

Слатов І.М., магістрант
Мурований І.С., канд. тех. наук., доцент
Луцький національний технічний університет

НЕОБХІДНІСТЬ ОНОВЛЕННЯ ІСНУЮЧОЇ КОНЦЕПЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТРАНСПОРТУ У МІСТІ ЛУЦЬКУ

Велосипед – транспортний засіб, який для руху потребує мускульну силу людини. Це екологічно чистий вид транспорту, який через порівняно невелику ціну доступний більшості населення. Також велосипед є достатньо мобільним та зручним, аби стати альтернативою для пересування містом.

Європа уже давно використовує цей вид транспорту для покращення екологічного стану міст, базового рівня здоров'я населення, збільшення мобільності населення, створення нових робочих місць, розвитку туризму тощо.

Є два основних параметри, при яких велосипедний транспорт функціонуватиме злагоджено та якісно – наявність велосипедистів та присутність велосипедної транспортної системи.

Транспортна система міста своєю чергою складається із транспортної мережі та інфраструктури. Перша являє собою вулично-дорожню мережу міста, яка є сукупністю магістральних шляхів, районних шляхів, рекреаційних та туристичних шляхів.

Транспортна інфраструктура для велосипедистів – це насичення транспортної мережі елементами, які допомагатимуть в загальному функціонувати велосипедному транспорту. Такими елементами, наприклад, є:

1. транспортні інженери, які розробляють мережу;
 2. підрядники, які її розбудовують;
 3. служби, що підтримують належний технічний стан;
 4. комунікаційні системи (дороговкази, або межові мапи);
 5. транспорт, під який спроектована ця мережа (основний вид товару);
 - 5.1. системи насичення мережі транспортом;
 6. сервіс для обслуговування транспортних засобів в цій мережі;
 - 6.1. системи забезпечення запчастинами, технічними рідинами;
 7. сервіс для власників транспортних засобів (аксесуари; місця паркування; тематичні заклади відпочинку та спілкування тощо);
 8. правова база, на основі якої здійснюється використання мережі її користувачами;
 9. механізми регулювання дотримання правової бази користувачами.
- Цей перелік можна продовжувати.

Станом на 2020-й рік у Луцьку досі діє затверджена концепція розвитку транспортної мережі для велосипедного транспорту (рис.1).



Рис.1. Схема розміщення велосипедних доріжок у затвердженому плані на 2012 – 2020 рр.

Ця концепція не була втілена в життя та не змінювалась протягом свого існування, але зазнало змін ставлення населення до велосипеда як виду особистого транспорту. Ця зміна яскраво продемонстрована ситуацією із пандемією COVID19. Помітна частина населення обрала для себе велосипед через можливість соціального дистанціювання та можливість мобільно добиратись місць призначення їхніх поїздок. На збільшення числа велосипедистів у Луцьку також вплинув фактор тимчасової заборони громадського транспорту. На даний час інтенсивність велоруку на центральних вулицях міста – вул. Лесі Українки та проспект Волі – сягає в середньому 60 – 70 велосипедистів за годину в будні дні, та 130 – 150 велосипедистів в години пік. У вихідні дні ця інтенсивність значно зростає.

З вищевикладеного можна зробити певні спостереження, а саме: суттєве збільшення числа велосипедистів при відсутності необхідної велосипедної мережі породжує негативні явища, наприклад:

1. часте порушення правил дорожнього руху;
2. збільшення кількості конфліктних ситуацій на дорогах та пішохідних зонах;
3. зростання рівня стресу серед населення, при тому, як серед велосипедистів, так і інших учасників руху.

Як уже зазначалось, фіксовані негативні явища пов'язані із відсутністю організації велоруку. Збільшення маси користувачів велосипедним транспортом уже є таким значним, що потребує не просто велосипедної мережі, а й відповідної інфраструктури також.

Таким чином доходимо наступних висновків:

1. Щоб не знецінювати, а навпаки розвивати вектор велосипедизації міста, потрібно активно та цілеспрямовано будувати велосипедну мережу. Також це потрібно для узгодження руху велосипедистів і значного зменшення усіх негативних аспектів неконтрольованого руху.

2. Мережу потрібно насичувати елементами інфраструктури – велосипедними прокатами, паркувальними зонами, зонами проміжного відпочинку, точками велосипедного сервісу, тематичними закладами. Слід взяти до уваги, що при збільшенні кількості велотранспорту виникатимуть добровільні об'єднання велосипедистів любительського та спортивного рівня, як серед дорослих, так і серед дітей. Відтак потрібно створювати нові підрозділи у відповідних органах, які б опікувались та розвивали велотранспортну систему в цілому.

Для цього необхідно удосконалити існуючу концепцію велосипедної мережі, додаючи поетапно інфраструктурні елементи. Також не буде зайвим включити в концепцію не тільки магістральні шляхи сполучення, а й утилітарну мережу міських районів, розвинути рекреаційну мережу велосипедних маршрутів, створити туристичну мережу маршрутів.

Стародавній Луцьк, з його історичною округою, зберігає великий потенціал у створенні приміських велосипедних маршрутів в радіусі 50 і більше км за межі міста. Про це промовляє зростання кількості туристів на велотранспорті. З власного досвіду велопогулянок містом та околицями автор цієї роботи помітив велику кількість велосипедистів, які вимушені подорожувати непристосованими вулицями та узбіччями трас.

Література

1. Рішення міської ради від 26.09.2012 №32/21 м. Луцьк. Про затвердження Концепції розвитку велосипедної інфраструктури міста Луцька: <https://www.lutskrada.gov.ua/documents/pro-zatverdzhennya-konceptsiyi-rozvitku-velosipednoyi-infrastrukturi-mista-lucka>

2. О. Чернишова. Формування мережі велосипедного транспорту в містах з низьким рівнем його використання. – Харків, 2019. – 207с.