

ЧЕРКАСИ ВЕЛОСИПЕДНІ: ЯК МРІЯ СТАЄ РЕАЛЬНІСТЮ

За рік напруженої роботи громадським активістам та велолюбителям Черкас удалося зробити майже неможливе. Була розроблена велокоцепція міста, яка згодом перетворилася у міську цільову велограму, встановлено рекорд України на найбільше рухоме зображення Державного Прапора на плечах велосипедистів, а згодом Черкаський міськвиконком, а тоді й міська рада одноголосно (!) схвалили велограму. Перша в історії Черкас міська програма розвитку велосипедної інфраструктури обіцяє справжній рай для велолюбителів вартістю в 22 мільйони. Але в бюджеті гроші на 5-річну програму велоперетворень досі не передбачені. І обурені черкаські велосипедисти готові навіть на крайній міри, тобто... голий велопарад.

Як це було

Компактні та рівнинні Черкаси просто створені для поїздки на велосипедах. Цьому сприяє все: велика кількість «дублюючих» вулиць, що не завантажені значними транспортними потоками, широкі дороги, що перетинаються під прямим кутом, невелика віддаленість торгових та ділових центрів від спальних районів. На користь велосипеда як виду транспорту – і

Хто їздить на ровері Черкасами?

Щоб сформувати приблизний «портрет» черкаського велосипедиста, місцеві активісти рахували велолюбителів у різних точках Черкас. Волонтери у 17-ти пунктах придивлялися до віку, статі, зовнішності та поведінки на дорозі «велобайкерів», ну, і, звісно, до їхніх велосипедів. Згідно дослідження, яке виявилось досить репрезентативним (у Києві таких «спостережних пунктів» було лише на 4 більше), серед черкаських любителів роверів лише в **10%** представниць прекрасної статі. Лише **1%** людей дбають про безпеку і користуються шоломами. Від **60 до 70%** велосипедистів пересуваються дорогами загального користування, конкуруючи з авто і маршрутками. Решта – їздять тротуарами. Найбільш пожававлені велоділянки – перехрестя Смілянської – Львів, центральна частина міста, стадіон, а також Гоголя – Богдана Хмельницького. На останньому у вечірній час буднього дня волонтери нарахували **199** велосипедистів.

відсутність трамвайного сполучення та мала кількість тролейбусів, і як результат – монополізм «маршрутчиків», що виражається в постійному зростанні цін. Що ж заважає Черкасам стати «велосипедним містом»? Розбиті дороги, високі бордюри та відсутність велоінфраструктури – таку думку висловили жителі міста під час опитування, організованого громадськими активістами. А представники руху «ВелоЧеркаси» взяли на вирішувати ці проблеми, запозичивши київський досвід, який у свою чергу був запозичений у німців. Але... про все по порядку.

– Скільки ми цих акцій провели... І дороги перекидали, і зображали «помираючого» велосипедиста, і перед Кличком великими махали, таким чином спонукаючи його звернути увагу на проблеми велоспільноти, – це активістка громадської організації «Асоціація велосипедистів Києва» Ірина Бондаренко згадує про те, як громаді Києва вдалося напрацювати міську велокоцепцію.

Нині такі програми мають 20 міст України, серед яких – Вінниця, Івано-Франківськ, Ковель, Кривий Ріг, Луцьк, Львів, Нововолинськ, Одеса, Чернігів і тимчасово окуповані Донецьк та Євпаторія.

У десятих з учасників проекту велокоцепції були затверджені на сесіях міських рад, у п'ятих – почали будувати велодоріжки.

– Найбільше в цьому сенсі зробив Львів. Там є і муніципальний велопрокат, і велопарковки в різних частинах міста. Турист за символічну суму бере ровер, катається, а потім може лишити його на парковці в іншій частині обласного центру. Це зручно, дешево й

активних туристів вельми приваблює, – розповідає Ірина Бондаренко. – Але, що цікаво, в різних містах велокоцепції створюють зовсім по-різному. У Києві над цим працювали активісти, які намагалися «достукатись» до влади, а у Львові ініціативу проявив сам міський голова.

У Черкасах перші вогні на темному шляху велосипедистів запалювали теж громадські активісти. За рік роботи про велокоцепцію заговорили все місто.

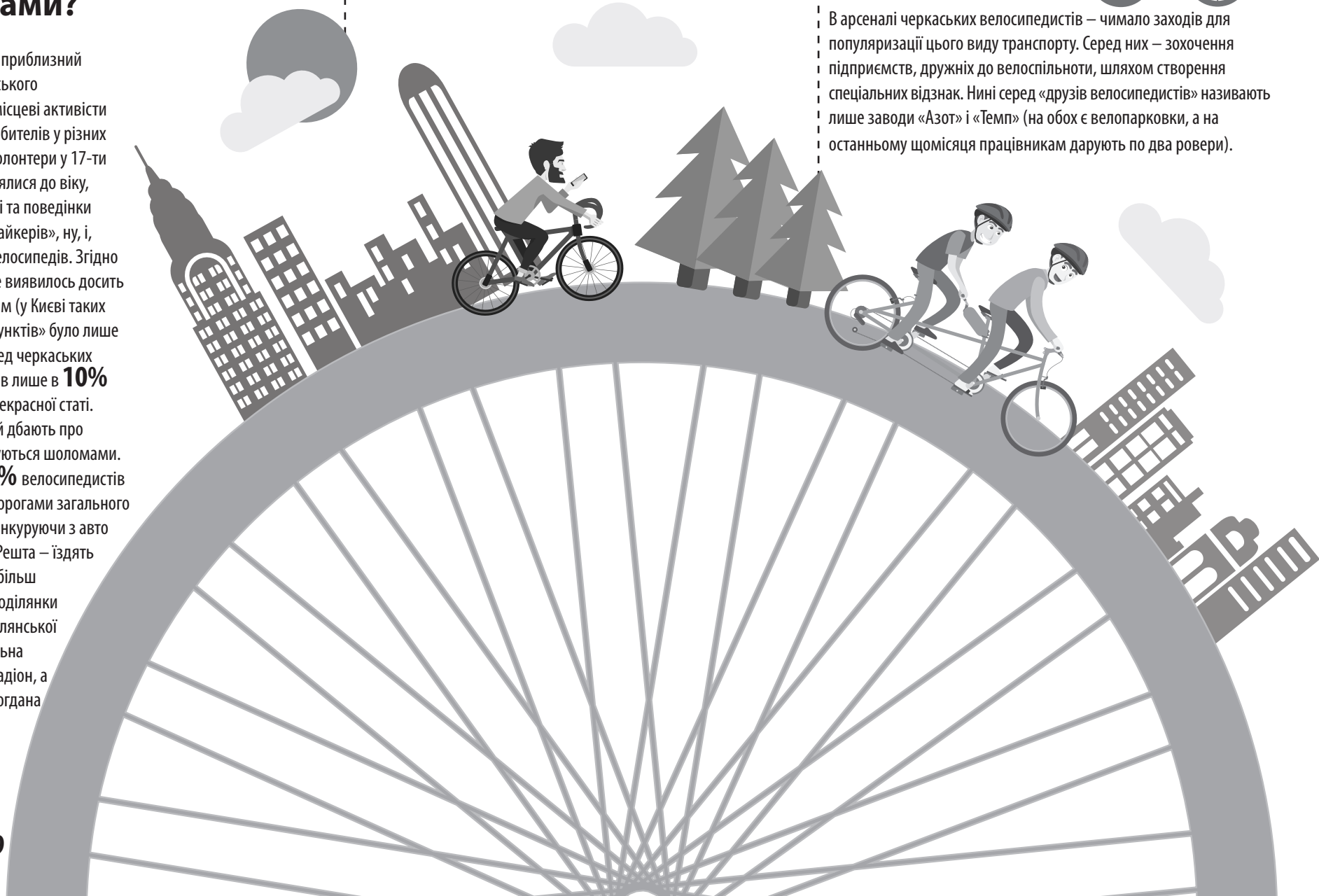
А починалося все зі створення міської велокоцепції: вивчали альтернативний генеральний план Черкас, проклали на картах можливі веломаршрути, а потім займалися польовими дослідженнями. Тільки не українського сексу, як у відомій книжці Оксани Забужко, а черкаських доріг, хоча... наші багаті вибоїнами та ямами шляхи викликають у водіїв усіякі асоціації... Щодо їхніх висловлювань під час поїздки, то ми взагалі мовчимо...

– Компактне розміщення центрів активності та спальних районів, відстань між якими не перевищує 7-8 кілометрів, а також принцип побудови «по квадрату» – це чудові умови для розвитку велосипедного виду транспорту. Крім того, Черкаси багаті на парки та рекреаційні зони, а це гарна передумова для розвитку велосипедного туризму, – підсумовує Ірина Бондаренко.

Популяризуємо двоколісного



В арсеналі черкаських велосипедистів – чимало заходів для популяризації цього виду транспорту. Серед них – зохочення підприємств, дружніх до велоспільноти, шляхом створення спеціальних відзнак. Нині серед «друзів велосипедистів» називають лише заводи «Азот» і «Темп» (на обох є велопарковки, а на останньому щомісяця працівникам дарують по два ровери).





Велорекорд, аналогів якому немає в усьому світі

До створення велосипедної концепції міста (а згодом і Програми розвитку велосипедної інфраструктури міста Черкаси на 2016-2020 роки) долучилася величезна кількість людей. Серед них – громадські активісти, спортсмени-професіонали, тренери з триатлону та навіть депутати міської ради (які зазвичай на великих не їздять). Наприкінці травня черкашани провели масштабний велодень, у межах якого – велопробіг, велокемп та гонку крос-кантрі. Потім протягом літа кілька разів відбувалися велопаради (один із яких – жіночий) та численні інформаційні акції. Однією з найуспішніших стала серія матеріалів про велосипедистів міста. Спочатку журналісти «Нової Доби» збирали історії любителів байків або «вело-байки», як охрестили їх самі інтерв'ювані, а потім власники роверів почали самі розповідати про свій досвід «приборкування залізного коня». Але головною темою інформаційного марафону, звісно, стала підготовка до велорекорду, що, без перебільшення, виявився головною міською подією літа. Це дало змогу показати, що велосипедисти – це велика потужна сила. І показати насамперед владі. На початку роботи з велоруководом деякі депутати дозволяли собі висловлювання типу «велосипедисти – це неповноцінні люди, які не можуть купити собі машину». Коли в центрі міста зібралось понад півтисячі роверистів, ніхто вже так не говорив.

– До Дня незалежності хотілося зробити щось оригінальне, що пішло б на користь і місту, і його жителям, і стало згуртовуючим фактором для черкашан. Тому прийшла ідея такого рекорду – зробити те, чого не робив ніхто. Організаційно це було нелегко – згуртувати людей, знайти відповідну техніку (велосипедистів з висоти пташиного польоту фіксував «дрон»), домовитися з веломагазинами про конкурси і призи для переможців, але результат того вартував! – коментує **один з організаторів рекорду, активіст руху «ВелоЧеркаси» Сергій Слинко**.

Загалом до організації велорекорду долучилося близько сотні людей, серед яких – представники Черкаського міськвиконкому, громадські активісти, меценати й волонтери. Завдяки їхнім старанням дві колони з 512 роверистів стали живим прапором, який рухався від площі «Дружби народів» до площі «Соборної». Весь маршрут велосипедистів супроводжували журналісти місцевих телеканалів та фотокори під патріотичні пісні та дзиччання «дрона». Рекорд зареєструвала керівник Національного реєстру рекордів України Лана Ветрова, а відповідний сертифікат вручено тодішньому міському голові Сергію Одаричу.

– Велосипед – це екологічно, економічно вигідно й патріотично, – переконує **один з організаторів велорекорду Олексій Братенков**. – Такі свята згуртовують, адже заради рекорду частина людей купували велосипеди, хтось ремонтував старі, а хтось привозив із сіл, а деякі навіть вчилися кататись!

Плюси велосипеда



- 1) Половина поїздок у світі здійснюється на відстань не більше 5 кілометрів (як це актуально для нашого міста!)
- 2) Велосипедисти почуваються на 10 років молодшими, ніж люди того ж віку, які не їздять на велосипеді (реальна альтернатива спортзалу та ліпосакції!)
- 3) Гроші, що йдуть на проїзд у громадському транспорті, можна витратити на себе коханих та уникнути небажаної компанії (покажіть водію маршрутки язика, і їдьте у своїх справах настільки швидко, як вам цього хочеться!)

Перша громадська парковка і 22 мільйони, що «зависли в повітрі»

Під час встановлення велорекорду волонтери також збирали кошти на першу громадську велопарковку, що матиме охорону. У скриньки назбирали 3,5 тисячі гривень. Для встановлення велопарковки необхідно ще півтори.

– Люди кидали охоче, було багато крупних купюр, по 20, 50, 100 і навіть 200 гривень, – розповідає **волонтерка Марія Голуб**. – Щоправда, ніхто з чиновників та кандидатів у депутати (встановлення рекорду припало на активну фазу передвиборчої кампанії) до скриньки так і не підійшов.

А після встановлення велорекорду активісти «ВелоЧеркаси» та Громадської ініціативи «Активна громада» півроку проводили переговори з членами Черкаського міськвиконкому і депутатами Черкаської міської ради, лобювали питання створення велоінфраструктури та навіть писали листи особисто кожному з представників громади, намагаючись обґрунтувати економічну доцільність просування велотемати як інвестиції в майбутнє. Зрештою, виконком (а згодом і міська рада) одногослоно і без будь-яких поправок ухвалила першу в історії Черкас міську програму розвитку велосипедної інфраструктури на найближчі 5 років. 22 мільйони, що передбачені у велопрограмі, планують витратити на облаштування справжнього парадізу для велосипедистів: ремонт доріг та тротуарів, обладнання велодоріжок і велопарковок, велопрокату, а також спеціальних світлофорів для велосипедистів.

Але обіцяні 22 мільйони поки що «зависли в повітрі», оскільки в бюджеті міста вони не передбачені. Проте, велосипедисти вперто крокують до своєї мети і готові навіть на крайні міри. 1 квітня у черкаських ЗМІ з'явилася інформація про проведення 15 травня у місті «голового велопараду». Тож у черкаських чиновників лишилося трохи більше місяця, щоб уладнати всі формальності. Інакше...

Розворот підготувала Ірина Коваль

ОПИТУВАННЯ

Як заохотити підприємців та владу зробити Черкаси дружніми до велосипедистів? На якому етапі нині перебуває розроблення міської велокоцепції? Як захиститися від крадіжки «велика» та чи можливо це взагалі? Чому велосипед – це патріотично та романтично? На ці та інші питання відповідали черкаські велоактивісти, дивуючи кореспондента «Нової Доби».



Начальник відділу реклами та дизайну міського середовища Черкаського міськвиконкому Андрій Поліщук:

«На сьогодні маємо три категорії маршрутів, які слід адаптувати під потреби велосипедистів. Маршрути першої черги – це вулиці Гоголя, Ільїна, Благовісна, Смілянська, Котовського та Одеська. Там необхідно створити велосипедні доріжки, нанести розмітку, а щодо вулиці Гоголя, то її в плані соціально-економічного розвитку міста на цей рік планується не лише відремонтувати, а й лишити одну смугу дороги для велосипедистів. І так повинно бути, адже в усьому світі перевага надається в першу чергу пішоходам, потім – велосипедистам, за ними йде громадський транспорт і лише потім – авто».



Член новоствореної ГО «Асоціація велосипедистів Черкас» Дмитро Рожков:

«Велосипедна тема може стати причиною для серйозних страйків. Так, у Копенгагені відбувався справжній велосипедний «майдан». Люди виступали проти розширення доріг, оскільки це відразу збільшило автомобільне навантаження на місто. Окрім того, обурені кількома резонансними аваріями за участі авто та малолітніх велосипедистів батьки вийшли на вулиці з вимогами «Не давіть наших дітей!» Тоді їм удалося відстояти своє місто й право на безпечні вулиці. Зараз же в Києві планують збільшити дозволена швидкість у межах міста до 80 кілометрів за годину (в усьому світі зменшують до 40-ка) і фактично перетворити місто на автобан. Додатково хочуть зробити автосмуги і в Черкасах, забуваючи про те, що кожна така автосмуга – це ще 25 відсотків навантаження вихлопними газами на місто. Особливо обурює будівництво таких доріг у річпорту, де взагалі має бути пішохідна та велосипедна рекреаційна зона. Усе-таки наше місто – для людей, а не для машин. Треба пам'ятати, що велосипед – це економічно, екологічно, патріотично та романтично. Я, наприклад, кілька разів на тиждень із дружиною виїжджаю у різні міські парки та за місто на природу. Ми не залежимо від маршруток і цін на бензин. Ідемо собі, куди хочемо, і маємо змогу вибрати ті місця, куди автомобілем не дістанешся».



Співкоординатор ініціативи «ВелоЧеркаси» Сергій Слинко:

«Багато хто побоюється купувати велосипед через те, що ровери крадуть. Дійсно, це загальносвітова проблема, особливо, якщо велосипед дорогий. Часто крадуть навіть не весь велосипед, а просто знімають колеса, які теж досить дорогі: одна покришка коштує від 400 гривень до тисячі. Якось біля Черкаського міськвиконкому «накрили» цілу групу крадіїв. Поліція спіймала їх «на живця», поставивши на зупинку «підставні» ровери, за якими спостерігали. Найкращий варіант – це, звісно, велопарковки з відеонаглядом. І що більше таких буде, хоча б у центральній частині міста і в межах веломаршрутів, то краще».