ПДРД.

Отже, є привід задуматися: чому в Барселоні і Парижі впровадження аналогічних по суті систем дало такі різні результати? — Однозначних відповідей немає. І в зв'язку з цим дуже цікаво, чим подібний експеримент міг би завершитися при впровадженні в Україні.

В Амстердамі, що називає себе велосипедною столицею Європи, велосипеди можна взяти на прокат не лише на залізничній станції, але й в пунктах прокату в більшості велосипедних магазинів, в багатьох готелях. Є навіть спеціальний готель для велосипедистів, Van Ostade Bicycle Hotel. Можна орендувати водний велосипед, велосипед-тандем і, навіть, велосипед для 8 осіб.

Консультації з розвитку велоінфраструктури деяким українським містам надає Німецьке товариство міжнародного співробітництва (GIZ). «Ук[»]раїнські стандарти будівництва велодоріжок на сьогодні застарілі, — зауважує координатор проекту «Стала мобільність в українських містах[»]» GIZ Світлана Назар. — За чинними нормами для них потрібно дуже багато вуличного та дорожнього простору, чого сучасне компактне місто не може собі дозволити. Тому ми ініціювали створення в Мінрегіонбуді робочої групи, яка займатиметься оновленням та допасуванням українських стандартів до західноєвропейських норм».

Щоправда, проблеми є не лише з нормами, а й зі світоглядом. «В Україні не виконуються принципи сталої мобільності, які вже з десять років є основою розвитку транспорту в Європі, — запевняє Ірина Бондаренко. — Ніхто не розуміє аксіоми, яку вже осягнули на Заході: чим більше доріг, тим більше машин[»]». Наприклад, винесена на обговорення Стратегія розвитку Києва до 2025 року передбачає збільшення площі доріг утричі. А це, своєю чергою, призведе до зростання кількості автомобілів, яким колись знову стане тісно. Від транспортного колапсу таким чином не втекти.

До речі, «На весілля Кейт Міддлтон та принца Вільяма мер Лондона подарував їм тандем — парний велосипед, — нагадує Світлана Назар, —, тому що місто реалізовує політику сталої мобільності».

Тому є привід задуматися про майбутнє нашої країни а зокрема нашої зеленої Полтави про велостезю у соціальному розвитку.

Розділ 3. Концепція розвитку вело руху в Полтавському регіоні Концептуальні засади розвитку велоруху в м. Полтави

Вельми ефективним джерелом доходів до місцевого бюджету є розвиток туристичного бізнесу з використанням велотранспорту. При цьому особлива увага має бути приділена досвіду розвитку велоруху, що набув широкого поширення в більшості європейських і інших країнах світу. У деяких з них доля доходів, пов'язаних з туристичним бізнесом, в бюджеті держави складає до 30% і більше. Велотуризм Німеччини забезпечує річний обіг порядку 5 мільярдів євро. Цьому зростанню сприяють його об'єктивні переваги, дружність по відношенню до природи, потреба в порівняно низьких вкладеннях, доповнені значним прогресом в області дорожнього будівництва велотранспортних мереж і конструкцій велотранспортних засобів, а також у зв'язку з широким поширенням уявлення про здоровий спосіб життя. Щорік продається 4,5 мільйона велосипедів.

В Україні велотуризм реалізується поки що в невеликих розмірах. Привабливість велосипедного руху підвищує туристичні можливості міста Полтави. Велотранспорт створює цілий спектр переваг: він забезпечує мобільність для всіх, незалежно від віку і доходу, сприяє зміцненню здоров'я, не вимагає істотних витрат, економічно вигідний, екологічний, не чинить шуму, не вимагає великих площ для пересування і парковок.

Серед основних проблем розвитку Існує низка проблем, які заважають розвитку велосипедного руху та велосипедної інфраструктури міста можна виділити наступні. По-перше, міський транспорт і транспортний рух все більше орієнтується на машини. Ми почали створювати міста для машин більше, ніж для людей. Усвідомлення того, що небезпека на дорогах, вплив на довкілля і погані умови мешкання в містах стали високою ціною для так званого автомобільного «прогресу прогресу» вимагає нових рішень. У поєднанні з масовою інфраструктурою і хаотичним розвитком такої

розвиток приносить шкоду здоров'ю людини і знижує рівень безпеки на дорогах. Оскільки автомобіль є найменш ефективним видом транспорту при використанні його в міських умовах, виходячи з площі, яку він займає, зростання його призвело до серйозних заторів на дорогах. УВ світі багато міст стикаються з цією проблемою. Так, наприклад, в Лондоні упроваджена система платежів за затори, оскільки розширення вулиць небезмежне.

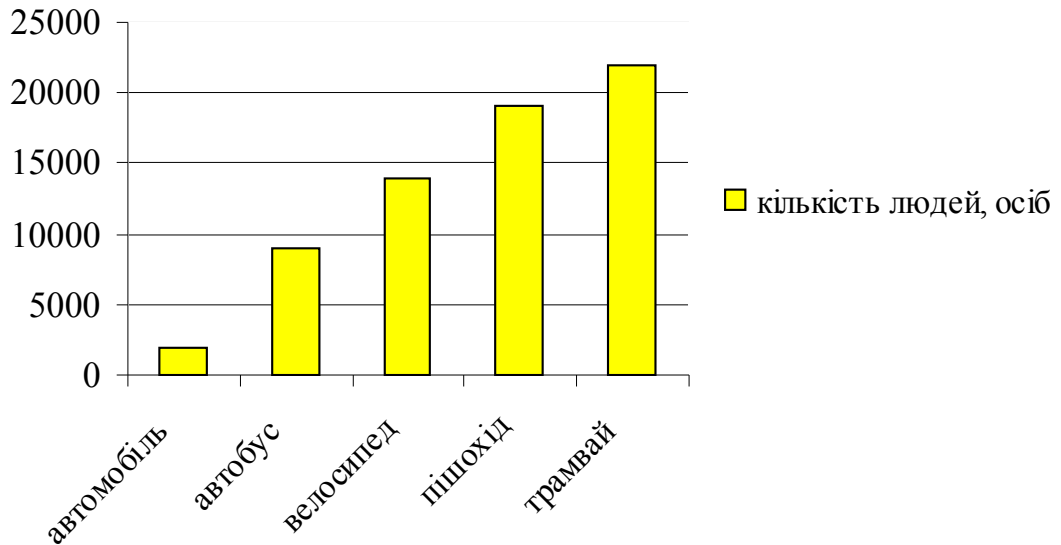


Рис.9. Залежність зміни кількості людей на дорозі шириною 3,5 м протягом години від виду транспорту, осіб

Джерело: авторська розробка

Одне європейське дослідження виявило, що багато водіїв визнають, що їм не потрібно брати машину для половини поїздок на короткі дистанції, які вони здійснюють.

З прогресом моторизації багато міст велику частину коштів вкладають в дороги, щоб пристосувати їх до моторизованого транспортного руху. В даний час автомобільний рух знаходиться на етапі зростання у всьому світі, особливо в країнах, які розвиваються. Проблема парникових газів також одна з пріоритетних, оскільки глобальне потепління викликає величезну стурбованість у всьому світі. Половина викидів вуглекислого газу припадає на транспорт, що збільшує емісію газів.

Рівень загазованості не повинен перевищувати рекомендований Міжнародною організацією здоров'я обмеження. Хоча транспорт не є єдиним чинником, його вклад в проблему якості повітря особливо важливий і продовжує збільшуватися. Люди, які проживають в межах 50—100 метрів від автомагістралі і доріг з величезними потоками машин, більше схильні страждати від проблем із здоров'ям, ніж ті, які живуть далі. Для транспортної галузі міста приватний автомобіль найбільше джерело проблем якості повітря.

Іншою проблемою, яка набуває значення, є порушення сну унаслідок транспортного шуму. За визначенням воно уражує тих, хто не бере участь в транспортному русі, незалежно від їх способу пересування. Лише експерти починають розуміти його медичне значення.

Ще одним чинником загрозливих і зростаючих проблем із здоров'ям є ожиріння. Водіння від дверей до дверей знижує фізичні навантаження для людей, особливо для дітей, які могли б скористатися поєднанням як прогулянки пішки, так і видів транспорту, або поїздки на велосипеді. Для людей, які працюють за робочим столом, також існує загроза проблем із здоров'ям, особливо серцевних захворювань.

Широке дослідження англійської стратегії, яка аналізувала вплив пропаганди велосипеда і пішохідного руху на здоров'ї і економіку, показало наступні висновки: поглядаючи—дивлячись на зменшення заторів, викидів, дорожньо-транспортних випадків і витрат на охорону здоров'я, за кожне пенні, інвестоване в заохочення використання велосипеда, міста отримували вигоду на суму від 2,2 до 3,6 пенні.

Орієнтована на автомобіль транспортна система найбільш вражає три групи населення: люди з низьким рівнем доходу, жінки і діти. З моторизацією міста розширюються, оскільки люди можуть долати на машинах великі відстані. Концентрація послуг і бізнесу у віддалених районах означає, що великі торговельні центри замінюють малий бізнес, який упроваджують місцеві жителі, і ще більше стимулюють використання

автомобілів. Малі магазини не можуть конкурувати і зникають, заставляючи покупців долати великі відстані до великих торгівельних центрів. Всі ці тенденції шкодять не лише з точки зору транспорту, але також і тому, що з бізнесу витісняються малі магазини, які колись надавали важливі послуги і забезпечували більшість робочих місць. Їх зникнення означає, що багато людей, особливо людей з низьким рівнем доходів, втрачають роботу або повинні їхати далі і втрачати ще більше, щоб добратися до об'єктів праці.

Віддаючи пріоритет місцю мешкання, а не коридору для проїзду в багатьох містах Європи міські центри були переплановані в 1970-х ррр.ожаж і зосереджені на пішохідних зонах. Такі умови сприяли розвитку суспільного транспорту і велоруку.

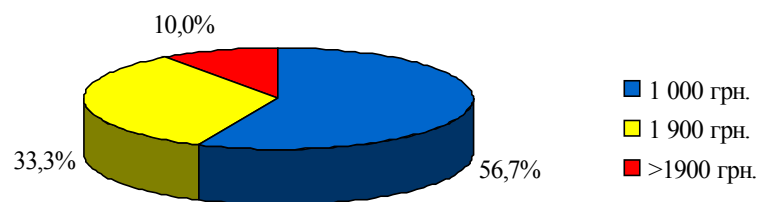
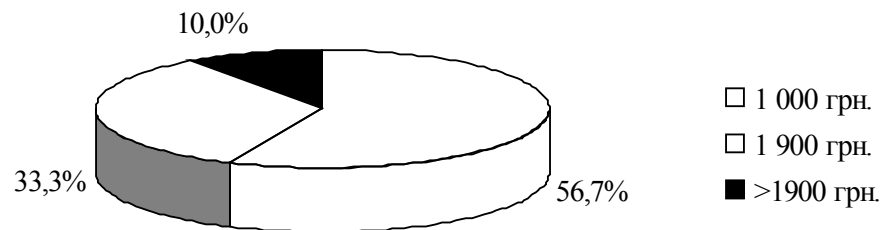


Рис. 10. Кількість мешканців Полтави, які згодні купити велосипеди у заданому ціновому діапазоні

Джерело: авторська розробка

Нами було опитано 30 випадкових мешканців Полтави. На наше питання «На яку ціну ви розраховуєте при покупці велосипеда», 56,7% хочуть витратити на велосипед до 1000 грн, 33,3% — до 1900 грн, та 10% — 1000 грн. Тобто можна зробити висновок, що полтавці не схильні витратити багато грошей на велосипеди навіть теоретично. Вигоди і

перешкоди від користування велосипедом, як на індивідуальному, так і на соціальному рівні можна виділити наступні.

- Вигоди для людини:
- Покращує доступ і вибір мобільності.
- Фізичні вправи і здоров'я.
- Економія грошових засобів.
- Вигоди для громади:
- Менше викидів.
- Краще використання суспільного простору.
- Покращення соціальної рівності.
- Краще поєднання з суспільним транспортом.
- Покращення надійності і безпеки на дорогах.

Перешкоди:

- Ненадійність доріг, небезпека і крадіжка велосипедів.
- Фізичні обмеження і відстань.
- Клімат та географія.
- Доступність і наявність.
- Відношення і культурні обмеження.
- Упереджене мислення.

Основні якісні вимоги до інфраструктури з велосипедним транспортом.

1. Послідовність у формуванні цілісної і зручної інфраструктури для велосипедистів. Мережа велосипедних доріжок повинна забезпечувати з'єднання всіх елементів велоінфраструктури логічним зв'язком з іншими видами транспорту. Установка дорожніх знаків і покажчиків для визначення оптимального маршруту руху (від початкової до кінцевої точки маршруту).

2. Прямолінійність – можливість вибрати найбільш прямий маршрут. Важливо скоротити час і відстань руху велосипедистів до мінімуму.

3. Безпека – проектування коротких і безпечних маршрутів, обмеження наскільки це можливо, зустрічі з моторизованим транспортом при русі

велосипедистів, зниження швидкості руху моторизованих транспортних засобів на дорогах з велосипедним рухом, мінімізація велосипедного руху уподовж відносно небезпечних доріг і розділення транспорту, який має значну різницю в швидкості.

4. — Комфорт – створення велосипедних доріжок з рівним, якісним і відповідним вимогам покриттям, можливість паралельного руху, створення достатнього вільного простору для руху велосипедистів, мінімізація протидії.

5. Привабливість – передбачає чинник соціальної безпеки, пов'язаний з середовищем і ситуацією. При проектуванні необхідно передбачати формування мережі велосипедних доріжок в живих місцях з максимальним соціальним контролем.

Вживання Виконання п'яти основних вимог необхідно упроваджувати на чотирьох рівнях створення інфраструктури в наступному порядку: мережа, відрізки дороги, перехрестя, покриття дороги.

Шляхи визначення велосипедних мереж для найбільш ефективного розвитку міста.

П'ять кроків планування мережі велосипедних доріг:

— Розробка базової карти землекористування, типових пунктів відправлення і прибуття для веломаршрутів, що включає:

- а) житлові райони;
- б) санаторний — курортна зона;
- в) зона природних ландшафтів;
- г) туристичні об'єкти;
- д) школи і Вузи;
- е) офіси і підприємства;
- є) торгівельні центри і ринки;
- ж) об'єкти суспільного користування;
- з) розважальна інфраструктура;
- і) зупинки суспільного транспорту.

— Вивчення корисної інформації про типові відстані в межах Полтави (всі відстані завдовжки до 6 кілометрів дуже зручно долати на велосипеді). Позначення вказаних місць передбачити як в базовій дорожній карті, картах землекористування на паперових носіях і карті в геоінформаційній системі.

— Позначення вказаних місць передбачити як в базовій дорожній карті, картах землекористування на паперових носіях і карті в геоінформаційній системі. Позначення на карті небезпечних зон і відсутніх велосипедних зв'язків.

— Вивчення існуючого і потенційного попиту шляхом проведення опитування через анкетування для збору інформації про вибір маршрутів і проблематичні зони в плані безпеки велосипедного руху .

— Оцінка потенційного попиту при поліпшенні умов для поїздок на велосипеді в контексті впровадження або удосконалення велосипедного маршруту або створення цілої мережі велосипедних маршрутів. Визначення пріоритетів у структурі велосипедної мережі на основі базової карти землекористування велосипедної мережі і оцінки потенційного попиту.

Приділити увагу видам і кількості велосипедів, які користуватимуться в майбутньому даними маршрутами.

Майже 25 % поїздок здійснюється на відстані від 4 до 6 кілометрів, понад 15 % від 6 до 8 кілометрів і близько 10 % від всіх поїздок на велосипеді довше 8 кілометрів.

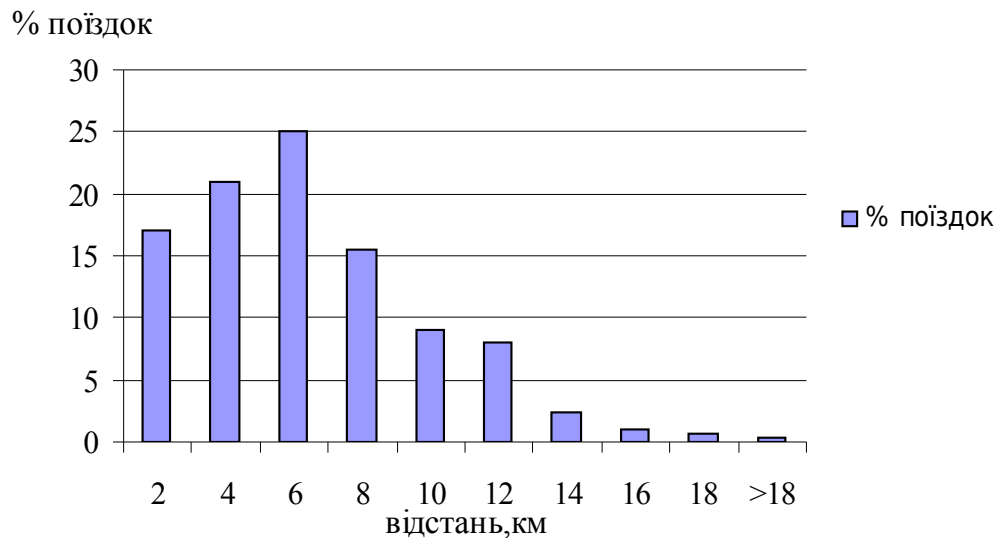
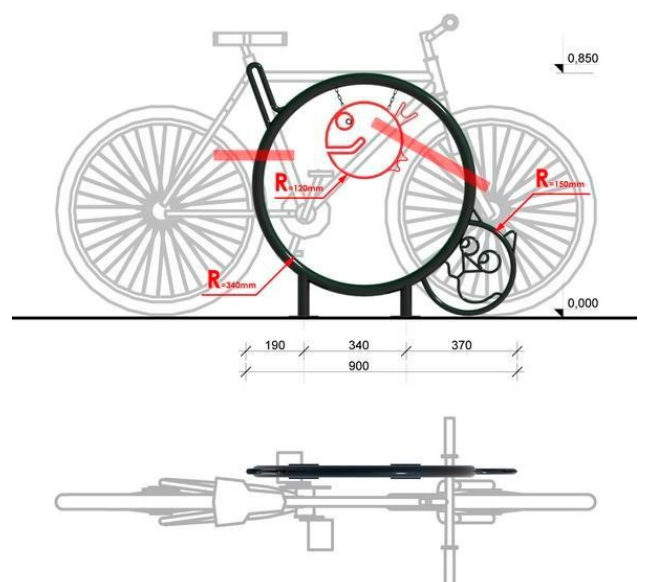


Рис. 11. Розподіл поїздок в залежності від відстані в м. Полтава

Джерело: авторська розробка

Проектування велоруку має бути інтегроване в розробку загального транспортного плану або / і плану дорожнього руху. Це дозволить зробити логічний, збалансований і цілісний план для всіх транспортних засобів. Інтегроване транспортне планування веде до широкої підтримки всіх зацікавлених сторін завдяки погодженому плануванню і залученню до нього на ранніх стадіях всіх, хто має до цього відношення. Інтеграція підкреслює рівні умови для всіх учасників руху.

Робоча документація по облаштуванню основної велосипедної інфраструктури, передбачає: зони уповільнення транспортного руху або установку зон обмеження дорожнього руху; — велосипедні маршрути; велосипедні смуги; велосипедні доріжки; місця стоянок для велосипедів або криті парковки. На окремих ділянках доріг хорошим рішенням може бути використання методу сегрегації – розділення, коли перерозподіляється простір між



учасниками дорожнього руху і створюється окрема інфраструктура для різних учасників руху, в результаті це краще захищає велосипедистів, обгінні маневри водіїв і інтенсивний рух не створює для них проблем. Як методи для фізичної сегрегації можуть бути: створення або використання смуги трави, тротуару або гравію між автомобільною дорогою і велодоріжкою.

Аспекти планування:

- захист;
- можливість пішохідного руху;
- можливість велосипедного руху;
- можливість переходів;
- привабливість;
- придатність для проведення суспільних заходів.

Вибір типу проїзду для велосипедистів (доріжка або смуга) залежить від особливостей транспортного руху:

- транспортні потоки;
- кількість транспортних смуг;
- наявність і потоки важкого транспорту;

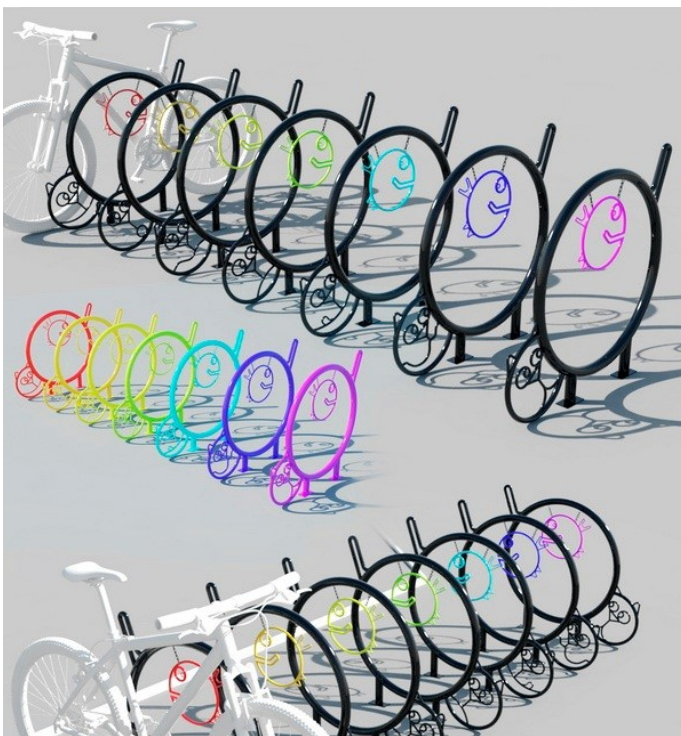


Рис. 12. Кольорове рашення креативної велопарковки у місті

Джерело: [109]

Рис. 11. Можливий варіант дизайну велопарковки

Джерело: [109]

— швидкість руху транспорту;

— переходи для пішоходів і інших користувачів дороги.

Парковки для велосипедів можуть бути у вигляді спеціального устаткування: велосипедні стійки для одного або двох велосипедів, велосипедні платформи — пристрої для шести і більш

велосипедів, автоматичні пристрої для парковки велосипедів (велосипедист залишає велосипед на вході), стоянки під охороною (в основному платні) загальні сховища, які знаходяться під наглядом впродовж більшої частини дня і вечора.

Рівень використання велосипедів визначає кількість необхідних парковок. Забезпечення інфраструктури для парковок сприяє суспільному благополуччю:

- | —хороший сервіс зацікавлює більше людей до їзди на велосипеді;
- | —розумна політика забезпечує інфраструктуру там, де вона може бути використана;
- | —добре спланована інфраструктура є вкладом в якість суспільного сектора і приносить користь всім користувачам;
- | —запобігання крадіжці і хуліганству покращує положення велосипедистів.

Стратегія велосипедного руху стає ефективною тоді, коли прийняті відповідні рішення, оцінені потреби велосипедистів і враховані в процесі планування. Конструктивний діалог між органами влади, приватним бізнесом і жителями територіальної громади є життєво важливим для того, щоб сприяти розвитку і реалізації стратегії велоруху, особливо там, де політика велоруху не існувала. Досягнення цілей стратегії завжди включає обмін думками і обговорення умов між жителями територіальної громади.

Соціальний маркетинг починається задовго до появи продукту на ринку. Використання технологій традиційного маркетингу для забезпечення вкладу в процеси планування, які включають велорух, і в промоушн-кампанії можуть допомогти уникнути поразки і досягти успіху. Соціальний маркетинг може допомогти змінити відношення, обумовлене культурою громади, відкриваючи людям перспективи, яких, можливо, вони не розглядали раніше.

При орієнтації на попит слід звернути увагу на наступні питання:

Якими є цільові ринки для популяризації велосипедного руху ?

Які споживачі найбільш чутливі до інформації про внесок велосипедного руху у розвиток суспільного життя?

Яким видам велосипедів і велосипедної продукції віддають перевагу цільові учасники ринку?

Якою є оптимальна сегментація в плані велосипедної продукції і послуг, а також в плані поведень з метою популяризації велосипедного руху?

Якими є найкращі звернення, щоб надавати інформацію по велосипедному руху і просувати соціальні інтереси?

Які приватні і суспільні організації ми можемо залучити з метою здобуття допомоги в розробці і реалізації належної сукупності дій?

Як ми показуємо вплив цих дій, щоб ми могли сприяти підтримці стратегії велосипедного руху позитивним впливом на суспільне процвітання?

~~Освіта, формування обізнаності і агітаційна діяльність.~~

Формування знань вимагає вживання технічних прийомів маркетингу і комунікацій. Окремі особи і особливо групи людей беруть участь в популяризації велосипедного руху і підвищують роль проблеми велоруху для людини, приватного бізнесу і органів влади. У країнах Європи, таких як Нідерланди, в яких існує впливова культура велосипедного руху, багато дітей вчать їздити на велосипеді з 4 років. У школах діти навчаються поліпшенню своїх навиків. Існують інструкції по безпечній поведінці. У віці 11 років діти складають як теоретичний, так і практичний іспит. Легко недооцінити тривалість часу, необхідного для досягнення максимальних умінь. Знання того, як їздити на велосипеді, стартувати і зупинятися без додаткової допомоги, є недостатніми для того, щоб забезпечити те, що велосипедисти зможуть звертати належну увагу на дорожнє середовище. У контексті велосипедного руху вчення повинне: сформувати необхідні для користування велосипедом уміння; навчити велосипедистів, як впоратися з дорожнім рухом; навчити інших користувачів доріг, як взаємодіяти з

велосипедистами. Створення знань – це та дорога, за допомогою якої ми інформуємо людей про переваги велосипедного руху . Значний вклад в кращий досвід поведінки на дорогах можуть зробити інформаційні кампанії в журналах, на телебаченні, радіо, в інтернеті і інших засобах масової інформації.

Висновки

Очікуваними результатами реалізації проекту стане:

- створення нових туристичних велосипедних маршрутів;
- створення розвинутої мережі міських велосипедних доріжок;
- підвищення привабливості міста Полтава як туристичного центру;
- пропаганда екологічно чистих видів транспорту, зростання популярності велосипедного руху;
- оздоровлення учасників велосипедного руху;
- зменшення дорожньо-транспортних випадків за участю велосипедистів;
- поліпшення екологічної ситуації, зменшення загазованості міста;
- скорочення часу проїзду до місця призначення.

Передбачається проводити аналіз результатів за кожним велосипедним проектом на ранніх етапах впровадження і розглядати на засіданнях робочої групи по розробці концепції розвитку велосипедного руху . Моніторинг реалізації проекту планується щорік розглядати на сесії міської ради і засіданні його виконавського комітету, а також щокварталу при підведенні підсумків реалізації середньострокового плану економічного і соціального розвитку .

Список використаних джерел

1. Виргинский В. С., Клат С. А., Комшилова Т. В., Лист Г. Н. Как творятся мифы в истории техники. (К истории вопроса о «велосипеде Артамонова») // Вопросы истории естествознания и техники. — 1989. — № 1. — С.150-157.
2. Коваленко О. Проблеми полтавського вело руху будуть вирішуватись в тандемі влади та громадськості // Вечірня Полтава. —2011. —№ 41.
3. BBC News [Електронний ресурс]. Режим доступу <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7881079.stm>
4. Бізнес-щотижневик rb.ru російський бізнес [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.rb.ru/topstory/business/2008/06/20/203319.html>
5. Дайджест Bikeways [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://bikeways.com.ua/posts/272>
6. Електронна енциклопедія [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.7pedia.mobi/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%81%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%B4>
7. Електронна енциклопедія Wikipedia [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/wiki/%C2%E5%EB%EE%F1%E8%EF%E5%E4>
8. Електронний дайджест Cicle Publishing [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.cyclepublishing.com/history/leonardo%20da%20vinci%20bicycle.html>
9. Конкурс Велопарковка-2010 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://archportal.com.ua/news/voteforvelo2010stg2>
10. Офіційний сайт програми Velib [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.velib.paris.fr/>
11. Форум велосипедистів Велобиг [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.velobig.ru/fm/viewtopic.php?f=13&t=1123>
12. Сайт Амстердамського велосипедного готелю [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.amsterdam-hotels-guide.com/amsterdam-van-ostade-bicycle.htm>

Додаток А

Нами було проведено інтерв'ю із учасником вело руху в місті Полтава Віталієм Проценко, так би мовити, ветераном полтавського вело руху, стаж якого складає 15 років. Він виявив ентузіазм, коли нами було запропоновано провести невелике експрес-опитування з приводу стану вело інфраструктури в місті.

Питання: Віталію, скажи будь-ласка, скільки ти років вже на колесах?

Відповідь: Та я і не знаю, ніколи не рахував. Скільки себе пам'ятаю, то я весь час був на велосипеді.

П.: Так ти можна сказати спершу навчився їздити на велосипеді, а потім вже ходити?

В.: Можна і так сказати (сміється)

П.: На велосипеді ти багато де побував по Україні, чи не так?

В.: Все вірно. Я був багато де – і в Карпатах, і в Криму. Так, зокрема, в мене та моїх друзів є традиція кожного літа їздити на байках по кримських горах, милуватися чудовими краєвидами, ночувати в палатках при вогнищі, співати пісень...

П.: О, все зрозуміло. Так ти ще й вело турист із досвідом.

В.: Так, подорожі на великі відстані мене дуже приваблюють.

П.: А по місту ти їздиш на велосипеді? Там, на роботу, до друзів, на побачення...

В.: Звичайно ж і по місту їзджу майже кожний день. Це і зручно і швидко, і для здоров'я добре. А головне, на пальне не треба витрачатися. В умовах сучасної економічної кризи це дуже актуально.

П.: А ти зміг би поміняти свого залізного коня на автомобіль?

В.: Ні, звичайно ні. Велосипед це частина мене. Хоча знаєш, в мене була можливість купити собі автомобіль.

П.: І що, купив?

В.: Ні, не зміг виміняти свою мрію дитинства на зажерливого залізного коника.

П.: Ти як активний користувач велосипеда що можеш сказати про стан вело інфраструктури в нашому місті?

В.: Я б дав оцінку на 3 з мінусом.

П.: А чому саме так?

В.: Ну ти ж розумієш, що найбільша проблема в Україні, як казав Микола 1, це дороги. Це і дорогами можна назвати з натяжкою. А ще автомобілісти, які в своїй більшості не знають ПДР. Спеціалізованих вело доріжок в місті немає, окрім Яківчанської. Але її довжина лише два кілометри і знаходиться вона явно не в центрі міста. І що нам робити? Так як по тротуарах їздити не дозволено, то залишається лише їздити з ризиком для життя по дорозі, намагаючись уникнути автомобілів, собак, пішоходів, що перебігають дорогу в недозволеному місці.

П.: А що ти можеш сказати з приводу велопарковок?

В.: Це ще одне невирішене питання. Особисто я постійно приковую свого байка чи то до дерева, чи до огорожі. А потім протягом дня думаю, чи вкрали мого коня чи ще ні?

П.: Але це ж не стільки провина влади, скільки наш український менталітет.

В.: Так, тут ти права і я з тобою не погодитися не можу. Але, треба ж якось підвищувати культуру населення, прищеплювати це з дитинства. Хоча можна припустити, що з установами спеціалізованих велопарковок, що охороняються, кількість крадіжок можна суттєво знизити.

П.: А ви взагалі намагалися звертатися до влади з проханням вас вислухати і допомогти?

В.: Так, зверталися і не раз, але щось результату немає. І взагалі я не розумію. Адже за велосипедами майбутнє. Настає нова епоха, коли вирішує все екологічний транспорт і здоров'я майбутніх поколінь. І сучасна молодь це чудово розуміє, на відміну від влади.

П.: Віталію, дуже дякую тобі за інтерв'ю. І бажаю тобі успіхів! Всього найкращого!

|
|
|

|
|
|
|

|

—