

РАЗВИТИЕ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Шелмаков П.С., Шелмаков С.В.

*Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
Москва, Россия*

DEVELOPMENT OF THE CYCLING IN RUSSIAN FEDERATION

P. Shelmakov, S. Shelmakov

Moscow State Automobile & Road Technical University (MADI)

Moscow, Russia

**Шелмаков П.С., Шелмаков С.В. Развитие велосипедного движения в Российской Федерации
// Успехи современного естествознания. – 2012. - № 6. – С. 183-184.**

Развитие велодвижения в настоящее время рассматривается во многих странах мира как часть экономической, экологической, социальной и здравоохранительной политики. В развитых странах велосипед является частью транспортного комплекса, правительство на региональном и государственном уровнях стимулирует внедрение велосипеда в повседневную жизнь страны.

В странах Европы, где существует острый дефицит природных ресурсов, где большая плотность населения, где воздействие человека на окружающую среду наиболее очевидно, экологическая составляющая является важнейшей в политике всех стран. Поэтому велосипед получил широкое распространение, в том числе и в северных странах, где климат не многим отличается от климата в нашей стране.

Как видно из европейского опыта, наличие развитой велоинфраструктуры стимулирует население пользоваться велосипедом чаще. Это особенно выгодно для больших городов, где поездка на автомобиле на расстояние до 5 километров сопровождается стоянием в пробке и затратой значительного количества топлива. Но помимо экономии нефтепродуктов преимуществом велодвижения является улучшение здоровья людей, которые, особенно в больших городах, ведут неподвижный образ жизни. Физическая нагрузка помогает избежать сердечно-сосудистых заболеваний, ожирения, сахарного диабета и многих других заболеваний. Также стоит отметить, что велодвижение намного безопаснее автомобильного благодаря более низкой скорости передвижения. А наличие строгих правил, которые определяют преимущество на дороге велосипедиста перед автомобилистом, наличие развитой велоинфраструктуры, включающей велодорожки, безопасные велопереезды, переходы и регулируемые с учетом велодвижения перекрестки, освещение и специальные дорожные знаки, сводит на нет высо-

кую опасность нынешнего велодвижения. Большим плюсом использования велосипеда является почти полное отсутствие износа дорожного покрытия. Велосипед - очень дешевое транспортное средство. Но вместе с тем, его можно использовать и в коммерческих целях, например для создания системы велошеринга, проката велосипедов, использования велосипеда курьерами при развозке малообъемных грузов. Ведь грузоподъемность велосипеда может составлять до 300 кг. Стоит отметить создание веломастерских и продажу велоаксессуаров как положительный фактор развития мелкого бизнеса. Кроме того, велосипед занимает значительно меньше пространства, по сравнению с автомобилем. Это дает ему преимущество при использовании в исторических центрах городов, где, особенно в России, застройка очень плотная, и места для проезда и парковки автомобиля практически не остается.

Для Российской Федерации главными проблемами остаются отсутствие регламентирования велодвижения во многих нормативных документах, отсутствие четких пунктов в ПДД, а также политика автомобилизации населения. При строительстве любого здания, начиная от государственных школ, больниц и т.д., и заканчивая реставрацией исторических зданий, проектами должны предусматриваться не только доступность для автомобилей, но и для пешеходов с велосипедистами. При этом движение на велосипеде должно быть безопасным, удобным и выгодным в плане маршрутов.

В настоящее время движение на велосипеде не просто опасно, оно совершенно неудобно. Чтобы проехать на нем в ближайший крупный магазин, вам скорее всего придется нарушить ПДД, несколько десятков раз съехать и заехать на бордюр, чуть не столкнуться с автомобилем из-за плохой видимости на перекрестке, объехать припаркованные автомобили, подождать на светофоре. А самое неприятное – поехать не по кратчайшему маршруту, ведь велосипед - не скоростное транспортное средство, а в объезд, который зачастую проходит вдоль скоростных магистралей, где движение на велосипеде попросту запрещено.

Для масштабного внедрения велодвижения в нашей стране необходимо принять изменения в градостроительной структуре, в правилах дорожного движения, в системе обозначений велодорожек. Стоит рассмотреть приоритетность велосипеда перед автомобилем на дороге. Необходимо внедрить новые дорожные знаки, так как два знака, означающие начало велодорожки и ее конец, явно не дают полное представление о том, как совершать движение в некоторых конкретных ситуациях. Более того, зачастую они провоцируют велосипедиста на нарушение правил. Переоборудование перекрестков с отдельным светофором для велосипедистов также должно сыграть важную роль в развитии велоинфраструктуры. Создание велодорожек и велополос за счет перепланировки парковочных мест и сужения крайней левой полосы, создание продуманных веломаршрутов, исходя из существующего велопотока и опросов велосипедистов является основной задачей широкого применения велосипеда. Важ-

ным пунктом также является создание велопарковок и специальных велобоксов. Велобоксы особенно актуальны для Российской Федерации. Велобокс – это крытая камера хранения, закрывающаяся на ключ. Ключ можно получить в специальном автомате, который расположен возле велобокса. Велосипед чаще всего располагается вертикально, поэтому велобокс занимает небольшую площадь. Также стоит побуждать население к использованию велосипеда. Сюда можно отнести льготы фирмам, предоставляющих своим сотрудникам бесплатные велосипеды, атмосферу партнерства между велосипедистами и государством, систему велошеринга с привлечением инвесторов – на каждом велосипеде в прокат, как и на бесплатных велопарковочных местах и велобоксах, можно размещать рекламу. Большим стимулом для развития велосипедной инфраструктуры будут перехватывающие велопарковки около станций метро. Намного удобнее пользоваться велосипедом, чем ждать на остановке автобус или стоять в пробке на автомобиле. Помимо всего, необходимо оборудовать места в общественном транспорте на случай поломки велосипеда или усталости велосипедиста. Для столь кропотливой и тяжелой работы, безусловно, необходимо время. Главное в данном случае подходить к вопросу комплексно и добиваться его решения. Развитие велодвижения очень перспективно, очень эффективно и экономично. Не стоит забывать про опыт других стран, а также недооценивать данный вид транспорта.

Литература

1. Wang, G., Macera, C., Scudder-Soucie, B., Schmid, T., Pratt, M. and Buchner, D. 2005 A cost-benefit analysis of physical activity using bike/pedestrian trails, *Health Promotion Practice*, 6(2): 174-179.
2. Julian Ferguson. Germans Want to Buy More Bicycles: And They're Willing to Spend Big... <http://www.ecf.com/news/germans-want-to-buy-more-bicycles-and-theyre-willing-to-spend-big/>
3. City of Copenhagen bicycle account 2006. Technical and environmental administration. 2006.
4. Bikeability. <http://www.dft.gov.uk/bikeability/>
5. Доклад президента Велотранспортного союза И.П. Налимова на заседании Круглого стола Государственной Думы РФ на тему: «Экологичный транспорт в России: проблемы развития и законодательного регулирования» 17.10.2011 г.
6. Отчёт о НИР «Анкетирование участников велосипедного движения в Санкт-Петербурге». СПб.: Рипас, 2010

7. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.11.2011 N 1598 "О Программе "Развитие системы отдыха и оздоровления детей и молодежи (подростков) в Санкт-Петербурге" на 2012-2014 годы" www.consultant.ru/document/cons_doc_SPB_117174/