

Велосипед — это свобода а не средство передвижения

КОРРЕСПОНДЕНТ «ВП»
ПЫТАЛСЯ РАЗОБРАТЬСЯ,
КОГДА ЖЕ ПИТЕР
НА ДВУХКОЛЕСНЫЙ
ТРАНСПОРТ ПЕРЕСЯДЕТ

В 2008 году городское правительство утвердило грандиозную концепцию развития на берегах Невы велосипедного движения — соответствующий документ подписала губернатор Валентина Матвиенко. По сути этот документ с громким названием являл собой обычный перечень адресов, по которым до конца 2010 года надлежало проложить велодорожки. Предполагалось выделять бюджетные субсидии дорожным организациям, которые отвечают за укладку и ремонт асфальтового полотна на питерских улицах, и финансировать прокладку «выделенных линий для велосипедистов» трех типов — это гоночные трассы для профессионалов, дорожки в городских лесах и парках и, наконец, «выделенки» в границах уличной сети. Первое сделать удалось. Но в целом концепция осталась на бумаге — в полной мере ее не реализовали. Почему? Как обстоит дело с развитием в нашем городе массового велосипедного движения, выяснял корреспондент «ВП».

«ОХРАННИКИ НАС ИЗБИВАЮТ, АВТОЛЮБИТЕЛИ — ОБЛИВАЮТ»

Взглянем на документ. Черным по белому написано: «устройство велосипедных дорожек в границах отвода дорог общего пользования». В Адмиралтейском, Василеостровском и Выборгском районах предполагалось «отрезать» под велодорожки проезжую часть — где «шпарят» машины. Аналогично собирались поступить и на Садовой улице.

Идея заключалась в том, чтобы велосипедисты-«интуристы» получили возможность ездить по автополосам в историческом центре — любоваться памятниками архитектуры, делать при этом еще и покупки, «с железных коней не слезая».

«Да воспротивились тому в ГИБДД — нам было категорически заявлено, что на проезжей части Садовой улицы негде выделить участок под велодорожки, — заявил заведующий сектором инвестиций и стратегических проектов отдела развития материальной базы и строительства комитета по физической культуре и спорту Василий Степушкин. — Хотя градоначальница пыталась согласовать этот вопрос в ГИБДД». К тому же оказалось: у Гостиного двора — «кривые» тротуары, по ним даже ходить опасно. И негде разместить стоянки для велосипедов.

«Это в Стокгольме велосипеды стоят месяцами под снегом без всяких замков и за-

щитных устройств, — пояснил руководитель проекта veloroad.ru Алексей Кавелин. — У нас даже стальная цепь не поможет: утащат. Нужны электронные приспособления — чип-ключи, на контроле в полиции. А где такие платные парковки оборудуешь?»

В Копенгагене взять в аренду велосипед и кататься на нем несколько дней — раз плюнуть. Плата осуществляется посредством эсэмэсок. У нас подобные услуги нынче нелегалы. Руководство города, впрочем, направило запрос в налоговые органы — насколько те готовы оборудовать стоянки для велосипедов, которые оплачивались бы звонками или сообщениями с мобильных телефонов, и последние даже якобы дали добро. Но нужны инвесторы — в бюджете на такое «баловство» средств нет.

Ну а про то, как автомобилисты проявляют свое отношение к «людям второго сорта», каковыми велосипедистов (да и пешеходов тоже) считают, рассказал корреспонденту «ВП» организатор велосипедного движения «Пин-Микс» Дмитрий Михайлов: «С открытием на дамбе автомагистрали в Кронштадт попасть легально на велосипеде невозможно: федеральное законодательство предписывает двигаться по ним лишь только на машинах, даже пешеходам находиться там запрещено. А на другой стороне города, в тоннеле, охранники нас, гонщиков, ловят специально и жестоко избивают — в Интернете полно роликов на эту тему. Да и водители авто, завидев нас, сознательно едут в глубокие лужи — если найдется таковая: чтобы с ног до головы облить грязной холодной водой».

СВОБОДНО КАТАЮТСЯ ТОЛЬКО «НЕСПАЩИЕ»

Последнее отнюдь не означает, что из Питера велосипед выдавливают. По словам ответственных за ситуацию чиновников, подвижки есть, причем немалые. Во-первых, в городе организованы два подростково-молодеж-



Многие велодорожки в Петербурге остаются лишь разметкой на асфальте. А хочется большего.

ных клуба велосипедистов — в Петроградском и Калининском районах (во втором из них — в «Атланте» — оборудован центр триала). Во-вторых, руководители клуба «Вело-Питер» устраивают свои праздники — этой осенью на Дворцовой площади финишировали аж 2300 человек; а велосипедисты ВМХ проводят фестивали экстремальных видов спорта. В-третьих, только за 2011-й, уходящий уже год в Северной столице состоялись восемь веломарафонов.

И наконец, нешуточные обороты набирает движение любителей ночной езды на великах по Питеру, которые собираются каждую пятницу. Оно существует ни много ни мало семь лет.

Каждую пятницу за час до наступления полуночи эти «неспящие в Санкт-Петербурге» — если, разумеется, нет снега — стартуют от Дворцовой площади и движутся по улицам организованной колонной на малых скоростях. Ибо только до пяти-шести утра кататься на велосипедах в нашем городе можно свободно. Однажды летом набралось в эту колонну человек восемьсот. Было бы, по мнению Дмитрия Михайлова, и больше. Да вот беда — непросто питерцу добраться на велосипеде до Дворцовой. «Электричек, которые ходили бы через весь город, нет. Отсутствует также привычное многим европейцам легкое метро, где последние вагоны длиннее обычных и сидений в них меньше — чтобы разместить велосипеды, — вздохнул Михайлов. — А в обычную нашу подземку с велосипедами не пропускают. Все это отвращает людей от движения».

Выход чиновники видят в разработке

новой масштабной концепции развития велосипедного движения — уже четвертой по счету начиная с 2007 года (три предыдущие, ясное дело, так и не заработали). Как сообщила «Вечёрка» (см. материал «В Петербурге снова вспомнили про велосипедистов» за 4 октября), на организацию велодорожек, прежде всего в лесах и парках, а также в новостройках, выделят 4,2 миллиона рублей. Однако разработают эту концепцию, по информации наших источников, не раньше мая следующего года. А уж заработает ли она вообще...

КОНЦЕПЦИИ «ШАГИ САЖЕНЬИ»

Заметим, на велоструктуру уже было потрачено 1,3 миллиона рублей в 2007 году, но узнать, на что конкретно, возможности нет. В городе тогда фактически появилась одна велодорожка — на проспекте Луначарского. Нынче торжественно отпарковано об устройстве еще нескольких — естественно, в спальных районах.

Корреспондент «ВП» прошел по тем самым местам, которые на планах обозначены велодорожками. Вернее — по двум из них: на Софийской улице у Южной ТЭЦ и в Яблонево саду. Нигде, должен заметить сразу, автор этих строк не рисковал угодить под колеса велосипедистов.

Дорожка аж до Колпина, которая идет как продолжение Софийской улицы (целых 12 километров), сделана прилично: качество асфальта (ну, во всяком случае пока) неплохое. Да только выезд на нее со стороны жи-



Разве кому-нибудь мешает сей велосипед?