

СЕЛО, ЛЮДИ І ВЕЛОСИПЕД: РОЛЬ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТРАНСПОРТУ У ЖИТТІ СІЛЬСЬКОГО НАСЕЛЕННЯ С. ЧОРНОБАЇВКА ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

У цій статті аналізується досвід використання велосипедів у повсякденному житті мешканцями с.Чорнобаївка (Херсонська обл.) в період довоєнних часів і з початком бойових дій, досліджується динаміка змін у використанні велосипедів після початку широкомасштабного вторгнення та окупації села російськими військами у лютому 2022 р. На основі отриманих результатів, надані рекомендації щодо можливих заходів для покращення ситуації, зокрема, стосовно підтримки місцевих ініціатив з використання велосипедів як засобу транспорту та розваги.

Ключові слова: велосипед, велоінфраструктура, сільське населення, Херсонська область, війна Росії в Україні.

This article analyzes the experience of using bicycles in everyday life by residents of the village of Chornobaivka (Kherson Region) in the pre-war period and with the beginning of hostilities, and examines the dynamics of changes in the use of bicycles after the beginning of the large-scale invasion and occupation of the village by Russian troops in February 2022. Based on the results, recommendations were made on possible measures to improve the situation, in particular, regarding the support of local initiatives for the use of bicycles as a means of transport and entertainment.

Key words: bicycles, bicycle infrastructure, rural population, Kherson region, Russia' swar in Ukraine.

У 1884 році англійський винахідник Джон Кемп Старлі вперше представив на суд громадськості транспортний засіб, який максимально нагадував те, що зараз ми називаємо велосипедом. Як це нерідко буває, спочатку чудернацький винахід викликав у людей скепсис та розгубленість, проте, хто б з них міг подумати, яке майбутнє чекає на цю двоколісну залізку. Саме спілки велосипедистів були першими, хто почав вимагати покращення стану доріг, саме винахід ровера став основою для розвитку авто, мотоциклів і навіть літаків. А крім того, велосипеди ще й зіграли неабияку роль у подальшій емансипації жінок, адже завдяки ним у 1890-х роках в моду увійшли жіночі шаровари, що допомогло звільнити жінок від корсетів та іншого сковуючого одягу.

Проте це все історія, яка відома не кожному. А от що навряд чи зможе заперечити кожен українець, так це те, що, зазвичай, велосипеди є найрозповсюдженішим і найзвичнішим транспортом у наших селах. Його доступність, легкість у використанні та позитивний вплив на здоров'я міцно забезпечили йому головну роль у питанні пересування сільського населення.

Але особисто для мене велосипед вже давно перестав бути лише транспортом. Ні, для мене байкінг— це спосіб ментального перезавантаження №1, мистецтво, у якому я розвиваюсь і досягаю нових вершин, пригода, яка щоразу розпалює мене з неймовірною силою. Ніщо і ніколи так не могло сконцентрувати мене, як нескінченна дорога перед очима, стиснуті на кермі руки і відчуття руху, швидкого, але ритмічного та плавного. Навіть їздити на велосипеді я навчився, взагалі не помітивши того. Після багатьох невдалих спроб і страху впасти, я хвилин десять сидів засмучений, аж поки рефлекторно від нічого робити сів на велосипед і поїхав. Поїхав, роздумуючи взагалі про щось десяте, і отямився тільки коли на мій новий навичок з подивом вказала сусідка. Через декілька років нашим основним житлом стала квартира у Херсоні, а велосипед у план переїзду не входив, тому він став для мене стихійним явищем. Проте навіть така періодичність використання не згасила в мені любов до крутіння педалей. У 14 чи 15 років я, як завжди перевезений батьками на все літо у Чорнобаївку, вперше наважився приїхати велосипедом у місто, щоб побачитись з друзями, за якими сумував. Йшли роки, я дорослішав, і те, що вперше здавалось лячною авантюрою, стало достатньо звичним явищем, навіть попри те, що через поганий технічний стан та непристосованість мого велосипеда до таких поїздок я міг опинитися у достатньо неприємній ситуації.

Повернення додому з Миколаєва, куди ми переселилися після деокупації Херсона, ознаменувалося новим розділом мого життя. Я почав заробляти гроші, і це дозволило мені придбати сучасний нормальний велосипед, з яким я остаточно почав потроху, у міру безпечності крокувати до своєї мрії – займатися велотуризмом. Та поки наша земля здригається від щоденних обстрілів, я вирішив, що написання статті саме на цю тематику буде корисною справою. Ще більше впевненості у цьому додало те, що намагаючись отримати хоч якусь інформацію для цієї статті у Чорнобаївській сільській раді, я був спантелений відповіддю, що жодних таких даних просто нема. Ніяких документів, досліджень, статистики— нічого, лише суб'єктивні думки і концепція розвитку, до якої я повернуся в кінці роботи. Так не можна залишати. Тож, проаналізувавши відкриті інтернет-джерела та опитавши два десятки мешканців села різного віку, статі та досвіду користування різними типами роверів, саме роль велосипедів у розвитку сільського населеного пункту в умовах воєнного конфлікту та соціально-економічних змін стали темою мого дослідження. Я вважаю це питання актуальним, оскільки дослідження цієї теми однозначно стане в нагоді для визначення важливості велосипедів як засобу мобільності в умовах післявоєнної відбудови. Завдання роботи такі:

1. Проаналізувати досвід використання велосипедів у повсякденному житті мешканців Чорнобаївки у довоєнні часи та з початком бойових дій;
2. Дослідити динаміку змін використання велосипедів після початку широкомасштабного вторгнення та окупації села російськими військами;

3. Оцінити перспективи подальшого розвитку використання велосипедів у Чернобаївці та надати рекомендації для покращення ситуації.

Як зрозуміло зі вступу, в основу методології есею, було покладено автоетнографічний метод, тобто аналіз власного досвіду та власних спостереження. Додатково було проведено опитування 20-и мешканців села Чернобаївка різного віку, статі та досвіду користування різними типами роверів, та опрацьовано інтернет-джерела, що стосуються задач дослідження.

Почати хотілось би з небагатьох спогадів, якими зі мною поділилися люди, які бачили наші сільські вулиці ще задовго до мого народження. Мені стало цікаво, яку роль у житті невеликої на той час Чернобаївки відігравали велосипеди років тридцять, сорок, а то і шістдесят-сімдесят тому. Як це виглядало, наскільки звично було, чим відрізнялося від сучасності? Саме ці питання я ставив літнім людям, яких пощастило зустріти. І нарешті, систематизувавши усе почуте, можу розказати про це тут.

Перше, що я помітив, і на що хотілось би вказати – з 1950-их до поч.1970-их рр. я не зміг виокремити жодних радикальних змін у значенні велосипедів для наших селян. З'являлися нові або модифікувалися старі моделі, але їхня доступність та відповідно – розповсюдженість у нас зростала поступово та достатньо повільно. Так, ті, хто застав п'ятдесяті роки розповідали, що окрім культових «Мінськ» та «Україна» (які були поза всякою конкуренцією впродовж наступних десятиліть, і навіть зараз залишаються популярними серед сільського населення по всій Україні), достатньо поширеними також були й трофейні велосипеди, привезені солдатами з Німеччини. Далі, як я вже зазначив, наші люди знайомилися з новими моделями і модифікаціями, які дещо покращували їхній функціонал і за сучасною логікою, мали б також дещо розширювати можливості використання. Але чому я вважаю цей момент не таким важливим, як комусь може здатися? Справа в тому, що всі респонденти в один голос вказували на те, що впродовж зазначених мною років способи використання будь-яких велосипедів не змінювались. На них їхали на роботу або за покупками, і на цьому власне все. Вже потім з початком масового виробництва і розповсюдження, велосипеди почали впевнено завойовувати головну роль у переміщенні селом, навіть тоді, коли це раніше зробили б пішки. Люди почали їздити на більші дистанції, почали їздити на відпочинок (на риболовлю або просто прогулянку), велосипеди стали все частіше потрапляти у дитячі руки, хоча до цього випросити у батька покататися на велосипеді було дуже сміливим, і у певній мірі - навіть нахабним кроком, чого зараз просто важко уявити. Йшли роки, і вже у 1980-1990-ті велосипедом навряд чи когось можна було вразити. Із справжньої розкоші, вони стали звичайним атрибутом майже кожної сім'ї.

Величезним кроком вперед для байкінгу у нашому селі стала розбудова впродовж 2015-2018 рр. якісних доріг на 3 важливих вулицях (якими можна було дістатися до найпопулярніших точок призначення:

центра села, Миколаївського шосе та сусіднього селища Степанівка). Але повністю задовольнити комфорт користування велосипедом це, звісно ж, не змогло, оскільки асфальт (новий чи старий, але ще придатний для більш-менш зручної їзди) все одно був відсутнім, як мені здається, навіть на третині сільських вулиць. Переважна частина наших вуличних доріг – це суцільний ґрунт з цілими шарами каміння різних розмірів. Їздити такими (з мого досвіду – навіть на сучасному гірському велосипеді) не те, що неприємно – інколи просто небезпечно. Тому нема абсолютно нічого дивного в тому, що саме жахлива якість доріг була найпопулярнішою відповіддю респондентів на запитання про недоліки використання велосипедів у нашому селі. Слід додати, що ця проблема цікавить людей набагато більше, аніж створення в селі велодоріжок або іншої велоінфраструктури (стоянок, навісів чи спеціалізованого магазину для ремонту та обслуговування). На додаток, відсутність асфальту спричиняє ще одну вкрай неприємну проблему. На узбіччях(якими велосипедисти якраз і їдуть згідно правил руху) неасфальтованих та польових доріг у наших степах усюди рясно проростає найбільш ненависна нами рослина – якірці. Без жодних сумнівів, ці рослини з колючими плодами є найголовнішими причинами купівлі нових камер, або декількох заплаток на старих. Особливо гостро це питання стоїть для пенсіонерів, які не користуються герметиком або просто не можуть самотужки постійно латати камеру. Ще однією величезною проблемою села є часті випадки велокрадіжок. До початку 2000-их років, коли Чорнобаївка ще не була настільки великою, і усі один одного знали, таке явище було достатньо рідкісним. Але сьогодні ніхто з молоді або дорослих не наважується залишити велосипед без захисту або нагляду на тривалий час. У когось їх кралипо декілька штук прямо з подвір'я, комусь було достатньо залишити велосипед буквально на пів хвилини, а на очах у одного хлопця вкрали його велосипед, який стояв у воріт стадіону, коли той пішов за м'ячем на інший край поля. Але навіть попри всі ці проблеми, велосипед все одно залишався у нас транспортним засобом №1, в найпершу чергу – через свою простоту та беззбитковість у використанні. Для нього не потрібен бензин, не потрібні ніякі документи, не потрібне складне технічне обслуговування. Ти сідаєш – і їдеш, куди тобі потрібно.

Ця перевага стала рушійною у ще більшій популяризації велосипедів серед чорнобаївців після початку повномасштабного вторгнення та окупації у перші дні нової реальності. Один чоловік, з яким мені пощастило ґрунтовно поспілкуватися, розповів, що під час окупації велосипед був набагато безпечнішим транспортом, ніж автомобіль або мотоцикл. Люди продовжували їздити на ньому на роботу, за покупками або у своїх справах. А інколи знаходилися й відчайдухи, які на велосипеді виїжджали на вільну частину України, зокрема – у Криворізьку область. Для окупантів він не був таким привабливим об'єктом конфіскації, як той самий автомобіль. Натомість завдяки мобільності, невибагливості у використанні та меншій помітності, велосипед став використовуватися

тими, хто до війни тривалий час не витягав його з сараю. З іншого боку, значно ускладнилася проблема доступності велосипедів, яка була достатньо гострою ще до 24 лютого. Як я вже згадував, у селі ніколи не було спеціалізованого магазину для обслуговування велосипеда. Тому при необхідності, наприклад, дістати нову деталь, люди або їздили до Центрального ринку Херсона (що з початку війни є ризикованою ідеєю), або замовляли все у інтернет-магазинах. Обидва варіанти були і є вартісними, на що особливо жаліються пенсіонери.

Але попри всі негаразди і оточуючі обставини, я все ж схилиюся до думки, що роль велосипедів у найближчому майбутньому Чорнобаївки навряд чи зазнає якихось принципових змін. Причому, окрім мене, таку ж позицію висловлювали і більшість опитаних. Але це не означає, що у наших людей немає запиту на післявоєнне покращення ситуації (в першу чергу – з дорогами). Саме тому під час зустрічі представників Програми розвитку ООН та представниками сільської ради (21 серпня 2023 року), одним з прийнятих рішень стало подальше створення у Чорнобаївці велоінфраструктури шляхом розширення доріг для велодоріжок, встановлення стоянок, залучення у процес експерта-урбаніста та спроби організувати у селі спеціалізований бізнес. Цілком ймовірно, що саме такі зміни остаточно забезпечать нашим велосипедистам комфортність і безпечність їзди, гідні європейської країни. Я, і багато інших людей, вважаємо велосипед найбільш універсальним і ефективним транспортом для українських сіл. Вважаємо, що з цих причин він не втрачатиме своєї популярності у майбутньому. Але разом з тим, ми також стверджуємо, що для подальшого зростання ролі велосипедів з усіма позитивними наслідками (зниження навантаження на дорожнє покриття, збільшення тривалості життя населення через фізичну активність, менша ймовірність летальних ДТП тощо) Чорнобаївці обов'язково потрібен розвиток відповідної інфраструктури!

ЛІТЕРАТУРА:

1. <https://elitebike.ua/istoriya-izobreteniya-velosipeda-uk> [Електронний ресурс] / Історія винаходу велосипеда/
2. <https://vn.20minut.ua/Nashe-mynule/istoriya-vinahodu-veliki-pokatushki-abo-koli-zh-buv-vinaydeniy-velosip-10295294.html> [Електронний ресурс] / Історія винаходу. Великі «покатушки». Або коли ж був винайдений велосипед?/
3. <https://veliki.ua/ua/noviny-ta-akcii/pravila-dorozhnogo-rukhu-ta-insha-korysna-informatsiya-dlya-velosipedystiv.html> [Електронний ресурс] / Правила дорожнього руху та інша корисна інформація для велосипедистів/
4. <https://xtreme.ua/blog/12-prichin-vikoristovuvati-velosiped-yak-transport> [Електронний ресурс] / 12 причин використовувати велосипед як транспорт/
5. Громадська організація "Вело Херсон", Фейсбук сторінка. Пост за 25 квітня 2023 року.
<https://www.facebook.com/bikekherson.ngo/posts/pfbid033qoirPu4vttjFYE9hVUZzyzdRiGS8EnNKc9kAMDs63X8UNkDLMzko5jMjMYHYJxQl> Дата звернення: 29 вересня 2023 року

Науковий керівник кандидат соціологічних наук, доцент Гоманюк М.А.