



РЕПОРТЕР



ГАЗЕТА СВІТ СОЦІУМ ФОТО

Велофорум у Франківську. Як достукатися до влади і пересадити людей на ровери

BY **ОЛЬГА СУРОВСЬКА** - 13/10/2018 13:05



Share on Facebook



Share on Twitter



Минулих вихідних Франківськ прийняв 10 міжнародний велофорум. Близько 200 учасників і 40 спікерів з восьми країн взяли участь у дискусіях, воркшопах і пленарних сесіях під гаслом «Створюємо велостолицю».

Говорили про розвиток велоінфраструктури та велотранспорту, ділилися проблемами і хвалилися досягненнями. «Репортер» зібрав найцікавіше. велофорум



Робота з мерією зменшує ДТП

Як розвивають велоінфраструктуру у Вінниці і водночас зменшують кількість ДТП на дорогах міста, розповів спеціаліст з розслідувань ДТП та урбан-активіст **Віктор Перлов**. За його словами, наполеглива систематична робота з мерією може зменшити на дорогах кількість аварій і збільшити кількість роверів.

Розповідає, що за останні півроку у Вінниці вдалося провести невелику революцію. Але почалася робота ще у 2016-му, коли Вінниця приєдналася до німецької програми «Інтегрований розвиток міст України». Тоді почали розробку концепції Вінниця-2030, утворили експертну групу «Транспорт і мобільність», до якої увійшов і Перлов.

“*«Ми написали дуже класну сучасну концепцію, але по факту у Вінниці і далі відбувалися речі, які їй суперечили, – говорить Віктор Перлов. – В якийсь момент наша група прийшла до мера і показала проблеми у доступності центру Вінниці. На них мешканці роками скаржилися, але ніяких змін не було. Ми нагадали, що є стратегія, якої ніхто не дотримується, показали, як пішоходи почуваються на тротуарах,*

запропонували, як можна вирішити непродуману організацію вулиць».

Каже, за два тижні вдалося усі світлофори Вінниці перевести на цілодобовий режим роботи. Це одразу зняло проблеми на аварійних перехрестях. Ще одне досягнення за останні півроку – мапа доступності і звернень. Тепер усі скарги людей щодо доступності вносять на окрему карту, і чиновники мають півроку, аби їх вирішити. Раніше такі звернення просто губилися в кабінетах.



Фото Антона Куби

До теми: їдь ровером. Як франківці вирушили у велоекспедицію Європою і проїхали 1200 км (ФОТО)

Для нерегульованих пішохідних переходів зробили бетонні островці безпеки. Каже, в багатьох питаннях посилалися на досвід львів'ян і франківської **Urban Consulting Group**.

“ «Контроль і покарання – не найкращий варіант. Найкращий – це розбудова такої інфраструктури, яка не дає змоги порушувати

правила дорожнього руху, – говорить Віктор Перлов. – Однак, така співпраця далася не одразу. До того кілька років ми аналізували аварійність кожної небезпечної ділянки дороги, збирали дані. А потім чітко пояснювали, які конкретно фактори впливають на аварійність і одразу давали кілька варіантів вирішення цієї проблеми. А коли почалася співпраця з німцями, вони теж почали доносити нашу думку. Крім того, ми намагалися максимально співпрацювати з небайдужими чиновниками у департаментах. І всі ці сукупні систематичні зусилля згодом дали результат».

Вітер у волоссі

Поляк **Олександр Вйонцек**, засновник ініціативи «Україна на роверах» їздить у веломандрівки з Польщі до України з 2013 року. Перша подорож була з Любліна до Одеси. Каже, велосипеди – найкращий транспортний засіб для відвідин України.

“ «Можна їхати автобусом, але ніколи не знаєш, чи водій впустить вас з ровером, – розповідає Вйонцек. – Ще можна везти ровери на машині, але найкращий варіант – піші переходи. У Польщі таких лише два».

Олександр Вйонцек каже, найцікавіші у таких велоподорожах – малі села. Для поляків це найдешевший варіант мандрівки, а для українських сіл – можливість заробити.

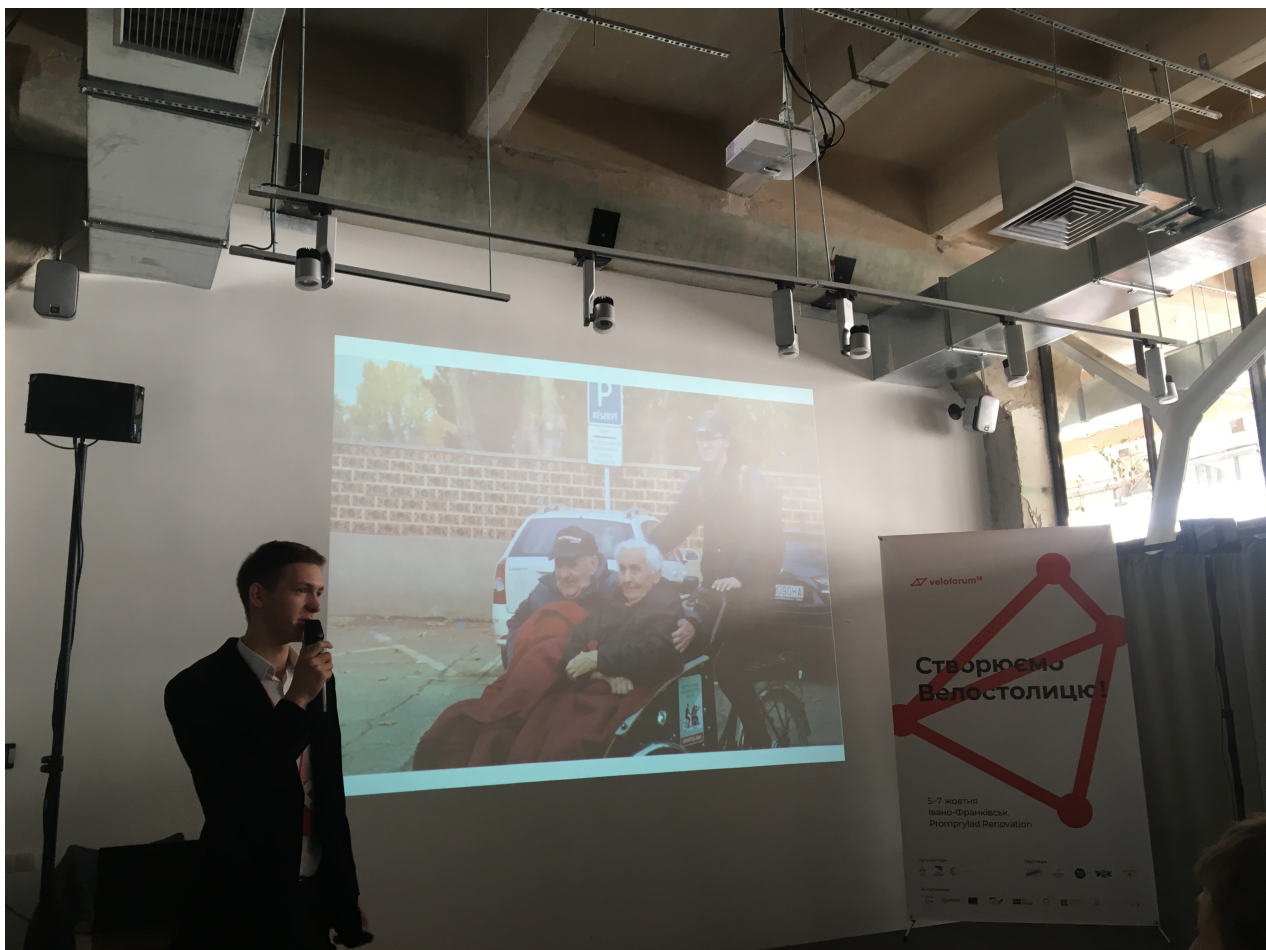
“ «Дуже вигідно купувати у маленьких кафе і магазинчиках у селах. Але дороги інколи зовсім погані. Коли міністерство інфраструктури будує дороги, має думати і про окремі велодоріжки. Тоді велотуристи залишатимуть в Україні більше грошей. А якщо поєднати два чудових міста окремою велодоріжкою, вийде дешевше, ніж будувати дороги».

Читайте також: Відчайдухи мріють про Париж. Франківські роверисти готуються до заїзду на 1200 км (ФОТО)

Поляк розповідає, що нині одна з проблем розвитку велотуризму в країні – це конфлікт на Донбасі.

“ «У Польщі люди думають, що тут, на Заході України, бігають люди з автоматами, – говорить Вйонцек. – Також проблемою є недружній кордон, на якому треба годинами чекати своєї черги. А ще – погані дороги та водії, майже відсутня промоція України у польському просторі. У Польщі складно знайти комерційні велосипедні тури – є кілька до Європи і жодного в напрямку України».

Дан Коллар із Братислави розповідає про рух «Велоспорт без віку», який виник у 2012 році в Данії. Літніх людей волонтери безкоштовно катають на велорикшах, аби ті знову змогли відчувати вітер у волоссі. Каже, у 2016-му до цього руху приєдналася і Словаччина.



“ «Велоспорт без віку» залучає людей, які не їздять щодня – волонтерів і соціальних працівників. Вони теж починають задумуватися над ровером як засобом пересування. Це також створює велоімідж у суспільстві, – говорить Дан Коллар. – Ми організуємо події, заїзди, концерти, протести чи фестивалі, головна тема яких –

велосипеди. Це можуть бути як регулярні, так і одноразові акції. Наприклад, щотижневий заїзд містом «Критична маса» у Братиславі стартував у 2010 році. З того часу ми щоп'ятниці збираємося на тому ж місці і в один час. Щоразу до нас долучаються нові люди. Крім того, такий заїзд може бути першим безпечним досвідом для дітей на вулицях міста».

Корисно для здоров'я, вигідно для бізнесу

Представниця європейської ініціативи з мобільності CIVITAS **Анна Рубан** каже, що в усіх містах України, де відбувається розвиток велоінфраструктури, був міжнародний посередник, який зміг достукатися до влади. Тож радить активістам шукати співпраці із закордонними фондами, яких нині є досить.



Фото Антона Куби

“ «Така співпраця допомагає впроваджувати ініціативу мобільності. Зокрема, міста можуть брати участь в обмінах, форумах чи інших міжнародних заходах, знайти партнерів для наступних проектів, –

говорить Рубан. – Якщо привести у місто проект, то влада буде змушена прийти і слухати».

Представник європейської федерації велосипедистів, асоціації велосипедистів Данії та муніципалітету **Єнс Петер Хансен** розповідає, аби втілити усі переваги велоруку, достатньо переконати кілька політиків у владі, що велосипед – це корисно для мешканців і вигідно для бізнесу.

“ *«Влада повинна розуміти усі переваги, які можна отримати від розвитку велоруку в місті. Адже такі інвестиції можуть стати хорошим бізнесом, – говорить Єнс Петер. – Багато політиків кажуть, ми не можемо собі цього дозволити. Але є й інший бік – ви не можете собі дозволити не інвестувати у велорух. Бо люди витрачають час у автомобільних заторах, хворіють від забруднення повітря, від того, що мало рухаються».*

За його словами, розвиток велоінфраструктури – перший крок до того, щоб пересадити людей на велосипеди. Каже, вже проїхав на ровері понад 200 км Україною і побачив, що у нас вулиці достатньо широкі. Тому організувати чи перепланувати простір під велосипедистів не буде складно чи витратно. Залишається лиш робити.

Читайте «Репортер» у Telegram – лише якісні новини та цікаві статті у вашому телефоні

СХОЖІ



Захисники України. Побратими називають його Люцифером