



ЯК ЕЛЕКТРОВЕЛОСИПЕДИ ЗМІНЮЮТЬ ЄВРОПЕЙСЬКІ МІСТА

[Транспорт та мобільність](#)

[Міська мобільність](#), [Транспорт](#)

На глобальному рівні містам варто врахувати створення окремої інфраструктури для засобів мікромобільності з електродвигунами.

У кількох країнах Європи, зокрема в Австрії, Бельгії, Німеччині та Нідерландах, електровелосипеди продаються краще, ніж звичайні велосипеди. А у Фінляндії, Італії, Франції та Британії за купівлю електровелосипеда місцеві влади пропонують компенсації.

Наприклад, у регіоні Іль-де-Франс, що у Франції, діють програми з оренди електровелосипедів на декілька місяців. У вартість оренди - 40 євро на місяць - входить страхування та технічне обслуговування. Після завершення терміну оренди велосипед повертають, але як показує дослідження, згодом люди купують електровелосипеди.

Найкращим прикладом є Бельгія, яка має найвищий європейський рівень службових автомобілів: роботодавці, які надають працівникам авто, отримують податкові пільги від уряду. Це стало проблемою для Бельгії та сприяло дуже високому рівню автомобілізації.

Тепер уряд Бельгії відмовився від службових автомобілів, запропонувавши так званий бюджет мобільності, який надає захищений від податків спосіб отримати проїзний квиток, електровелосипед або підписку на електровелосипед. Це змусило більше бельгійців купувати електровелосипеди.

Як електровелосипеди впливають на довкілля та інфраструктуру?

Філіпп Крайст, паризький дослідник мікромобільності, вважає сумнівним зменшення автомобільних викидів у Європі через "спалах" популярності електровелосипедів. Зазвичай ті, хто купує електровелосипеди, вже залучені до велосипедної культури.

У США ситуація інша, оскільки серед американців значно більше тих, хто взагалі ніколи не їздив на велосипеді. А частка тих, хто купує електровелосипед, не маючи досвіду зі звичайними, значно вища, ніж у Європі. З точки зору зменшення автомобілізації, електровелосипеди мають набагато більший вплив у США.

На думку Крайнста, електровелосипеди з різною швидкістю варто відокремлювати так само, як на вулицях відокремлюють рух автомобілів і велосипедів. Водночас ідея технологічно обмежувати швидкість велосипедів йому здається нераціональною: адже ніхто поки що не встановлює електронні обмежувачі швидкості на автомобілі, які їздять значно швидше.

На глобальнішому рівні містам варто подумати про окрему інфраструктуру для засобів мікромобільності з

електродвигунами. Це можуть бути навіть окремі вулиці для цих видів транспорту, проміжних між велосипедами та автомобілями.

Детальніша інформація:

- [Новина на сайті Хмарочос](#)
- [Новина на сайті Bloomberg](#)