

ВЕЛОСИПЕД В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ СОВРЕМЕННОГО МЕГАПОЛИСА

Саматов Р.Г., (PhD), доцент, ТГТУ,
Ражапова С.С., доцент, ТГТУ,
Юлдашбоев Р.М., магистрант, ТГТУ.

Аннотация: В статье рассмотрены современные цели развития велосипедного движения в городе. Выполнена оценка уровня развития велотранспорта, определены основные направления его развития, обеспечивающие повышение мобильности граждан и увеличение доли альтернативных экологичных видов передвижения в городе.

Ключевые слова: велосипедная инфраструктура, модель велодвижения, транспортная система, прокат велосипедов, городской транспорт.

BICYCLE IN THE TRANSPORT SYSTEM OF A MODERN MEGAPOLIS

Samatov R.G., (PhD) assistant professor, TSTU.,
Razhapova S.S., assistant professor, TSTU.,
Yo'ldoshboyev R. M., undergraduate, TSTU.

Annotation: The article considers the modern goals of the development of cycling in the city. An assessment of the level of development of cycling has been made, the main directions of its development have been identified, ensuring an increase in the mobility of citizens and an increase in the share of alternative environmentally friendly modes of transportation in the city.

Key words: cycling infrastructure, cycling model, transport system, bike rental, urban transport.

Ни для кого давно не секрет, что во многих странах мира велосипед является одним из самых популярных видов городского транспорта. Бюджетный, экологичный, да еще и способный заменить поход в спортзал – в общем, сплошная польза. Хотя, если думать о преимуществах, то у каждого народа найдутся свои причины пользоваться именно двухколесным транспортом. Например, если в Европе поголовная любовь к велосипедам оправдывается мягким

климатом, не гуманными ценами на топливо и модой на экологичный образ жизни, то у жителей Азии, езда на велосипедах обуславливается по большей части, экономическими соображениями.

В чем преимущества, скажем, для москвича или жителя другого крупного города?

Экономия. Топливо дорожает и общественный транспорт тоже, а для передвижения на велосипеде нужны только собственные ноги. У тех, кто сделал выбор в пользу велосипеда, и передвигается на нем ежедневно, статья транспортных расходов сокращается весьма ощутимо, через какое-то время окупая цену байка и аксессуаров.

Свободная дорога. Ловкого велосипедиста не так-то просто напугать пробками и давкой на дорогах, тут у них преимущество даже перед парнями на мотоциклах. Во многих случаях велосипед оказывается наиболее эффективным транспортом при большой загруженности города.

Чистота. Для людей, ориентированных на заботу об окружающей среде, передвижение на велосипеде является неотъемлемой частью экологичного образа жизни, без вредных выхлопов и угрозы озоновому слою.



Велополоса в Копенгагене, Дания.

Мода. Велосипед – это тренд. Чтобы в этом убедиться, достаточно заглянуть в Instagram или Pinterest, которые пестрят красивыми и модными образами людей на велосипедах. Хотите стать одним из этих счастливицев – вперед на велик! Помимо очевидных преимуществ, как полагается, существуют и подводные камни. О чем стоит помнить, садясь на велосипед в крупном российском городе?

Безопасность. Конечно, поймать автомобильную дверь или бампер незадачливого водителя можно где угодно – даже в самом спокойном уголке мира. Поэтому, глаза должны быть и на затылке тоже, основы ПДД – крепко в памяти, а на голове – обязательно шлем.

Выхлопные газы. Поездка на велосипеде - это кардионагрузка, а при кардионагрузке существенно увеличивается объем потребляемого легкими воздуха. В котором, как мы знаем, замешан ядерный коктейль из токсинов, угарного газа и тяжелых металлов. Поэтому, если регулярный маршрут пролегает через оживленные трассы, или вы любитель кататься прямо в автомобильном потоке, берегите здоровье.

Качество дорог. Выбоины, решетки водостоков, битое стекло, сколотые бордюры. Сделайте себе одолжение, возите с собой набор первой помощи пробитым покрышкам – чтобы сэкономить нервы и не огорчить начальство опозданием на работу.

Погода. В наших широтах она крайне капризна и непредсказуема, особенно сами знаете когда. Но совершенно не обязательно отказываться от велосипеда на целый сезон (конечно же, это зависит от личной чувствительности к климату). Хорошее снаряжение, холодо- и водонепроницаемые вещи, правильные покрышки и комплект запасной одежды помогут преодолеть даже самые суровые условия и почувствовать себя супергероем.

На сегодняшний день, во многих городах Европы, таких как Амстердам или Копенгаген, велосипедисты составляют две трети всех

участников движения. Другими словами, для большинства жителей мегаполисов вполне реально пользоваться велосипедом, а не автомобилем. Однако не все могут ездить на велосипеде каждый день, именно поэтому стоит рассматривать велосипед не в качестве конкурента, а, скорее, в качестве дополнения к другим видам общественного транспорта. Особенно большой потенциал велосипеды имеют при поездках на работу и с работы. Только сравните: в Германии 35% жителей районов, удаленных от центра, используют велосипед, чтобы добраться на работу, в России же пока эта цифра составляет менее 1 %. Да, автомобиль передвигается очень быстро! По немецкому автобану вполне реальна скорость 200 км/ч, и таким образом можно за очень короткое время добраться из пункта А в пункт Б.



В Лондоне XIX века кареты, запряженные лошадьми, передвигались по улицам, уложенным брусчаткой, на медленной скорости – 16 км/ч. Сегодня средняя скорость автомобилей в Лондоне составляет приблизительно 19 км/ч, что не сильно отличается от старых времен. Тот факт, что в больших городах передвижение на велосипеде быстрее, чем на автомобиле был уже давно известен во многих местах: в таком огромном городе, как Москва, средняя скорость автомобилей

составляет приблизительно от 7 до 11 км/ч. В то же время средняя скорость велосипеда в городах с развитой велосипедной инфраструктурой – приблизительно 15 км/ч.

Велосипеды также сыграют важную роль: планы городских властей по инвестированию в велосипедную инфраструктуру предусматривают увеличение доли велосипедных поездок в общем числе совершаемых поездок до 1 % к 2022 году (в сравнении с сегодняшними 0,04%) – высокий показатель, но еще не радикальная перемена. В Лондоне около 2,5% всех поездок на работу в 2011 г. были совершены с помощью велосипеда, в Берлине – 13%, в Мюнхене – 15%, а в Амстердаме – поразжающее число – 37%. Итак, ожидается ли в будущем революция в отношении городской администрации к транспортной политике? Вряд ли! Принцип контроля уличного движения будущего очевиден: нам нужно заставить двигаться людей, а не автомобили! И во многих городах уже невозможно расширять улицы и освобождать больше пространства для транспортных средств, не превращая при этом нашу среду в непригодную для жизни. В частности, у нас больше не осталось места для строительства новых дорог. Как же большее количество людей сможет передвигаться по территории того же размера в будущем? Это станет возможно только в случае популяризации триады, включающей пешеходную, велосипедную и транспортную инфраструктуру.

Развитие велосипедного транспорта привлекает внимание широкого круга исследователей, от спортсменов и экологов до политиков. Есть свой взгляд на эту тему и у экономистов, а также всех тех, кто умеет и предпочитает оценивать происходящее, в том числе с помощью финансовых показателей. Что же прежде всего интересует экономистов в изучении такого феномена, как велосипедизация в крупных городских агломерациях?

Популярность использования велосипедов зависит от: градостроительной политики (качество велосипедной инфраструктуры), возможности безопасного хранения велосипеда, уровня интеграции с другими видами транспорта (для поездок на длинные расстояния), имиджа велосипеда и автомобиля в обществе, ландшафта и климата, расстояний между точками назначения, стоимости поездок относительно других видов транспорта. Поскольку в развитых странах велосипеду приходится конкурировать с другими видами перемещений, такими как личный автомобиль, общественный транспорт и перемещение пешком, то нельзя рассматривать преимущества и недостатки использования велосипеда обособленно, а можно говорить о факторах, которые делают использование велосипеда более или менее привлекательным.

Можно выделить несколько важнейших показателей:

- Экономия топлива
- Снижение загрязнения: CO₂, CO, NO_x, твердых частиц и др.
- Улучшение здоровья населения
- Снижение загруженности автодорог в пиковые периоды и многое другое.

Использованная литература:

1. Велосипедный мир: примеры успешного развития велотранспорта. Home1. [Электронный ресурс]. URL: <http://home1.greenbelarus.info/articles/14-06-2016/velosipednyy-mir-primery-uspeshnogo-razvitiya-velotransporta>.
2. Велосипеды Нью-Йорка. Guide.travel.ru. [Электронный ресурс]. URL: <http://guide.travel.ru/usa/225709.html>.
3. Краткая история крупнейшего в России события, направленного на развитие велокультуры. I-bike-msk. [Электронный ресурс]. URL: <http://i-bike-msk.ru/history> (дата обращения: 12.08.2018).