

## **ВЕЛОСИПЕД, КАК ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В КРУПНОМ ГОРОДЕ: МИРОВЫЕ И МЕСТНЫЕ ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАСТРОЕНИЯ**

**Каракулова Е. Е**

**Научный руководитель – ст. преподаватель Федченко И. Г**

*Сибирский федеральный университет*

Жители современного города зависят от транспорта и ежедневных перемещений. Понятие мобильности и доступности становятся все более важными для понимания современного городского общества. Дороги и сети, объединяющие места работы людей и их дома со множеством других, делают город средоточием движения.

Проблема связи между реальными «мобильными» потребностями городского населения и транспортной политикой городских властей, в частности вложениями в крупные проекты, стоит во многих городах весьма остро и нуждается в исследовании.

Политика развития велотранспорта рассматривается в настоящее время во многих странах как необходимая составная часть экономической, транспортной, территориально-планировочной, экологической политики, политики в области здравоохранения и туризма.

Данное исследование направлено на изучение потенциальной потребности развития велоинфраструктуры в г.Красноярске у его жителей. В докладе проводится сравнительный анализ стратегий развития велоинфраструктуры зарубежного опыта (10 лучших городов в мире для велосипедистов), так же представлены результаты натурного обследования общественных пространств с развитой велоинфраструктурой Москвы и Санкт-Петербурга. В работе представлен анализ сложившейся ситуации велосипедной инфраструктуры г.Красноярска, а так же результаты социологического опроса среди жителей. Выясним, готовы ли жители принять безмоторный транспорт как общественный и пересесть с автомобиля на велосипед? Нужно ли нашему городу развитие велосипедных дорожек с целью развития возможности «мобильного» перемещения?

### **Анализ зарубежного опыта**

Во многих странах мира велосипед – это самое популярное средство передвижения, с целью сохранения окружающей среды и заботы о собственном здоровье. По мнению многих исследователей, велосипед в мегаполисе оптимальное средство передвижения, благодаря которому человек мобильно может добраться до нужного места избежав пробок, сэкономив деньги и время. По результатам исследования, проведенного электронным изданием AskMen в десятку лучших городов мира для велосипедистов были отнесены следующие:

#### **1. Амстердам, Нидерланды.**

Согласно статистическим данным, практически половину всего транспортного движения в городе составляют велосипедисты. В городе развита сеть компаний по прокату вело транспорта – MacBike, широко распространен опыт велосипедного такси - — bike taxi. Развитие в городе велосипедной инфраструктуры связано с заботой сохранения окружающей среды, в том числе социально-административными методами. Например, покупка автомобиля облагается 50% налогом, развивается широкая социальная реклама в пользу развития велосипедного транспорта. Как показывает натурное обследование, в городе существует приоритет дорожного полотна в сторону велосипедного транспорта. Представлен широкий типологический набор моделей безмоторного транспорта (Рис.1).



Рис.1. Амстердам. Нидерланды. (Фото автора)

## **2. Копенгаген, Дания.**

По данным AskMen 35% всего населения Копенгагена передвигается на работу на велосипедах. Эта отдельная транспортная категория, на которую направлено особое внимание властей. Для того, чтобы ездить на работу на велосипеде — не обязательно покупать свой собственный, в Копенгагене существуют многочисленные пункты проката. Например, в местах перехватывающих парковок, вокзалах, площадях, социально активных пространствах города оборудованы зоны, где горожанам предлагаются велосипеды в бесплатное пользование на несколько часов или на целый день, каждый велосипед оснащен картой велоинфраструктуры.

## **3. Богота, Колумбия.**

Как показывает анализ только 13 % горожан являются автовладельцами. В городе действует особый режим использования дорожного полотна: например, по воскресеньям с утра до двух часов, половина всех дорог и улиц города закрывают для автомобилей и открывают для велосипедистов, и вся Богота катается. Такого массового катания просто так, а не по делам, нигде в мире исследователи не отмечают.

## **4. Куритиба, Бразилия.**

Исследователи определяют Куритибу как, город с самой продуманной и развитой транспортной системой в мире. Относительно велоинфраструктуры: 160 км хорошо спроектированных, отделенных от проезжей части велосипедных дорожек, разделены на два типа — ровных для спокойных прогулок и холмистых для спортивного катания, что позволяет велосипедисту моделировать свой маршрут. Велодорожки объединены в единую сеть с улицами, автобусными маршрутами и парками.

## **5. Монреаль, Канада.**

Монреаль - самый обустроенный для велосипедистов город Северной Америки. Протяжённость отдельных велосипедных дорожек составляет около 600 км.

## **6. Портленд, Орегон, США.**

В Портленде широко развиты социальные проекты поддержки велодвижения. Например проект «Пригородная программа», который позволяет людям с низким достатком взять в аренду прогулочный велосипед; программа направленная на развитие велоцентров, где можно пройти специальные курсы, чтобы научиться спокойно ездить на велосипеде в черте города, и другие.

Так же в десятку лучших городов мира располагающих к развитию велосипедного движения отнесены г **Базель, Швейцария** за развитую велоинфраструктуру и идеи страхования велосипеда, подчеркивающие гражданскую ответственность; **Барселона, Испания**, за строительство проложенной зеленой кольцевой велосипедной дорожки, которая насчитывает более 100 станций и признание велосипеда как официального вида городского транспорта; **Пекин, Китай** за инициативу общественных организаций за привлечение общественности к проблеме загазованности от автомобилей и призыве к велосипеду, как к экологичному транспорту; **Тронхейм, Норвегия** за норвежское изобретение — велоподъемник, который работает как подъемник на горнолыжных курортах.

### **Опыт в России**

До недавнего прошлого в России ценность велосипеда и его преимущества как вида городского транспорта игнорировались администрацией и общественностью. Недавно на федеральном уровне были запущены некоторые инициативы, пропагандирующие велосипед как надежный вид транспорта (разработка федерального закона о велосипедном движении. ([http://www.velomania.ru/2011/01/08/komitet\\_gosudarstvennoj\\_dumy\\_rf\\_po\\_transportu\\_objavil\\_o\\_namerenii\\_razrabotat\\_federalnyj\\_zakon\\_o\\_velosipednom\\_dvizhenii.html](http://www.velomania.ru/2011/01/08/komitet_gosudarstvennoj_dumy_rf_po_transportu_objavil_o_namerenii_razrabotat_federalnyj_zakon_o_velosipednom_dvizhenii.html)))

Согласно правилам дорожного движения велосипедисту можно ездить по дорогам с крайней правой стороны. Однако на этом маршруте, с завидным постоянством, его поджидают водостоки. Прорези в решетках канализации сделаны по ходу движения колеса (а не поперек). Наезжая на них ездока сильно трясет, объехать справа их не дает бордюр, а слева велосипедист рискует попасть под колеса автотранспорта. Как показывает натурное обследование общественных пространств Москвы, несмотря на организацию сети велодорожек и велопарковок, точек велоаренды велоинфраструктура организована только в центре столицы, отсутствует возможность непрерывного велосипедного движения в структуре города.

Как показывает исследование (<http://www.pandia.ru/text/77/302/26163.php>), в Санкт-Петербурге сложились объективные предпосылки для создания городской велосипедной инфраструктуры: в собственности петербуржцев имеется более 1,5 млн. велосипедов, горожане и особенно молодежь активно их используют для поездок по городу, однако высокая интенсивность автодорожного движения и отсутствие велоинфраструктуры создают очень высокий риск для их здоровья.

### **Город Красноярск.**

Велосипедная активность города Красноярска развита в формате отдыха горожан, преимущественно летнего. В частности, это наличие специально отведенных территорий снабженных велосипедными дорожками (таких как набережная и остров Татышев), организованных точек велопроката (Госуниверситет, остров Татышев). За последнее время в Красноярске начали появляться некоммерческие общественные движения в поддержку развития велоинфраструктуры в нашем городе. Так, например активно развивается движение «Городской велосипед», инициативная группа подготовила письмо – обращение горожан к мэру города с активным призывом обеспечить включение организации велосипедной инфраструктуры в разрабатываемый генеральный план города, письмо поддержало более 1390 человек, активисты неоднократно выступают в СМИ, на общественно – профессиональных площадках – круглых столах города. Другое общественное движение Красноярска - «Бесплатные велосипеды» потерпело неудачу в реализации – большинство велосипедов, собранных добровольцами для бесплатного пользования в центре города "от точки до точки" – было обезображено и угнано.

В контексте мировых тенденций развития велоинфраструктуры в крупных городах мира, в культурных столицах нашей страны, развитии общественных инициатив

становится интересным выявить потенциальные потребности жителей города Красноярска в возможности использования велотранспорт как общественный.

В результате анкетирования было опрошено 122 человека, из них 61 человек - представители женского пола и 61 человек - мужского пола.

На первый вопрос: «Есть ли у вас велосипед?» 30,4 % ответили, что есть в городе; 16,3 % ответили, что есть на даче, 42,7 % ответили, что хотели бы иметь велосипед, 10,6 % ответили, что и не планируют приобретать.

На второй вопрос: «Что для вас значит велосипед?» 3,1 % - основной транспорт, удобное средство передвижения; 57,2 % - спорт, здоровый и активный образ жизни; 4,3 % - смысл жизни, идеология; 19,8 % - свобода; 15,6 % - туризм.

На следующий вопрос: «По какой причине не используете велосипед для поездок по городу?» 22 % - негде хранить; 21 % - негде парковать; 25,6 % - опасно ездить; 13,6 % - пачкается одежда; 1,6 % - по состоянию здоровья; 3,6 % - не умею; 12,6 % - другое.

И на ключевой вопрос «Пересели бы вы на велосипед, если бы организовали в городе Красноярске велосипедную инфраструктуру?» 43,4 % - ответили да; 56,6 % - нет.

Основываясь на опрос жителей общественным движением «Городской велосипед» несмотря на погодные условия 15 % пользователей велосипедов используют их круглогодично, а 77 % - от 6 до 11 месяцев года. Только 8 % велосипедистов используют велосипед менее 6 месяцев в году.

Проанализировав ситуацию велосипедной инфраструктуры и социальный опрос жителей города Красноярска можно сказать, что 43 % опрошиваемых людей готова принять велосипед как общественный транспорт, и при этом удалось выявить ряд причин, почему в городе Красноярске велосипед не рассматривают как транспорт передвижения по городу (на работу, в магазин или просто на прогулку):

- Отсутствие велосипедной инфраструктуры, отделенной от дорожного движения, что обеспечивало бы безопасную и удобную езду на велосипеде.

- Высокая степень загрязненности воздуха. Причина – интенсивное дорожное движение.

- Отсутствие дорожных знаков для велосипедистов и приоритетных сигналов светофоров.

- Отсутствие безопасных и удобных мест стоянки для велосипедов.

- Отсутствие интеграции с общественным транспортом (перехватывающих парковок, приспособлений на подвижном составе).

- Низкий уровень общественного признания и престижа велосипеда как вида транспорта.

- Климатические условия не способствуют круглогодичной езде на велосипеде.

Развитие велотранспорта создает экологическую безопасность для жителей города. Предпосылки для сокращения потребностей в движении личного автотранспорта, создающего многочисленные проблемы жителям. За счет сокращения автомобильного транспорта города могут предоставить территорию улиц для использования в других целях, например, для детских игр или для перепланировки. Для соответствующих местностей это означает существенное повышение ценности в градостроительном отношении, что, как правило, влечет за собой дополнительные частные инвестиции для модернизации и обновления жилого фонда. Преимущество велотранспорта - как в экологическом, так и в градостроительном аспекте – его сравнительно небольшая потребность в площади, которая в 5-10 раз меньше соответствующей потребности автотранспорта. Наряду с этим перепланировка улиц в интересах велосипедистов (например, посредством озеленения) улучшает облик города.