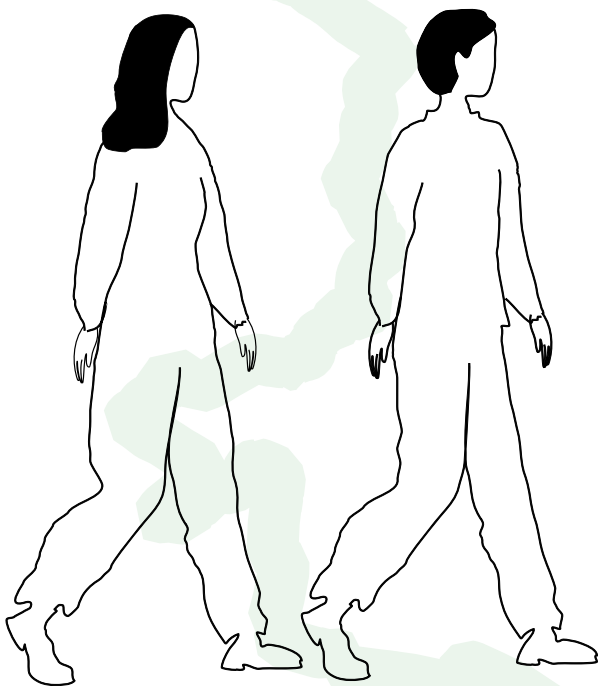




ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОВЕДІНКИ МЕШКАНЦІВ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ ОТГ





ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОВЕДІНКИ МЕШКАНЦІВ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ ОБ'ЄДНАНОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ

Івано-Франківськ, 2022

Автор/ки: Марта Буряк, Юлія Попова, Віктор Загреба

Коректура: Олеся Сторожук, Марія Мелінішин

Дизайн і верстка: Юлія Русило, Анастасія Пономарьова



Матеріал є результатом реалізації проєкту «Дослідження факторів формування транспортної поведінки мешканців Івано-Франківської об'єднаної територіальної громади» виконується платформою «Тепле Місто» в межах Ініціативи з розвитку екологічної політики й адвокації в Україні, що здійснюється Міжнародним фондом «Відродження» за фінансової підтримки Швеції.

Думки, висновки чи рекомендації, опубліковані у цьому аналітичному звіті, належать автор(к)ам дослідження і не обов'язково відображають погляди й позицію Міжнародного фонду «Відродження» та Швеції. Відповідальність за зміст дослідження несе виключно платформа «Тепле Місто», що підготувала та замовила виробництво продукту.

ЗМІСТ

1 ВСТУП	6
2 ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ	10
- 2.1 Забруднення повітря в Івано-Франківську	10
- 2.2 Забруднення повітря і транспортна поведінка	14
3 ФАКТОРИ ТРАНСПОРТНОЇ ПОВЕДІНКИ МЕШКАНЦІВ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА ТА ОТГ	18
- 3.2 Вид транспорту як персональна преференція	19
- 3.3 Планувальна структура та якості міста	27
- 3.4 Швидкість та можливість планувати час	37
- 3.5 Ускладнена логістика	44
- 3.6 Безпека пересувань у місті	55
- 3.7 Сезонність та погода	69
4 РЕКОМЕНДАЦІЇ	72
- 4.1 Планувальна структура та розвиток міста	72
- 4.2 Послаблення бар'єрів у місті	73
- 4.3 Розвиток вело-пішохідної інфраструктури	74
- 4.4 Безпека	74
- 4.5 Громадський транспорт	76
- 4.6 Застосування концепції «Міста 15 хвилин»	77

ВСТУП

Це дослідження розпочалося у листопаді 2021 року, незадовго до повномасштабного вторгнення Росії на територію України 24 лютого 2022 року. Хоча збір даних було здебільшого завершено, війна перервала процес і поставила під питання актуальність знахідок. Проте команда проєкту прийняла рішення завершити дослідження майже у повному обсязі, хоч воно й відображає статус-кво на лютий 2022 року. За перші місяці війни цей статус докорінно змінився, адже через прибуття великої кількості внутрішньо переміщених осіб (ВПО), релокацію бізнесів до Івано-Франківська, та водночас виїзд багатьох франківчан за кордон, демографічна структура міста й ОТГ зазнала істотних змін. Місто швидко зростає демографічно та ущільнюється. Це відображається на поточній та майбутній ситуації з мобільністю у місті та потребує додаткових досліджень.

Втім, це дослідження буде корисним з кількох причин. По-перше, ми окреслюємо певні загальні тенденції в Івано-Франківську та ОТГ, які, ймовірно, будуть радше посилюватися, ніж змінюватися; звертаємо увагу на наявні інфраструктурні та планувальні проблеми міста, які заохочують несталу поведінку мобільності. По-друге, це дослідження порушує питання поведінки мобільності, якому до цього часу мало приділялося уваги в українській дослідницькій літературі та у практиці міського планування. До прикладу, лише пару міст України аналізує так званий «модальну частку» — частоту використання різних видів транспорту в щоденних поїздках. Водночас розуміння патернів транспортної поведінки мобільності серед населення міста є необхідним для розробки стратегій сталої мобільності, що, зі свого боку, покращує ситуацію із якістю повітря та довкілля у місті. Це дослідження концептуалізує питання поведінки мобільності та надає приклад одного з аналітичних підходів до вивчення цієї теми. По-третє, саме розуміння довоєнного статусу-кво є важливим для того, щоб мати змогу передбачити динаміку, посилити наявні потенціали й уникнути подальших ризиків росту.

Отже, це дослідження спрямоване на виявлення факторів формування транспортної поведінки жителів Івано-Франківської ОТГ задля створення рекомендацій з оновлення міських політик, які б сприяли переходу жителів Івано-Франківська від автомобілекористування до пересування пішки, легким приватним транспортом (велосипеди, електросамокати тощо) та громадським

транспортom заради зменшення забруднення повітря в місті викидами з приватного автотранспорту. У рамках цього дослідження ми ставили собі кілька питань:

- Чи зростає автомобілекористування в Івано-Франківську та ОТГ?
- Що спонукає мешканців Івано-Франківської ОТГ до вибору того чи іншого способу пересування?
- Що можуть зробити ОМС задля зменшення автомобілекористування в місті та ОТГ?
- Які існують засоби регулювання викидів з приватного транспорту у світі, а які використовуються в Україні та Івано-Франківській ОТГ?

Для вирішення цих питань було проаналізовано зв'язок між транспортною поведінкою, трафіком та забрудненням повітря, локальні й національні документи у сфері регулювання впливу викидів з транспорту на якість повітря в місті, локальні й національні документи у сфері сталої міської мобільності, а також міжнародні рекомендації із заохочення переходу населення на пересування пішки та легким персональним транспортом (ЛПТ). Відкриті дані доповнено експертними інтерв'ю.

Емпірична частина цього дослідження пропонує аналіз патернів транспортної поведінки жителів Івано-Франківська. Це є якісне дослідження за способом збору даних та їх аналізом. Було проведено чотири фокус-групи, які були присвячені: пішій ході; велосипеду та ЛПТ; автомобілекористуванню та наявним альтернативам до нього; транспорту по Івано-Франківській ОТГ. У фокус-групі, присвяченій ОТГ, були як мешканці приєднаних населених пунктів, так і ті, хто живе у дуже близько розташованих селах, які не приєдналися до ОТГ, що дало змогу порівняти якість сполучення та наявність альтернатив авто. Окремої групи, присвяченої громадському транспорту, не проводилося, адже це була наскрізна тема для всіх фокус-груп — для будь-якого приватного транспорту основною альтернативою є громадський, тому в обговоренні власної транспортної поведінки учасники контрастують свій спосіб пересування з можливістю долати його громадським транспортом.

Ми розглядали здебільшого транспортну поведінку в робочі дні, адже проблема заторів у місті й забруднення повітря стоїть саме протягом робочого тижня. Питання рекреаційної мобільності торкалися лише побіжно, але воно потребує детального розгляду, адже Івано-Франківськ — частина туристичного регіону.

Що ж таке загалом транспортна поведінка? Транспортну поведінку можна базово визначити як вибір користувача на користь того чи іншого виду пересування, або комбінування різних способів пересування за різних умов. Але йдеться не про поодинокі випадки вибору, а про більш-менш стійку схильність окремих індивідів долати типові маршрути у певний перевірений спосіб. За такими «патернами поведінки» стоять схильності, преференції, звички, особистий досвід, фінансові можливості та об'єктивні фактори простору й інфраструктури. У цьому дослідженні ми описуємо основні фактори транспортної поведінки різних груп жителів Івано-Франківська, патерни користування різними видами транспорту, а також перепони та потенціали розвитку сталої мобільності.

До цього дослідження можна звертатись щоразу при плануванні тих чи інших заходів у сфері транспорту, організації дорожнього руху, вуличної інфраструктури, містопланування та забудови з метою перевірки гіпотез щодо роботи цих заходів. Адже дослідження дає можливість звернутись до досвіду безпосереднього користувача міської інфраструктури. Отже, на основі нього можна будувати міські політики, спрямовані на зменшення трафіку, покращення умов для різних видів мобільності, стимулювання користувача до переходу на сталі види мобільності, що зрештою сприятиме зменшенню забруднення повітря викидами з транспортних засобів.

Отож, хоча транспортна ситуація в Івано-Франківську та ОТГ динамічно змінюється на наших очах, ми сподіваємося, що здобутки цього дослідження будуть корисними для розробки сталих політик міської мобільності з урахуванням нової демографічної структури.

2 ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

2.1 ЗАБРУДНЕННЯ ПОВІТРЯ В ІВАНО-ФРАНКІВСЬКУ

Питання забруднення повітря і, загалом, екологічної ситуації у великих та середніх містах України вже давно стоїть гостро. Так, у 2020 році Київ посів двадцятье місто серед міст з найгіршою якістю повітря.¹ Ця проблема існує в менших містах, де, здавалося би, менше передумов для неї.

У стратегічних документах м. Івано-Франківськ визнається, що “Однією з основних екологічних проблем Івано-Франківська, як і інших міст, є стан атмосферного повітря.”² [1, стор. 6][3: стор. 20]. Втім, існуючих методів моніторингу за станом атмосферного повітря недостатньо для створення комплексного огляду ситуації. Відповідно, не вистачає бази для прийняття та аргументації поінформованих рішень.

У “Програмі охорони навколишнього природного середовища міста Івано-Франківська на 2016-2020 роки” містилася досить детальна аналітика стану атмосферного повітря в м. Івано-Франківськ за 2014 рік. Згідно з даними за цей рік, переважна більшість забруднення походила від пересувних джерел забруднення, тобто, від транспортних засобів, - 96,4%. Від стаціонарних джерел -- промислових та інших підприємств³ - лише 3,6% забруднення. Серед пересувних джерел забруднення, більше половини (54%) припадає на приватний автотранспорт, трохи менше половини (44,9%) на так звану “бізнес мобільність” - транспортний рух, викликаний підприємницькою діяльністю, і біля одного відсотка припадає на авіаційний, залізничний транспорт та виробничу техніку. Проте, навіть якщо ці дані досить умовні, вони схоплюють принаймні загальну тенденцію того, що транспорт, а надто - приватний автомобільний транспорт, є основним забрудником повітря у місті, що вже є важливою підставою для розробки подальших політик.

1 <https://www.ukrinform.ua/rubric-kyiv/3377678-kiiv-u-dvadcatci-mist-svitu-z-najbrudnisim-povitram.html>

2 Програма охорони навколишнього природного середовища міста Івано-Франківська на 2021-2025.

3 Програма охорони навколишнього природного середовища міста Івано-Франківська на 2016-2020.

Окрім того, 2014 року було зібрано 468 проб повітря “на вулицях з інтенсивним рухом транспорту та на межі санітарно-захисної зони підприємств”, серед яких 38 перевищували гранично допустимі концентрації (ГДК) певних шкідливих речовин. Перевищення були зафіксовані, очікувано, на магістральних вулицях з інтенсивним рухом (Вовчинецька, Залізнична, Тичини, Незалежності, Дністровська, Галицька, Короля Данила, Довга). У звіті відсутня інформація, у який час дня та сезон року проводяться проби; точкові проби не дозволяють відстеження динаміки протягом року.

Відповідний документ на наступний період, “Програма охорони навколишнього природного середовища Івано-Франківської міської територіальної громади на 2021 – 2025 роки” не надає розбивку за джерелами забруднення за попередні роки, загально зазначаючи, що основними джерелами забруднення є автотранспорт та кілька найбільших підприємств. Окрім того, з документу випливає, що додаткових проб повітря по місту не проводилося. Відповідно, звіт моніторингу базується на одному стаціонарному пості спостереження - ПСЗ №1 по вул. Галицькій. Не зібрано даних з інших великих магістралей, на яких є жвавий рух транспорту і часто утворюються затори. На основі досить обмежених даних з одного пункту спостереження у документі зроблено висновки, що “Результати спостережень за звітний рік свідчать, що загальний рівень забруднення міста в цілому за рік за індексом забруднення атмосфери (ІЗА) характеризувався як низький і становив 3,56”. Водночас, в іншому місці звіту зазначено, що “актуальною залишається проблема забруднення атмосферного повітря викидами транспортних засобів, у першу чергу, центральної частини міста, яка включає в себе територію історичного центру” [1: стор. 8]. Проби повітря збиралися у 2019 у житлових районах у зоні завантажених доріг, що виявило істотні перевищення ГДК пилу та діоксиду азоту.

Можемо також подивитися на дані у масштабі області, наявні за 2020 рік (до 2020 року облік викидів від пересувних джерел на цьому рівні не проводився). Викиди від пересувних джерел по області становлять 21% від загального обсягу викидів забруднювальних речовин - саме 37 700 тон, тоді як решта викидів походить від стаціонарних джерел і має обсяг 140 030 т.

Порівняти ці пропорції із структурою викидів у містах, зокрема в Івано-Франківську, за той самий рік ми не можемо, адже такі дані по Івано-Франківську наявні тільки за 2014 рік. Якщо співставимо з даними по місту за 2014 рік, то побачимо, що, у порівнянні до області, в Івано-Франківську забруднення повітря здебільшого походить від пересувних джерел (96,4%). Це є цілком логічним, адже більшість підприємств розташовані за межами міст. В Івано-Франківській області основними забруднювачами є підприємства з виробництва і розподілу електроенергії - на них припадає 86,9% від загального обсягу забруднення від стаціонарних джерел, а 76% - на одну Бурштинську ТЕЦ.

Відповідно, Івано-Франківськ не є винятком із загальної світової тенденції – сновним забруднювачем атмосферного повітря у містах є саме транспортні засоби. Транспорт є одним з основних, але не чільним чинником глобального забруднення та змін клімату (його частка у річному виробництві парникових газів є 27%), проте, він є найбільшим забрудником локально – тобто, у місцях проживання людей. Саме тому безпосередній вплив на здоров'я є більшим від забруднення від пересувних джерел. З цього випливає, що основною ціллю міських екологічних політик має бути саме цей тип забруднення.

Зазначимо побіжно, що є ще кілька джерел забруднення атмосферного повітря, частка яких у структурі забруднення невідомі. До них можна віднести викиди з опалювальних котлів домогосподарств, яких стає все більше через дедалі більш поширений перехід мешканців на автономне опалення. Такі котли утворюють продукти згоряння (оксиди азоту, окис вуглецю, двоокис вуглецю, діоксид азоту, метан). У 2021 році була прийнята міська програма заохочення громадян до переходу на автономне опалення, згідно з якою приватні домогосподарства звільняються від екоподатку, а індивідуальне опалення має невдовзі стати основним способом обігріву. Це означає, що й викиди від такого способу опалення ставатимуть дедалі істотнішими і також мають обліковуватися. Ще одним видимим джерелом забруднення пилом у місті є діючі будівництва, яких в Івано-Франківську досить багато. На фото 1 будівництво на вулиці Коновальця з дуже жвавим транзитом, у тому числі пішохідним. Зазвичай, такі будівництва можуть тривати кілька років, і впродовж усього часу генерують локальне точкове забруднення, а пил здійснюється у повітря транспортними засобами.



Фото 1: Будівництво за адресою вул. Коновальця, 35.

Як актуальна Програма, так і Програма попередніх років зазначає, що найбільш вразливою до забруднення є центральна частина міста, включно з історичною. Причина для цього вбачається у тому, що місто має радіально-променеву структуру та щільну забудову, що не є сприятливим для авто-

мобільного руху. Погодитися із цим твердженням ми можемо лише частково: з одного боку, така планувальна структура справді робить центр міста важким для об'їзду автомобільного транспорту, проте, з іншого боку, саме ця структура є дуже сприятливою для пішохідного руху та ЛПТ, що підтверджує матеріал фокус-груп (див. розділ 3.3). Загалом, тенденція до накопичення забруднення повітря у центральній та історичній частинах міста присутня у всіх містах, адже саме в центрі зосереджено найбільше економічної активності та точок тяжіння. Саме тому багато європейських міст вдаються до обмеження автомобільного руху або в'їзд автівок, які працюють на дизельному паливі, в центральній або історичній частинах міст.

Проте, стан повітря викликає занепокоєння не тільки у центральній частині, але й вздовж завантажених магістралей, які ведуть до житлових районів, до передмістя та інших населених пунктів Івано-Франківської МТГ, а цьому аспекту не приділено достатньої уваги у стратегічних документах. Зокрема, протягом 2020-2021 забудовувалися великі житлові комплекси, такі як, наприклад, ЖК Княгинин (заїзд з вул. Промислової та вул. Галицької), містечко "Липки" (вул. Гетьмана Мазепи), які після заселення додадуть до автомобільного руху.

Загалом, мусимо зазначити, що дані про забруднення повітря в Івано-Франківську є дуже обмеженими та фрагментарними, що призводить до недооцінювання рівня забруднення повітря та небезпеки від цього. Це не є унікальною ситуацією по Україні, адже й національна система моніторингу стану повітря в Україні є слабкою і не відповідає вимогам ЄС¹.

Програма охорони середовища Івано-Франківська 2021-2025 передбачає низку заходів для покращення повітря в місті:

- збільшення парку громадського транспорту (тролейбусів, автобусів), які працюють на газі та електроприводі, будівництво та реконструкція троллейбусних ліній;
- розширення мережі автомобільних доріг з поліпшеним покриттям;
- збільшення площі зелених насаджень на території міста;
- здійснення повітроохоронних заходів на підприємствах, які забруднюють атмосферне повітря;
- раціональну організацію транспортних потоків у місті у відповідності до Комплексної схеми організації дорожнього руху." (Програма охорони середовища 2025)

Як позитивний аспект можна відзначити роботу міської адміністрації із збіль-

¹ <https://ua-energy.org/uk/posts/yak-ukraina-vymiriuiie-zabrudnennia-povitria>

шення парку громадського транспорту. Як показала навіть невелика вибірка цього дослідження, містяни активно освоюють нові можливості мобільності, які надають нововведені комунальні маршрути. Відзначають їх комфорт і розширення охоплення міста та ОТГ. Поява комунальних маршрутів спонукає мешканців робити більше поїздок на громадському транспорті. Хоча саме по собі розширення парку і маршрутів є важливим для розвитку сталої мобільності, місто продовжує закуповувати здебільшого дизельні автобуси з огляду на їх дешевизну¹. Збільшення площі зелених насаджень також, безперечно, є важливою складовою роботи з покращення повітря, але цій цілі не вистачало конкретики, а системної роботи у необхідних обсягах не було показано.

Ціль щодо розширення мережі автомобільних доріг є виразом автомобілецентричності за замовчуванням, і має ризик посилення автомобілекористування у місті. Водночас, не було передбачено заходів щодо стримання автомобілекористування і заохочення користування легким приватним транспортом та пішої ходи, як-от прокладання вело-пішохідних маршрутів.

Можна виснувати, що на міському рівні в цілому поки що не вистачало комплексного бачення сталої міської мобільності і готовності попереджати посилення пересування автомобілем у місті, особливо з огляду на введення в експлуатацію нових житлових районів.

2.2 ЗАБРУДНЕННЯ ПОВІТРЯ І ТРАНСПОРТНА ПОВЕДІНКА

Основною причиною забруднення повітря більшості міст світу, за винятком тих, де досі розташовані об'єкти важкої індустрії, є транспорт. Дорожний трафік відповідає приблизно за дві третини випадків перевищення норм забруднення у середмісті та поблизу магістральних доріг у містах Західної та Північної Європи². Системи моніторингу у багатьох містах дозволяють відслідкувати кореляцію забруднення повітря з інтенсивним трафіком та заторами, яка є досить очевидною. Хоча в Івано-Франківську немає подібних систем моніторингу і даних, щоб продемонструвати цю залежність, можна з високою вірогідністю припустити, що тут ситуація не є інакшою. Так, про проблему забруднення в ареалі історичного центру згадують програмні документи, як і мешканці, які взяли участь у фокус-групах даного дослідження. В Івано-Франківську існує проблема заторів, особливо довкола історичного центру, на вулицях магістрального значення, які ведуть до нових житлових районів та населених пунктів агломерації, а також у "вузьких" місцях, як-от міст на район Пасічної.

1 Михайло Смушак, експертне інтерв'ю (15.02.2022)

2 <https://www.eea.europa.eu/highlights/emissions-from-road-traffic-and>

Громадська ініціатива проєкт SaveEcoBot¹ надає певні дані про атмосферне забруднення повітря через мережу датчиків, яка забезпечується волонтерами. На мапі забруднення ми можемо бачити, що вищі показники забруднення майже завжди фіксуються на датчиках по вулицям І. Франка, Галицькій та Бельведерській, що збігається й з найактивнішим рухом та заторами в центральній частині міста.

Отже, якщо зв'язок між якістю повітря та зонами інтенсивного трафіку і заторів видається встановленим, то залишається питання видів трафіку, який викликає це забруднення. Наразі немає даних, які дозволили би встановити пропорції приватного пересування, вантажних перевезень або міської логістики та громадського транспорту у моторизованому трафіку. Це є важливим аспектом міських даних, які дозволяють розробляти політики мобільності у місті. До міської логістики можна віднести будь-які перевезення товарів, вантажів або людей, пов'язані з діяльністю підприємств. Враховуючи регіональне та туристичне значення Івано-Франківська, можна припустити, що ця частка є значною. Громадський транспорт в Івано-Франківську представлений як комунальними, так і приватними перевізниками. В структурі комунального підприємства частка перевезень покривається електричним транспортом; хоча більшість автобусів є дизельними, вони мають вищу пасажироємність, за рахунок чого відбувається економія викидів. Рухомий склад приватних перевізників (маршрутки) часто є застарілим, некомфортним, і не відповідає сучасним вимогам мінімізації викидів. Частка приватних поїздок у трафіку несе, очевидно, великий відсоток, на що вказують регулярні затори у годину-пік.

У контексті транспортної поведінки досліджуються саме приватні перевезення, тобто, транспортна поведінка мешканців міста. Ключовий кількісний метод дослідження транспортної поведінки у місті - аналіз модальної частки, що відображає який відсоток поїздок здійснено кожним видом транспорту. У багатьох - особливо густонаселених - містах аналіз модальної частки фокусується саме на пересуваннях населення, чи навіть деталізує модальну частку окремо для поїздок на роботу і з роботи додому. Так, у Берліні аналіз модальної частки пересувань населення проводиться щоп'ять років з 2008 року². За даними 2018 року, встановлено такі пропорції поїздок: 26% - приватний автомобіль, 27% - громадський транспорт, 30% - піша хода, 18% - велосипед. Динаміка дозволяє відслідковувати успішність стратегій сталої мобільності - так, частка поїздок приватним автомобілем знизилася на 4%, а поїздок велосипедом - збільшилася на 5%.

1 <https://www.saveecobot.com/maps/ivano-frankivsk>

2 <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.906382.php>

Якісні ж або змішані дослідження аналізують мотиви використання певного виду транспорту, чому різні мешканці обирають автомобіль, велосипед, пішу ходу, тощо, що їх до того спонукає або знеохочує вибирати інший вид транспорту. Сама по собі транспортна поведінка - це видимий аспект процесу вибору транспортного засобу, за яким ще стоять набір ставлень, суб'єктивних норм, та сприйняття контролю ситуації в залежності від виду транспорту¹. У сферу аналізу модального спліту попадає тільки видима поведінка, коли причини такої поведінки є предметом глибших досліджень Автомобілекористування вже довгий час є об'єктом таких досліджень, які фокусуються не тільки на інструментальних аспектах у виборі авто, але й на символічних та афективних², які також грають істотну роль. Хоча здебільшого фактори вибору, наприклад, автомобіля, можуть бути універсальними незалежно від контексту - комфорт, відчуття особистого простору, швидкість тощо, їх важливо досліджувати й у залежності від просторового, політичного і культурного контексту окремого міста, адже це дозволяє розробляти більш таргетовані й успішні стратегії сталої міської мобільності.

Оскільки політики Європейського союзу спрямовані на зменшення автомобілекористування з метою покращення якості повітря у містах та зменшення шкідливих викидів в атмосферу, з'являються довідники зі зміни транспортної поведінки, у яких містяться рекомендації глибше досліджувати "більш витончені зміни у ставленнях і сприйнятті на рівні з видимою поведінкою самою по собі"³, як радить довідник Промотування зміни транспортної поведінки.

Це дослідження, фокусуючись на чинниках транспортної поведінки мешканців Івано-Франківська, обирає саме такий підхід. Воно описує чинники як інструментального, так і символічного та афективного характеру, і, частково, їх взаємодію. Окрім того, воно виявляє сприйняття міста мешканцями і те, наскільки його характеристики (наприклад, компактність) і образ (наприклад, суб'єктивне сприйняття безпеки) стають чинниками у виборі виду пересування і формують транспортну культуру. Цей опис не є вичерпним і не скасовує потреби в аналізі модального спліту міста, але проливає світло на паттерни транспортної поведінки у місті, що конкретизує картину для подальшої розробки політик.

1 C. Wright; J Egan (2000). De-marketing the car. *Transport policy* 7(4), p. 292.

2 L. Steg (2005) Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3);

D. Lois; M. López-Sáez (2009) The relationship between instrumental, symbolic and affective factors as predictors of car use: A structural equation modeling approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43, (9-10)

3 https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/promoting_behaviour_change.pdf

3

ФАКТОРИ ТРАНСПОРТНОЇ ПОВЕДІНКИ МЕШКАНЦІВ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА ТА ОТГ

3.1 ОГЛЯД ФАКТОРІВ ТА ЇХ ВЗАЄМОЗАЛЕЖНІСТЬ

Зазвичай, на вибір транспорту для конкретної поїздки чи як основного виду пересування впливає кілька чинників одночасно. Для окремого користувача більшу чи меншу вагу можуть мати різні чинники. На основі даних, отриманих з проведених фокус-груп, ви виокремили шість груп чинників, що впливають на транспортну поведінку мешканців Івано-Франківська, які описані у цьому розділі:

- Персональна преференція
- Планувальна структура та якості міста
- Швидкість пересування
- Ускладнена логістика (така, яка передбачає кілька пунктів призначення та інші обтяжуючі чинники)
- Безпека (пересування, а також особиста безпека у публічному просторі)
- Сезонність та погода.

Хоча, на перший погляд, транспортна поведінка містян всюди обумовлюється більш менш однаковим набором чинників, вони контекстуалізуються в залежності від урбаністичної форми міста, наявної в ньому транспортної та вело-пішохідної інфраструктури, транспортної політики міста, а також від міської культури.

Основні чинники впливу контексту міста як базової передумови для транспортної поведінки ми аналізуємо у розділі 3.3 Планувальна структура та якості міста. Проте, решта чинників теж розглядається у прив'язці до міста й міської інфраструктури Івано-Франківська. У конкретних прикладах і транспортних історіях, наведених у цих розділах, виявляється кореляція різних чинників на тлі міста.

Цей перелік не можна вважати повним з огляду на обмежену вибірку та кількість учасників фокус-груп, як він і не виявляє всіх нюансів транспортної поведінки або її залежності від віку та соціальних характеристик респондентів. Запропонований аналіз виявляє загальні тенденції, основні стримуючі й заохочувальні фактори для користування різними видами транспорту, окреслює бар'єри та виклики для розвитку сталої мобільності у місті.

3.2 ВИД ТРАНСПОРТУ ЯК ПЕРСОНАЛЬНА ПРЕФЕРЕНЦІЯ

Ми виявили, що у користувачів існують більш чи менш стійкі персональні преференції щодо способів пересування. Тут ми визначили фактор персональної преференції як надання переваги певному способу пересування на основі суб'єктивного вподобання. Інакше кажучи, людині просто більше подобається певний вид транспорту, від нього вона отримує більше задоволення і комфорту. Коли персональна преференція є досить сильною і консолідованою, то людина схильна обирати улюблений вид транспортування не сильно зважаючи на бар'єри та інші фактори заохочення та стримування у ситуаціях вибору транспорту. Такий профіль користувача ми умовно назвали «ентузіастами», і він зустрічається, природно, у кожній транспортній модальності. З іншого боку, є й «скептики» - ті, для кого певний спосіб пересування не є притаманним. Решту можна віднести до загальної групи «прагматиків» — тих, хто гнучко обирають транспорт з огляду на прагматичні причини. Як йшлося у методологічному розділі, ці профілі не є фіксованими, а радше розташовані на спектрі, проте, можна простежити близькість груп користувачів до того чи іншого профілю.

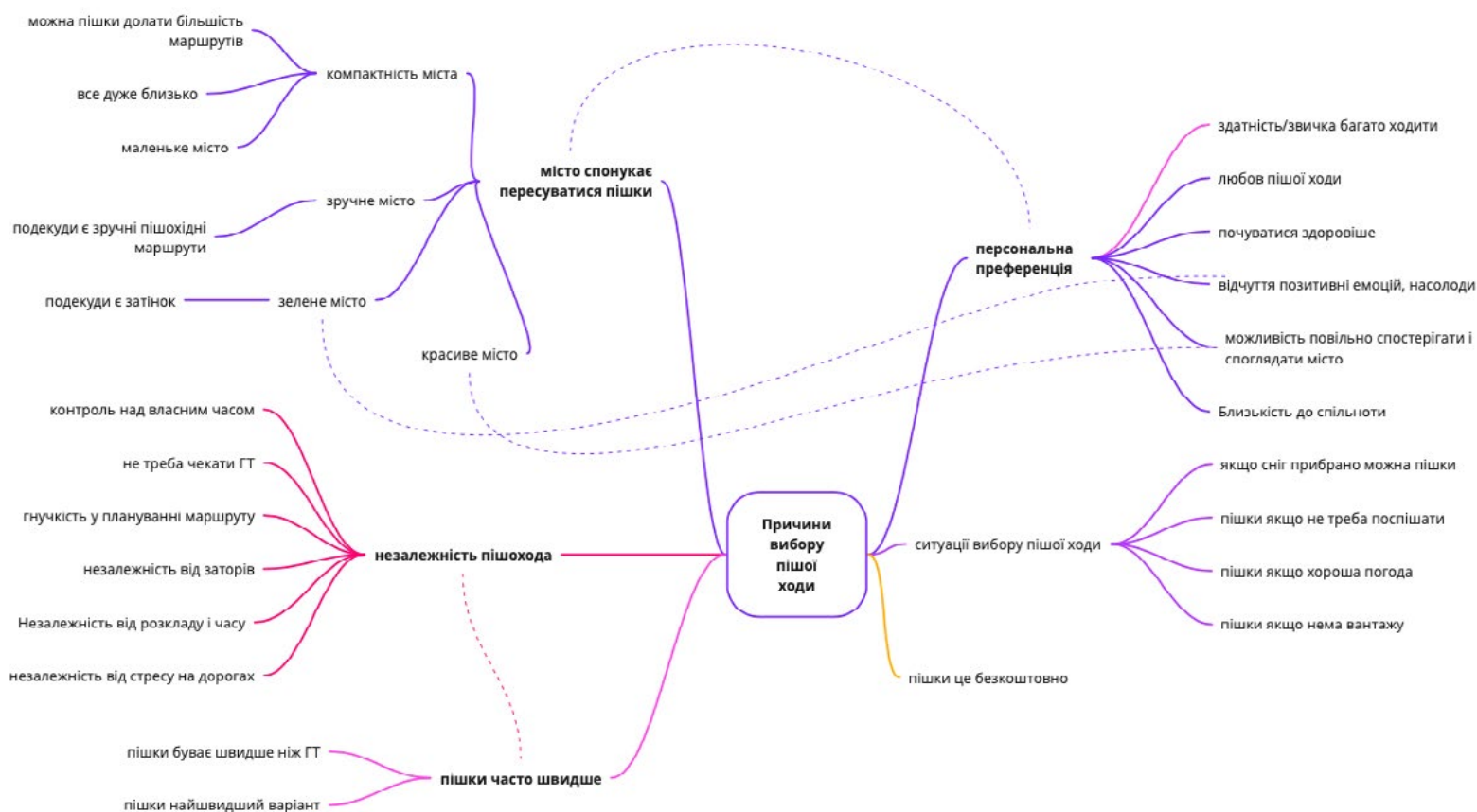
Тут ми розглядаємо персональну преференцію до вибору певного виду транспорту як найбільш базовий фактор транспортної поведінки. Тому й говоримо більше про «ентузіастів» як ідеальний тип, який репрезентує те, чому людям суб'єктивно більше подобається той чи інший вид транспорту.

У вибірці наших фокус-груп зустрічалися ентузіасти кожного виду пересування. Найбільш репрезентованими були ентузіасти пішої ходи, автомобіля, велосипеда, і одна людина, яка здебільшого пересувається на самокаті. Тих, для кого громадський транспорт є основним способом пересування, у нашій вибірці не було, що може свідчити про рідкість цього профілю, але це питання потребує подальшого дослідження.

Хоча методологія дослідження є якісною і ми не можемо робити висновків про поширеність того чи іншого профіля мобільності, однак можна означити кілька тенденцій. Видається, що культура пішої ходи є досить сильною в Івано-Франківську, у той час як громадський транспорт викликає багато нарікань, що спричиняє «дефіцит» ентузіастів у цій групі. Групи ентузіастів автомобільного та велосипедних рухів є теж виразними. Нижче ми ілюструємо профілі ентузіастів від кожного профілю.

3.2.1. Піша хода як персональна перевага

Ентузіасти пішої ходи вирізнялися в усіх фокус-групах, серед них зустрічалися жінки і чоловіки різного віку. Специфіка цієї групи виявляється через низку характеристик. По-перше, вони готові ходити на довші дистанції, ніж є в середньому прийнятними для містян — у середньому 3-5 км, або значно більше. Зустрічаються люди, які свідомо обирають пішу ходу з віддалених районів, як от Пасічна, Вовчинець, Каскад тощо. По-друге, вони не зважають на просторові бар'єри та інші незручності й обирають іти пішки навіть коли доступними є альтернативи. Такі затяті пішоходи часто мають індивідуальні стратегії пішої ходи та маршрути, які дозволяють обходити бар'єри та неприємні місця, а також оптимізують їхній пішохідний досвід.



Діаграма 1. Причини вибору пішої ходи.

Через наступні цитати розглянемо, з яких особистих причин складається персональна преференція до пішої ходи.

«В мене є одне із захоплень — я багато ходжу пішки. Для мене пройти пішки за день 30-40 кілометрів це не є проблема. **Я віддавна дуже багато ходжу пішки.** Якщо брати наше місто, те що є в межах **півгодинної пішої доступності**, для мене це не відстань. **Я навіть не розглядаю альтернативних варіантів добирання**, якщо мені не треба прямо бути там через кілька хвилин буквально». (Чоловік, 30+)

«І якщо дозволяє погода і зручне взуття, для мене 15-18, 20 кілометрів на день пройти це тільки, ну, в задоволення».

«Живу біля “Нафти і газу”. І здебільшого пересуваюся ногами. Тобто навіть на відстані десь на “Позитрон” можу пройтись». (Чоловік, 29 р.)

«Все життя ходжу пішки з Пасічної. На роботу до “Космосу” ходила» (Жінка, 62 р.)

«Часто ходжу пішки з Вовчинця всюди. **В будь-яку пору року і за будь-яких обставин»** (Жінка, 35 р.)

Із цих цитат видно, як маркується сильна преференція до пішої ходи: «не розглядаю альтернативних варіантів», «ходжу за будь-яких обставин», «ходжу все життя» Це є форма усталеної поведінки, коли пересування пішки стало звичкою і стилем життя. Що мотивує цю поведінку та які ще вигоди має піша хода для групи ентузіастів?

Часто пішу ходу описують через категорію любові, задоволення чи насолоди:

«Але особисто я люблю багато ходити пішки. Дуже люблю ходити». (жінка, 40+)

«І люблю ходити пішки. Мене влаштовує. Місто комфортне, невеличке, можна сказати».

«Я не знаю, я люблю пішки... Оці всі прекрасності...»

«Я люблю ходити пішки на великі дистанції».

Іноколи це задоволення описують через користь для здоров'я та фізичну активність, але частіше через естетику, споглядання та почуття відкриття нового:

Таким чином, піша хода пропонує унікальний досвід пересування і прогулянки одночасно, коли пішохід, пересуваючись у потрібному напрямку, може водночас задовільнити емоційні та інші потреби. Одна респондентка зазначає:

«І, скажімо, якщо я іду, я от вийду, я собі схочу туди перейти дворами, там подивитися, я не знаю, там майданчик побачу новий, там дерево, там якийсь магазин відкрили, ой, тут вже дорогу поремонтували. Ну, такий шматочок якийсь там. Ремонт зробили, тут ринок переїхав. Цікаво такі зміни спостерігати. Скажімо, там дивлюся будівлю пенопластом утепляють, якийсь малюнок красивий зробили такий. Не знаю, там попри садочок пройшла, подивилася — там діти голосують». (Жінка, 35 р.)

Прогулянка, таким чином, уможливорює такий синергетичний досвід і суміш приємного з корисним. У цьому випадку, респондентка дізнається про релевантні зміни на нові можливості у місті («там якийсь магазин відкрили», «там дорогу вже поремонтували»), отримує естетичне задоволення («малюнок красивий зробили», «попри садочок пройшла»), спостереження за спільнотою («подивилася — там діти голосують»).

Подібне споглядання за повсякденними практиками облаштування подвір'я навіть обертається посиленням відчуття єдності зі спільнотою:

«Мені подобається ходити дворами. Це таке, якимось так ніжно, близько». (Жінка, 35 р.)

«Пройтися подивитися чим місто нині живе». (Жінка, 38 р.)

Такі різноманітні переваги пішої ходи консолідують її як усталену практику для багатьох мешканців міста.

Звісно, персональна преференція формується не без прив'язки до інших факторів: аби була можливість насолоджуватися під час прогулянки, має бути й відповідне середовище. Кореляція фактору персональної преференції до планувальної структури та якостей міського середовища є значною — дуже часто свідчення про схильність до пішої ходи йдуть поряд із описом міста як такого, де ходити пішки зручно, наприклад: «Я люблю ходити пішки. Ну так, все мене влаштовує. Місто комфортне, невеличке, можна сказати» (жінка, 35 р.). Це свідчить на користь гіпотези про культуру пішої ходи, притаманну саме Івано-Франківську, адже масштаб і якості міста уможливили розвиток цієї практики мобільності (більше у розділі 3.3).

Це кластер причин, який є найбільш визначальним для ентузіастів пішої ходи, але й має значення для ситуативних пішоходів. Саме через донесення переваг пішої ходи як способу пересування можна розширювати коло мешканців, які ходять пішки.

Ця група — важливе джерело для кількох видів інформації, яку можна використати у розвитку політик. Вони через досвід користувача в усіх деталях знайомі з пішохідною інфраструктурою та її проблемами, мають певні стратегії пересування, які покращують їх пішохідний досвід.

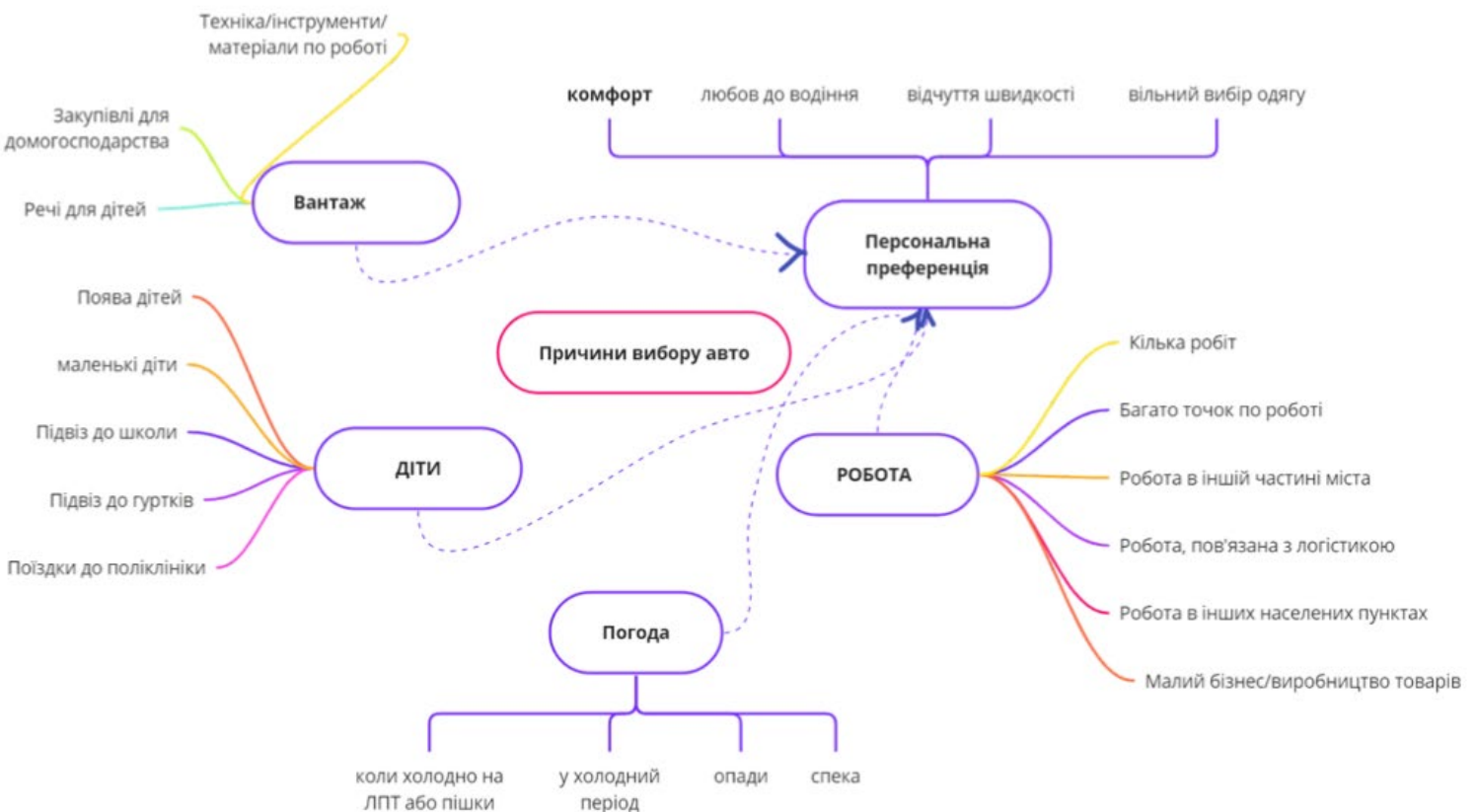
3.2.2 Автомобіль як персональна преференція

Група користувачів приватним автотранспортом теж має частку «затятих» автомобілістів, які не готові відмовитися від цього способу пересування за жодних умов. Ця категорична позиція проявлялася у цитатах наступним чином:

«Виключно автомобілем. Все, що має менше 4 коліс, для мене **неприйнятний вид транспорту**, якщо чесно. Все, що стосується транспорту, це **в мене в будь-якому випадку автомобіль**. І це про погоду, і це про відстань. От навіть зараз я вийшов з хати, дощ був дуже неприємний. Ровером не поїдеш, самокатом точно не поїдеш. В машині тепленько. Це для мене основне — комфорт». (Чоловік, 38 р.)

«Є машина і для мене це є комфорт перш за все. І я навіть **готова стояти в пробках**». (Жінка-підприємиця, 31 р.)

«Ну, тобто йти десь до гіршого і десь, я розумію, десь там вийти з зони комфорту заради свого здоров'я чи ще чогось там, ну, пройтися, да. Але я теж більше за автомобіль. Тому що це комфорт». (жінка 28 р.)



Діаграма 2. Причини вибору автомобіля.

Тут також звучить, що цей вид транспорту буде обрано «в будь-якому випадку», у той час як альтернативи не є прийнятними. Якщо пішоходи готові змиритися з необхідністю обходити бар'єри, то автомобілісти готові миритися з пробками, аби мати можливість пересуватися в авто. Відмова від автомобіля сприймається як «йти до гіршого» — тобто як зниження рівня комфорту.

Якщо мотивація до пішої ходи пояснювалася багатьма причинами, здебільшого суб'єктивно-емоційного характеру, то у випадку з автомобілем домінує одна причина: комфорт. Ця причина згадувалася у багатьох варіаціях і досить безапеляційно: за переконаннями респондентів, саме авто міцно асоціюється з комфортом, а інші види пересування не здатні його забезпечити.

З погляду розроблення політик і стратегій важливим є питання того, як можна знеохотити містян користуватися автомобілем і перейти до більш сталої транспортної поведінки. На основі зібраних нами якісних даних можна сказати, що поведінку «ентузіастів» змінити вкрай важко. Вони найменш рецептивно реагували на питання «за яких умов ви відмовилися б від щоденного користування авто?», і всіляко обґрунтовували, чому такий перехід для них є неможливим. Натомість, цільовою групою для подібних політик є «прагматики» або ж ситуативні автомобілісти - ті, які для кожної поїздки обирають оптимальний вид транспорту з огляду на інші фактори. Саме вони є рецептивними щодо появи нових альтернатив і опцій, і є тією групою, за рахунок якої можна зменшити кількість поїздок на автомобілі. Така позиція проявляється у користувачів, для яких автомобіль не є персональною преференцією, а оптимальним способом досягнення транспортних і логістичних цілей.

Зазначимо, що профілі транспортної поведінки можуть змінюватися з часом, зокрема під впливом публічних дискурсів і міських політик. Але це повільний внутрішній процес для кожного користувача, тому варто пріоритетувати групи, які є більш рецептивними до політично бажаних змін.

3.2.3 Велосипед як персональна преференція

Велосипед, не дивно, є улюбленим видом пересування багатьох, що описується досить афективною мовою. Найповторюваніші поняття, який наводили учасники фокус-груп, це мобільність, свобода, швидкість:

А також я **безмежно люблю пересуватися велосипедом** і велосипед мені **дає у нас в місті мобільність**. (жінка, 38 р.)

[Велосипед - це] як **свобода**, свобода життя. Можливо такі асоціації у мене. (чоловік, 62 р.)

[Велосипед - це] є реально **свобода**. (жінка, 26 р.)

Велосипед асоціюється із зручністю, швидкістю, комфортом і з відпочинком. [...] З велосипедом можна все. (жінка, 36 р.)

І чому я ще [обираю велосипед], бо я себе відчуваю здоровішою, напевно. (жінка, 35 р.)

Зміст понять мобільності і свободи у контексті велосипеда складається з кількох аспектів: здатність розвивати досить високу швидкість, незалежність від розкладу і можливість почати рух в будь-який момент, низький поріг початку і кінця руху (як-от простота у паркуванні), маневреність щодо заторів. Так, це складається у картину, коли велосипед може фасилітувати швидкий і спонтанний, почасти молодіжний, стиль життя:

Велосипед це завжди швидко. Якщо тобі пишуть друзі, а ти на Пасічній, і там все в заторах, ти за 20 хвилин спокійно можеш доїхати до центру. А якщо це літо і дуже тепло, ти не будеш в доволі жаркій маршрутці. Ну тобто то є реально свобода. І коли ви сидите десь в центрі і раптом починається гарний захід сонця, який хочеться подивитися. Ми буквально за 5 хвилин на велосипедах вже там. Тобто вам не треба тратити 20 хвилин на піти туди. Ви вже не встигнете. [Велосипед] це є ком'юніті, і доїждження до роботи, і всяке таке. Ну він дає дуже багато свободи і пришвидшує. (жінка, 26 р.)

Як видно з наведеної цитати, велосипед може підходити для самих різних поїздок, давати можливість здійснювати додаткові спонтанні поїздки, і пересуватися містом дуже швидко. Водночас, це не дуже підходить людям, які бажають жити у повільнішому темпі.

Також велосипед асоціюється з відпочинком, спортом і хобі, що закріплює вибір велосипеда і у повсякденному житті, а також додає йому афективної цінності. Про особисту історію з велосипедом можуть оповідати досить сентиментально:

Я родився з велосипедом. Пам'ятаю всі назви, з тим що я починав, від Орленка, Турист, Чемпіон. **Займався велоспортом.** Коли вже робота почалася, то треба було виглядати офіційно. І тоді Франківськ був не для цих речей. Неможливо було їхати. А вже пізніше, коли ці доріжки стали, все, то вже відновилось то. Тепер більше є вільного часу, займаюсь громадською роботою. Так що літо це є велосипед, питань немає. Він і для задоволення, і для душі, і не забувати за той спорт, щоб я був в тонусі. (чоловік, 62 р.)

Проте, як обмеження велосипеда сприймається вік. З одного боку, досі розповсюдженим є уявлення, що ця модальність більш підходить для молоді та студентства, і не є "солідним" способом пересування. З іншого, для людей старшого віку велосипед може не підходити за станом здоров'я (хоча наша вибірка акумулювала скоріше зворотні випадки).

Також як обмеження велосипеда, навіть ентузіастами, сприймається його сезонність:

Ну те що є сезонний транспорт. Як би там не говорили, сезонний. (чоловік, 62 р.)

Зокрема, досить багато респондентів свідчили, що пересуваються велосипедом у теплу пору року, а взимку переходять на громадський транспорт або автомобіль:

Якось люблю себе, тому в теплу пору року перемагає велосипед, а в зимову пору перемагає громадський транспорт з машиною. (чоловік, 35 р.)

Особливо якщо дощ, вже буває згадали, сідаєш на велосипед, нормальні штани одягнути не можеш. Тому що болото по вуха. Тому доводиться брати машину. (жінка, 38 р.)

Те, що взимку менше обирають пішу ходу і майже не обирають велосипед призводить до збільшення трафіку і заторів у місті в зимовий час.

Однак деякі ентузіасти велокористування долають і цей бар'єр:

Немає поганої погоди, є невідповідний одяг (жінка, 35 р.)

Щоправда, подібної думки одиниці, а решта навіть ентузіастів поділяє ідею про сезонність.

В якості експеримента учасникам фокус-груп було показано відео пересування велосипедом взимку в Копенгагені та запропоновано відповісти на питання чому подібне можливе або неможливе у нас. Серед причин було названо відсутність якісного прибирання доріг, особливо обочин, нестачу інфраструктури та освітлення, а також відсутність такої суб'єктивної норми та відповідного ставлення у населення та в місцевій культурі.

Як бачимо, персональна преференція у виборі основного способу пересування часто описується через емоційну мову, прив'язаність, звичку, схильність або ж комфорт і зручність. Вона може бути більш чи менш стійкою. Користувачів з найбільш стійкою преференцією до вибору певного способу пересування ми описуємо як «ентузіастів». Транспортна поведінка ентузіастів найменше піддається зміні через зовнішні стимули, адже вона є потужно консолідованою і узвичаєною, стає частиною стилю життя й ідентичності.

Персональна преференція відрізняється від усіх інших факторів, адже вона є не зовнішнім чинником, а внутрішньою мотивацією. Проте її було необхідно згадати серед факторів саме в аспекті «ентузіастів», адже для цієї частини користувачів вона є основною спонукою до того чи іншого вибору. Вони обирають улюблений спосіб пересування мінімально зважаючи на зовнішні фактори. Більшість користувачів все ж таки відносяться до «прагматиків» і роблять транспортні вибори з огляду саме на решту об'єктивних факторів, які описуються в наступних розділах. Точні пропорції користувачів, які більш-менш регулярно схилиються до вибору того чи іншого транспорту, ми назвати не можемо, це потребує кількісного дослідження.

3.3 ПЛАНУВАЛЬНА СТРУКТУРА ТА ЯКОСТІ МІСТА

Характеристики міста, зокрема його історично закладена планувальна структура, рельєф та ландшафт, можуть слугувати потужними стимулами до того чи іншого виду мобільності. Завдяки своїм індивідуальним особливостям кожне місто має свої наперед сформовані переваги для певних способів пересування, які можуть посилюватися чи послаблюватися з подальшим розвитком міста. Отже, наше завдання визначити які якості Івано-Франківська сприяють сталим видам мобільності і підкреслити та розвинути ці властивості. І, водночас, працювати з факторами, які є для цього перешкодою.

3.3.1 Компактність vs. тенденція до розбудови

Однією з гіпотез дослідження був потенціал Івано-Франківська як так званого “міста 15 хвилин” за рахунок його компактних розмірів та рівнинності, невеликої кількості населення (238 196 станом на 01.01.2022), а також ренесансної радіальної структури -- місто має вектори в усіх напрямках і виразні концентричні кола центру. Висловлювання респондентів фокус-груп часто підтверджують, що компактна структура міста сприяє пішому пересуванню, а разом з рівнинним рельєфом вигідна для розвитку велосипедного руху.

Наше місто є маленьким, тому якщо це погода дозволяє, і я не маю вантажу, і я не поспішаю, я розрахувала свій час, то я пересуваюся пішки. (жінка, 35 р.)

Тим більше **місто маленьке**, і можна дійсно 20 хвилин йти, а можна за 5 хвилин велосипедом доїхати. (жінка, 38 р.)

Це масштаби міста дозволяють [пересуватися пішки].. В іншому місті це було би складніше. Ну, у Львові я пробував схоже повернути, це забирає більше часу. Там просто зовсім другі відстані. Там краще вже машину або велосипед. (чоловік, 26 р.)

Я ходжу спокійно з Пасічної до «Космосу», з Автостанції до «Епіцентру». **В любий керунок мені це не важко**. Якщо вже десь на цвинтар треба відвідати, то туди вже сідаєш на транспорт. А так настільки **місто компактне, що я залюбки ходжу пішки**. (жінка, 62 р.)

Франківськ – **практично рівнина, тут є можливість їздити**. І від цього залежать і люди, що займаються велосипедами. І тоді правильно, що наше місто прийняло таке рішення, розвивати. **Бо в нас місто підходить до цього**. (чоловік, 62 р.)

Відтак, компактність та пішохідність закладена у самій планувальній структурі міста, що є суттєвою перевагою у порівнянні до інших міст, адже її значно легше активувати і розвинути.

Важливо відзначити не тільки факт підходящості міста для пішої ходи та легкого приватного транспорту, але й високий рівень сприйняття населенням цієї

ідеї на рівні міської ідентичності, що є важливим для подальших стратегічних інтервенцій.

Проте, в радянські часи після Другої світової війни, місто активно розбудовується і розширюється. З приєднанням приміських сіл, (с. Пасічна, с. Опришівці, а згодом Крихівці, Хриплин, Угорники, Вовчинець) місто дещо втрачає свою компактність. Напрямок Пасічної та Вовчинця досі є найбільш проблемними, адже у цих напрямках є дорожна ситуація так званого “ефекту плішкового горла” - велика кількість і щільність населення, лише одна дорога для потрапляння на ці райони. Так, наприклад, Пасічна сполучена з рештою міста єдиним мостом на вул. Галицькій, який є своєрідним “порталом” у місто, і водночас є вузьким горлом, де у час пік утворюється черга на в'їзд та виїзд. Водночас, комфортного та безпечного велопішохідного сполучення не існує. Таким самим порталом є проїзд під залізничним мостом на вулиці Вовчинецькій, де залізниця як бар'єр відрізає одну частину міста від іншої.

У центральній частині міста, пересування пішки вважається оптимальним багатьма групами користувачів міського простору. Говорячи про віддаленіші райони, як-от Пасічна, вул. Вовчинецька, Позитрон, БАМ тощо, які сформувалися за радянських часів, потрібно розділяти користувачів. Дистанція від центру до місця проживання у такому районі є прийнятною для пішої прогулянки для групи, яку ми назвали ентузіастами пішої ходи:

Люблю ходити пішки на великі дистанції. Для мене це не проблема. [...] Живу в Пасічній, на Горбачевського [і всюди ходжу]. Ще коли працювала в районі «Космосу», то мені дуже легко було. Я з самої Пасічної до «Космосу» йду, милуюся. (жінка, 62 р.) -- довжина маршруту в один бік - 4,3 км.

Мені все подобається [у вулиці Вовчинецькій]. Я коли приїжджаю на [Центральну] автостанцію, то я тільки пішки йду. З вокзалу то я з атмосфери батьків в селі переходжу в атмосферу міста. Такий портал. Поки я доходжу до дому, ну, не знаю, різноманітна вона. Скажімо, різноманітні будинки, люди садять різні рослини. Там, я не знаю. (жінка, 35 р.) -- довжина маршруту в один бік - 2,7 км.

Загалом, оптимальні відстані для руху пішки серед респондентів коливаються від 2 до 5 кілометрів. Для окремих ентузіастів прийнятною щоденною відстанню може бути і 5-7 км, а у виняткових випадках йдеться і про ще більші відстані. Але для решти користувачів це вже задовга дистанція. Вона все ще є прийнятною для велосипедного руху - як для ентузіастів, так і для прагматиків, але тоді вступають у гру чинники інфраструктури та безпеки, які стримують багатьох від вибору ЛПТ для регулярного долання цих дистанцій у такий спосіб, що ми розглядаємо у розділі 3.6.

Вже у 2000-х був значний приріст житлової нерухомості, що визначило подальшу тенденцію до розростання. Розбудова міста висотним житлом в напрямку від центру робить його ще менш компактным. Брак громадської інфраструк-

тури в новобудовах (адже новостворені квартали нагадують радянські спальні мікрорайони, забудовані переважно житлом, без належного забезпечення іншими функціями), спонукає щоденну міграцію в центральну частину міста зранку, а ввечері назад. Все це спонукає мешканців цих нових районів до користування автомобілем.

Сучасні практики містопланування тяжіють до компактності та стримування розростання міст в ширину. Коли мова йде про вже сформовані великі міста та агломерації, ефективним інструментом розглядається децентралізація громадської інфраструктури. Таким чином зникає контраст між громадськими центрами, де відбувається усе денне життя, та “спальними районами” - куди повертаються лише ночувати. Міста стають більш збалансованими, у багатьох мешканців зникає потреба щодня долати великі відстані на шляху до роботи чи за дозвіллям, і як наслідок зменшується денна міграція. Саме завдяки децентралізації громадської інфраструктури цілі “міста 15 хвилин” сподіваються досягнути великі міста, як наприклад Париж.

Власне, про децентралізацію громадської інфраструктури згадали також і учасники фокус-груп, зокрема коли йшлося про брак інфраструктури у районі Пасічної на контрасті з районом Арсену, де така інфраструктура вже з'явилася:

Нічого, появиться на Пасічній великий супермаркет, появиться на Пасічній кінотеатр, в який ти будеш йти. Тобто з'явиться на локальному ринку потреби, які будуть полегесеньку закривати. І я вже не прую в центр на каву. Чи машиною чи пішки, ну, це вже зовсім інше. Тобто проходить процес децентралізації. Наприклад, Арсен це є окремий мікрорайон. І фактично вже люди, тобто якщо люди живуть біля Арсену, вони вже можуть собі дозволити не виїжджати нікуди. Їм вже більшість базових потреб закриті на цьому районі. (чоловік, 35 р.)

У експертних інтерв'ю з представниками міської адміністрації піднімалися питання розростання міста. Цей виклик є доволі складним, і на це явище впливає багато чинників та різних міських гравців. Прийняття непопулярних стратегічних рішень задля стримування розповзання міста обмежується інтересами багатьох сторін. Так, наприклад, на прийняття важливих рішень переважний вплив має депутатський корпус міського апарату. Але багатьох з них буває складно переконати у важливості тих чи інших стратегічних рішень. Іноді причиною тому є те, що люди, які приймають рішення щодо виділення коштів, не розуміють специфіки роботи з вирішення проблем вузької специфіки. З іншого боку, великий вплив на рішення має думка громадськості. Так, депутати бояться втратити частину підтримки, приймаючи непопулярні рішення, які є необхідними в стратегічній перспективі. Рішенням для цього є робота з громадською думкою, детальне пояснення важливості тих чи інших заходів та популяризація правильних підходів. Наразі працівники відповідних підрозділів міської ради не мають дієвих інструментів для втілення системних змін у обмеженні безконтрольного розростання міста. Тож, поки що робота ведеться

точково через показові проєкти. Завдяки аналізу подальших результатів таких демонстративних проєктів в майбутньому з'явиться підґрунтя для аргументації важливості таких рішень на інших ділянках.

3.3.2 Просторові бар'єри

У структурі кожного міста існують природні та рукотворні бар'єри, які модулюють ріст міста, розвиток інфраструктури, і, звісно, мобільність. Ріст Івано-Франківська дещо стримується річками Бистриця Солотвинська та Бистриця Надвірнянська. Частина міста, розташовані по той берег ріки Бистриця є складно доступними. З прокладанням у 1866 р. залізниці зі Львова, місто отримало свій найдовший міський бар'єр. Автомобільні мости, які зв'язують обидва береги, а також мости через залізницю, є некомфортними для пішого та велосипедного пересування, а мостів призначених суто для пішоходів та ЛПТ практично немає (за винятком одного моста, що веде з мікрорайону Пасічна до Німецького озера, який знаходиться у поганому технічному стані), на них постійно утворюються затори:

Щоб не йти через міст, то я собі вибираю навіть дорогу через Німецьке озеро. Переходжу через мостик, виходжу... Йду попри Німецьке озеро, по дамбі, тільки щоб оминати той автомобільний міст. (жінка, 62 р.)

Через міст [на Пасічну] – це проблема із транспортом і з усім. Пасічна без заторів взагалі не існує. (чоловік, 35 р.)

Я співчуваю людям, які живуть на Пасічній і користуються транспортом (чоловік, 45 р.)

Більше того, затор через бар'єр в одному місці створює затори в інших місцях за "ефектом метелика":

Ну, тобто, якщо міст на Пасічну стоїть, то вулиця Промислова стоїть так само. Тому що всі шукають якісь варіанти добратися. (жінка, 34 р.)

Проїзд під залізничним мостом на початку вулиці Вовчинецької є значний бар'єром для усіх учасників руху з наступних причин:

- проїзд є вузьким горлом для автомобільного та громадського транспорту;
- небезпечний відрізок для велосипедистів не лише за рахунок вузького проїзду і поганої видимості, а ще й через якість узбіч проїзної частини, якими вони повинні рухатись;
- вкрай вузький тротуар і погана якість покриття, а також складна автомобільна розв'язка та непродуманість пішохідних переходів за мостом;
- часті затори і загальна атмосфера стресу.

Долання цього проїзду сприймається містянами як перешкода і неприємний досвід:

Інколи я користуюсь транспортом, і остання зупинка перед мостом [на Вовчи-нецькій], ніби і виходити ще біля косяку зашвидко, бо ще де вокзал. Але от ця пробка як раз під мостом яка утворюється, я думаю, чому я не вийшла? Якщо так би я пройшлася пішки чи велосипедом швидко. (жінка, 35 р.)

Сама по собі вулиця сприймається як бар'єр, і як фізичний, і як ментальний:

От, наприклад, по вулиці Вовчинецькій велосипедисту добратися до привокзаль-ній площі як? Я велосипедом там їду як автомобіль. Просто бруківка настільки вискоблена там, де має бути велозона. Що не дай бог по цій бруківці скочить, попадає голова під колеса і все. (чоловік, 43 р.)

Не знаю, в мене одна думка про то, що треба йти по всій Вовчинецькій, мене аж коробить. Нема там нічого красивого. Для мене це, як співає AC/DC Highway to hell. Коли їду по ній, відчуваю то саме, що відчуває людина, яка їде по автобану в пекло.(чоловік, 42 р.)

З останньою думкою погодилося кілька інших учасників. Серед причин такого сприйняття було названо:

- Неприємний профіль вулиці - мрячна, вузька, сіра, радянська, викликає відчуття клаустрофобії (з цитат);
- Часті затори і загалом повільний рух;
- Нестача естетики та оздоблення: "сірі старі радянські будинки і купа кольорових магазинів, які там повідкривались. Мене ця вулиця бентежить і страшить." (чоловік, 42 р.)

Образ вулиці Вовчинецької в цілому є досить контроверсійним у публічно-му сприйнятті та викликав тривалі дискусії. Так, у одній з фокус-груп вулиця згадується 28 разів, що до неї висловлювалися досить полярні думки. Можна сказати, її стан та облаштування сильно хвилює містян, адже вона з'єднує центральну частину не тільки з житловим районом, але й з Епіцентром та іншими закладами, релевантними для всього міста. Мешканці району Позитрон, яка є ентузіасткою пішої ходи, навпаки, вулиця здається красивою, адже вона знає її детально, вмє обходити неприємні місця і знаходити приємні:

Мені все [у Вовчинецькій] подобається. різноманітна вона. Скажімо, різноманітні будинки, люди садять різні рослини. Нема там радянських будинків. Там мало-поверхова забудова, якщо ми говоримо з другого номера, від церкви, яка після моста, там де виходить Липовська. Це різні речі. Там Вамбуд збудував прекрасний кольоровий будинок. Там є рюмарня «Доріан». Там є от цей будинок Дучимінської, ось такі от ті колони. Там де Чуднов збудував той будинок, берези насадив. Боже, та там все неймовірно, я не знаю. (жінка, 34 р.)

На цьому контрасті можна бачити й різницю пішохідному та автомобільному сприйнятті простору. Цей приклад показує, що піша хода сприяє максимальній деталізації ментальної мапи території. Водночас, респондентка згадує кілька історичних будинків та інші об'єкти, які здаються їй естетичними. Тут впливає питання збереження спадщини та створення якісного міського середовища, що є комплексним структурно необхідним напрямком для заохочення до пішої ходи та інших видів сталої мобільності.

Також із роздратуванням говорять містяни і залізничні бар'єри на південно-східному напрямку міста - залізничний переїзд по вул. Макухи та Хриплинський міст, які особливо перешкоджають пересуванню на ЛПТ:

Дальше йде залізничний переїзд вічно закритий на Макухи. Якщо я віддаю перевагу саме поїзду велосипедом, то коли закривається шлагбаум, то треба дуже довго чекати поки той поїзд надійде, потім порахувати тих 50 вагонів загрузених. Дальше йде Хриплинський міст. Він однолінійний. Тобто їде потяг, пропускає один другого. Потім переключають стрілку, їде потяг в протилежному напрямку. Потім відкриваються шлагбауми і ця вся куча машин, які збираються, вриваються в місто. Це неприйнятно, це неприпустимо. [...] Для покращення нашої міграції [треба] перенаправити на весь цей транзитний залізничний маршрут поза межами міста. (чоловік, 42 р.)

Вздовж залізниці завжди відбувається розростання промисловості, яка стає ще одним просторовим бар'єром через розміри закритих територій, які доводиться обходити. Промзони частіш за все є також і небезпечним простором, що спонукає перетинати їх виключно автомобілем (детальніше у розділі 3.6.3):

Ви знаєте, мої діти пішки туди не підуть. Там просто повз собаки, промзона це ужасна штука. Це велосипедом важко. (чоловік, 43 р.)

“Хоча той район теж він не є [гарним]... Там лише ось цей магазинчик, а далі теж можна сказати, що промислова зона. Бо там якісь гаражі, там території, там СТО, шиномонтаж. І в принципі, і спостерігати немає дуже що красиве. (жінка, 62 р.)

Є цілі ділянки, які сприймаються як здеградовані, і вимагають від мешканців зусиль з обходу чи об'їзду. Як скаржиться один респондент, на його шляху ціла низка таких ділянок, що роблять досвід пересування велосипедом в цілому неприємним:

А ще дорогою є Мед, труби Обленерго є. Розвалини 63-гого заводу, Нафтобаза ну і багато подібного. Ну, як воно [на велосипеді]? А, і собаки, конечно. (чоловік, 43 р.)

Такі об'ємні просторові бар'єри в місті є особливо важким викликом для міської адміністрації та потребують комплексної ревіталізації території.

Окрім того, часто великі відстані доводиться додатково обходити через огорожені території окремих будівель всього з кількома входами, доступ куди мають тільки мешканці комплексу -- це так звані “огорожені спільноти” (англ. -- gated communities). Тенденція до відгородження територій житлових ново-

будов при хаотичному розвитку територій робить місто дедалі менш прохідним, пішохідні відстані більшими. Окрім будівель огорожі зводять також довкола громадських будівель та парків, що полегшує нагляд за територією та охорону, але часто негативно впливає на мобільність у місті. З фокус-груп стало зрозуміло, що це сильно перешкоджає пішоходам на довгі дистанції, адже може продовжувати дистанцію до непішохідної. І навпаки, дехто з радістю зазначає, що новий комплекс поблизу не відгородили і, таким чином, не відрізали звичні короткі пішохідні шляхи:

А з плюсів [це те, що у мене на маршруті немає] таких перекритих дворів, що можна всюди пройти де треба. [...] я можу різними дворами йти. (жінка, 34 р.)

Одна з основних пішохідних стратегій -- це зрізати шлях дворами, що важливо враховувати.

Окрім мостів, до значних бар'єрів для пішоходів та ЛПТ належать й розлогі транспортні розв'язки в місті, які змушують пішохода обходити великі відстані, а для користувача велотранспорту часто є незручними і небезпечними.

Просто оце, де поворот на Обласну лікарню [після моста на Пасічну], всі ці 3 смуги. Там настільки той рух, що там не до велосипеда. Ніби є велодоріжка, але той рух треба пересікати. (чоловік, 62 р.)

Як питання зручних та безпечних пішохідних переходів (розділ 3.6.1), так і зручності великих перехресть та розв'язок для всіх учасників руху, стоять гостро. Поточна ситуація є несприятливою для сталих видів мобільності та відштовхує від неї потенційну цільову аудиторію.

Наявність таких великих і дрібних бар'єрів -- як-от з'їзди з тротуарів -- справді є потужним стримуючим фактором для їзди велосипедом, про що висловлювалися учасники дуже прямо:

М: Чого не вистачає, щоб їздити велосипедом взимку?

Ліній велосипедних, раз, парковок велосипедних, два. І **відсутності бар'єрів**. Якщо навіть немає просто велодоріжок, то мають бути тротуарні з'їзди і тому подібне. Також має бути якась умова для зберігання велосипеда, і не тільки біля роботи, але й неподалік від дому. **Не може бути наполовину інфраструктура**. Вона або є, або її немає. Якщо якийсь із елементів забрати, то її не буде. **Якщо щось випадає із цієї системи, вона вже починає працювати не коректно**. Почали будувати зараз інфраструктуру, але зробили наполовину її. Це не викличе бум велосипедний. (чоловік, 34 р.)

Власне, респондент дуже добре підсумував, що для перелому у розвитку вело-руху необхідна цілісна інфраструктура. Про фрагментарність інфраструктури як про бар'єр говорять й інші респонденти:

- Але як би були велодоріжки, звісно, я би звісно їздила.
- Велосипедна доріжка у нас має ідесь початок...

- Ага, але немає вона кінця.
- І десь **вона не має логічного завершення**. То це є недороблене.
- І ця велосипедна доріжка вона такими якимось плямами по місту. Да, прекрасно, її стало більше, її набагато, ну, можна десь поїздити. А потім їдьте по болоту.
(розмова трьох жінок на фокус-групі)

Окрім буквальних просторових бар'єрів, існують так звані ментальні бар'єри, які інтуїтивно хочеться оминати через дискомфорт пересування. Так великі забетоновані площі без затінку є непривабливими для пішого пересування. Також за цією логікою шумні й загазовані магістральні вулиці, які добре пристосовані для автомобільного руху, є бар'єром для пішоходів через дискомфорт пішохідного простору, а за рахунок своєї ширини і швидкості руху перетнути їх пішки також складно. Це питання ми розглянемо у наступному розділі.

3.3.3 Якість вуличного простору

Респонденти фокус -груп час від часу говорять про історично складену радіальну вуличну мережу як проблему. **Іноді мешканці вважають що вузькі вулиці центральної частини міста просто не здатні справитися з сучасним трафіком.** На їхню думку, без розширення проїзної частини неможливо задовольнити сучасний попит на пересування. Натомість експертне середовище розглядає тему пересування містом комплексніше, і розширення проїзної частини та збільшення кількості смуг давно не вважається ефективним рішенням у сфері міської мобільності. Ефективні практики тяжіють до балансування різних способів пересування містом, надання альтернативи приватному авто, задоволення буденних потреб в межах пішохідної доступності та інших заходів, про які буде згадано далі у звіті.

Якщо говорити про фактори, які впливають на поведінку мобільності, **відповіді респондентів фокус-груп на непрямі питання свідчать якраз про протилежне: саме історично складена структура міста робить його комфортним для мешканців.** Якість середовища має значну вагу на вибір способу пересування. Основні магістральні вулиці міста, що ведуть з центру у житлові райони, вlane, мають ширшу проїзну частину і більше сприяють пересуванню авто, але при цьому є вкрай некомфортними для пішохода чи користувача ЛПТ. Більшість цих вулиць востаннє перепланувались ще в радянський час. Відповідно, тут використаний модерністичний автомобілеорієнтований підхід до розподілу вуличного простору. Широка проїзна частина та вузькі тротуари, пріоритети автомобільної інфраструктури при капітальних ремонтах, погана якість пішо-

хідного покриття, часто з браком озеленення і затінку у спекотний час - все це погано спонукає до пересування пішки.

В той час як центральну пішохідну частину та пішохідну вулицю Шевченка, що веде до озера, відзначають позитивно.

Те, наскільки приємним досвідом є пересування пішки, впливає на вибір пішої ходи як засобу щоденного пересування. Мешканці назвали такі характеристики міста, які спонукають їх ходити пішки:

- Естетика міського середовища. Гарний історичний пішохідний центр та ширша історична частина. Задоволення від споглядання фасадів, міського дизайну.
- Міська природа - зелені та голубі зони. У частини містян щоденні маршрути мають достатнє озеленення й затінок, що дозволяє ходити пішки більшість року. Проте, частина респондентів жалілася на незадовільний стан озеленення на маршруті. У міста є значні водні ресурси - озера та річка, пересування вздовж яких є особливо приємним. Наявність затінку або охолодження є важливим фактором для комфортного пересування пішки.
- Особливо гарні частини міста й атракції, такі як Міське озеро, Набережна, пішохідний центр, парк чи вулиця Шевченка, сквери та парки на шляху. Коли частина маршруту має перетин з цими атракціями, мешканці більш схильні обрати піший маршрут. Це означає, що розвиток таких атракційних вузлів на всіх можливих маршрутах сприятиме пішоходизації.

За пішої ходи, людина найбільше піддається впливу міського середовища у його тотальності та перебуває у ньому довше під час пересування. Відповідно, для популярності цього способу пересування важить баланс розвитку різних аспектів міського середовища, а не тільки якість доріг та відсутність заторів, як за пересування автомобілем, чи система велодоріжок, як за пересування велосипедом. Ось що на думку мешканців робить простір некомфортним для пішого руху, а погана якість покриття майже унеможливорює користування велосипедом:

В мене це, напевно, калюжі в погану погоду. І часто вузькі тротуари. Дуже вузькі. Що там інколи двоє людей ледве розходяться. (чоловік, 28 р.)

Мій шлях проходить вулицею Ребета. Вулиця страшно побита, без асфальту, без... одні ями з розбитими люками. З наявністю кучі всіх промзон. Вулиця Хриплинська. Яма на ямі, собаки, потопа, залізничний переїзд (чоловік, 43)

Особливо якщо дощ, вже буває згадали, сідаєш на велосипед, нормальні штани одягнути не можеш. Тому що болото по вуха. Тому доводиться брати машину. (жінка, 38 р.)

Велосипедом мені некомфортно коли є ось ці напливи. І коли є на краї от такий якийсь щебінь, каміння. І я не хочу по цьому їхати. Особливо якщо дощ. Я виїжджаю, то водії, які знають гарно правила дорожнього руху, бібкають, щоб я зайняла свій простір. Але я з ними не погоджуюсь, бо я не хочу бути в болоті. **Ну ми так конфліктуємо трішки.** (жінка, 35 р.)

Часто саме автомобілі знижують потенціал пішохідності для міста: це джерело шуму, небезпеки, брудного повітря. Мешканці говорять не лише про дискомфорт вулиць з швидким рухом авто, а також про запаркований простір.

Мінуси. Навіть як пішоходу, мінуси, мені не зручні запарковані авто нелогічно. Або на пішоходах, які мені треба обходити. І які інколи паркуються так, що, ну я не знаю якими вони там правилами керуються, але мені доводиться десь травою обходити, газоном. Або виходити на проїжджу частину. Ось це мені некомфортно. (жінка, 35 р.)

Величезним ресурсом для міста є те, що мешканці позитивно оцінюють загальну якість міського середовища, хоча й бачать значні проблеми у цій системі:

Просто в нас дійсно класне місто. Зелене і є дуже багато місць де погуляти. І якщо вибирати між транспортом і все-таки пішки, я так само виберу однозначно пішки. (жінка, 38 р.)

Місто зелене. Нехай буде. Воно зручне. Якщо це влітку, там, скажімо, то це такі можна тінювими частинами пройти. Зручна така, як до чого, якісь заклади. Якщо мені треба, я щось там забула, не взяла, я можу собі придбати якийсь перекус чи пиття, якщо я от цим шляхом йду. Або щось по дорозі якісь справи встигнути ще. (жінка, 35 р.)

Не знаю, я люблю розглядати будівлі, я люблю коли такі гарні прибудинкові території, там чи це приватні будинки, чи це багатоповерхівки. Все одне біля них щось красиве роблять. Мені подобається. (жінка, 35 р.)

Напрошується потреба у зелених велопішохідних зв'язках усіх мікрорайонів міста з центральною частиною. Ми розглядаємо радіальну структуру міста як передумову до появи так званих зелених радіусів. Такі ідеї вже обговорював Департамент житлової, комунальної політики та благоустрою, а також потребу в таких зв'язках час від часу озвучували респонденти фокус-груп.

Один респондент говорить про переваги вело-пішохідної інфраструктури в Нідерландах, які він хотів би побачити в Івано-Франківську:

Зелені коридори. Тому вони уникають виїзду на траси. Тільки траси бувають, що з однієї зеленої, переїхав на світлофорі, і на другу. (чоловік, 62 р.)

Вони стараються з'єднати, наприклад, північну і південну сторону веломаршрутом. Я не знаю, чи у Франківську продумується так, наприклад, щоб з'єднати БАМ і Каскад якою велосипедною чи велодоріжкою... Щоб продумати маршрути, щоб можна було з'єднати те, щоб людина могла проїхати з одного кінця в інший, і доволі швидко. (жінка, 26 років)

Таким чином, в Івано-Франківська є значна перевага для пішохідного руху та легкого приватного транспорту і, відповідно, для сталої мобільності, через компактність міста, його природні ресурси та потенціал для якісного міського простору. Розростання міста у радянські часи, й теперішнє хаотичне розростання міста порушує його компактність та потребує інтервенцій для зв'язності районів інфраструктурою для сталих видів мобільності, найкраще для чого підходять зелені віло-пішохідні коридори, а також пішохідні мости через великі міські бар'єри. Ці ідеї мають підтримку населення. Також містяни позитивно оцінюють розвиток велосипедної інфраструктури останніх років, але вказують на її фрагментарність і бажають більш комплексного підходу. Окремої роботи потребує ревіталізації промислових та занедбаних зон, які є масштабними бар'єрами на шляху вело-пішохідних маршрутів містян.

3.4 ШВИДКІСТЬ ТА МОЖЛИВІСТЬ ПЛАНУВАТИ ЧАС

Якщо персональні преференції при виборі способу пересування радше емоційно-іраціональними, то аргументи швидкості та оптимального планування маршрутів, що їх наводять респонденти, найбільше відображають фактичну ситуацію з мобільністю у місті. Тут яскраво виявляються проблеми з транспортною мережею та інфраструктурою, розкладом громадського транспорту, заторами на дорогах.

Тож, одним з центральних факторів транспортної поведінки є, очікувано, швидкість пересування у місті різними видами транспорту - те, наскільки швидко можна дістатися з пункту А до пункту Б, наскільки точно можна розрахувати час при цьому. Окрім того, важливим міркуванням буде те, чи є додаткове втрачання часу, як-от час очікування громадського транспорту чи затори.

Загалом, з даних отриманих з фокус груп впливає, що ситуація на дорогах сприймається користувачами різних видів транспорту як досить непередбачувана. Більшість респондентів виявило схильність уникати громадський транспорт у плануванні маршрутів і більше покладатися на приватний транспорт. Особливо виразно підкреслювалися ідеї незалежності та можливості точно

планувати час у зв'язку із легким приватним транспортом та пішою ходою. Це є найбільшою конкурентною перевагою саме цих видів транспорту. Автомобіль теж, на перший погляд, пов'язується із незалежністю, проте, має суттєві обмеження через трафік і затори, тому - якщо ми говоримо саме про контекст міста - вирішальними для вибору авто є інші фактори (комфорт, ускладнена логістика, діти, погода). Автомобіль обирають для щоденного користування часто й попри нестачу часової ефективності: "Є машина і для мене це є комфорт перш за все. **І я навіть готова стояти в пробках**" (жінка з кількома роботами в різних місцях). Далі ми детальніше описуємо ці тенденції.

Знов таки, саме через фактор швидкості та можливості точного планування, поширеною в Івано-Франківську є піша хода:

Пішки – це дозволяє мені спланувати час дуже точно. Тобто **я не залежу** від пробок, ходжу дуже швидко, тому мені це якось так зручніше. **Я не залежу від розкладу автобуса, я не залежу від пробок.** Тобто я собі не продумую це, що а ну зараз хтось не встав, чи немає ДТП чи що. Я собі вийшов і знаю, що за 10 хвилин дійду і мені не треба виходити за годину чи за дві, щоб собі все врахувати, а вдруг. Тобто в мене немає такого, що а вдруг там щось. (чоловік, 27 р.)

Я не залежу... Інколи чекаю на зупинці і мені, не знаю, здається, що я за тих п'ять хвилин краще я пройду, ніж почекаю. Я не маю такого терпіння - чекати. (жінка, 35 р.)

Часто підкреслюється ідея незалежності і можливості точно планувати свій час, яка пов'язується здебільшого з пішою ходою та ЛПТ. Також є міркування уникнення ризиків: і приватний моторизований, і громадський транспорт залежать від ситуації на дорогах, яка в Івано-Франківську сприймається як непередбачувана. Від урахування цих ризиків (очікування транспорту чи затори) збільшується час, який потрібно закладати на дорогу: "я знаю, що за 10 хвилин дійду, і мені не треба закладати годину, щоб все врахувати". Тож, піша хода, а також велосипед сприймаються як способи пересування, які не залежать від зовнішніх обставин, основні з яких - затори і непередбачуваний розклад транспорту.

Велосипед в Івано-Франківську також обирають з огляду на його швидкість та відчуття мобільності:

Я обираю велосипед через що, через мобільність. Тому що зазвичай ти попадаєш в центрі в такі корки, що ти **набагато швидше будеш рухатися великом, ніж ти будеш їхати на автомобілі.** Так що в мене швидкість це основне.

В мене все місто, всі види транспорту перевірено. Чарівне коло рулить. Тобто **найшвидший** транспорт в Івано-Франківську - це велосипед. (чоловік, 35 р.)

Сів на велосипед і 10 хвилин, набагато швидше добираюся, ніж автомобілем. (чоловік, 42 р.)

Велосипед називають як найшвидший та як найзручніший спосіб пересування через масштаб міста:

Просто відстані невеликі. В мене відстані до 5-8 кілометрів. Можливо, так, якби були відстані більше, то однозначно тоді автомобіль. (жінка, 38 р.)

На середні дистанції від (5-8 км маршруту на день) велосипед починає перемагати. З одного боку, йти пішки 5-8 км вже забагато, а з іншого, це ще не є вмотивована дистанція для автомобіля, особливо з огляду на затори та втрату часу на пошук паркомісця. Громадський транспорт на таку дистанцію себе, знов таки, не виправдовує (пішки може бути швидше). До швидкості велосипеда й гнучкості оминати затори, додає фактор компактності міста, де багато дистанцій легко долати велосипедом, та його планувальна структура, яка понижує швидкість моторизованого транспорту.

У контексті швидкості пересування та планування маршрутів дуже багато нарікань отримав громадський транспорт Івано-Франківська. Часто вибір пішої ходи, ЛПТ або авто зумовлений саме небажанням використовувати громадський транспорт. Підсумувати скарги мешканців можна у наступних пунктах:

- Не вистачає швидких сполучень з багатьох точок міста;
- Маршрути є здебільшого з центром або через центр, але є їхня нестача між районами міста;
- Маршрути з одного до іншого кінця міста є занадто тривалими, а пересадки не є підпасованими і тривають задовго;
- Найчастіше згадувана проблема: розклад транспорту не є чітко фіксованим, особливо маршруток. Час очікування громадського транспорту може бути занадто довгим - "я ждав раз автобус, потім 40 хвилин ждав назад";
- Затори на дорогах і нестача виділених ліній транспорту;
- Невдоволення устаткуванням і рівнем комфорту у маршрутках.

Всі ці недоліки роблять систему громадського транспорту такою, на яку не можна покластися. Відповідно, незадовільна робота громадського транспорту - це як знеохочувальний фактор до користування ним, так і заохочувальний фактор користування всіма видами приватного транспорту, сталого чи ні. Взаємодію цих факторів можна уявити як терези: на одній чаші терезів є громадський транспорт, а на іншій - всі решта видів пересування, і коли громадський транспорт втрачає свою вагу у чаші пересування, всі інші - набирають. Судячи з вибірки фокус груп, громадський транспорт - це остання опція в плануванні маршрутів коли доступні альтернативи (за винятком напрямків, де присутні комунальні автобуси, про що йтиметься далі).

Так, один респондент нарікає на нестачу потрібного йому маршруту:

“Того що **громадський транспорт не завжди їде туди, куди тобі треба**. Мені, наприклад, з Пасічної і з Обласної треба до Метро. І туди їде «нічо». Ну нічо туди не їде! Туди воно все їде туристичним маршрутом, через ринок, постояти на вокзалі 20 хвилин, і отим всім...” (чоловік, 36 р.)

Хоча цей учасник фокус-групи не є ентузіастом автомобіля, він все ж таки долає цю дистанцію автомобілем у холодний сезон та коли має додатковий вантаж, а у теплу пору року надає перевагу велосипеду.

Через відсутність ефективного маршруту й затори хтось може обирати авто:

Я живу на Тичини, мені треба доїхати до ЦУМу. [Громадський транспорт] буде об'їжджати пів міста. І в основному це пробка. Біля «Надії», Січових це пробка, Мазепи це весь час пробка. Мені легше взяти машину, поїхати от по новій дорозі туди. (жінка, 26 р.)

З огляду на цю ситуацію, респонденти часто підкреслюють, що пішки або ЛПТ може бути об'єктивно швидше, навіть на довші дистанції:

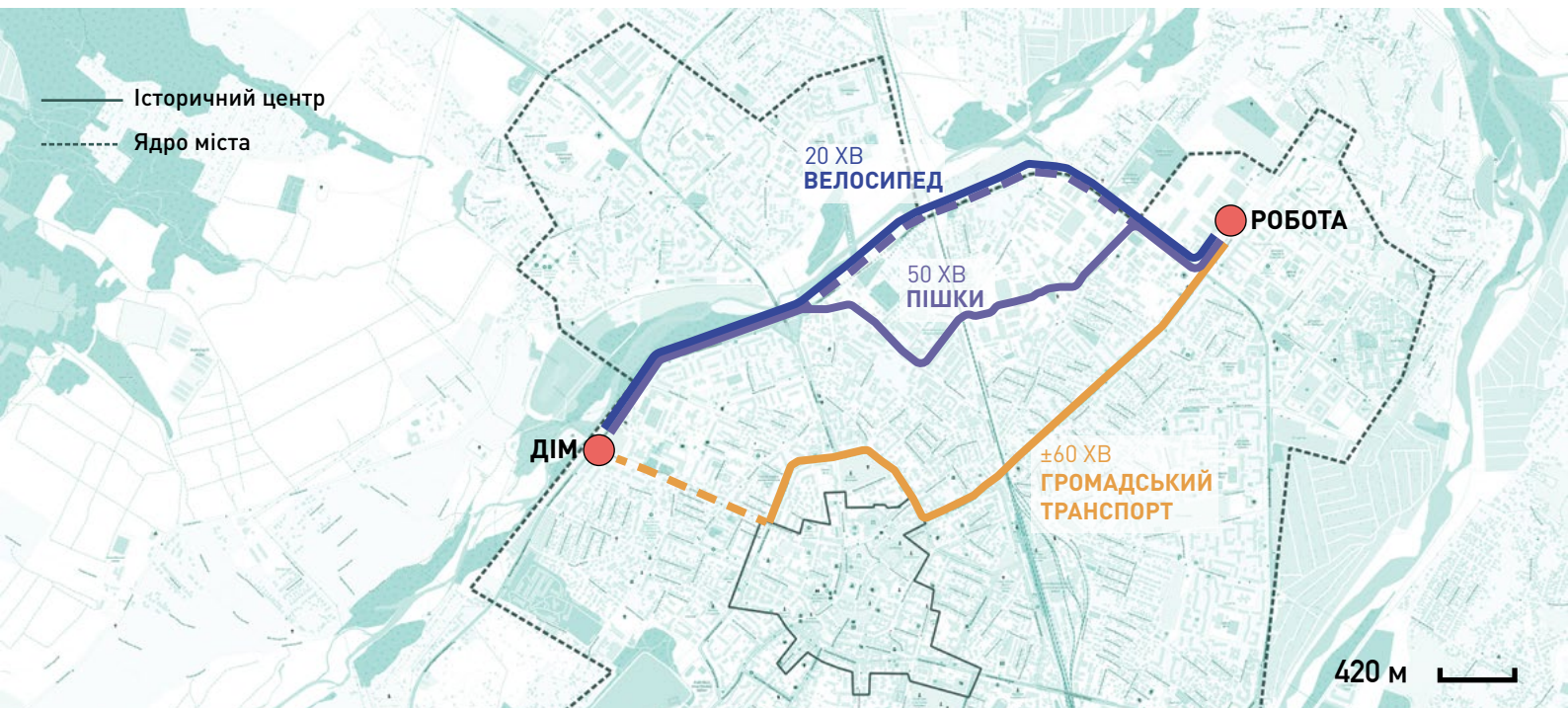
“І я помітив таку штуку пару раз, що пішки я доходив набагато швидше, ніж сідав на автобус. Раз був випадок, що мені треба було в один кінець, потім в другий. **Я ждав раз автобус, потім 40 хвилин ждав назад**. Тобто міг взяти таксі, звісно. Але, типу, теж воно би там вдарило по карману. Тобто пішки було б простіше.” (чоловік, 27 р.)

“Коли інколи я користуюсь транспортом [з вул. Вовчинецької] і остання зупинка перед [Залізничним] мостом, ніби і виходити ще біля костьола зашвидко, бо ще де вокзал. Але от ця пробка як раз під мостом яка утворюється, я думаю, чому я не вийшла? Якщо так би я пройшлася пішки чи велосипедом швидко. Отаке буває.” (жінка, 35 р.)

А [з Пасічної] нічого не їде нормально, наприклад, сюди, на Промприлад, на Сахарова. Ну нічого не їде. І ти починаєш думати, ну **чим швидше?** Ну **велосипедом**, да і все.” (жінка, 23 р.)

Як показовий приклад, хотіли би навести транспортну історію респондентки В. (жінка, майстриня). Як і попередні цитати, вона демонструє нестачу зв'язності різних районів міста мережею громадського транспорту та його низьку ефективність у порівнянні з іншими видами транспорту.

“Моя майстерня знаходиться біля Метро, а живу я навпроти Німецького Озера. Якщо ми беремо пішки, то це 50 хвилин-година, Якщо я їду на велосипеді, то це 15-20 хвилин по об'їзній. Далі, якщо це громадський транспорт, то це десь також до години часу - так само, як і пішки, 34-м маршрутом. Але деколи, коли важкі якісь речі, то все одно або таксі, або маршрутка спасає. Я здебільшого вибираю йти пішки або велосипедом. Планую купівлю автомобіля, адже я майстриня і мушу відправляти свою продукцію, перевозити матеріали.”



Мапа 1. Щоденний маршрут респондентки В. різними видами транспорту (джерело - власна репрезентація за словами респондентки).

Як бачимо з цього свідчення, яке підтверджується й історіями багатьох інших респондентів, пішки може бути швидше, ніж на громадському транспорті, або так само за часом. За її словами, подолання дистанції у всього лише 5 км маршрутною займає, враховуючи очікування, до години часу. Згаданий маршрут №34 пролягає через центр, а маршрутів, які пролягали би по об'їзній і могли би швидко з'єднувати райони на радіальній периферії міста, немає. Велосипед у цій конкретній ситуації виявляється оптимальним вибором. Проте, респондентка все одно планує купити автомобіль, щоб краще закривати свої транспортні потреби.

Хоча загальна картина все ще не є задовільною, важливо зазначити, що учасники фокус груп активно помічають та інтегрують у своє транспортне планування ті покращення у сфері громадської мобільності, що їх поступово вводить міська адміністрація. Такі покращення дають конкурентну перевагу громадському транспорту, і це дійсно впливає на поведінку:

“Якщо ти їдеш автомобілем чи громадським транспортом в один і той самий час, **інколи навіть громадським транспортом швидше**. Тому що в них тепер від Пасічної окрема смуга. Ну тобто звичайно, **якщо є смуга громадського транспорту, то громадським транспортом зручніше**.” (жінка, 32 р.)

Окремої уваги заслуговують нові комунальні маршрути, про які було висловлено багато позитивного зворотного зв'язку. У вибірці були респонденти, які навіть змінили свою транспортну поведінку з появою цих маршрутів:

Найчастіше наразі я їжджу в громадському транспорті, тому що комунальний транспорт з'явився. (жінка, 32 р. їздить з Пасічної/Угринів до центру, до того використовувала здебільшого авто)

Ну громадським транспортом я стараюсь не користуватися. Єдине, нещодавно появились комунальні автобуси, то на них можна їздити. То я ними ще їздив. (чоловік, 35 р., Пасічна)

Звертають увагу і на покращений комфорт комунального транспорту:

Ви, напевно, помітили, що **громадський транспорт став кращим з точки зору якості самих транспортних засобів**. Тобто нові автобуси, нові тролейбуси, допустимо. Вони вже кращі по якості. (чоловік, 30 р., викладач)

Один плюс, що комфортний став громадський транспорт у місті. (чоловік, 35 р.)

Комунальний транспорт кращий став, це звичайно кращий. Змінилися от ці всі старі тролейбуси. (жінка, 34)

Проте, оскільки комунальний транспорт так само залежить від динаміки на дорогах, а виділених смуг ще є замало, йому також ще не вистачає надійності:

Комунальний транспорт покращується і збільшується кількісно. Але досі не вистачає в нього надійності через стояння в заторах тих самих. Тобто **немає надії, що ти доберешся вчасно кудись**. І другий ще є момент, не вистачає дорожньої навігації з приводу цього громадського транспорту. (чоловік, 30 р., викладач)

Деякі респонденти користуються системою навігації “Дозор”, яка, за їх словами, дозволяє точніше відстежувати рух транспорту. Але вона не може компенсувати нестачі точності у розкладі.

Оскільки швидкість і надійність транспорту є чи не найважливішим чинником вибору виду пересування, нестача цих якостей у комунального транспорту є бар'єром для його поширення, а надто для переконання автомобілістів перейти до користування ним.

Таким чином, покращення у сфері міської мобільності останніх років є вдалими і впливають на транспортну поведінку тих мешканців міста, у чюю зону щоденних маршрутів вони потрапляють. Проте, щоб досягти сталого ефекту і охопити більшість мешканців, такі нововведення мусять бути більш системними.

Безперечно, велика група користувачів сприймає приватне авто як оптимальний транспорт, навіть в тих умовах, що склалися в місті:

Якщо відкласти питання корків, все рівно, **авто - то є оперативність** так чи інакше. Якщо ми говоримо, що зранку, коли ще нема пробок, або ввечері, коли ти не доберешся ніяким іншим транспортом **на далеку відстань** за такий короткий час. (чоловік, 41 р.)

Хоча авто є фактично найшвидшим транспортом, є умови, коли воно поступається іншим видам пересування: його ефективність знижується у годину-пік, а також на коротших дистанціях, адже час, витрачений на запуск авто, а також на пошук місця паркування, може нівелювати швидко подолану дистанцію:

“Добиратися машиною дуже багато часу займає, тому що пробки. Звичайно, якби не було такої нагальної потреби везти дитину, то, звичайно би обрала пішки або велосипед.” (жінка, 34 р.)

“Так само, я живу в центрі, мені наприклад треба в Арсен, чи в щось. Йти в гараж, взяти машину, потім поїхати. Назад вертаюсь, поставити машину, до дому? То я собі пішки йду в Арсен, **щоб з містом не зв'язуватись.**”

Звісно, ця тенденція присутня у межах міста, але не у межах Івано-Франківської ОТГ - коли дистанція довша, то час втрачений на виїзд та пошук паркомісця окуповує себе. Загалом, згідно з нашими даними, автомобіль у межах міста мало асоціюється зі швидкістю, а більше з маневреністю, можливістю забезпечити складну логістику тощо. Коли йдеться про добирання до центру міста з ОТГ, то фактор швидкості у виборі автомобіля згадується набагато частіше.

Проте, у той час як у пішоходів є стратегії оминання просторових бар'єрів, у автомобілістів є стратегії оминання заторів:

Якщо я їжджу на роботу машиною я знаю, що маю вийти з роботи на пів години швидше, щоб встигнути виїхати з центру міста до пробки, яка утворюється у 17.15, 17.30, коли всі починають виїжджати до дому. (жінка, 32 роки)

Вечором я вже намагаюся уникнути пробок,пошвидше повернутися на Пасічну. Або, вже якщо я розумію, що я туди попав, я вибираю гарний заклад або книжку. Був випадок, коли я просто з'їжджав на бічну вулицю і читав книжку годину часу. (чоловік, 35 р.)

Тобто виїхати до або після утворення заторів або перечекати є прийнятною стратегією для багатьох аби не відмовлятися від звичного пересування автомобілем з його комфортом, або коли відсутній оптимальний маршрут громадського транспорту.

Отже, в умовах Івано-Франківська, згідно з даними отриманими з фокус-груп, найбільш передбачуваними та гнучкими у плануванні часу та маршрутів є піша ход та велосипед. Ці види транспорту дають користувачам важливе відчуття незалежності, контролю над власним часом, мобільності. На коротких і середніх дистанціях часто швидшою виявляється піша хода, а також велосипед.

Водночас, цей самий фактор швидкості у виборі транспорту часто знеохочує вибір громадського транспорту, який потрібний на довші дистанції, для добирання з району до центру або на інший район. Саме через це значна частина мешканців обирає автомобіль, попри його низьку часову ефективність на коротких та середніх дистанціях. Громадському транспорту не вистачає стабільності та передбачуваності, достатньої для міста мережі маршрутів. Є помічена мешканцями тенденція до покращення у зв'язку з активним розвитком комунального транспорту, яка навіть ситуативно впливає на надання переваги автобусам чи тролейбусам. Проте, комунальний транспорт залежить від корок і ще не є достатньо передбачуваним та немає достатньої мережі маршрутів, щоб викликати системні зміни у транспортній поведінці.

Максимальну вигоду для міської мобільності з описаної ситуації можна отримати використовуючи потенціали описаних тенденцій та те, що авто у межах міста не є найшвидшим варіантом. Охочість до пішої ходи та руху ЛПТ варто поширювати роблячи комфортні довгі маршрути під ці види пересування. Ініціативи міської адміністрації з комунальним транспортом мають розголос і схвалення серед населення (окрім ентузіастів пішої ходи, які нарікають на габаритність такого транспорту на дорогах), виділені смуги транспорту пришвидшують пересування комунальними маршрутами.

Варто ще раз згадати обмеження цього дослідження. Оскільки воно не є кількісним, ми не можемо сказати, яка частка користувачів вважає кожен з видів транспорту найшвидшим та найоптимальнішим. У цьому розділі ми описали тенденції, які, вочевидь, присутні. Хоча такий спосіб аналізу не дає можливості відстежувати динаміку приросту кожної групи користувачів, він виокремлює чинники у виборі певного виду транспорту, дає уявлення про міркування користувачів, на які можна впливати у певному ключі за допомогою політик.

3.5 УСКЛАДНЕНА ЛОГІСТИКА

Основна причина використання автомобіля в місті, яка йде одразу за фактором комфорту, — це те, що ми називаємо ускладненою логістикою. Ускладнена логістика типового денного маршруту — це наявність кількох пунктів призначення на день, яке може обґрунтовуватися специфікою роботи людини та/або потребами домогосподарства. До того ж такі поїздки часто передбачають додаткову обставину — вантаж, перевезення по роботі, транспортування дітей на заняття та до інших закладів. Такому типу маршрутів протистоїть звичайний «маятниковий рух» дім-робота-дім. На такому маршруті також можуть обирати автомобіль за умови нестачі альтернативи (як це було у прикладі офісного співробітника, який їздить з Пасічної до Велеса на роботу автомобілем взимку та велосипедом влітку). Проте вірогідність обрання автомобіля для забезпе-

чення ускладненої логістики значно збільшується; крім того, автомобіль менш вірогідно замінить альтернативою у теплий сезон.

Окремим предметом дослідження може бути трафік у місті, пов'язаний з міською логістикою. До неї можна віднести доставку по місту, забезпечення товарами громадських закладів, різноманітні закупівлі, транзит вантажних транспортних засобів. Наприклад, в Івано-Франківську знаходиться будівельний супермаркет «Епіцентр», де відбувається значна частка закупівель будівельних матеріалів по області. Ця форма міської мобільності не була предметом цього дослідження і потребує окремого розгляду. Проте у вибірку фокус-груп потрапила істотна частка містян, чия робота пов'язана як з «великою логістикою» (щоденна закупівля товарів і будівельних матеріалів у місті для забезпечення роботи і будівництва готелів в області), або підприємці, які доставляють власні товари. **Ми припускаємо, що частка міської логістики у всіх пересуваннях досить велика з огляду на роль Івано-Франківська як регіонального центру. Окрім того, значна частка робіт пов'язана з пересуваннями містом та по області, тому уявлення про добирання до роботи тільки як про «маятникові поїздки» обмежує сприйняття комплексності картини міської логістики. Міські політики мають реагувати на цю ситуацію і надавати альтернативи принаймні для часткового долання подібних маршрутів на альтернативних до автомобіля видах транспорту.**

Отже, ускладнена логістика маршруту, який долається автомобілем, може обумовлюватися такими чинниками:

- наявність багатьох пунктів на маршруті;
- кілька робіт або робота з кількома робочими місцями;
- наявність дітей у домогосподарстві;
- віддаленість щоденних точок тяжіння від місця проживання;
- додатковий вантаж, пов'язаний із роботою (техніка, товари тощо);
- додатковий вантаж, пов'язаний із дітьми;
- побутові потреби (поїздки за продуктами тощо);
- наявність кількох або всіх вищезгаданих чинників в одному маршруті.

Діаграма х репрезентує ці чинники, структуровані за категоріями «робота», «діти» та «додатковий вантаж». Вони можуть діяти й окремо, але найсильніше спонукають до використання автомобіля саме у зв'язці. Далі ми розглядаємо ці чинники окремо та у їх взаємодії, а також надаємо приклади транспортних історій, які ілюструють поєднання таких факторів.



Діаграма 3. Фактори транспортної поведінки, пов'язані з ускладненою логістикою.

3.5.1 Наявність дітей

Часто саме поява дітей у сім'ї стимулює домогосподарство придбати автомобіль та/або обирати його як основний транспорт для щоденних пересувань:

«Машину я купляв тому, що в мене появилися діти. До того ми постійно [ходили пішки] в центрі. Тепер в день я виїжджаю **6-12 кілометрів, і це є шлях сугубо до школи, зі школи і тільки для возіння дітей**. Бо інакше не справляється дружина водити їх туди-сюди. В мене троє дітей молодшого шкільного віку. Третього я спеціально ще не дав у школу через те, що це був просто аврал з доставкою дитини в школу. Хоча наче якщо двоє дітей, то третього автоматично в ту саму школу, але в зв'язку з різницями в розкладах і так далі, цілий день в тебе йде тільки на те, що ти, грубо кажучи, працюєш в сім'ї ізвозчиком. [...] В найближчому майбутньому в мене не передбачається якихось змін в плані пішохідності. Хоча сам люблю ходити пішки. Просто відсутність часу і потреба на мобільність, супроводити дітей, брати в автомобіль їх...» (Чоловік, 42 р.)

«В принципі, **дитина більше спонукає до того, щоб частіше використовувати авто**. Для її зручності, для комфорту. Коли холодно я теж, наприклад, використовую авто. Тобто якщо я завожу дітей в школу чи в садок, а потім забираю, то з велосипедом... ну тобто це нереально». (Жінка, 33 р.)

Зокрема, якщо діти відвідують гуртки та секції, розташовані у різних частинах міста, авто стає, за словами респондентів, єдиним прийнятним способом все встигнути. Грає роль і невеликий масштаб міста з його централізованістю:

школи, які вважають престижними і з високою якістю навчання, а також спеціалізовані школи, розташовані переважно в центрі. Оскільки місто невелике і потрібна школа може бути лише одна, до неї возять дітей не тільки з усіх кутків міста, але й з ОТГ. Схожа ситуація і з позакласними заняттями. музична школа знаходиться біля «Космосу», куди возять дітей з віддалених районів. **Цю проблему можна було би вирішити шляхом децентралізації інфраструктури та відкриття філіалів у щільних районах.**

Відповідно, розвезення дітей займає значну частку в щоденному трафіку і є однією з основних причин виникнення заторів в Івано-Франківську. Це впливає як з частоти згадок цього типу пересувань респондентами фокус-груп, так і з рефлексії мешканців про природу заторів в Івано-Франківську в дискусіях. У дискусії на фокус-групах також підтверджувалось, що в негоду автомобільний трафік дітей до школи, садків та на заняття збільшується. Як самоіронічно зазначає одна з учасниць фокус-груп, «Я одна із тих причин пробок на вул. Василіянок, бо там дитина ходить до школи» (жінка, 32 р.). На вул. Василіянок знаходяться дві популярні школи, куди часто возять дітей. Звернули увагу і на те, що при висадці дитини може утворюватися затор:

«Якщо всі там чемно встають, то все гаразд. Якщо варто комусь встати впоперек дороги, все, одна полоса зайнята і роз'їхатись неможливо. А там, особливо от ці міські комунальні вони великі, довгі, він перекриє, і все стоїть. І чемно чекаємо на мам або тат, [поки ті висадять дітей]» (Жінка, 34 р.)

Тут виникає важливе для розробки міських політик питання: чому батьки не розглядають інші способи транспортування дітей? З нашого матеріалу можемо висунути кілька гіпотез, які потребують подальшої перевірки.

Видається, що основною причиною є міркування безпеки, як на дорогах, так і безпеки соціальної:

«Ви знаєте, **мої діти пішки туди не підуть**. Там [від Д. Дудаєва до центру] просто повз собаки, промзона це ужасна штука.» (Чоловік, 42 р.)

«Біля мене є пішохідний перехід через Галицьку, напроти Монедро, де дуже часто, дуже часто, збивають людей. Тому що вони там ганяють взагалі. І як на мене, такі переходи повинні бути краще облаштовані. Як мінімум, щоб вони були підсвічені або посередині якийсь острівцець безпеки. **Тому що особливо з дитиною перейти дуже складно**». (Жінка, 35 р.)

Одним з аспектів безпеки в місті є пересування дитини у темний час, що може спонукати людей забирати дитину зі школи на авто:

«Коли було світло ще, то вона вже йшла сама пішки, до дому верталася з Довгої. **Зараз не дозволяємо йти пішки, тому що темно**. В шостій годині ми дитину забираємо, зустрічаємо кожний день». (Жінка, 34 р.)

Тож пересування пішки з дітьми, а надто пересування дітей пішки самостійно, вимагає зручної та безпечної інфраструктури. Серед безпекових недоліків на

дорогах зауважували про недотримання водіями правил дорожнього руху, занадто жвавий автомобільний рух у середмісті, активний рух ЛПТ пішохідними зонами, неналежне розділення пішохідних зон із велодоріжкою, погана маркованість та освітленість пішохідних переходів. Також дуже важливим є пересування у безпечному просторі (про це більше у наступному розділі).

Поєднання чинника небезпеки на дорозі, наприклад, із чинником зимової погоди, стримує навіть ентузіастів велосипедного руху пересуватися з дітьми на велосипеді замість автомобіля:

«Якщо би в нас були такі велодоріжки як [в Нідерландах], то я би і зимою їздила на велосипеді. По-перше, для мене важлива безпека моя і моєї дитини. Тому що в більшості я з ним їжджу, ззаду він не в велокріслі. І якщо я впаду, то він по-любому так само травмується. **В нас в більшості дороги зроблені просто жахливо.** Якщо дороги ще прибираються, то треба ще, щоб пройшло два місяця зими, щоб дочекатися, **доки вони й велодоріжки приберуть.** Тому, як на мене, безпека». (Жінка, 38 р., взимку возить дітей на автомобілі)

Важливим чинником у виборі везти дитину до школи стає й холодна погода:

«У негоду автомобілів однозначно стає в рази більше на вулицях. Тому що, знову ж таки, всі батьки люблять своїх дітей і **вони їх везуть, ну, реально везуть.** Коли гарна погода, погодьтеся, кожен може взяти дитину за руки і пройти. Якщо це там дозволяє відстань. Тому я, наприклад, помітила це, що, дійсно, коли пори року змінюються або все ж таки дощ, якась нагода, то, звичайно, що автомобілів збільшується на вулицях, однозначно» (Жінка, 34 р.).

Велорух з дітьми в цілому не є дуже поширеним явищем. Часто велосипед переставляють розглядати як транспорт, щойно з'являється дитина:

«Велосипедом їздив на річку, туди і назад покатися, зранку влітку. Він міг собі це дозволити, так? Якщо вже є діти, то це трошки по-іншому ситуація». (Жінка, 33 р.)

До того ж рух велосипедом з дитячим кріслом потребує належної інфраструктури. Хоча деякі батьки говорять про практику спільних поїздок з дітьми у справах, а не тільки заради рекреації, ця практика стосується більше ентузіастів і не є поширеною. Серед респондентів фокус-груп прозвучав запит на користування велопрокатом з дітьми, а також ідеї щодо велоінфраструктури поруч зі школами.

Пересування пішки з дітьми дошкільного віку відмічають як стрес, зокрема і через некомфортність пішохідної інфраструктури:

«Також я мама, моїй дитині 3,5 роки. Ми вже відїздили свій час коляскою. Це теж трохи проблема, особливо на нашій вулиці — Панаса Мирного. Там частково зробили тротуар, а частково просто жахливо. І навіть є така частина, там де просто бездоріжжя. І от ніби тротуар як би відгороджений, але просто посеред цієї частини сходи до будівлі. І вони там взагалі ні в кут ні в двері, ними ніхто не користується. **І неможливо просто проїхати коляскою, тому що потрібно виходити на проїзну частину** через от цей такий бордюр, об'їжджати, при тому, що їздять машини». (Жінка, 26 р.)

Як бачимо з цитати, неналежна пішохідна інфраструктура не тільки ускладнює проїзд із дитиною на візочку, але й наражає маму чи батька з дитиною на небезпеку, змушуючи виходити на проїжджу частину. Такі моменти запам'ятовуються і впливають на відчуття безпеки при пересуванні пішки з дитиною, перетворюючись на стримуючі фактори для цього і заохочення вибору автомобіля для пересування з малими дітьми. Натомість говорять про те, що зі старшими дітьми ходити пішки стає простіше: «Ну, і, в принципі, зараз діти вже більші — 10 і 14 років, вони теж можуть долати відстані» (Жінка, 35 р.) Привчання дітей ходити пішки на певні маршрути в наявних умовах пішохідної інфраструктури потребує додаткових зусиль, які готові прикладати ентузіасти пішої ходи:

«Зараз їм 10, 14. Вони зараз не люблять [ходити пішки]. Я їм так кажу: "ой, дійдемо до цієї зупинки". Я кажу, "а давайте ще до цієї. А давайте, може, ще там пройдемося". Ну, ми так вже додому дісталися. І так якось за розмовою і пройшлися». (Жінка, 35 р.)

А от стимулюють піші прогулянки з дітьми саме наявність як пішохідної інфраструктури, так і якісного міського простору з точками тяжіння для родин і необхідними функціями на маршруті:

«В місті? То центр. Ну, типу центр, якась кафешка, ресторанчик, може, тако посидіти з малою, це вона любить бігати. Біля Міцкевича є дитячий майданчик. Там, де олівці, так, класний майданчик. Вона там собі бігає, я собі можу піцу взяти, каву взяти, там чай, не знаю. Тобто мені є чим зайняти себе, є куди піти недалеко». (Чоловік, 27 р.)

Хоча тут йдеться про центральну частину міста, яка є за замовчуванням рекреаційною та має багато функцій, те саме стосується й інших районів міста. Часто нарікають саме на нестачу функцій у міському просторі у пішій доступності, особливо на районах Пасічної та у напрямку Вовчинця.

Оскільки багато респондентів висловило невдоволеність роботою громадського транспорту, не дивно, що й у випадку з дітьми його тільки із застереженням розглядають як рішення. До проблем, перелічених у попередніх розділах, додається ще й те, що деякі маршрути існують тільки в один бік. Загалом, щоб відправляти дитину самостійно на громадському транспорті, він має бути особливо надійним і безпечним, а також комфортним для дітей різного віку. До того ж маршрут громадським транспортом майже завжди поєднується з пішохідною дистанцією різної довжини, що актуалізує всі застереження про безпеку дітей як пішоходів, і, знов таки, стримує батьків відправляти дітей самостійно на громадському транспорті.

Водночас одна респондентка каже про те, що їхнім дітям подобається кататись тролейбусами: «В мене малий дуже любить тролейбуси, тому інколи приходиться йти на поведуну» (Жінка, 38 р.) Однак поки що це поодинокі випадки.

Хоча багато респондентів відзначили комфорт нового комунального транспорту, можна сказати, що стримуючим фактором, зокрема у випадках з дітьми, є швидкість транспорту та непередбачуваність графіку — і, відповідно, неможливість чітко розпланувати час, через що дітей не наважуються відправляти на громадському транспорті самостійно.

3.5.2 Робота з багатьма пунктами призначення

Одна з характеристик автомобіля у місті — це маневреність, яку можна визначити як ефективність при маршрутах із багатьма пунктами призначення. На таких маршрутах автомобіль заощаджує час і сили, і навіть стримуючі фактори не знеохочують ним користуватися:

«Так як треба все ж таки бути дуже маневреною, швидко добратися з одного кінця міста в інше, то їду на автомобілі. І не раз потрапляю в жахливі корки». (Жінка, 34 р.)

Досить поширеною є ситуація, коли людина має кілька робіт:

«Я працюю на трьох роботах. Я весь час за кермом автомобіля, коли мені кудись потрібно поїхати. Я живу в самому центрі міста. Автомобілем весь час їжджу. Окрім тих випадків, коли я можу дійти пішки, і щоб ця дорога пішки не була більше, напевно, 10 хвилин. І щоб це було максимум 2 точки, в які мені потрібно зайти. Якщо там є 3, 4, 5 і так далі, то я, відповідно, пересуваюся завжди автомобілем». (Жінка, 31 р.)

Тут респондентка чітко зазначає, що маршрут більше двох точок пересування вона готова долати тільки автомобілем. Далі вона пояснює, що всі її роботи віддалені одна від одної, а одна з них навіть знаходиться далеко за межами міста:

«До роботи одної мені йти, мабуть, хвилин 50, а можливо, годину. Це є Пасічна. До другої роботи мені йти 3 дні, тому що це є за 30 кілометрів від міста». (Жінка, 31 р.)

У другого респондента, офісна робота, не пов'язана з логістикою, передбачає дуже часті відрядження по області:

«Машиною користуються як службовою інколи. Тобто їжджу по всій Франківській області і часто буває в інших містах». (Чоловік, 35 р.)

Специфіка деяких робіт передбачає постійні переміщення, зокрема з різногабаритним вантажем:

«Але в мене чоловік їздить машиною. Він теж займається ремонтами. Тому він кружляє по цілому місту по об'єктах». (Жінка, 26 р.)

Тож, така «розкиданість» робіт у просторі, яка поєднується ще й з їх віддаленістю, є вагомою причиною для вибору авто, що є далеко не поодиноким випадком. Альтернативою для подолання такого маршруту — коли не йдеться про роботу у власне логістиці та перевезенні великих вантажів — міг би бути

громадський транспорт, але лише за умови, що він є надійним і має широке покриття. Наразі ті респонденти, чия щодення логістика передбачає подібні маршрути, не розглядають громадський транспорт як спроможну альтернативу.

3.5.3 Вантаж

Очевидною причиною для вибору автомобіля є наявність вантажу. Значна частка робіт передбачає періодичні або регулярні, дрібні або габаритні перевезення. Окрім того, вантаж може бути пов'язаний із дитиною (перевезення речей, потрібних для дитини, реквізиту для занять) або із закупівлею продуктів, яка вбудована в денну логістику робочого дня.

Потреба у перевезеннях по роботі може бути епізодичною і не змінювати основну і звичайну форму пересування:

«Я живу близько до центру, а робота і локації у мене здебільшого теж у центрі. Тому я добираюся пішки. Це займає в мене десь хвилин 15. Але, якщо в нас, наприклад, є якісь зйомки, фотосесії, то в основному це на машині. Якісь такі більш дальші вулиці, дальші райони». (Жінка, 26 р.)

Для робочих задач, які передбачають невеликий вантаж, як-от реквізит для зйомки, приватний автомобіль підходить, за словами респондентки, теж найбільше через можливість зручно перевозити, розташовувати вантаж і мати до нього зручний доступ:

«Тому що я собі там поставлю речі. Я собі там знаю, що я можу підійти, забрати. Що речі в мене в моїй машині, а не десь там». (Жінка, 26 р.)

Робота з виготовлення певної продукції малого бізнесу також передбачає часті перевезення малогабаритного вантажу. Наприклад, майстриня В., яка виготовляє свічки та реалізовує свою продукцію здебільшого поштою, а також мусить підвозити матеріали у майстерню, наразі здійснює логістику свого бізнесу за допомогою велосипеда та пішки, але планує купівлю автомобіля:

«Я здебільшого вибираю йти пішки або велосипедом. Звісно, якщо в мене немає важких речей. Так як відправки моєї продукції достатньо важкі, об'ємні, то, звісно, мені потрібно деколи брати таксі або просити когось із друзів підвезти. Хоча біля майстерні є «Нова пошта», якщо брати 3-4 рази бігти за день відносити посылки, то трошечки напружено, тобто мені не дуже подобається. Носити це все в рюкзаках трішки вже переходить кордони, бо об'єми стають більші і навантаження занадто велика, мені не подобається. Ну, і в цьому місяці ми купуємо машину. Пересісти на машину, щоб більш бережно до себе відноситися. І тому на вихідні фактично це буде виїзди за місто, бо ми теж любимо подорожувати з чоловіком, з дитиною. А в будні я хочу користуватися, ну, їздити на роботу, і там забрати матеріали, відвезти товари». (Жінка, 38 р.)

Ми також бачимо з цієї історії, що купівля автомобіля для певної мети — перевезення власної продукції, змінить й інші аспекти транспортної поведінки.

Людина їздитиме на роботу на машині, а також частіше використовуватиме авто у рекреаційних цілях.

Проте підприємця може здійснювати свою логістику поза годинами пік:

«Я можу доставляти і відправляти продукцію у будь-який час. Навпаки, вибираю от ці моменти, коли час піків немає. Тобто я їх можу вибрати, я не залежу конкретно від годин. Сама керую своїм часом». (Жінка, 38 р.)

На рівні транспортних політик варто було б заохочувати здійснення логістичних перевезень містом поза годинами пік та вночі. Подібні обмеження є в багатьох європейських містах.

Даних про появу практики перевезення вантажу велосипедом, крім історії майстрині, у нас немає. Та й вона не бачить цей метод як достатньо зручний.

І на іншому боці спектру є робота, суттю якої є логістика. Перевезення вантажів необов'язково має бути, як це часто уявляється, з точки А в точку Б, або транзитом через місто. Є ще багато гібридних варіантів. Наводимо історію респондента П.

Працюю менеджером з постачання/водієм. З ранку до вечора за кермом по місту, області. Збираю замовлення, які я скидаю, вірніше, мені скидають замовлення на будівельні точки. Наша фірма займається будівництвом, ремонтом і будівництвом. Спочатку дали легкове авто, але потім перевели на буса. Зранку заїжджаю в офіс на вул. Франка, там рознарядка. Грузимося, розгружуємося, возимо все по місту, а також і по області. Один магазин може бути на базарі, може бути на Бальведерській, на Івасюка, потім треба в Епіцентр. Обидва об'єкти — це будівництво готелів у Буковелі, туди все і доставляю. (Чоловік, 42 р.)

Ця історія вже виходить за межі пасажирського транспорту і переходить до сфери міської логістики, яка не є предметом цього дослідження. Важливо лише зазначити, що це є дуже велика частка щоденного трафіку, яка потребує окремих досліджень та окремих стратегій від міста.

3.5.4 Характерні поєднання факторів

Описані в цьому розділі чинники можуть діяти ізольовано, але здебільшого вони поєднуються із низкою інших чинників, описаних як в цьому, так і в інших розділах. Щобільше подібних факторів впливають на денний маршрут домогосподарства, то вірогідніше, що людина обиратиме автомобіль для долання такої логістики. Відповідно, в людини ще більше розвиватиметься звичка користуватися автомобілем, і вона буде схильна обирати його навіть у тих випадках, коли маршрут нескладний і є альтернатива для його ефективного подолання.

Одне з найхарактерніших поєднань, яке трапляється у наших даних, це поєднання потреби підвозу дітей в один чи більше пунктів призначення, з роботою, яка також може передбачати кілька дестинацій по місту або області. Для ілюстрації взаємодії цих факторів ми наводимо дві транспортні історії.

Перша історія — жінки-викладачки та фрілансерки, яка має три місця роботи, а також включає у свою денну логістику підвезення дітей і закупівлі. Через високу зайнятість вона не розглядає долання частини маршруту пішки або в інші способи.

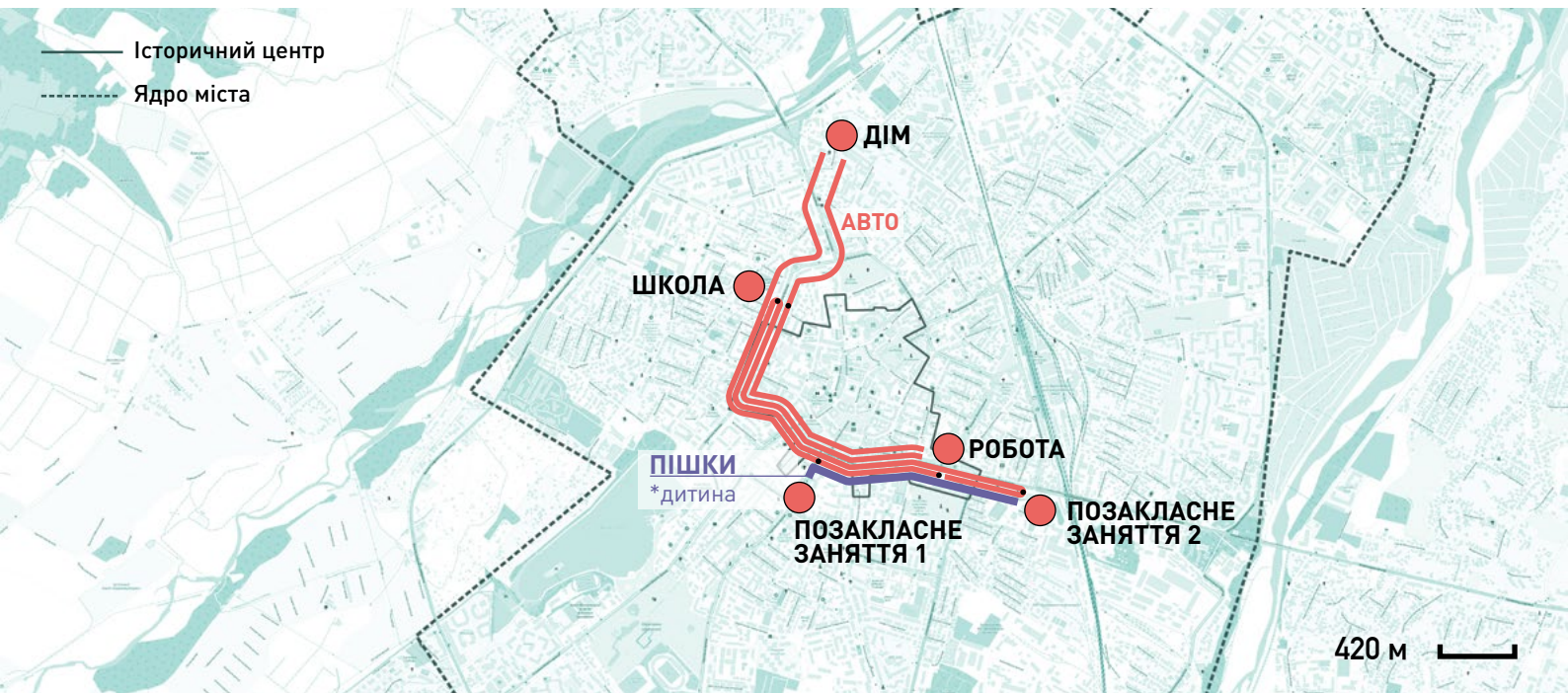
В 07:30-07:40 я виїжджаю із дому. Доїжджаю до школи на Васильянок, лишаю одну дитину. Роблю круг і їду на Пасічну на роботу. Тому що робочий день в мене починається строго у восьмій ранку. Там я працюю до першої-третьої години. Потім мені потрібно робити іншу роботу в іншому місці. Коли я їду за місто, тобто в районний центр, там є виробництво, я там контролюю. Максимально стараюся швидко це все зробити. Лечу у Франківськ.

Якщо є ще час, я займаюся цим часом покупками. Тобто їду у великий торговий центр, скуповуюсь. Заїжджаю по меншу доньку, везу її на гурток. Чекаю її там. Це хоча по суті центр, тобто [вулиця] Василіянок, гурток біля готелю «Надія». Вже від готелю «Надія» я нікуди не їду, години півтори стою там, бо розумію, що мені доїхати до дому і потім вернутись це той самий час. І в цей час пік прекрасний я вертаюся з дочкою додому. Це така картина дня. Пішки ходити... Чесно, для мене нереально.

У другій історії жінка має одне місце роботи, але дитина має два позакласних заняття на додаток до школи. Денна логістика здебільшого побудована довкола дитини, авто слугує і засобом перевезення речей для дитини, і продовженням домашнього простору, де можна задовольнити свої потреби.

В понеділок зранку ми встаємо і збираємося на роботу, відповідно, дитина в школу. Тому що на дев'яту годину вона має курси англійської мови в католицькій школі на Шевченко. Туди ми добралися, дитину виграли. Я їду на роботу. Три години вона займається, і після цього вона йде в музичну школу пішки. Йде до «Космосу». Має годину занять. До першої години. З 12 до першої вона там займається. І на 13:30 в неї починається звичайна школа. Я беру лотки, бокси, саджу дитину в машину і дитина в мене їсть в машині. Тобто ми маємо 30 хвилин. За 30 хвилин ми маємо добратися з «Космосу» до Довгої. Поки ми їдемо, дитина їсть, харчується, розсипає все по машині... Ось. Іноді встигаємо, іноді навіть не встигаємо. Тому що, дійсно, от це Василіянок, Дністровська там дуже все завантажено трафіком.

І, відповідно, після цього всього, так, я повертаюсь ще раз на роботу. І вже в шостій годині я забираю дитину зі школи. Ну, от зараз темно. Коли було світло ще, то вона вже йшла сама пішки, додому верталася з Довгої. Зараз не дозволяємо йти пішки, тому що темно. В шостій годині ми дитину забираємо, зустрічаємо кожен день. Ось так відбувається наш день.



Мапа 2. Щоденний маршрут респондентки Л. (джерело — власна репрезентація за словами респондентки).

Трапляється й таке поєднання факторів, як робота в логістиці і підвезення дитини:

Працюю менеджером з постачання/водій. З ранку до вечора за кермом по місту, області. Збираю замовлення, мені скидають замовлення на будівельні точки. Наша фірма займається ремонтом і будівництвом. Проживаю на Набережній, а офіс знаходиться на Франка. Тобто зранку старшу везу в школу 17-ту, малу доньку везу на Короля Данила в садочок. А звідти вже на офіс. Там далі рознарядка. Грузимося, розгружуємося, возимо все по місту, а також і по області.

У цьому випадку пересування по роботі займають настільки велику частку дня, що включення дітей у цю логістику не сильно змінює картини, тому респондент здійснює ще дві додаткові поїздки зранку (в школу і в садочок).

Зазначимо, що підвезення з і до школи відбувається в годину пік і робить свій внесок у затори, коли поїздки по роботі в цих випадках (та інших з нашої вибірки) можна здійснювати у денний час. Тому розвантаження трафіку підвозу дітей зробило би внесок у зменшення заторів. Не можемо стверджувати, що батьки, чия логістика вже досить складна і залежна від автомобіля, відмовилися би від пари додаткових поїздок для підвозу дітей. Проте, коли первинним фактором є саме ускладнена логістика для дітей, як у першій історії, поява надійних альтернатив для транспортування дітей до шкіл та на гуртки дозволила би зменшити трафік. Респондентка з першої історії зазначала, що машину вони почали використовувати саме через дитину, а поїздки на роботу вже додалися у цей маршрут.

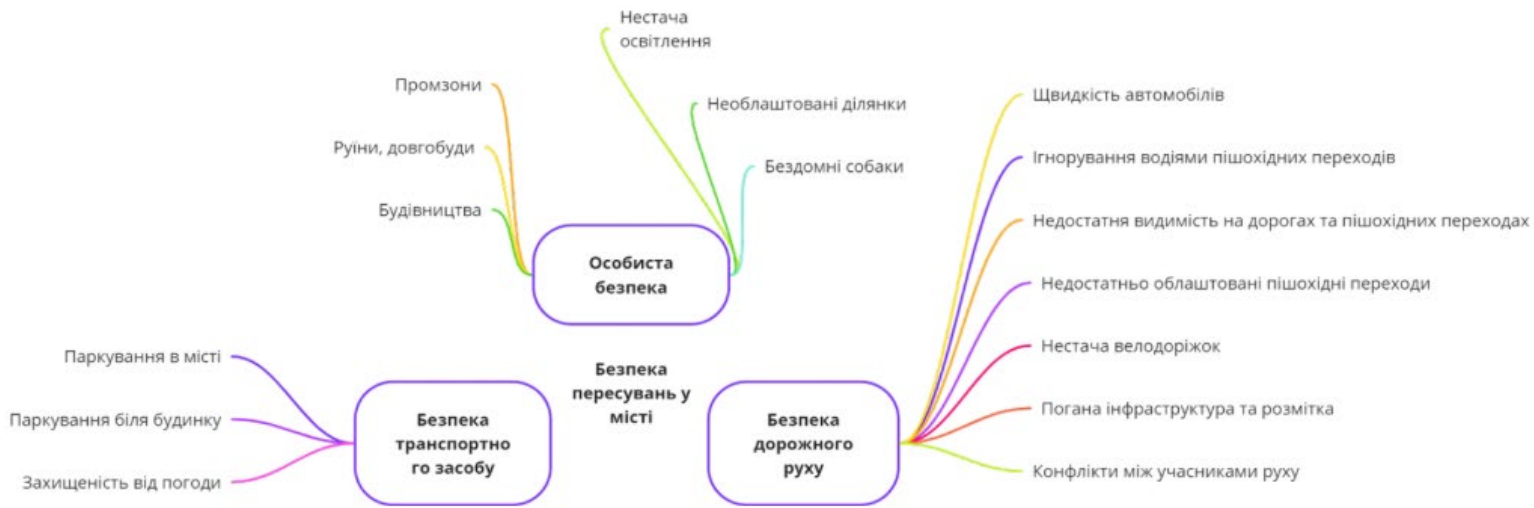
Як було показано в цьому розділі, наявність дітей у сім'ї часто спонукає до переходу на авто як основний спосіб пересування. Наявність багатьох дітей або декількох гуртків у різних локаціях міста робить авто єдиним способом добратися вчасно та спланувати графік. Громадський транспорт міг би стати хорошою альтернативою для дітей старшого віку. Практика велосипедного руху з дітьми не дуже поширена. Це потребує масштабної роботи з безпекою на дорогах та у міста, з вело-пішохідною інфраструктурою, а також популяризації велотранспорту, доки цей спосіб почне вважатися безпечним. Питання безпеки має значну вагу. Небезпечні райони та ділянки у місті є антистимулом відпускати дітей самостійно.

Також ключовими факторами, що спонукають людину обирати авто, є робота, яка передбачає кілька точок призначення та наявність вантажу. Зручних альтернатив у місті поки що недостатньо, щоб люди обирали долати подібні маршрути пішки, на ЛПТ або на громадському транспорті. Принаймні у нашій вибірці таких транспортних історій не було.

Поєднання кількох із цих факторів робить автомобіль практично безальтернативним варіантом, про що учасники фокус-груп висловлювалися досить категорично. Робота із міськими політиками для впровадження альтернатив для подолання складних логістичних маршрутів, обтяжених чинником підвозу дітей або перевезення вантажу, є найскладнішими.

3.6 БЕЗПЕКА ПЕРЕСУВАНЬ У МІСТІ

Кластер чинників, пов'язаних із безпекою, є досить багатоманітним, і вони впливають на транспортну поведінку у досить різних аспектах. Міркування безпеки дитини може спонукати до вибору автомобіля для поїздки, а нестача надійних місць для паркування велосипеда може знеохочувати від його використання. Таким чином, ми розділили тему безпеки на категорії: безпека дорожнього руху, безпека при зберіганні транспортного засобу та особиста безпека в публічних просторах міста (Діаграма x). У розділах нижче ми покажемо вплив чинників з цих категорій на вибір або радше невибір певних видів транспорту.



Діаграма 4. Безпекові чинники транспортної поведінки

Питання безпеки диспропорційно сильно впливає на пішу ходу та легкий приватний транспорт. Хоча водіння приватного автомобіля пов'язано з об'єктивною небезпекою на дорозі, це не є стримуючим чинником для вибору автомобіля у конкретній поїздки, принаймні за нашими даними¹. Водночас маємо достатньо даних щодо невибору пішої ходи та велосипеда у певних ситуаціях або на певних ділянках саме через сприйняття цієї чи іншої небезпеки. Логічно припустити, що ці види пересування є найбільш уразливими до небезпек через експонованість користувача довколишньому простору. Автомобіль, навпаки, може асоціюватися з безпекою у просторі. Громадський транспорт виринає у цій дискусії в контексті дітей та готовності батьків відпускати дітей молодшого віку самостійно пересуватися в ньому, особливо темний час доби.

Важливо зазначити, що, з огляду на методологію цього дослідження, йдеться передусім про сприйняття безпеки, а не про об'єктивні показники безпеки. Втім, містяни є раціональними учасниками дорожнього руху, тому здебільшого адекватно оцінюють ознаки небезпеки у місті. Проте, як показує приклад із острівцями безпеки, автомобілісти, а подекуди й пішоходи, не сприймають їх як такі, що підвищують рівень безпеки пішоходів, що не збігається з результатами досліджень та світової практики. Однак суб'єктивне сприйняття безпеки є ключовим фактором у виборі способу пересування, адже пов'язане з рівнем базового виживання. Як приклад такого суб'єктивного чинника можна назвати освітлення: навіть якщо певна транзитна вулиця є абсолютно безпечною (скажімо, має нульовий рівень злочинів), але є неосвітленою і «загрозливою» у темний період доби, то користувачі міської інфраструктури не обиратимуть піше пересування або ЛПТ цією вулицею. Тому дуже важливо надавати цьому

¹ Відкритим залишається питання, чи є істотною групою людей, які обрали взагалі не водити автомобіль через страх небезпеки на дорогах, але у цьому дослідженні воно не розглядається.

фактору достатньо уваги у формуванні політик і вживати заходів для підсилення почуття безпеки у громадян.

3.6.1 Безпека дорожнього руху

Швидкість руху є основним показником безпеки на дорогах, згідно з експертною думкою. Не менш важливим є дотримання зрозумілих для всіх правил та якісне регулювання цих правил через таку дорожню інфраструктуру, яка захищає всі групи користувачів. Проте визначним у летальності інцидента буде саме швидкість, тому більш безпечною для щільно заселених міських зон вважається швидкість 45 км/год..

Згідно з даними з фокус-груп, швидкість трафіку на дорогах сприймається як істотна загроза як пішоходами, так і тими, хто пересувається легким приватним транспортом. Зокрема, повідомляють про відчуття страху і дискомфорту при стиканні з активним трафіком у таких ситуаціях: при перетині пішохідних переходів, особливо у темну пору року; за потреби йти або їхати вздовж магістралей жвавого дорожнього руху; при перетині великих магістралей або залізничних переїздів; на зупинках громадського транспорту, а також на ділянках, де трафік різних транспортів недостатньо розмежований.

Для пішоходів основною є проблема швидкості автомобілів при перетині дороги. Автівки не завжди зупиняються і пропускають пішоходів, часто не зменшують швидкість перед пішохідними переходами:

Біля мене це пішохідний перехід через Галицьку, де дуже часто, дуже часто, збивають людей. Тому **що вони там ганяють взагалі**. І як на мене, такі переходи повинні бути краще облаштовані. Чи з дитиною, чи з велосипедом перейти дуже складно, тому що **ти не знаєш, чи тобі рухатися, чи тобі не рухатися, чи воно летить, чи воно не летить**. (Жінка, 38 р.)

Я все чекаю, щоб мене побачили. Якщо водій пригальмовує, я починаю рух. **Я не розумію, чи водій розуміє**, що я хочу пройти і чи він зупиниться. (Жінка, 35 р.)

Відповідно, важливо не лише облаштовувати острівці безпеки, але й стримувати рух перед пішохідними переходами. Також бачимо з обох цитат, що водії не завжди притримуються правил, через що їх поведінку важко передбачити, що викликає спантеличеність і тривогу в пішоходів.

Гостро стоїть питання видимості пішоходів на дорозі. Неосвітленість пішохідних переходів викликає занепокоєння усіх учасників руху:

-- На рахунок освітлення є ще такі моменти. От на Чорновола там перехід — він зовсім не освітлений. І це хіба що рятуватися, що якісь світловідбиваючі елементи одягати і тоді водій побачить. (Жінка, 35 р., здебільшого пішоходка)

-- О, дякую, накінець-то [про це сказали]. Тому що зараз от така погода як ми

сюди їхали — вечір, мокрий асфальт і дощ падає. В чорній куртці я пішохода бачу, коли він на капоті вже. (Чоловік, 42 р., водій)

-- То 100%. Ще встечка вся світить. (Жінка, 38 р., здебільшого велоспедистка)

-- Так, ще й сліпить від цього.

(Розмова кількох респондентів)

Як ми бачимо з розмови, автомобілісти теж сприймають нестачу освітлення як небезпеку для себе, адже можуть не побачити пішохода. Так само й висока швидкість є, на їхній погляд, джерелом небезпеки не тільки для пішоходів, але й для водіїв:

Звичайно, швидкість має значення. Тут питання і в прокладці між рулем і сидушкою. І неважливо, яка це машина. Тому що швидкість 60 кілометрів за годину це є 16 метрів в секунду. Це є 16 метрів в секунду! (Чоловік, 42 р., водій)

Хоча питання безпеки пішоходів при перетині доріг стоїть дуже гостро, у нас немає прямих випадків, коли людина відмовляється від цього способу пересування саме з цієї причини. Так, група, яку ми називаємо «ентузіасти пішої ходи» не відмовиться від цього способу пересування тільки на основі цього стримуючого фактору. Хоча він сприймається як неприємний аспект пішої ходи, але є здоланим; до того ж, як зазначалося в іншому розділі, постійні пішоходи мають стратегії подолання подібних бар'єрів:

Йду попри Німецьке озеро, по дамбі, тільки щоб оминати той автомобільний міст. Дуже дратує паркування на тротуарах. Це просто жахливо. От Залізничною наразі йшла, ну не можливо пройти, щоб не вийти на дорогу, щоб обійти цей припаркований автомобіль на пішохідному тротуарчику. (Жінка, 62 р.)

Так я так само вибираю частіше йти дворами. Мені більше це подобається. Тому що, по-перше, швидше, а по-друге, **немає машин**. (Жінка, 38 р.)

Проте, логічно припустити, що через такий стан безпеки на дорогах для пішоходів ми втрачаємо частку містян, які охоче пройшлися би за умов комплексно кращого досвіду прогулянки, часткою якого є безпека. Водночас небезпека на пішохідних переходах, очевидно, сприяє тому, що дітей не відпускають самих долати свої щоденні відстані. Це аспект загального враження небезпеки у місті, яке є у батьків та спонукає їх перевозити дітей на автомобілі. Багато згадок було про те, що саме з дитиною страшно перетинати такі переходи і страшно відпустити дитину самостійно. Оскільки довіз дітей — це одне з основних джерел трафіку, як було показано в попередньому розділі, то облаштування безпечних переходів із гальмуванням швидкості руху є необхідним, хоча й не очевидним, заходом зі зменшення заторів.

Запаркованість тротуарів, як згадувалося у цитаті вище, є також фактором небезпеки, адже змушує пішоходів виходити на проїжджу частину. Особливо проблематично це є для людей з дітьми:

[На вулиці Панаса Мирного] **неможливо просто проїхати коляскою, тому що потрібно виходити на проїзну частину** через от цей такий бордюр, об'їжджати, **при тому, що їздять машини**». (Жінка, 26 р.)

Через швидкість та неорганізованість руху велосипедисти теж надають перевагу велодоріжкам, бажаючи бути розмежованими з трафіком:

Тому що по-любому **велодоріжки — це є безпека**. І велосипедистів, і пішоходів, і водіїв. Тому що водіям, я сама водій і я дуже не люблю, коли на велосипеді їдуть саме по дорозі. Тому що ти не знаєш, чого від нього чекати. Особливо коли це дитина. (Жінка, 38 р.)

Я притримуюся такої думки, що якщо дійсно було би безпечно і не було таких би тупиків, а з одної вулиці гарно переходити, то більше би людей пересіли би на велосипеди. (Жінка, 62 р.)

За нашими даними, з міркувань безпеки від поїздки велосипедом відмовляються найчастіше:

Люблю ходити пішки на великі дистанції. [...] Ровером можу їздити хіба десь от так на прогулянки. Але десь **у місто я боюся**. Я категорично не їхала би ровером десь [по жвавій дорозі]. (Жінка, 62 р.)

Я можу пересісти [з авто] на велосипед поїхати. Але для цього має бути ряд комфортних умов добирання з точки А в точку В. А я просто собі подумала – Набережна, потім Надрічна... **Це є небезпечно**. (Жінка, 31 р.)

Дорогою я взагалі **боюсь їздити по наших вулицях на велосипеді**. Тому що страшно, тому що водії не завжди зважають на велосипедистів. Навіть в машині доволі страшно їздити по дорогам, не те що на велосипеді. (Жінка, 32 р.)

Справді, велосипед має більшу експонованість дорожньому трафіку, ніж піша хода, і має вищі ризики.

Через нестачу безпечної та якісної інфраструктури, електросамокат сприймається як ще менш безпечний вид транспорту, ніж велосипед:

Ну, розумієте як, велосипедом ти можеш їхати навіть коли дощ падає, а електро самокатом ти тоді не поїдеш. Тому що насправді це дуже **небезпечно**. Слизько і можна попасти. Тому що там не видно ями, і **електросамокат як тільки попадає в маленьку ямку, він просто вилітає з дороги**. Велосипедом цього не буде. (Жінка, 38 р.)

В інших контекстах також наголошувалося, що електросамокати більш чутливі до інфраструктури і потребують вищої її якості:

Мінуси самоката [у порівнянні до велосипеда] – в нього менші колеса, він набагато чутливіший до всяких горбиків. І велодоріжки з бруківки — це якесь прокляття для міста. Самокати просто вмирають. (Жінка, 26 р.)

Частково через такі питання покриття самокат сприймається як більш небезпечний транспорт, на якому можна «вилетіти з дороги».

Таким чином, питання безпеки пов'язано не тільки з дотриманням правил руху, а й тісно — з питанням інфраструктури. У респондентів є великий запит на інфраструктуру, яка надавала би безпеку, а також на таку розмітку та засоби регулювання взаємодії між усіма учасниками руху, що надавали б відчуття передбачуваності.

Також із тез респондентів фокус-груп можна прослідкувати, що суб'єктивне сприйняття безпеки руху часто базується саме на конфліктних ситуаціях між користувачами різних видів транспорту і нестачі якісної комунікації між ними. Переважно небезпеку люди відчують від тих, хто обирає інший спосіб пересування, і практично не зустрічається негативних коментарів щодо користувачів того самого виду транспорту, який обирає респондент.

Якщо говорити про конфлікти між користувачами різних способів пересування, то вони виникають через **невдалі інфраструктурні рішення, погану обізнаність різних сторін щодо ПДР, нестачу порозуміння, а також через погану обізнаність користувачів різних видів транспорту щодо специфіки користування ними**. Крім того, проблему для велоруку становить те, що велосипед часто не сприймають як повноцінного учасника руху, хоча для цього існує законодавча база.

Про невдалі інфраструктурні рішення, а саме про нестачу велодоріжок, погане оформлення пішохідних переходів, нестачу освітлення, погане покриття, нестачу стишувачів руху, запаркованість тротуарів тощо вже йшлося вище. Торкнемось важливого питання острівців безпеки, яке викликало багато дискусій та виявило полярні думки.

Для пішохідів острівець безпеки є умовою для зручного перетину доріг:

Як мінімум [треба], щоб [пішохідні переходи] були підсвічені або посередині якийсь острівець безпеки. (Жінка, 38 р.)

Підсвітка, розмітка й острівець безпеки чітко маркують пішохідний перехід, тому дають відчуття безпеки пішоходам, а водіям сигналізують, що зараз буде «капітальний» пішохідний перехід. Хоча й острівець безпеки, за словами кількох респонденток, не вберіг їх від негативного досвіду від машин, які не зупинялися і викликали стрес.

Водночас водії виявляють незрозуміння цього заходу і не підтримують його:

Острівці безпеки насправді це є така фігня, яка коштує купу грошей і нікому вона не потрібна. Тому що він вас не врятує від машини, яка летить. [...] Якщо водій їде з правильною швидкістю, то не потрібен ніякий острівець безпеки. Він все одно зможе затормозити перед пішохідним переходом. Але скільки поріzano коліс об його гострі краї! (Чоловік, 42 р.)

Такі заходи вкрай незрозумілі користувачам авто і, очевидно, складають значний дискомфорт для них. Водночас острівці безпеки та стишувачі руху

вважаються одними з найефективніших способів попередження дорожньо-транспортних пригод, які у своїй дієвості мають перевагу над моніторингом і покаранням за порушення. Тому необхідна роз'яснювальна робота щодо функції острівців безпеки, а також варто поєднувати із засобами заспокоєння руху (наприклад, «лежачий поліцейський»), щоб не було плутанини щодо їх функції.

Сама нестача порозуміння між учасниками руху, у поєднанні з недостатньою інфраструктурою та розміткою, може бути причиною відмови від користування, типово, велосипедом:

[Причини, чому я не пересуваюся велосипедом], у мене загальні: це про інфраструктуру та про порозуміння, [якого немає]. (Жінка, 28 р.)

В нас проблема в місті взагалі із розміткою типу, що для велосипедистів, що для пішоходів, що для авто. (Жінка, 26 р.)

Велосипедисти відчують загрозу від водіїв авто і не відчують, що їх вважають повноцінними учасниками руху, а також не завжди дотримуються правил щодо велосипедного руху:

Я стараюсь на автостраду не виїжджати. Ви ж бачите, чим закінчується. В нас водії не звикли до цього. **Для них велосипед це не є партнер на дорозі.** І це дуже складно. І того, може, із тим ще багато зв'язано, з тим що люди бояться, я би сказав. (Чоловік, 65 р.)

Це може викликати дійсно небезпечні ситуації та загрожувати життю велосипедистів:

Я вже був в центрі міста в таких ситуаціях, що я їду по своїй доріжці, де є полоса, на полосу не має право взагалі машина, за це штрафують за кордоном страшно. Ну вони попри тебе об'їжджають і все. І другий раз були такі моменти, що зустрічна йшла, і я мусив кинути велосипед, упав на тротуар. І в нього такі були очі! Бо він думав, що проїде. А я переживав, що він зачепить за руль. Так що ніби і є доріжка, але проблема ще в нас із цим. (Чоловік, 65 р.)

Водії автомобілів, зі свого боку, можуть дратуватися, що велосипедисти забирають простір доріг і додають їм дискомфорту своїм рухом:

Чому мені не подобається велокультура. Кричать, що в нас нема велоінфраструктури. Вам дають велоінфраструктуру, але чомусь він їде по пішохідному переходу, а не по велодоріжці. [...] Біля «Міленіума» одна полоса була вкрадена, щоб зробити велодоріжку. Мені та велодоріжка, як автомобілісту, до лампочки. Мені велодоріжка не потрібна, тому що вкрали ще одну полосу дороги. (Чоловік, 42 р.)

Я сама водій і я дуже не люблю, коли на велосипеді їдуть саме по дорозі. Тому що ти не знаєш, чого від нього чекати. (Жінка, 38 р.)

Водночас водії можуть визнавати, що їхнє сприйняття зумовлене відсутністю уваги до велоруху під час навчання, і саме в цьому може полягати джерело непорозуміння:

Тобто **нам не говорили, що велосипедист є повноцінними учасниками руху**. Якщо він їде, а ти повертаєш, ти повинен його пропустити. Нам нічого про це не говорили. Тобто абсолютно. (Жінка, 32 р.)

Так, один ентузіаст велоруху зазначає, що намагався змінити ставлення до велосипедистів та врегулювати стосунки між велосипедистами та водіями через ДАБІ:

Я говорив з начальником ДАІ, де приймають екзамени, **щоб все ж таки було це порозуміння з велосипедистами**, щоб [внесли частину про велорух]. Аби той, хто читає правила, обов'язково звернув увагу, що Франківськ стає велосипедним містом. Щоб нові люди, які отримують права, вже були обізнані. (Чоловік, 65 р.)

Це видається цілком резонною пропозицією і могло би бути частиною адвокаційної кампанії від міста. Адже помітний брак обізнаності щодо правил, що ми могли спостерігати у дискусіях. Щодо цього багато рефлексували й самі учасники.

Вже йшлося про те, що основним джерелом небезпеки на дорогах пішоходи вважають швидкий автомобільний рух. Проте пішоходи також часто відчують загрозу від велосипедистів та інших користувачів ЛПТ, які використовують тротуари для проїзду або так звані «спільні простори», які починають з'являтися у місті. Найчастіше це відбувається через відсутність належної інфраструктури для ЛПТ. У цьому випадку ПДР говорить про те, що велосипедист за відсутності велодоріжок і велосмуг повинен пересуватися проїзною частиною для авто. Але користувач ЛПТ може обирати тротуар зі вже згаданих причин:

- Неналежний стан узбіч — ями, жолоби для водовідведення, бруд, неприбраний сніг — а це саме та частина проїзної частини, яку, згідно ПДР, повинні використовувати велосипедисти за відсутності велодоріжок:
 - «Жолобки водовідведення поперек доріжки — великий недолік велоінфраструктури. Взимку велодоріжки не прибрані взагалі». (Жінка, 26 р. використовує самокат)
 - «На обочинах для велосипедів така дорога, що там лишень би в тебе передня вилка витримала. Тому що там ніхто не зможе проїхати». (Чоловік, 36 р.)
- Неналежний стан велодоріжок — бруківка, ями:
 - «Просто [на вул. Вовчинецькій] бруківка настільки вискоблена там, де має бути велозона. Не дай бог по цій бруківці скочить, попадає голова під колеса і все». (Чоловік, 43 р.)
- Нестача освітлення:
 - «По наших дорогах це ж просто страшно [на велосипеді], що тебе

зіб'ють. Вони не освітлені, в них з боків ями. Ти мушиш все одно об'їжджати їх». (Жінка, 37 р.)

- Сприйняття небезпеки від водіїв та несприйняття велосипеда як повноцінного учасника дорожнього руху;
- Недостатня обізнаність користувачів ЛПТ щодо ПДР, ненадання пріоритету пішоходам на тротуарах;
- Якщо говорити про інший ЛПТ, окрім велосипедів, в Україні наразі відсутня належна законодавча база для інших видів ЛПТ.

Таким чином, виникає ланцюгова реакція: велосипедисти витісняються з доріг автомобілістами та, зі свого боку, витісняють пішоходів із тротуарів. До них додаються користувачі інших видів ЛПТ, правила щодо яких ще не є врегульованими. Це викликає стрес і тривогу у пішоходів:

Велосипедист збив мою маму на вулиці. Тобто він влетів в неї. Вона йшла спиною, вона не бачила. І не так, що кажуть «о, вона по велодоріжці йшла». Ні, вона йшла по тротуару. (Жінка, 32 р.)

Це хаотичне переміщення велосипедів центральною частиною міста. [...] Для пішохода це некомфортно. Та велосипед тебе може вдарити і він ногу ламає на раз. (Жінка, 31)

Водночас велосипедисти скаржаться, що пішоходи теж не знають правил і не розуміють специфіки користування велодоріжками або спільними просторами:

Тому що багато хто не знає правил, як велосипедисти, так і пішоходи. Тобто часто люди ходять так доволі... хаотично. (Жінка, 26 р.)

Тому що люди себе ведуть, бачачи велосипедиста [невідповідно]. Постійно діти от так гасають. Кажу, заберіть дитину. Вона йде по велодоріжці. А я можу їхати, да, з швидкістю 15-20 кілометрів. Ну, можу збити. (Жінка, 38 р.)

Користувачі ЛПТ дратуються не лише через дітей, яких дорослі відпускають на їхні зони, як і через дорослих, які самі рухаються пішки велодоріжками. До того ж помітна виняткова занепокоєність батьків через загрозу від ЛПТ, навіть у випадку присутності велодоріжки, адже за відсутності бар'єрів між тротуаром та велодоріжкою діти можуть випадково вибігти на частину для руху ЛПТ.

Відповідно, через брак порозуміння і ворожнечу на дорогах, як пішоходами, так і велосипедистами погано сприймається ідея концепту спільного простору:

- Там мала бути спочатку велодоріжка, потім вирішили зробити спільний простір.

-А тепер заїдь і подивитись, що знаки стоять.

- Не стоять знаки.
- Я вважаю, що це велика помилка.
- Не може бути спільний простір.
- Я не підтримую спільний простір. Це транспорт, а це пішохід. Не може бути спільний простір. (

Розмова кількох респондентів, пішоходів та велосипедистів)

Але причина, чому це не працює, це, знов таки — незнання правил і неувважність до інших учасників руху:

- А чому так складно зі спільним простором? (Модераторка)
- Тому що багато хто не знає правил, як велосипедисти, так і пішоходи. Тобто часто люди ходять так доволі... хаотично. (Жінка, 26 р.)

Особливо показовим прикладом у цьому контексті є «стометрівка» — пішохідна частина вулиці Незалежності, адже це є найбільш знаковий, навантажений функціями і пішохідним трафіком простір Івано-Франківська:

Скільки я піднімав питання, щоб заборонили їздити на велосипеді по «стометрівці». Бери в руки і пройди тих 100 метрів. Ні, так потихеньку якось їдь. Бачите, що там з маленькими дітьми ходять. Відповіла що мені міська рада? Того, що вони можуть там їхати. Я кажу, що їздити і літати – то є різні речі. Дитина йде, за руку тримається, вона раз і... [...] Не дай боже, що на дорослого попадає велосипед, то ти не знаєш, що робити, як в спину. Я знаю, що як у знайомого дали, то його двоє піднімали. Дівчина «пробачте», сіла і поїхала. (Чоловік, 65 р.)

Є одна проблема. Я згадала, про велосипеди, яка є досить гострою. Це хаотичне переміщення велосипедів центральною частиною міста. [...] Це є «стометрівка». Це є ближні регіони – озеро, вулиця Шевченка. Велосипедисти їздять [хаотично]. (Жінка, 31 р.)

Якщо інші спільні простори можна відрегулювати через роз'яснювальну роботу, то простір «стометрівки» варто додатково переосмислити і, можливо, додати розмітку.

У фокус-групах можна спостерігати, що більше розуміння до інших учасників руху виявляли ті респонденти, які мають істотний досвід і звичку пересуватися кількома видами транспорту. Це можна означити як звичку до мультимодальності. Відповідно, розвиток культури мультимодальності та інфраструктура, яка би дозволяла поєднувати різні способи пересування, сприяли би кращому порозумінню між усіма учасниками руху.

Також важливо, що нерозуміння специфіки зі сторони інших учасників руху найчастіше озвучується саме користувачами автомобілів. Це логічно, адже ця група користувачів проходить офіційне навчання, на відміну від усіх інших. Необізнаність велосипедистів та пішоходів щодо правил специфіки водіння

авто ставить їх під загрозу. Хоча найефективнішими практиками вважаються вдалі інфраструктурні рішення, які можуть забезпечити різних учасників руху, як показали дискусії у фокус-групах, освіта щодо мобільності у місті була би дуже корисною для всіх користувачів. Якщо аналізувати дискурс та емоції, з якими користувачі різних видів транспорту говорили про інших учасників руху, то вони теж говорять про іншування, непорозуміння та роздратування. Місто має взяти активну участь у регулюванні стосунків між різними учасниками руху і створенні культури взаєморозуміння між ними, як через створення відповідної інфраструктури, так і через роз'яснювальну роботу.

Стала мобільність базується на сприятливих умовах для різних видів пересування, що дає можливість обирати спосіб не на основі персональних переваг, сформованих звичкою, а конкретних обставин в тому чи іншому випадку.

3.6.2 Безпека транспортного засобу

Безпека майна є суттєвим стримуючим фактором до використання ЛПТ. Відсутність надійних і зручних місць для зберігання та паркування такого транспорту стримує використання його як способу щоденного пересування містом, навіть для тих, хто вже має велосипед або самокат. Так, часто власники велосипедів періодично використовують їх для дозвілля, але не розглядають велосипед як засіб пересування містом. Цей фактор складається з питання забезпечення ЛПТ від крадіжок, а також питання забезпечення технічного стану засобу (паркомісця, захищені від впливу погодних умов тощо). Загалом відмічають як нестачу мережі велопаркувань у місті в принципі, так і недостатню безпечність та захищеність від погодних умов таких паркомісць.

Паркування велосипеда у публічних просторах на наявних велопарковках не сприймається як безпечне:

Чому я не користуюся велосипедом? Тому що його немає де залишити. Мені, наприклад, просто **на стійці страшно залишати велосипед**. Бо в мене є багато друзів, в яких вкрадено велосипеди. І просто залишити його на стійці, ну як це? Це може бути успіх, а може бути не успіх. І це якраз причина, чому не зручно користуватись своїм велосипедом. Тому що ти кожного разу, коли заходиш в магазин думаєш: хм, а повернусь я, буде мій велосипед, чи не буде його? Або якщо ти десь на довше його залишаєш, і теж сидиш і думаєш: хм, краще б я його залишив, де бачу, бо як бачиш його, то знаєш, що він є. (Жінка, 31 р.)

Невпевненість у безпеці транспортного засобу під час паркування у місті, як ми бачимо з цитати, викликає тривогу, може відволікати від справ, бажання постійно тримати його в полі зору. Цей психологічний дискомфорт також є стримуючим чинником для щоденного використання ЛПТ.

Надійні та захищені паркомісця для ЛПТ потрібні як у місті — біля роботи або громадських закладів, так і біля житлових будинків, адже більшість містян живе в багатоквартирних будинках, багато з яких не мають ліфта, а надто грузового ліфта. Більшість житлової забудови, за винятком приватних будинків з присадибною ділянкою чи гаражем, не має універсального рішення для зберігання ЛПТ, а залишати транспортний засіб на ніч на подвір'ї не є безпечним. Через це винесення велосипеда на вулицю і занесення назад до квартири сприймається як бар'єр до його використання:

Велосипед маю, але **незручно його зберігати, щоб щодня з ним їздити**, оскільки будинок без ліфту. Бувало таке, що я їхала машиною, в центр, де зберігається велосипед у батьків, щоб взяти його [і покористуватися]. (Жінка, 36 р.)

Є ті, що живуть на 8-9 поверх, спробуй з тими ліфтами і велосипедом. Тобто теж для людей складність, питань немає. Бо вони тяжкі, ти поспробуй його поносити туди. [...] Бо велосипеди сьогодні дуже дорогі, тому люди за них і переживають. (Чоловік, 62 р.)

Велосипед не дуже комфортно зносити, витягувати постійно. А зберігати велосипеди [у публічному просторі] у нас не прийнято. Його **рано чи пізно поцуплять**. Як в мене, до речі, перший мій велосипед поцупили. [...] Має бути якась умова для зберігання велосипеда не тільки для тримання біля роботи, але й ще десь, **щоб людина не тягала цей велосипед додому**. Вдома незручно. Або нести вона має у підвал. Зараз сучасні будинки підвалів не мають. Навіть колясочної банально немає, будемо так казати. (Чоловік, 33 р.)

Крім того, більшість наявних велопарковок не вирішують питання захисту від погодних умов, тоді як є виразний запит на криті або навіть підземні велопарковки, які захищали б від сонця та опадів. Особлива потреба саме у захищених від негоди парковках є біля місць роботи, в центрі міста (хоча б одна), біля ринку та місць закупівель, в інших вузлових точках міста, де велосипед можуть залишати на довший час.

Учасники фокус-груп розмірковували на тему місць для зберігання транспортних засобів при помешканні, як вони могли би виглядати, враховуючи структуру типової житлової забудови. Спостерігається запит на колективні захищені парковки для мешканців будинка або групи будинків на спільній прибудинковій території, з доступом через ключ або картку. Було згадано криту парковку біля міської ради для працівників як позитивний приклад.

Стримуючим чинником для добирання на роботу велосипедом є нестача місць паркування велосипеда біля роботи. Вимоги до таких парковок у користувачів є вищими, адже у цій ситуації велосипед залишають на весь робочий час. Водночас ті, що мають паркомісця, забезпечені працедавцем, говорять про комфортніший досвід добирання на роботу:

Працюю в невеличкій ІТ-компанії. Вона надає змогу залишити велосипед. Пересуваюсь я велосипедом, та коли холодно – електросамокатом. Там є місце, де

залишити як самокат, так і велосипед. Для мене це дуже зручно. (Жінка, 26 р.)

Відсутність паркувань біля дитячих закладів є перепорою для добирання дітей до цих закладів на ЛПТ:

На рахунок шкіл. Жодна школа, жодний садочок не має парковок для великів. Взагалі жодна. [...] Мати парковку для велосипеда, мені здається, на території школи – це не є проблема. Тобто, якщо дитина навіть захоче туди приїхати, якщо це підліток, який в 10-му класі, він може спокійно приїхати, але він не має, де його лишити. (Жінка, 26 р.)

Відповідно, відсутність паркомісць для ЛПТ біля дитячих навчальних закладів є одним із чинників, — поряд із нестачею велоінфраструктури, безпеки на дорогах та поваги до велосипедистів як до повноцінних учасників руху — чому батьки не наважуються відпускати дітей до навчальних закладів на ЛПТ, а обирають відвозити дітей на автівках. Системна робота з цими питаннями є важливою для розвантаження трафіку з підвозу дітей.

Через усі згадані проблеми, респонденти також частково підтримують ідею платних велопарковок, зазначаючи, що готовність платити залежить від рівня надійності та розвиненості мережі таких сервісів. Потреба у таких парковках озвучувалася також і для житлових районів.

Тобто незалежно від ситуації. Якщо десь буду йти на пів дня, і я не можу його десь прив'язати, чи що, я заплачу, звісно. Якщо десь там на 5 хвилин, то ні... (Чоловік, 33 р.)

Чим в тебе украдуть за 12 тисяч, я ліпше заплачу за парковку. (Чоловік, 62 р.)

Якби був абонемент, наприклад, на рік, і він коштував 1500 грн за парковку. І ти можеш залишати велосипед свій, наприклад, на будь-якій з цих парковок, в тебе буде така ось річ. І ти можеш залишити на будь-якій парковці з цієї мережі. (Жінка, 26 р.)

Коли дискусія зайшла далі про подібну мережу велопарковок для міста, було озвучено наступні потреби щодо них:

- зачинені парковки, вхід через картку або додаток;
- криті та захищені від погодних умов;
- можливість бронювання місця;
- відповідальність постачальника послуги за збереження цілісності;
- розвинена мережа по місту;
- наявність у районі проживання;

Тема велопрокату піднімалася також у контексті зберігання ЛПТ та безпеки. В

окремих випадках це може бути альтернативним варіантом як для тих, хто не має власного засобу, так і для тих, хто не знайшов надійного варіанту паркування. Прокатні сервіси сприяють до мультимодальності та комбінування різних видів пересування.

Цитати респондентів говорять про такі фактори, які впливають на готовність користування прокатними сервісами:

- розвинена мережа, що включає зону покриття, наявність достатньої кількості транспортних засобів та їх справність;
- зручний сервіс з можливістю бронювання, безперервний час роботи, зручність мобільного додатку;
- оптимальний тариф, який буде вигіднішим за придбання власного засобу.

3.6.3 Особиста безпека в публічному просторі міста

На готовність обрати піший рух чи ЛПТ як спосіб пересування впливає також відчуття безпеки в районі, яким доводиться пересуватися. **Суттєво збільшує вибір авто шлях, що пролягає через промзони, необжиті чи занедбані території, відкриті каналізаційні люки, глухі стіни та паркани, бездомні собаки, відсутність облаштованих хідників на окремих ділянках, неосвітлені вулиці в темний час доби.** Респонденти, чий шлях проходить через промзони, розглядають авто як єдиний безпечний спосіб, і обирають його навіть якщо це займає більше часу:

Хоча той район [Пасічної] теж він не є... Там лише ось цей магазинчик, а далі теж можна сказати, що промислова зона. Бо там якісь гаражі, там території, там СТО, шиномонтаж. І в принципі, і спостерігати немає дуже що красиве. (Жінка, 62 р.)

Мій шлях проходить вулицею Ребета. Вулиця страшно побита, без асфальту, без... одні ями з розбитими люками. З наявністю кучі всіх промзон. [...] Вулиця Хриплицька. Яма на ямі, собаки, потопа, залізничний переїзд [...] Ще Мед є, труби Обленерго є. Розвалини 63-го заводу, Нафтобаза ну і багато. А, і собаки, конечно. (Чоловік, 43 р.)

Бродячі собаки можуть гнатися за велосипедом або за самокатом. (Жінка, 31 р.)

Респонденти розповідають про цілі ділянки міста, які є фактично zdegradovаними, повз які вони вважають небезпечним або неприємним пересуватися. Це часто змушує їх обирати авто, щоб об'їхати такі ділянки комфортно.

Зокрема, проблема небезпечних ділянок є актуальною для батьків, які хвилюються за своїх дітей у таких районах:

- Коли діти підروуть і зможуть самотужки добиратися до школи, відпуститимете їх? (Модератор)

- Ви знаєте, мої діти пішки туди не підуть. Там просто повз собаки, промзона це ужасна штука. Це велосипедом важко. Я вже і поліцію викликав і так дальше. (Чоловік, 43 р.)

Респондент планує і далі розвозити дітей до навчальних закладів машиною, навіть коли вони вийдуть з молодшого шкільного віку, навіть попри те, що це займає дуже багато часу. Чинник безпеки дітей на їх маршрутах до школи є дуже вагомим при прийнятті рішення відпустити їх добиратися самотужки чи ні.

Характерно, що учасники дискусії не наводили як приклад вуличну злочинність, страх криміногенної ситуації в місті, чи страх якихось конкретних груп людей, які зустрічаються в певних місцях (хоча є свідчення про страх вуличних собак). Небезпека у публічному просторі, про яку багато говорилося, походить скоріше від атмосфери простору, яка складається через описану занедбаність, безлюдність та промзони. Відповідно, у місті є райони, які відрізані подібними просторами, і для зниження кількості використання автомобіля до них необхідно продумати безпечні вело-пішохідні маршрути. Просторово такі «сірі» зони, які відрізають житлові райони.

3.7 СЕЗОННІСТЬ ТА ПОГОДА

Погодні умови є чи не основною перепоною для пішої ходи та пересування легким приватним транспортом, особливо в кліматичній зоні Івано-Франківська. Вираженими є сезонні коливання у транспортній поведінці: взимку, як і в дощову погоду в будь-яку пору року, більше містян користуються автомобілем; збільшується й користування громадським транспортом. Ті, хто в основному пересувається пішки або на ЛПТ, взимку шукають альтернатив:

[На моєму маршруті] найшвидший транспорт велосипед. Але є два мінуси велосипеда. Один – в дощову погоду не зовсім поїздиш. Ну, і зимою теж. Яюсь люблю себе, тому в теплу пору року перемагає велосипед, а в зимову пору перемагає громадський транспорт з машиною. (Чоловік, 35 р.)

Це стосується навіть тих, хто є ентузіастами пішої ходи або велосипеда:

Ходжу завжди пішки. Тільки винятки стосуються це погода і якщо дуже грузений, то громадський транспорт. (чоловік, 28 р.)

Проте, можна розрізняти між ступенями негоди. Зимова погода, сніг, злива буде перепоною практично для всіх користувачів, але у незначну негоду, наприклад, ентузіасти велосипедного руху готові продовжувати пересуватися:

Мені нормально їхати велосипедом у дощ. Не тоді, коли це злива. Але якщо вибрати між тим, щоб їхати громадським транспортом або велосипедом у маленьку мряку, то я поїду велосипедом. (жінка, 38 р.)

Однак, це стосується невеликої групи ентузіастів. Основна маса користувачів ЛПТ та пішоходів взимку та під час опадів вдаються до альтернатив.

Видається, що за негоди автомобіль, за його наявності, буде першим вибором:

100%. Коли дощ, коли сніг, ну, зима, це тільки автомобіль і більше нічого. (жінка, 38 р.)

[У дощ], спецодяг чи не спецодяг, ти все одно мокнеш. І на мотоциклі, і на ровері, самокаті і так далі. В машині такого бути не може. Це комфорт. (чоловік, 42 р.)

Коли до чинника погоди додається наявність дітей, автомобіль, за наявності, стає найбільш вірогідним вибором.

Через це взимку збільшуються затори:

Так, ну, звичайно, погана погода — це автомобіль. І автомобілів однозначно стає в рази більше на вулицях. Тому що, знову ж таки, всі батьки люблять своїх дітей і вони їх везуть, ну, реально везуть. [...] Тому я, наприклад, помітила це, що, дійсно, коли пори року змінюються або все ж таки дощ, якась негода, то, звичайно, що автомобілів збільшується на вулицях, однозначно. (жінка, 34 р.)

Цей патерн поведінки корелює із ненадійним, за думкою учасників фокус-груп, громадським транспортом, адже час очікування та потреба пройти від зупинки до місця призначення змушує стикатися, інколи неконтрольовано, з погодними умовами.

Учасникам фокус-групи, яка фокусувалася на пересуванні велосипедом, було показано документальні відео про пересування велосипедами взимку в Нідерландах. Ми поставили питання, чому, за подібності клімату і довгої зими, у нас немає культури пересування велосипедом взимку. Перелік відповідей був наступний:

- Краща інфраструктура, яка полегшує пересування

«І плюс інфраструктура – вона теж свою роль відіграє в цьому питанні, щоб у погану погоду їздити.» (Чоловік, 29 р.)

- Якісне прибирання вулиць та велодоріжок:

«У них два шари прибирання. Спочатку одним видом техніки, а потім іншим, щоб краще досягнути чистоти.» (Жінка, 34 р.)

«Там їде снігоприбиральна техніка. Не техніка з піском і сіллю. А снігоприбиральна техніка, яка забирає сніг. Велосипедом поїхати по снігу з сіллю, велосипед на наступний рік просто викинеш. Зимою забудьте.» (Чоловік, 43 р.)

- Висока якість покриття велодоріжок:

Я би сказала ще плавність дороги все-таки [те, що відрізняє їх від нас] (Жінка, 34 р.)

- Небезпека на дорогах, яка посилюється в негоду та взимку:

Вони [в Нідерландах] думають за безпеку. Якщо би в нас були такі велодоріжки як там, то я впевнена на процентів 80, я би і зимою їздила на велосипеді. Для мене це про безпеку мою та моєї дитини. [...] В нас в більшості дороги зроблені просто жахливо. Якщо дороги ще прибираються, то велодоріжки [— ні]. Тому, як на мене, безпека. (жінка, 38 р.)

- Фінансові аспекти, адже використання авто в Європі дороге;
- Потрібна значна перебудова профілю вулиць, а в Івано-Франківську вони надто вузькі для цього;
- Психологічні причини — асоціація велосипеда з бідністю;
- В Нідерландах це нормалізовано в культурі, а у нас поки що такої звички немає.

Проте, загалом, лише дехто погодився з твердженням, що перейшли би на велосипед якщо ключові умови з цього переліку було би виконано. Це може пояснюватися тим, що уявити цей досвід в усіх аспектах неможливо, і думка, власне, може змінитися тільки після досвіду пересування такою інфраструктурою у середовищі, де це є прийнятним.

З дискусії можна виснувати, що заохочення до пересування велосипедом взимку є задачею на майбутнє, коли будуть вирішені більш базові й нагальні потреби велосипедної інфраструктури.

Залежність транспортної поведінки від погоди та сезонів складає неабиякий виклик для транспортної політики міста. Якщо ставити за ціль зменшення кількості автомобілів взимку, єдиною альтернативою для більшості мешканців буде громадський транспорт. Це вимагатиме, серед іншого, й збільшення ємності, яка може бути менш потрібною в теплу пору року. Можливим рішенням може бути збереження списаного рухомого складу і використання його у зимовий період.

4

РЕКОМЕНДАЦІЇ

4.1 ПЛАНУВАЛЬНА СТРУКТУРА ТА РОЗВИТОК МІСТА

Розміри, ландшафт, природні ресурси та історично складена планувальна структура міста обумовлює значний потенціал до розвитку пішохідності та використання легкого приватного транспорту. Водночас, ріст міста в радянський період та хаотична забудова останніх років, в тому числі у безпосередньо прилеглих селах, нівелює ці переваги і дедалі більше сприяє вибору авто як способу пересування, знижуючи комфорт пішого руху та користування легким приватним транспортом. Це можна вважати основним ризиком і викликом Івано-Франківська, подолання якого можливе тільки за рахунок комплексних стратегічних рішень.

- Стратегічне планування забудови та розростання міста. Рекомендовано розробку концепції інтегрованого розвитку;
- Адвокація довгострокових стратегічних рішень серед населення;
- Підкреслення переваг компактних масштабів та планувальної структури міста для сталих видів мобільності, адвокація «розумного», сталого зростання;
- Заохочення розвитку поліцентричності у місті, децентралізації громадської інфраструктури у щільних районах;
- Використання планувальної структури міста як вигідної передумови для пішохідного руху та ЛПТ. Оскільки місто має радіальну структуру, рекомендовано створення **зелених радіусів** — вело-пішохідних коридорів, які би наслідували основні відцентрові лінії руху, уможливлючи комфортні умови для пішої ходи та ЛПТ та сполучення з віддаленішими районами;
- Створення людиноорієнтованого простору при реконструкції вулиць, з комфортними та безпечними умовами для різних видів мобільності;
- Збереження природного ресурсу міста та використання його для забудови комфортних вело-пішохідних маршрутів. Зокрема, використання потенціалу річки Бистриця для рекреації та як блакитно-зеленого коридору, адже в Івано-Франківську рідкісно довга лінія контакту з річкою.

Наразі, як вело-пішохідний транзитний маршрут активно використовується ділянка між вулицею Галицькою та Міським озером, що може бути розширено й у інших напрямках;

- Збереження та удосконалення архітектурного середовища та естетичних характеристик, що є необхідним для популярності пішої ходи та ЛПТ;
- Формування активних фасадів вздовж вулиць з точками тяжіння;
- Нагляд за належним станом пішої та велоінфраструктури.

4.2 ПОСЛАБЛЕННЯ БАР'ЄРІВ У МІСТІ

- Врахування потреб та безпеки для різних видів мобільності при плануванні та дизайні перетинів бар'єрів, а саме мостів, переїздів через залізницю, транспортних розв'язок тощо;
- Передбачати суто вело-пішохідні перетини. Зокрема, нагальним є:
 - Вело-пішохідний міст з району Пасічна у бік центру;
 - Вело-пішохідний перетин залізниці;
- Особливо для пішохідного руху, важливо додати точки перетину залізниці;
- Компактний дизайн транспортної інфраструктури в межах міста з урахуванням інтересів пішоходів та ЛПТ; чітка розмітка й інтуїтивно зрозумілий дизайн для всіх учасників руху;
- Стратегічний підхід до планування забудови з акцентом на збереження прохідності кварталів;
- Ліквідація зайвих огорожень та бар'єрів для збільшення прохідності;
- Ревіталізація нефункціонуючих промзон, можливість квартальної житлової забудови з прохідними вулицями;
- Ліквідація недобудов у центральних частинах міста;
- Людиноорієнтований дизайн вуличних просторів (ліквідація ментальних бар'єрів);
- Належний догляд за пішохідними зонами та велосипедними смугами, прибирання взимку;
- Врегулювання паркування на велодоріжках та пішохідних зонах.

4.3 РОЗВИТОК ВЕЛО-ПІШОХІДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

- Підтримка культури пішої ходи та розвиток користування ЛПТ через посилення вело-пішохідних зв'язків:
 - Виявлення основних радіусів пішого пересування (вул. Галицька, вул. Мазепи, вул. Вовчинецька, вул. Коновальця тощо), надання їм пріоритету у реконструкції та ремонтних роботах;
 - Впровадження комплексної та логічної велосипедної інфраструктури, принаймні на основних стратегічних напрямках;
 - Оформлення перехресть та розв'язок з урахуванням потреб руху велосипедистів та інших користувачів ЛПТ;
 - Розширення мережі світлофорів для велосипедного руху;
 - Забезпечення належного стану та максимізація затінку пішохідних маршрутів;
 - Розробка концепції зелених вело-пішохідних коридорів з використанням потенціалу природних ресурсів міста;
- Напрацювання надійних рішень для паркування легкого приватного транспорту:
 - Зберігання ЛПТ біля житла (наприклад, спільні парковки на прибудинкових територіях), комунальні парковки у районах;
 - Розвинена система паркінгів ЛПТ у місті, особливо на ключових розв'язках та біля основної громадської інфраструктури;
 - Паркувальні рішення біля офісних центрів, заохочення працедавців до їх забезпечення;
- Удосконалення та популяризація прокатних сервісів ЛПТ.

4.4 БЕЗПЕКА

- Безпечна інфраструктура:
 - Наявність виділеної інфраструктури для кожного учасника руху;
 - Концепт спільних просторів поки що не є безпечним для користувачів різних видів мобільності, частково через нерозуміння та відсутність

звички до його використання. Рекомендовано переглянути деякі зони спільного простору (пішохідна частина вул. Незалежності, «Стометрівка»), а також проводити роз'яснювальну роботу щодо користування такими зонами;

- Забезпечення чіткого, інтуїтивно зрозумілого зонування між зонами для різних видів руху через інфраструктурні рішення;
- Інфраструктурні засоби заспокоєння руху та обмеження швидкості у середмісті — «лежачі поліцейські», острівці безпеки;
- Якісне оформлення та чітке візуальне маркування пішохідних переходів, яке забезпечувало би видимість пішохода, острівці безпеки;
- Безпечне паркування для ЛПТ у місті;
- Моніторинг
 - Належний моніторинг дотримання ПДР;
 - Моніторинг поведінки водіїв на пішохідних переходах (чи зупиняються, чи зменшують швидкість);
 - Належний моніторинг швидкості та ефективна система штрафів;
- Освітня складова:
 - Обізнаність про ПДР для користувачів легкого приватного транспорту та пішоходів;
 - Комунікація, що велосипедисти є повноцінними учасниками руху (при навчанні водінню у державних і приватних школах), через інформаційні кампанії;
 - Заохочення до звички мультимодальності (поєднання різних видів транспорту в одному маршруті), яка допомагає користувачам різних видів мобільності отримувати досвід користувачів інших видів транспорту, що розвиває порозуміння між ними, а також розвиває гнучкість у виборі транспорту;
- Для особистої безпеки у публічному просторі під час транзиту:
 - Планування та розвиток необжитих територій;
 - Активні фасади вздовж пішохідних зон, що забезпечує соціальний нагляд;
 - Уникнення глухих стін та парканів вздовж пішохідних зон;

- Належна пішохідна інфраструктура;
- Належна освітленість пішохідних зон.

4.5 ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Загалом, мешканці, які мало користуються автомобілем, схвалюють розвиток мережі комунальних маршрутів та введення габаритного транспорту (автобусів), загальну політику міста у галузі громадського транспорту. Загальною рекомендацією може бути продовження розвитку цього стратегічного напрямку, а саме:

- Розширення мережі виділених смуг в усіх основних напрямках;
- Збільшення кількості табло на зупинках;
- Максимальне наближення руху громадського транспорту до офіційного розкладу;
- Оптимізація маршрутів:
 - Лінії автобусів, які йдуть одним маршрутом в одному напрямку та іншим маршрутом у зворотному напрямку, сприймаються мешканцями гірше. За можливості планувати однаковий маршрут в обох напрямках (тоді, коли це можливо);
 - Маршрути з одного кінця міста в інший можуть бути задовгими. Альтернативно, можливо прокладати маршрути минуючи центр, або заохочувати звичку до пересадок та мультимодальності;
 - Для зручних пересадок планувати й розвивати транспортні вузли у місцях перетину багатьох маршрутів і модальностей транспорту;
- Популяризація мультимодальності, за рахунок чого користувачі різних видів мобільності матимуть різний досвід і матимуть достатньо розуміння специфіки інших видів пересування, щоб подбати про взаємну безпеку
- Закупівля більш екологічного рухомого складу, диверсифікація (не тільки автобуси на дизелі, але й електричні);
- Поступова заміна маршруток комунальним транспортом.

4.6 ЗАСТОСУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ «МІСТА 15 ХВИЛИН»

Вищенаведені рекомендації складаються у загальну концепцію так званого «міста 15 хвилин» — міста, у якому більшість потреб у мобільності можна задовольнити за допомогою ЛПТ, пішки або на громадському транспорті протягом 15 хвилин. Івано-Франківськ у його теперішньому стані розвитку має потужний потенціал саме для цього концепту. У середмісті більшість точок доступні протягом 15 хвилин пішки, велосипедом або іншим видом ЛПТ за 15 хвилин можна дістатися до районів Пасічної, БАМ, Каскаду тощо. Громадський транспорт поки що не забезпечує таку часову ефективність у ядрі міста, але така оптимізація є можливою. Прилеглі села - Крихівці, Хриплин, Микитинці тощо починають зв'язувати комунальними маршрутами, що є дуже позитивно для сталої мобільності в місті. Для підтримки розвитку цієї концепції в Івано-Франківську, окрім зазначеного вище, важливо впроваджувати поліцентричність міста — розвивати нові громадські центри та транспортні вузли у напрямках радіусів міської структури. Такі субцентри важливі також у контексті розвитку Івано-Франківська як агломерації, яка стає дедалі вираженішою, та центру тяжіння ОТГ. Таким чином, Івано-Франківськ міг би стати осередком й прикладом сталої міської мобільності.

