

цій країні становив 100 млн. доларів, в 80х р він перевищував 1 млрд., а останнім часом в окремі роки перевищує 10 млрд. доларів.

Зазнали збитки й передові країни Європи. У серпні 2002 року в Європі відбулося найбільше за останні 100 років повінь, викликана триваючого тиждень зливами. Принесений збиток був оцінений в мільярди євро і найбільш нашкодив таким країнам, як Росія, Чехія, Австрія, Німеччина, Словаччина, Польща та Угорщина.

Проблема розливання річок також безпосередньо торкається України. Катастрофічний паводок 2008 року на території Українських Карпат охопив 6 областей, понад 1000 населених пунктів, близько 100 тис. гектарів землі потрапило під руйнівну дію води. За 4 дні на території Івано-Франківської, Львівської та Чернівецької областей випали 2-4 місячні норми опадів. Рівень води на річках Дністер і Прут піднявся на 8-10 м, що призвело до затоплення величезних територій, руйнування берегів річок, житлових будинків і промислових споруд, доріг, мостів, дамб, загинув 39 людей.

Таким чином, можна зробити висновки, якщо й подальше ігнорувати річкові повені, можна зробити висновок, що ризик затоплення міст та територій буде тільки зростати, як і збитки їм причинені. Комплекс заходів в паводконебезпечних районах, що включає прогнозування, планування і здійснення робіт, повинен проводитися ще до настання повені. Якщо для вже існуючих річкових міст потрібні заходи для запобігання руйнування існуючого архітектурного середовища, то для майбутніх будівель та ведення сільського господарства потрібна розробка і видання карт паводконебезпечних територій. Слід не забувати, що запобігання стихійним лихам дозволить в десятки разів зменшити витрати на ліквідацію наслідків повеней.

РОЗВИТОК ВЕЛОТРАНСПОРТУ В ІНФРАСТРУКТУРІ МІСТА

Філобок Ю.С.

Науковий керівник – Соловйова О.С., канд. мист., доцент

Актуальність питання полягає у тому, що зараз фактично неможливо уявити сучасний світ без такого виду транспорту як велосипед. Історія створення цього пристрою йде ще з 19 століття, але набув популярності він у всьому світі тільки в 20-тому. Актуальність проблеми полягає в тому, що раніше не було такої кількості машин, і траси не були так сильно завантажені. Сьогодні велосипедисти стикаються з такою проблемою як недоступність доріг.

Подібну проблему вже з успіхом вирішують розвинені країни. Наприклад місто Копенгаген у Данії був першим містом, якому було

присвоєно назву Веломіста. Для велосипедистів тут є все: зручні велодоріжки, шириною 3 м.; на перехрестях велосипедні маршрути виділяють синім кольором; є окремі світлофори і повороти, щоб їх траєкторія не перетиналася з траєкторією інших видів транспорту; так само в місті всюди розташовані велосипедні парковки.

В місті Барселоні (Іспанія), завдання спрямовано на скорочення використання автомобільного транспорту в бік збільшення велосипедів. Проводяться потужні рекламні кампанії для популяризації цього виду транспорту. Скорочують ширину багатьох автомагістралей, створюючи велодоріжки і розширюючи пішохідні зони, які озеленюють за допомогою дерев, квітів і чагарників. Але при всьому успіху подібної компанії, управління міста вирішило піти далі, готується урбаністична революція. Протягом найближчих чотирьох років місто планує закрити 70% існуючих автодоріг і віддати простір, що звільнився жителям. Таким чином, столиця перетвориться в колекцію суперкварталів площею 160 000 м² кожен. Щоб перетворити місто в пішохідний рай, мерія планує знизити число автомобілів на 21%. Барселона підніме ціни на паркування, але одночасно запропонує зручні транспортні альтернативи. Згідно з планом суперкварталів в місті з'явиться нова автобусна мережа, ще більш розгалужена система велодоріжок і навіть, можливо, загальноміські електромобілі і електроцикли.

В Україні пересування на велосипеді також набирає обертів. У таких містах як Донецьк, Київ, Вінниця та Львів вже розробляють концепцію розвитку велосипедної інфраструктури за європейським зразком. У Києві громадська організація «Асоціація велосипедистів Києва» спільно з «Німецьким бюро міжнародного співробітництва GIZ» та експертами-планувальниками з Дрездену розробили план розвитку велосипедної мережі Дарницького району, визначивши найбільш потрібні, магістральні, та другорядні велошляхи, які треба збудувати у районі. Львів вже має понад 30 км велошляхів, серед яких відокремлені велодоріжки, велосмуги і навіть велосипедна контр-смуга, також в місцях, де велодоріжка перетинає дорогу, позначають червоним пластиковим покриттям. Наразі місто є «флагманом» велосипедної інфраструктури України та майданчиком для експериментів, для впровадження європейських стандартів. Так само у Львові розробляють вже систему велодоріжок, яка буде перетинати все місто. Ця система буде поетапно впроваджуватися до 2019 року.

У Харкові розвиток велосипедного транспорту розпочався відносно недавно. Незважаючи на те що велосипедистів в місті багато, свого простору в них практично немає. Єдине велосипедне місце – недобу-

дована велодоріжка від Меморіалу Слави до П'ятихатки уздовж Лісопарку.

Висновок. Найкращим рішенням для ситуації, що склалася у Харкові, буде розробка системи велодоріжок, яка буде в себе включати велопарки і стоянки.