

Казанцева Светлана Юрьевна

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Российский экономический
университет им. Г.В. Плеханова»

г. Москва

ПОВЫШЕНИЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТРАНСПОРТА

***Аннотация:** в статье приводится обоснование эффективно-экологической необходимости перехода крупных городов России на более безопасные, полезные виды и способы передвижения, и предлагаются меры для стимулирования таких изменений.*

***Ключевые слова:** велосипед, велосипедная инфраструктура, экологическая необходимость.*

22 сентября 2017 был провозглашен как день без использования автомобиля, так как автомобилизация планеты весьма вредно сказалась на всей фауне и флоре. Существенным фактором, который мешает уже много лет использовать другие виды более экологичного и эффективного личного или общественного транспорта, является воспитываемый экономикой потребления индивидуализм. С одной стороны, владельцы авто желают видеть природные красоты и регулярно совершают поездки за город или в парковые зоны, а с другой, в этом процессе происходит нанесение вреда природе и человеку, т.к. автомобиль является одним из основных источников вредных выбросов в окружающую среду [2].

Поэтому мода на здоровый образ жизни наверняка поможет в борьбе и с автозависимостью, как это сейчас происходит с курением. Если лес – это пространство для зверей, то пусть город будет пространством для людей и их жизни.

Благодаря активистам и прогрессивным городским властям изменения этой ситуации стали заметны по всему миру. Так в городах и странах стали отмечать дни, когда люди перестают пользоваться личным автотранспортом. Например, в

европейских странах данная традиция превратилась уже в привычку, и количество последователей постоянно прирастает. Далее эта инновация перекинулась на города других континентов, в результате чего люди стали ощущать реальное улучшение воздушного окружения.

Российская столица, несмотря на суровость климата и поэтому краткость велосезона, не отстает и даже дает всему миру, как у нас это принято, примеры экстремально-зимнего вело катания. Другие города России, большие и малые, все более и более принимают участие в велосипедном движении за экологию страны и здоровье ее граждан [1].

Конечно, в любом хорошем деле нужен хороший стимул. Экономическая эффективность для города и жителей многопланова. Московские власти в этот день снижают расценки на общедоступный транспорт, а город Петра направляет в рейсы автобусы на природно-газовом топливе. Во Франции в такие дни предоставляется бесплатный доступ в метро, а в США многие городские администрации перекрывают центральные части города, позволяя таким образом устраивать не только пешие прогулки, велосипедные и прочие катания, но и давая возможность заниматься играми и физическими упражнениями. Европейский союз вообще постепенно освобождается от автомобилей. Этому способствует повышение цен на парковки и топливо, но при этом появление все большего количества велодорог и специальных веломостов. В целом в мире уже идет процесс создания альтернативного обыденному засилью автодорог на большее количество пешеходных и велосипедных пространств передвижения.

Многие городские администрации настроены весьма жестко и радикально. В Осло центр города хотят закрыть для автотранспорта уже в 2019 году. В Гамбурге вообще в ближайшие годы, планируют пешеходные и велосипедные дороги сделать доминантными, а некоторые районы сделать доступными только для пешеходов и велосипедистов. Почти половина населения датской столицы ежедневно доезжает до работы на велосипедах. Конечно, власти занялись этим вопросом ещё в 60-е годы прошлого века, поэтому и автомобилей в этом городе

меньше чем в других столицах Европы, а велодорог естественно значительно больше.

Власти Санкт-Петербурга планируют в ближайший период построить около сорока километров велодорог. Причем инициативность руководства города стимулируется общественными движениями горожан велосипедистов.

Столица России также уделяет большое внимание развитию велотранспортной инфраструктуры, для чего проводятся исследования, направленные на оценку имеющейся системы поддержки велотранспорта, на разработку новых маршрутов, на поддерживающую велотранспорт инфраструктуру, на основании чего в Москве постоянно происходит увеличение как количества велодорог, велопарковок, точек велопроката, так и соответствующих инфраструктурных элементов [3].

Список литературы

1. Данилов С.В. Мезологистика развития // Актуальные аспекты развития инновационной мезоэкономики: Сборник статей по материалам международной научно-практической заочной конференции / Хабаровский государственный университет экономики и права. – 2016. – С. 166–170.

2. Данилов С.В. Образование предприимчивости // Интерактивные подходы к обеспечению образовательной деятельности в учреждениях высшего и среднего образования. – М., 2017. – С. 53–60.

3. Максимова С.М. Система привлечения студентов к выполнению проектов по заказу предприятий малого бизнеса / С.М. Максимова, И.А. Строганов // Экономика образования. – 2017. – №1 (98). – С. 32–42.