

МУНІЦИПАЛЬНИЙ ВЕЛОТРАНСПОРТ ЯК СКЛАДОВА ЄДИНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСТА

Початок ХХІ ст. охарактеризувався швидкими темпами розвитку муніципального велотранспорту, який відіграє важливу роль у процесі переміщення населення в розвинутих країнах світу. Його використання дозволяє вирішити низку проблем:

- зменшується залежність населення від автотранспорту;
- усувається нестача прямих автодорожніх зв'язків між мікрорайонами міст;
- знижується потреба в автомобільних поїздках і автостоянках;
- скорочуються перешкоди в дорожньому русі на вулицях міста.

Об'єктивними перевагами велотранспорту є мобільність, екологічність, низька вартість будівництва інфраструктури та утримання велосипедів, невелика площа парковок.

Більшість європейських міст перейшли до формування інтермодальної транспортної системи, що передбачає «оптимальне співіснування різних форм пересування (пішохідний, велосипедний рух, різні види громадського транспорту, автомобілі), за якого, з одного боку, максимально ефективно використовується вулична мережа міста й забезпечується максимальна мобільність і рівні можливості у пересуванні усіх людей, у т.ч. можливість вибору способу пересування, а з іншого — мінімізується негативний вплив транспорту на міське середовище та екологію» [1]. Так, у Відні (Австрія) з 2003 р. працює мережа станцій муніципального прокату велосипедів Citybike–Wien, до 2008 р. на розвиток веломережі з міської казни щорічно виділялося близько 6 млн. євро. З березня 2007 р. муніципалітет Барселони (Іспанія) відкрив службу прокату велосипедів Bicing, завдяки чому жителі міста, купивши карту Bicing, можуть взяти велосипед у будь-якому з 100 відкритих пунктів прокату і використовувати по необхідності, залишивши потім на будь-якій станції прокату. Близько тридцяти років тому у міськраді Гельсінкі (Фінляндія) був створений спеціальний «велосипедний відділ», що зумовлено реалізацією екологічних програм країни. У Парижі (Франція) розроблено і запатентовано систему велотранспорту Cyclescity та її інфраструктуру, що включає спеціальні станції прокату, алгоритми розрахунку оренди тощо [2]. У Севільї (Іспанія) функціонує муніципальний велопрокат SEVici, що налічує 2500 велосипедів і 250 прокатних пунктів. Крім того, в місті намагаються поєднати велосипеди з громадським транспортом: пасажири, які прибувають на головний міський автовокзал, можуть скористатися своїм квитком, щоб безкоштовно на весь день орендувати велосипеди [3]. Таким чином, велорух у країнах Європи розвивається як повноцінна складова транспортної системи міст.

Одна з головних проблем щоденного функціонування міст в Україні - транспортна інфраструктура, найважливішим завданням якої є оптимізація роботи міського громадського транспорту. За офіційними розрахунками, у більшості міст країни транспорт сильно перевантажений. «Місту потрібно робити ставку на розвиток громадського транспорту: ставити на маршрути автобуси великої місткості, розвивати маршрути для тролейбусів і трамваїв. Все повинно діяти як єдина інтегрована система» [4]. У Стратегіях розвитку Києва, Дніпра, Львова та інших міст важливе значення приділяється розвитку велотранспорту як альтернативного виду транспорту. Метою міської політики у сфері громадського транспорту має бути забезпечення розвитку економічної та соціальної сфер з урахуванням сталого розвитку велотранспорту в рамках єдиної транспортної системи міста. Реалізація цієї мети вимагає розробки Стратегії розвитку велотранспорту міст на основі зарубіжного досвіду, створення єдиної системи управління велотранспортною системою, координації міських програм у сферах, пов'язаних з розвитком велотранспорту.

Реалізація цієї мети вимагає:

- побудови розгалуженої мережі велоруку (велосмуг та взаємопов'язаних велосипедних маршрутів) для забезпечення комфортних та безпечних умов переміщення;

- розвиток муніципальної мережі велопрокату з пунктами по всьому місту;

- покриття міста мережею велостоянок, у т.ч. перехоплюючих парковок біля транспортних вузлів, метро, авто- і залізничних вокзалів;

- підвищення рівня взаємодії муніципального велотранспорту з іншими видами транспорту для ефективного перерозподілу пасажиропотоків та сталого розвитку всієї міської транспортної системи.

Список використаних джерел

1. Програма розвитку велосипедної інфраструктури м. Дніпропетровська на 2015-2030 роки [Електронний ресурс]. URL: <http://dnepr.info/wp-content/uploads/2015/03/Programa-veloinfrastrukturi-i-Dodatki.pdf> (дата звернення: 09.04.2018).

2. Перспективи розвитку велотранспорту у великих містах [Електронний ресурс]. URL: http://easy-cycling.com/bicycle_transport-ukr.htm (дата звернення: 06.04.2018).

3. Как Севилья стала велостолицей Южной Европы [Електронний ресурс]. URL: <http://letsbikeit.ru/2015/05/seville-cycling-capital-southern-europe/> (дата звернення: 06.04.2018).

4. Жизнь без пробок: как сделать Киев комфортным для жизни и передвижения [Електронний ресурс]. URL: <https://mind.ua/ru/publications/20172447-zhizn-bez-probok-kak-sdelat-kiev-komfortnym-dlya-zhizni-i-peredvizheniya> (дата звернення: 06.04.2018).