

Дем'ян Данилюк: "У світі вже зараз будують міста без автомобілів"



lurpeva.com – це команда молодих, ініціативних людей, які знають, як покращити життя міста. Звільнити його від заторів, зробити екологічнішим, просторішим для мешканців та приємним для гостей. Про те, які кроки необхідно здійснити, аби Львів став кращим розповідає учасник ініціативи **lurpeva.com** Дем'ян Данилюк.

Дем'яне, розкажи, як виникла ваша ініціатива **lurpeva.com?**

Ідея виникла давно, першим кроком її реалізації – був форум (skyscrapercity.com), на якому велось активне обговорення, дискусії, стосовно того, що робиться в місті і як покращити життя Львова. Згодом, коли масштаби форуму суттєво збільшились, ми вирішили створити окремий ресурс, який синтезуватиме найцікавіші висновки і найкориснішу інформацію із форуму. Відтак, створили сайт **lurpeva.com**. Його «народження» збіглося у часі з проектом Миколи Кравцова по площі Липневій, після того, як звідти забрали стихійний ринок. Благоустрій площі теж наша ініціатива, вона важлива для нас і для міста. І ми вирішили назвати сайт **lurpeva.com**. Коротка назва, яка запам'ятовуватиметься і водночас асоціюватиметься із площею. Тож всю найціннішу інформацію із форуму ми вирішили перенести сюди.

Які заходи реалізуєте для покращення життя міста?

Разом із нашими товаришами із спільноти «Дайте пройти» встановили обмежувачі в'їзду (стовпці) на тротуари на Вороного та на площі Галицькій. Просились на аудієнцію до Галицької райадміністрації, де розповіли про наш форум, нашу ініціативу про те, що необхідно змінювати, робити в місті. Оскільки інформації є багато і зорієнтуватись, що саме треба робити, досить важко. Планування нашого міста дуже часто відбувається на рівні 60-х років. Відтак, ми вирішили долучитись до вирішення питання: як вдосконалити місто? Бо рішення, які влада приймає під тиском автомобільного лобі часто шкодять Львову. Зокрема, на вулиці Коперника дозволили паркування біля банку, забрали шматок тротуару і це в самому центрі! Це погано. Розв'язки, які в нас хочуть будувати в місті: Стрийська-Наукова – теж невдала ідея. Вони розривають місто на шматки. Ми хочемо пояснити чиновникам і відповідальним людям, що необхідно здійснювати акцент на сталу мобільність, сталий розвиток, тобто пересуватись громадським транспортом, велосипедами, а автомобілями – в разі крайньої необхідності.

Ми прагнемо популяризувати ці ідеї, і дуже важливо, аби вони знайшли відгук з боку міської ради та громадськості.

Як налагоджується співпраця із міською владою?

Ми дуже швидко порозумілися стосовно встановлення стовпців. Влада розуміє, що це необхідно. Це вже великий плюс. Ми звернулись до міського голови із прохання розширити пішохідну зону, вкласти гроші в обмежувачі в'їзду на тротуари, так як це зробили в Парижі. Впродовж 8-ми років, там вклали близько 15 мільйонів євро(!) в обмежувачі. У своєму зверненні ми також наголосили на тому, що необхідно більше низькопідлогових автобусів, аби на кожному маршруті їх було принаймні кілька. У списку звернення є ще багато інших речей.

Ми надіслали до мерії диск із слайдами та корисними публікаціями, що стосуються цієї тематики. Намагаємось пояснити це на тих ідеях, які вже себе зарекомендували і успішно працюють інших країнах. Це новації, які вводять Енріке Пеньялоса, Ян Гейл та низка інших. Зараз в Інтернеті немає проблеми знайти інформацію на тему урбаністики і якщо раніше домінували матеріали німецькою та англійською мовами, то тепер в доступі є і україномовні тексти.

Тож співпраця із владою просувається. Звісно не так швидко, як би ми хотіли, та все ж є певні результати.

Яка подальша доля площі Липневої, чи відомо вам про це?

Що стосується площі Липневої, то ніхто не знає, що з нею робити. Її хотіли віддати в оренду ринку і зробити там парковку. Ми пояснили, що цього не можна робити, оскільки це місто і, знову ж таки, це площа. У неї дуже правильна форма, вона історично там сформувалась і незважаючи на те, що вона не туристична, це площа для мешканців. Стоянка тільки «притягуватиме» машини і скільки для них не створювати місця його все одно не вистачатиме.

Кожного року у Львові купують більше тисячі автомобілів. За сім років у місті зросла кількість приватних авто з 90 тисяч до 180 тисяч. Це без врахування транзитного транспорту і тих, хто приїжджає до Львова у справах, чи в гості. Це дуже багато, і коли дійдемо до цифри 250 чи 300 авто на тисячу осіб – це буде дуже складно для Львова. За європейськими мірками це не велика цифра, але оскільки наше місто є малим: щільність забудови, неширокі дороги, в результаті будуть постійні затори. Ми витрачатимемо час, сидячи в транспорті, автомобілях, трамваях. Люди матимуть менше вільного часу. Вони раніше їхатимуть на роботу і пізніше з неї повертатимуться.

Які успіхи проекту розширення пішохідної зони, який влада обіцяла зреалізувати цього року?

До кінця цього року влада хоче мінімально розширити пішохідну зону, встановивши боларди (автоматизовані стовпці) і, створити дві паркувальні зони на вулиці Валовій та на площі Міцкевича. По вулиці Валовій вже провели тендер, який виграв «Львівавтодор» і там облаштовуватимуть паркувальну зону. На площі Міцкевича наразі якісь труднощі. Казали, що закупили боларди. Результат побачимо згодом.

Проте, депутати вже починають скаржитись, бо не мають бажання відмовлятися від авто. І знову постане проблема якості громадського транспорту. Адже не користуючись ним, вони не зауважуватимуть його проблем, бо захищені в своєму автомобілі, яким їдуть на роботу, додому та у справах. Тому перспектива розвитку транспорту і руху загалом під питанням.

Наші люди завжди говоритимуть, що потрібно розширювати дороги, копати тунелі, будувати мости. Але це хибний шлях. І, як я вже казав, у сфері містобудування ми відстаємо на 30 років, як мінімум. Хоча в нас є хороший генплан, але тут більше йдеться про соціальне розуміння містобудування. Ми вважаємо, що все те, що набувала Європа й Америка це добре: розв'язки, дороги, паркінги, торгові центри. Насправді вони усвідомили, що ці кроки були помилковими і зараз на державному рівні, особливо в Штатах, йде боротьба із цією проблемою. Бо маємо справу із втратою часу, нервів, ожирінням. Вони зараз впроваджують трамваї, звужують дороги, це називається «дорожня дієта», впроваджуються громадські велопрокати.

Ці рішення США переймають у Скандинавії, яку відвідують цілі їхні делегації. Це можна подивитись на такому ресурсі як «streetfilms.org», де розміщено багато відео, присвячених цій темі. Вже невдовзі ми викладатимемо на нашому сайті озвучені українською мовою ролики з цього ресурсу, аби пояснювати нашим людям, що не все так добре закордоном. Світ зараз йде до того, аби більше ходити пішки, щоб все було компактно, знаходилось поруч і потреба пересуватись транспортом чи автомобілем була меншою.

Пересадити на велосипеди людей, які мають тривалий автомобілістський стаж непросто...

Ми не пересадимо на велосипеди людей, які давно їздять на автомобілях, особливо тих, які користуються дорогими автівками. Це дуже важко. Особливо в нашій країні, де не працюють жодні штрафи, а ДАІ – це декоративний орган. Проте, є ще багато тих, хто немає власних авто. Суть в тому, аби заохотити їх використовувати для пересування велосипеди.

Необхідна соціальна реклама, білборди, сітілайти у видних місцях. ЗМІ повинні реагувати, висвітлювати ці проблеми. Необхідне зацікавлення ними. Затори вже у Львові, проблеми з паркуванням вже наявні. Паркінги звісно потрібні, але лише для задоволення первинного попиту. Для всіх паркінгів не збудуєш. В Європі досягли такого результату, що там постійно вільно 15 відсотків паркомісць. Це регулюється платою. Оскільки це дороге, набігає певна сума, відтак постійно є вільні місця на стоянці.

Потрібно, аби була активна підтримка міської влади, їхнє розуміння. Необхідно лобювати розвиток велоінфраструктури. Як тільки місто почне активніше розбудовувати велоінфраструктуру це буде повідомленням: їздіть на велосипедах. В нас з'являться якісні велодоріжки і тротуари. Ходіть і їздіть. А коли ми ремонтуватимемо тільки дороги і будуватимемо нові, то це означатиме: їдьте, а не ходіть чи їздіть на велосипеді.

Потреба в пересуванні завжди буде, вона не зникне. Ми маємо йти до того, аби менше транспортних засобів, перевозило більше людей. Банально, але так воно і є. Переважно в автомобілях їздить сам водії, іноді ще з пасажиром. Це безглузда поїздка. Наприклад в Сінгапурі за таке водія оштрафують на 500 доларів. Крім того автомобіль який у нас коштує 30 000, там обійдеться у понад 100 тисяч. Цікаво чому? Теж саме у Скандинавії. Там розуміють, що заохочувати купувати машини і розбудовувати автомобільну інфраструктуру це крок у прірву.

У світі вже зараз будуються міста без автомобілів. І справа тут не в двигуні внутрішнього згоряння, бо електромобілі не вирішують проблеми заторів і для них теж потрібно багато місця.

Чи уявляю я місто без автомобілів? А чи уявляє хтось місто без заторів? Якщо ми будемо й надалі так автомобізовуватися, то точно краще не заживемо.

Підсумовуючи, що необхідно змінити у Львові, аби місто стало кращим?

Однозначно потрібно вкладати більше коштів в людину. В громадські місця: площі, вулиці, парки і щороку ця сума повинна пропорційно збільшуватись і це потрібно робити вже зараз. Бо в нас в центрі, не говорячи про віддалені райони, багато закинутих місць. Так не може бути.

Розвивати веломережу швидшими темпами.

Повернутись до тротуарів. Всі ті вулиці, які були відремонтовані до Євро, наприклад: проспект Чорновола, Наукова, Виговського, Стрийська і т.д. не мають тротуарів. Можливо десь частково рештками асфальту їх доробили. Це нонсенс! Якщо Львів орієнтується на туризм, то тротуари – це необхідність. І не асфальтований, а з бруківки, чи плитки. Тротуари з асфальту – це маргарин на хлібі замість масла. Асфальт випаровує шкідливі речовини. І навіть на підсвідомому рівні: асфальт для машин, плитка для людей.

Коли Барселона готувалась до Олімпіади 92 року, на будівництво архітектурних об'єктів скерували лише 10% всіх виділених коштів, а 90% – на перетворення міської

інфраструктури, і вони отримали чудові результати. Це те, що в туристичній сфері згодом почали називати ефектом Барселони.

Як каже Ярослав Грицак: «Є розвинені країни і є відсталі. І коли відстала перейме все найкраще у розвинутих, то вона їх переросте». Але ми маємо чітко розуміти, що таке «найкраще розвинутих націй». Це явно не хайвеї з автомобілями. 9

І зменшення використання автомобілів. За цим майбутнє.

Львову терміново потрібно позбутися цієї провінційності: «Європа це не ми» «ми в Україні, а не в Данії» і т.п.

П.С. Колишній головний архітектор Барселони Хосе Асебільйо каже: «Люди це і є міста».

Розмовляла Роксолана Савчин