

[Велоінфраструктура Львова: огляд](#)

Неділя, 11 грудня 2011, 10:57 | Іра Бондаренко



У Львові будівництво велоінфраструктури іде повним ходом. Перший етап будівництва, запланований на 2011 рік, майже завершено, хоча деякі роботи довелося перенести на наступний рік. Незважаючи на це, уже зараз окремі вело-ділянки вражають своєю продуманістю та "європейськістю".

Фотографії та опис наявної львівської велоінфраструктури - у репортажі Ірини Бондаренко.

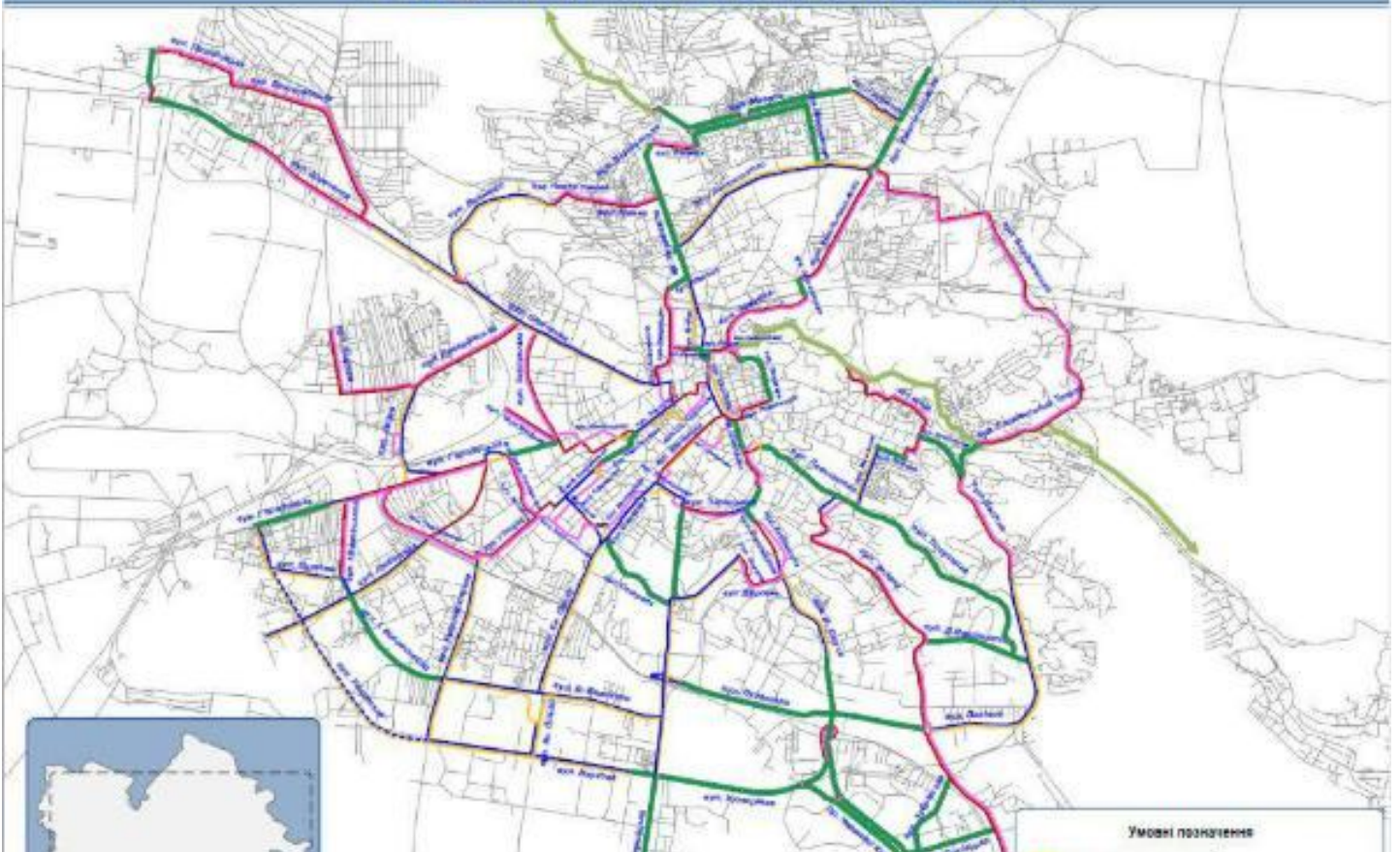
Велорозвиток у Львові розпочався зовсім нещодавно - із затвердження на початку цього року посади радника міського голови з питань розвитку велоінфраструктури. [Радником став](#)

[Олег Шмід](#), за фахом інженер, працював у сфері журналістики, та дуже любить велосипедні подорожі. Була розроблена та прийнята [Концепція розвитку велоінфраструктури Львова](#): велоінфраструктуру було вирішено будувати з віддалених районів, на вулицях, де проходить реконструкція, і остаточно завершити роботи та об'єднати усі доріжки в спільну мережу у 2019 році.

Створення велоінфраструктури у Львові 6 months ago

[Email](#) [Favorite](#) [Download](#) [Embed](#)

ПЕРША СТАДІЯ РОЗВИТКУ БЕЛОСИПЕДНОЇ МЕРЕЖІ У ЛЬВОВІ В 2011 - 2020 РОКАХ



Наразі у Львові виконані різні види майбутніх велодоріжок, на яких можна навчитися, як будувати краще.

Так, на вулиці Зеленій передбачені дві широкі велосмуги на узбіччях дороги. Поки що не все у цих велосмугах досконале, зокрема, вони виділені червоним асфальтом скрізь, окрім як на перехрестях - а має бути навпаки, адже червоний асфальт привертає увагу. Велосмуги різко закінчуються на виїзді зі Львова, але це пов'язане уже з обласною радою. Також, поки немає пішохідного тротуару уздовж вулиці, смуги користуються попитом у пішоходів. У всьому іншому вулиця Зелена справляє враження справжньої європейської вулиці.



Велодоріжки, які уже можна помацати, побудовані на вулиці Липинського.

Більше того, на перехресті Липинського збудоване справжнє велосипедне перехрестя, дійсно зручне та безпечне.

Проїзд через перехрестя виділений особливо червоним асфальтом та розміткою згідно з ПДР, трамвайні колії перетинаються під кутом, максимально наближеним до прямого, а заїзд на перехрестя з велодоріжок згладжений, щоб не

потрібно було робити різких рухів.

Зверніть увагу: задля підвищення безпеки на перехресті встановлені "острівці безпеки" - вони слугують не тільки як місце, де пішохід може почекати, але і як засоби зниження швидкості автомобілів (за рахунок звуження вулиці), що додатково підвищує безпеку.

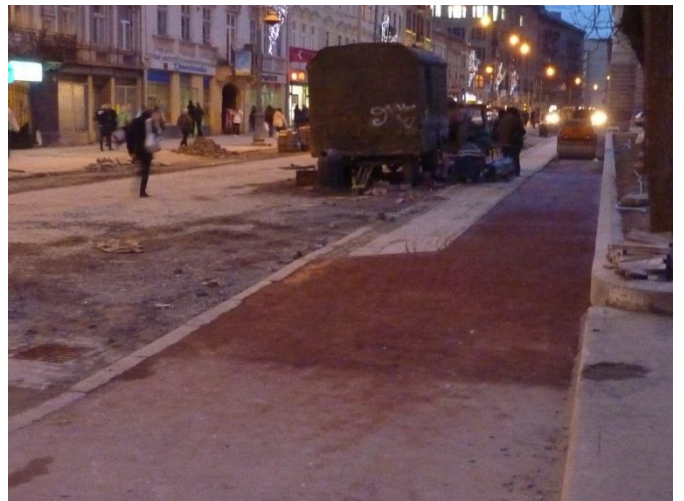


В іншому районі міста велодоріжки ще не добудовані, але уже зараз видно, що тільки для велосипедного руху в обидва боки передбачено щонайменше 3 метри: це мінімальна ширина велодоріжки, потрібна для двостороннього руху (зауважимо, наразі в Державних будівельних нормах України передбачено 1,5 метри на двосторонній рух, що є неприйнятним).



Будуються велодоріжки і в центрі, уздовж бульварної частини проспекту Свободи від Оперного театру. Тут велодоріжки будуються частково за рахунок дорожнього полотна, і частково за рахунок технічного тротуару.

На цьому прогулянка візуальною велоінфраструктурою Львова закінчується, і починається частина невізуальної велоінфраструктури. Як ви знаєте, необов'язково будувати скрізь велодоріжки та велосмуги. На деяких вулицях, де низький трафік, або інша конструкція вулиць, є абсолютно допустимим і навіть бажаним створення так званого "спільного простору" (shared space). У даному випадку це означає, що пересування велосипедистів та пішоходів можливе скрізь, а рух автомобілів дозволений зі зниженою швидкістю, що дозволяє підвищує безпеку усіх учасників дорожнього руху.



На вулиці Ужгородській, що веде від Високого замку до центру, зниження руху автомобілів забезпечили створенням спеціальних острівців, аби оминати які водії мають знижувати швидкість.



Велошлях по Ужгородській є частиною туристичного веломаршруту старою частиною Львова, до речі.

Гуляючи шматочками велоінфраструктури Львова відчуваєшся спокійно та безпечно. Усі ці острівці безпеки, звуження дорожніх площ роблять місто таким затишним і живим: на вулиці виходять люди, спілкуються, гуляють, у них немає потреби пробиратися крізь купи припаркованих машин або перебігати вісім смуг на 15 секунд світлофора.



Можливо, і Київ теж колись стане містом для людей, а не тільки для машин?