

www.lvivcenter.org

Центр міської історії Центрально-Східної Європи

суспільство
політика
культура
архітектура
репрезентації

“КОЛО ЛЬВОВА” у Центрі міської історії Центрально-Східної Європи це:

- **Зустрічі** представників різних середовищ, які задіяні та зацікавлені у творенні міської політики та міського життя для обміну думок та ознайомлення з різними баченнями тих самих питань міста
- **Обговорення** нагальних та назріваючих питань для розвитку міста у контексті досвіду інших міст та країн



Тематичні зустрічі про місто і для міста

Сьогодні

- **Ровером по Львову: Для чого і яким чином?**

Згодом

- **Зелень і традиція у місті: Шевченківський гай та Музей народної архітектури – потенціал розвитку та шляхи змін**
- **Рік 2013 та 2023 у Львові: Перспективи після Євро-2012**

Ровером по Львову: Для чего?



Ровером по Львову: Для чого і яким чином?

Веломережа та велосипеди для Львова, бо є проблема:

- Мобільності у місті (корки)
- Забруднення, найперше повітря
- Руйнації архітектурного середовища
- Недостатньої туристичної привабливості міста

Бо веловипеди – це частина європейського обличчя міста

«Міста, які мають розвинуту культуру велотранспорту і систему велодоріжок – це, наприклад, Амстердам, Берлін, Нюрнберг, Чеські Будейовіце, Лондон, Париж і Гданськ. Це – клуб елітних міст, у якому місце можна отримати шляхом **довгої, послідовної і добре зорганізованої праці місцевої влади і її співпраці з міською громадою**»

Марцін Хила, координатор проекту «Міста для велосипедів»

Бо Львів – це місто, де **живе і навчається понад 100 тис. студентів**, для яких ровер міг би стати зручним та економним видом транспорту

Ровером по Львову: Для чого і яким чином? Два варіанти розвитку

Варіант мінімум (цілі і зусилля)

Велодоріжки у місті як одна з атракцій міста для туристів та любителів

Варіант максимум

Мережа велодоріжок (та згодом велотерміналів) з велосипедами як частина збалансованої системи громадського транспорту

Ровером по Львову: Одна з атракцій міста для туристів та любителів (варіант мінімум)

- Менше інвестицій
- Менше проблем

Але

- Добра нагода для швидкого PR
- Задоволення потреб певної групи населення
- Добра промоція для політика чи місцевої влади
- Швидше досягнення результату (хоч і менш амбіційного)

Ровери у Львові як частина збалансованої ситеми громадського транспорту (варіант максимум)

- Більше інвестицій
- Більше проблем

Але

- Допомога для міста у вирішенні довгостроковому плані великих проблем/завдань:
 - Розгруження доріг (корки і скорочення часу проведеного у корках)
 - Покращення екології у місті (і якості життя)
 - Створення більш приязної атмосфери на дорогах (менше стресу)
 - Розумний і збалансований розвиток міста (новий і амбітний принцип)
 - Здоров'я мешканців (опосередковано)
- Вираз здатності і волі до стратегічного мислення про місто
- Престиж міста – майже цивілізаційний вибір)
- **У підсумку – більше праці та ризику, але набагато більше віддачі**

Ровером по Львову: Якщо так, то як?
Чому зараз важливо про це думати і вирішувати?

- **Контекст 1: інвестиції у транспорт і дороги з огляду на майбутнє ЄВРО-2012**
 - «у будівництво і реконструкцію доріг планують вкласти 1,6 млрд грн, в тому числі 500 млн грн - на реконструкцію, 40 млн - на капітальний ремонт, та понад 250 млн - на спорудження нових транспортних розв'язок»

З доповіді керівника департаменту "Євро-2012" Олега Засадного на на сесії Львівської міської ради 14 лютого 2008 р.

Ровером по Львову: Якщо так, то як?
Чому зараз важливо про це думати і вирішувати?

- **Контекст 2: “відродження” громадського транспорту**
 - трамваї (для прокладення трамвайних колій потрібно 114 млн грн)
 - тролейбуси ліній (для ліній 500 млн грн)
 - оновлення рухомого складу громадського транспорту міста - 680 млн грн.

З доповіді керівника департаменту "Євро-2012" Олега Засадного на на сесії Львівської міської ради 14 лютого 2008 р.

Ровером по Львову: Якщо так, то як?
Чому зараз важливо про це думати і вирішувати?

- **Контекст 3: розробка стратегії розвитку міста до 2027 р**

- Нью-Йорк, Краків, Вільнюс як **взірці**
- перспективи розвитку інженерної і транспортної інфраструктури – серед **завдань**

Питання:

чи є місце велоспедам і велодоріжкам у цьому концептуальному баченні стратегічного розвитку Львова

Ровером по Львову: Якщо так, то як?

Чому зараз важливо про це думати і вирішувати?

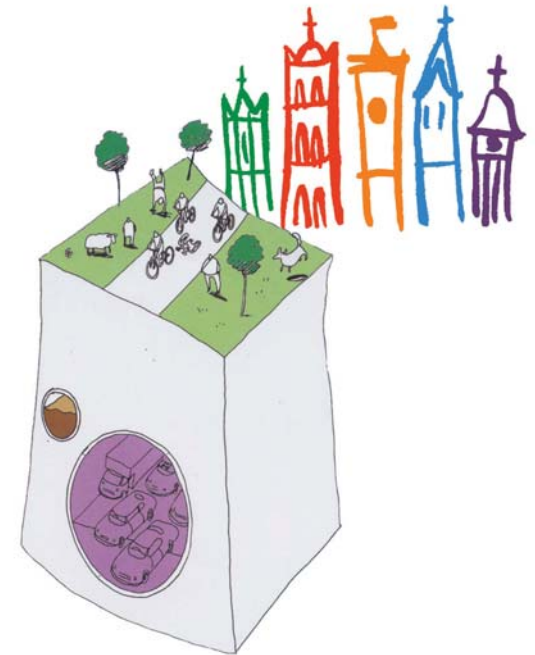
- **Тому:**
 - Чи є серед цих масштабних заходів **місце для велосипедів**, які є складовою частиною транспортної системи у більшості європейських міст?
 - Чи **велосипеди** будуть **хоббі** для групи фанатів, чи поступово вводитимуть у щоденне життя львів'ян як один з можливих (і привабливих!) **способів пересуватися містом**

Чи є у Львові “критична маса” велосипедистів?

Є клуб велотуристів друзів природи
“РУХ”

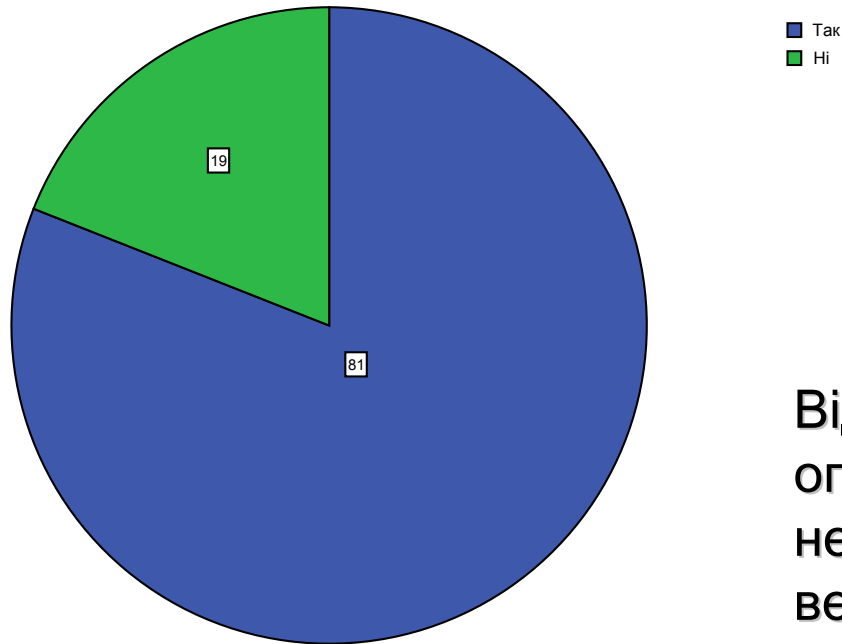
Є невелика кількість людей, що
їздять ровером уже тепер

Але також є підтримка 80%
опитаних львів'ян та готовність 40%
користуватися ровером якщо будуть
для цього створені умови



Львів'яни та велоінфраструктура

Чи потрібно створювати у Львові мережу велосипедних доріжок?



Відповідно до соціологічного опитування 81% львів'ян вважають необхідним створення велоінфраструктури у місті, 40% готові пересісти на велосипеди вже сьогодні;
77% вважають, що велодоріжки зроблять місто привабливішим для туристів

Ідея Клубу “РУХ” як перший етап чи кінцева мета

Організація пішохідно-велосипедої зони- вирішення проблем **центральної частини міста:**

- Туристичної
- Транспортно-комунікаційної
- Екологічної
- Збереження архітектурного середовища

ТОМУ наступні кроки:

- Затвердження концепції велоінфраструктури
- Створення цільової Програми велоінфраструктури
- Узгодження з генпланом розвитку міста
- Розроблення конструкторської та кошторисної документації
- Залучення інвестицій (міських та зовнішніх)
- Реалізація Програми (разом з реконструкцією доріг)

Громадська підтримка велосипедів як транспорту у місті: Дослідження думки мешканців міста Нью-Йорк-Гданськ (і інші)- Львів

У містах, де велосипеди не є (не були) важливим компонентом міського транспорту

- Респонденти обирали велосипед переважно як засіб відпочинку/розваги/проведення вільного часу
- Користування велосипедом як засобом пересування залежало насамперед від велодоріжок/паркування/безпеки пересування/інформаційних знаків
- З різними варіаціями ці тези є важливими у цих трьох дослідженнях

Джерела:

The New York City. Bicycle Survey: A Report Based on the Online Public Opinion Questionnaire Conducted for Bike Month 2006

Raport z badań ilościowych dla projektu „Miasta dla rowerów Polskiego Klubu Ekologicznego przygotowany przez BBC Obserwator (Kraków, Katowice, Wrocław, Poznań, Szczecin, Gdańsk, Warszawa, Łódź)” 2000

Звітні матеріали наукового соціологічного опитування “Створення велоінфраструктури в місті Львові, підготовано Вікторією Середою (2007)”

Близький і подібний Вільнюс: Впровадження веловипедів

Система велодоріжок як одна зі складових пересування у місті

Добрий приклад - промоція

- “Знизу” - розбудова свідомості міської громади – акції на місцевому рівні: писання есеїв у школах, тиждень велосипедів; акція “На ровері до школи”
- “Зверху” – впровадження принципу “нової культури мобільності” для транспортних систем у місті (акцент на трамваї та велосипеди)

Проблема

- Сучасний розвиток у місті міцний акцент на розбудову автострад/розв'язок/паркінгів та перевага думки, що пересування автомобілем є найбільш зручним



У Вільнюсі думають про велосипеди, бо:

- Обмежені можливості для фізичного руху та активного відпочинку у місті
- Утруднений доступ до рекреаційних зон у місті та коло міста
- Висока залежність від автомобіля для пересування на короткі та середні віддалі
- Різкий спад якості міського повітря від перенавіантаження міста (центру) автотранспортом
- Численні випадки травмування та смерті на дорогах у місті

Тому: у Вільнюсі бачать велосипеди як один з чинників покращення якості життя у місті

Гданськ – перше місто для велосипедів у Польщі:

Нотатки з історії успіху

- Добрий зовнішній імпульс і готовність міста його використати
- Політична підтримка (місцева влада)
- Активна група велосипедистів (організація акцій) та ГО (екологічних)
- Загальна зацікавленість громадськості
- Активний пошук зовнішніх та внутрішніх інвестицій
- Промоція ідеї як частина промоції міста

Гданськ – перше місто для велосипедів у Польщі: Нотатки з історії успіху

Результат:

- Створення Громадського дорадчого комітету у справі велодоріжок
- Затвердження Міською Радою Стандартів до проектування вело-інфраструктури (опрацьовані Гданською Політехнікою)
- Перший у Польщі (а можливо і у Центральній Європі) комплексного якісно-планового підходу до велодоріжок у місті

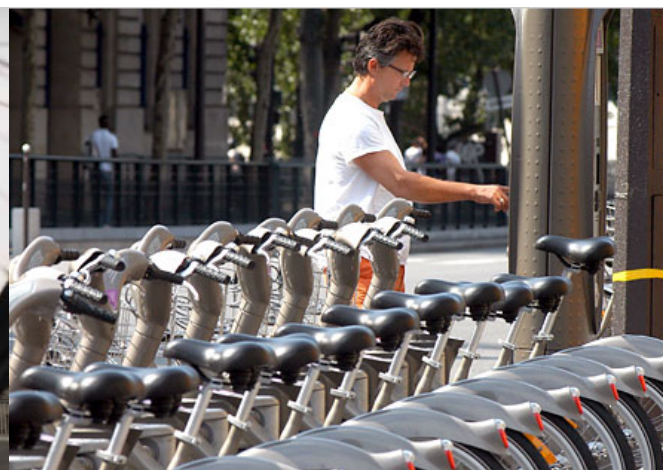
Далекі приклади, але теж добрі взірці



Нью-Йорк



Копенхаген



Париж

Нью-Йорк і велосипеди

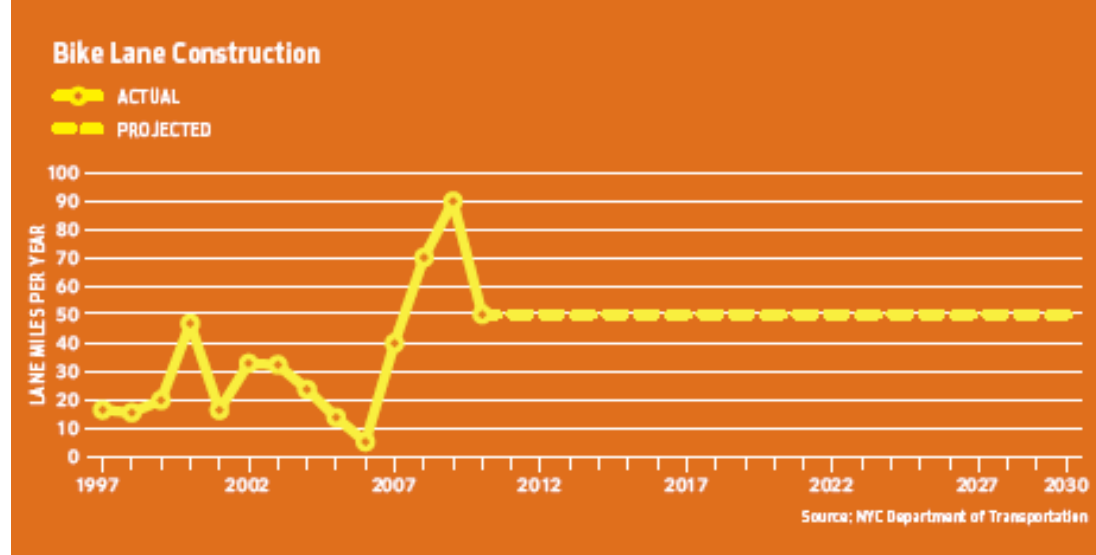


- Мережа велосипедних доріжок – **частина Стратегії** для Нью-Йорку до 2030 PLANYC (як Bike Master Plan та як програма “Розвиток велосипедної мережі”, Департаменту транспорту та Департаменту парків і рекреації)
- Мета: економія, екологія, ефективність, здоров’я
- Соціум: створення можливості мешканцям міста користуватися з велосипедів як транспортного засобу
- Візія Нью-Йорку як міста з розвинутою і якісною мережею доріжок, у якому безпечно та зручно їздити велосипедом, який стає повновартісною частиною міського транспорту



Ровером по Нью-Йорку: Також

Джерело: PLANY 2030: A Greener,
Greater New York (2007)



- NY хоче наздогнати інші міста у США (Сіетл, Болдер, Портленд) у промоції велотранспорту: від 2000 до 2006р. користування велосипедами зросло на 75%.
- Активна підтримка мера NY – Майкла Блумберга (ініціатор загального плану PLANY 2030)
- Подібність зі Львовом – лише 1% нью-йоркців користується велосипедами як засобом пересування містом
- Чи подібно до NY Львів також бачить майбутнє у розвитку велодоріжок і веловипедів як важливого елементу міського ьранспорту?
- **Тому:** до 2030 року у NY має повстати система велодоріжок, яка насть мешканцям можливість їздити у щоденних справах на велосипедах. План – 1800 миль велодоріжок, тобто щороку від 2012 у NY має з'являтися 50 миль велодоріжок
- **Щоб:** зменшити корки, загазованість повітря і кількість викидів CO2

Що вчить класика – Копенгаген 50 років планування

- Система веломережі сфокусована на основних цілях більшості подорожей: торговельні центри, житлові райони, громадські будівлі, місця праці
- Велошляхи мають бути поєднані між собою
- Знаки - ясні та легкі для розпізнавання
- Об'єднання громадського транспорту і веломережі – можливість перевозити ровер
- Моніторинг – за якістю велодоріжок і знаків, а також за ефектом велотранспорту на місто. Частина прозорості міської політики використання коштів
- Промокампанії та навчання для залучення більшої кількості людей до користування ровером



Ровери у місті та “ефект карго”: про переваги та небезпеки добрих прикладів

- Небезпека механічного копіювання – “про око”
- Небезпека копіювання зовнішніх елементів без розуміння структури і функцій веломережі у місті
- Небезпека недотримання якості

Тому

- Адаптація найкращих прикладів поєднана з вивченням і аналізом місцевої ситуації
- Мислення на випередження, на довгу перспективу
- Впровадження елементів “якісного менеджменту” і “аудиту якості”

Марцін Хила, “Культ карго ... ” (про використання інвестицій у створення веломережі у Кракові)

Ровером по Львову: Якщо так, то як?
Про що думати з огляду на майбутню перспективу?

- **Контекст 4: зняття мораторію на розміщення і зовнішньої реклами та розроблення концепції розміщення реклами у місті**
 - Створення рамок та можливостей для взаємовигідних угод між рекламними компаніями та містом – у т.ч. на публічні проекти

Приклад Парижа – велотермівнали від приватної компанії в обмін на рекламну площу від муніципальної влади

Думаючи про майбутнє – майже ідеальний приклад Парижу





Системи велосипедного прокату: Супер-приклад успіху: ПАРИЖ

Velib

- **Маштаб:** 10 000 роверів і 1460 терміналів (листопад 2007)
- **Фінансування і сервіс:** здійснює рекламна компанія *JCDecaux* в обмін на ексклюзивне право реклами на 1628 міських білбордах протягом 10 років
- **Користування:** з чіп-карткою, але перші 30 хв – безкоштовно, щоб промувати коротке корисування





- Активна позиція мера у сприянні громадського та велотранспорту
("Я їжджу авто, яке має 100 сидінь і воно називається метро", *Bertrand Delanoë*)
- Спроба переломити ситуацію на дорогах, де панує культура агресивного водіння
- Впровадження системи (і її успіх) попри низький рівень безпеки на дорогах у Парижі
- Женева, Сідней, Москва і Лондон – думають над впровадженням такої системи



**Берлін, Франкфурт, Кьольн,
Карлсруе, Мюнхен та Штутгарт
Call a Bike, версія Bahn.de**



- Бізнес державної залізниці Deutsche Bahn
- Система дзвінок-плата-код-відкрити замок на ровері
- Нема терміналів – велосипеди на паркінгах (крім Штутгарту)
- Плата через телефон/кредитна карточка (похвилинна оплата)
- 520 тис користувань у 4 містах за рік – у Парижі така кількість позичань за 3 дні

Системи велосипедного позичання: Спроби у сусідніх країнах

- **Вільнюс 2001**: спроба №1. 400 роверів у старому місті for free – ініціатива мера. Мета промоція – результат полумані і вкрадені велосипеди (подібне – у Кембриджі)
- **Вільнюс 2007**: ідея повернулася. Тепер – це ініціатива створення самообслуговуючої системи позичання та повернення роверів з/до терміналів по усьому центру

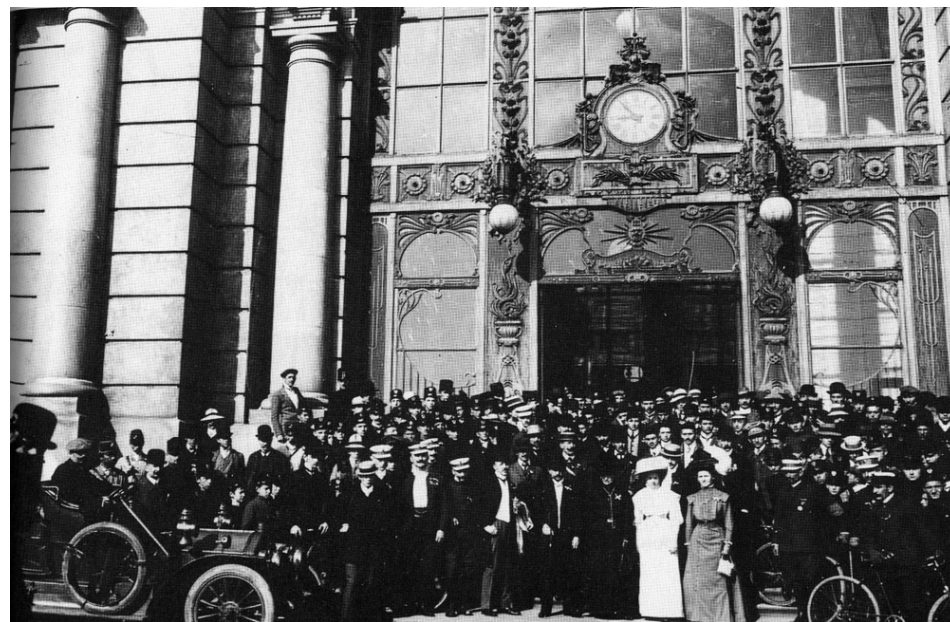
Як добре думати глобально і діяти локально (та розумно)

- Важливість реформування міського транспорту як збалансованої системи
- Важливість мислення про якість життя у місті
- Свідомість громадян, що від їхнього стилю життя залежить стан навколишнього середовища та їх здоров'я
- Відповідальність місцевої влади не лише за мінімум послуг, але і за розвиток міста
- Велосипеди у місті – частина таких локальних дії і глобального мислення

Розробка стратегії для системи велодоріжок – як творення нової співпраці між міською владою та представниками громад

- Вивчення потреб мешканців на рівні найменшої ділянки: основні напрямки та цілі поїздок в радіусі району, інших районів (3-5 км)
- Інформування і вивчення потреб не лише для якісної системи сполучень але і для творення горизонтальних зв'язків між мешканцями ділянок
- На мікрорівні - важлива роль ГО, самоврядування, власників малого бізнесу у ділянці і мешканців – усіх “акціонерів” життя ділянки
- Щоб – визначити найбільш вдалі маршрути для доїзду від місця проживання до місця праці, школи, торговельних/адміністративних центрів

Традиції: Ровери у Львові



Традиції: Ровери у Львові

Львів/Lwów, Підзамче, 1930-1939



Традиції: Ровери у Львові



Ровери у Львові: гарний початок – яке продовження?



Паркування для велосипедів біля Львівської Ратуші

Щоб для Львова велосипедні рішення були

- Таким ж центральними
- Таким ж естетичним