Автор: Administrator
02.10.2015 15:41 -

1.В Москве велосипед стал агрегатом для активного отдыха, в отличие от многих европейских стран, где байк – это средство передвижения, причем довольно востребованное. В московских автобусах, из-за роста популярности велоспорта, даже отвели специальные места для велосипедов, чтобы они не причиняли неудобства окружающим.

2.Рост популярности байкинга поддерживает мэр Москвы Сергей Собянин. Ему принадлежат идеи выделения полосы для движения велосипедов и пешеходных зон. Главная цель, которую преследует правительство нашей славной столицы – это уменьшить автомобильный поток, при этом не строя новые автодороги и развязки. Власти Москвы, во главе с мэром, хотят пересадить чиновников с лимузинов на байки, да остальной народ. Однако, учитывая особенности москвичей, которые любят судить о людях по их автомобилю, это довольно сложная задача.

3.В Москве пока что нет серьезной велосипедной инфраструктуры, как в Европе. При этом, соединить дорожками парки на востоке Москвы собираются уже несколько лет. Есть уже живописные веломаршруты в центре города.

4.В Москве есть два вида велопроката:

- велосипеды «Банка Москвы» – у них есть свой фирменный красный цвет и логотип банка;

- велосипеды в Филевском парке.

В первом случае маршрут проката проходит через 50 пунктов, в пределах Садового кольца. При этом данный маршрут обслуживает автоматика, которая позволяет клиенту обойтись посредством платежной карты.

Во втором случае, прогулка проходит по кишащему автомобилями центру, на вас никто не обращает внимания, не реагирует на ваши сигналы, здесь можно даже попасть под колеса авто.

5.Для сравнения рассмотрим велопрокат в европейских столицах. В Амстердаме все пересели на велосипеды. Байк стоит 10 евро в сутки, в эту же цену входит дождевик. К тому же велосипедистам уступают дорогу и считают их равноправными участниками дорожного движения. У нас, иногда и пешеходов таковыми не считают, что уж говорить о каких-то велосипедистах, мешающих автодвижению.