



Первая велопарковка в Петербурге появилась в 2009 году. Теперь, к счастью, это не редкость.

Петербург

ТАК СЧИТАЕТ НОВЫЙ СОВЕТНИК ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОРА ИГОРЯ АЛБИНА ПО РАЗВИТИЮ ВЕЛОПЕШЕХОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДАРЬЯ ТАБАЧНИКОВА

В аппарате вице-губернатора Петербурга Игоря Албина появился велосоветник. Это стало результатом, а вернее, важным этапом многолетней работы представителей общественных движений и политических объединений по развитию велосипедной инфраструктуры в Северной столице. Продвигать идеи велосипедистов в строительной и транспортной отраслях будет координатор движения «Велосипедизация Петербурга» Дарья Табачникова (на фото).

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Когда-то в Петербурге не было велосипедистов. На двухколесных машинах ездили дети, спортсмены или семьи катались в парках или за городом. Только где-то в начале нашего века на улицах начали появляться редкие индивидуумы на велосипедах — не дети, не спортсмены, а обычные люди в обычной одежде. Они вдруг проезжали мимо нас по обочине.

Некоторые журналисты их догоняли, и оказывалось, что человек просто едет за покупками или на работу. Интервью с патриархом велосипедного движения Петербурга Ильей Гуреевым были сродни интервью с буддийским монахом или откровениям гая. Некоторых велосипедисты раздражают и по сей день.

Сейчас, по данным разных маркетинговых исследований, на руках у петербуржцев около двух миллионов велосипедов. И это, наверное, правда, потому что только в семье корреспондента «ВП» их четыре.

К концу нулевых стало ясно, что велосипедистам тесно на дорогах и на тротуарах, что им негде оставить своего железного коня. Разумные люди начали говорить о том, что в городе нужны велопарковки и велодорожки.

Мы помним ключевую дату: 12 июля 2009 года на Петроградской стороне по инициативе газеты «Вечерний Петербург» появилась первая велопарковка, установленная органами власти — Петровским муниципальным округом — за счет бюджетных средств. Она и до сих пор там, где ее поставили, на Пионерской улице.

В том же 2009 году, в сентябре, открылась первая городская велодорожка не в парковой зоне — в Купчине вдоль Софийской улицы, правда, она обрывается где-то посередине. Примерно в это же время начались массовые городские велопробеги.

В мае 2012-го велосипедистам разрешили парковать своих железных коней на перекрестках автостоянок.

В мае 2013 года Смольный впервые выделил средства на установку велопарковок. Тогда же Октябрьская железная дорога приняла решение поставить у вокзалов и станций около 200 велопарковок.

Потом начали появляться общественные движения и инициативы компаний, торговых велосипедистов, за развитие велосипедной инфраструктуры. Самые серьезные из этих проектов образовали недавно Велокоалицию Петербурга, в которую наряду с 2773 инициативными гражданами, политиками, рядом бизнес- и общественных проектов входит и газета «Вечерний Петербург».

В какой-то момент велосипедисты стали уже неотъемлемой частью города, и представители Велокоалиции в течение трех лет пытались доказать Смольному, что в администрации Петербурга должен быть советник по велосипедным вопросам. Теперь в Петербурге появилась должность велосоветника. Им стала Дарья Табачникова. Корреспондент «ВП» встретился с новым советником Смольного.



— Дарья, на каких условиях вы работаете?

— Я общественный советник вице-губернатора по развитию велопешеходной инфраструктуры. Общественный — это значит, что я не получаю зарплату.

— В других городах страны есть велосоветники?

— В Москве есть советник руководителя департамента транспорта Алексей Митяев.

— Понятен принцип его работы?

— Если честно, там очень сложная схема, и как он работает, не очень ясно. Но есть результаты. Велопарковки в Москве стали появляться в массовом порядке. А сейчас построена велодорожка в центре города — на Бульварном кольце.

— У вас есть какие-то обязанности?

— Еще раз напомню: я общественный советник. И здесь все зависит лично от меня. От моей инициативы. Меня допускают на профильные совещания. По понедельникам я участвую в аппаратном совещании, а потом на неделе — в совещаниях рабочей группы по общественным пространствам.

— Вы уже делали какие-то доклады?

— На первых совещаниях меня просто представили. А потом я представила отчет о

ИЗ ОТЧЕТА ВЕЛОСОВЕТНИКА ПЕТЕРБУРГА АППАРАТУ ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОРА ИГОРЯ АЛБИНА О РАЗВИТИИ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ В СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЕ

1 «В Петербурге есть несколько велодорожек общей протяженностью 30 километров. Они не связаны между собой, никуда не ведут и обрываются перед каждым перекрестком. Также в Петербурге насчитывается около 1000 велопарковок, установленных КРТИ по инициативе «Велосипедизация Петербурга».

2 «Количество велосипедов в Петербурге — около 2 миллионов, что сравнимо с количеством автомобилей. Количество людей, регулярно ездящих на велосипеде по делам, составляет 250 — 300 тысяч человек. Средняя длина поездки на велосипеде составляет 7 километров в одну сторону. Среди велосипедистов 65% мужчин и 35% женщин. Основные причины, по которым люди ездят на велосипедах, — быстрота и удобство».

3 «В 2014 году проведены предпроектные работы по трассировке городских велосипедных маршрутов по 16 направлениям. До 2025 года планируется построить 70 километров велосипедных дорожек. В 2015 году планируется построить около 10 километров велодорожек по результатам предпроектных работ (на Бухарестской улице от улицы Олеко Дундича до улицы Турку и на проспекте Ветеранов от улицы Пионерстроя до дома №23 по проспекту Ветеранов)».

развитии велосипедного движения, а также предложения по развитию велосипедного движения в Петербурге. Тут, как я понимаю, моя задача — держать руку на пульсе и вовремя вносить свои предложения.

— Вас допускают к обсуждению градостроительных проектов?

— Пока нет, но это необходимо, чтобы моя работа не была бесполезной. Сейчас я этого добиваюсь. Надо, чтобы при каждом новом строительстве проектанты учитывали велосипедную инфраструктуру. Например, при реконструкции Тучкова моста — у него широкие тротуары — можно сделать удобную велопешеходную зону. Но надо продумать съезды. Сейчас, после строительства второго входа на «Спортивную», там поставили ограждения. А надо, чтобы на новых и реконструируемых улицах проектировались и строились велодорожки, чтобы во дворах домов, на автостоянках, у входов в торговые центры, в социальные учреждения были запланированы велопарковки. Новые общественные пространства также должны учитывать велоинфраструктуру. В идеале все это должно учитываться в Генеральном плане Петербурга отдельным приложением. Также надо организовать рабочую группу по развитию велосипедного движения из представителей органов власти и общественных организаций при вице-губернаторе.

Из ближайших задач — предусмотреть расходы на велосипедную инфраструктуру в бюджете на 2016-й и последующие годы.

— Я несколько раз слышал словосочетание «общественные пространства». А что это?

— Это то, что между домом и работой. Места, предназначенные для отдыха, общения, культурного досуга, спорта, развлечения. И эти места должны быть рядом с жилыми массивами. Это термин из урбанистики.

— Насколько я знаю, вы получили диплом магистра урбанистики. Опять же термин на слуху, но что он означает?

— Это комплексный взгляд на город с разных точек зрения — с точки зрения экономики, транспортного развития. Создавая место, надо понимать, что здесь будет, какие люди будут им пользоваться, что им понадобится и что здесь будет через 50 лет. С точки зрения урбанистики можно смотреть на целый город, а можно на небольшое общественное пространство.

— Что-нибудь можно сказать о существующих в Петербурге общественных пространствах с точки зрения урбанистики?

— Малая Конюшенная улица. Непонятно, зачем ее вообще превратили в пешеходную зону. Да, там есть какой-то ландшафт, стоит какая-то малая скульптура. Но зачем они? Людям по этой улице некуда идти, на этой улице нечего посетить и никуда не пойти. Но перспективы есть. Ее можно оживить и сделать настоящим общественным пространством.

— Еще один момент. Вы неоднократно заявляли, что в центре Петербурга велосипедистам может быть комфортно. Как с нашими узкими...

— Широкими. У нас широкие улицы. И очень широкие полосы для автотранспорта. Например, велодорожку на Бульварном кольце удалось построить за счет сужения автомобильных полос. У нас они до 3,5 метра ширины. В Европе — 2,8 метра. Они без велодорожек намеренно их сужают, чтобы машины не разгонялись. Если в Петербурге сузить полосы до европейского уровня, на многих улицах могут появиться велодорожки.

— Правда, надо будет решить проблемы с парковками у обочин...

— Вроде уже начали решать. С осени должен заработать пилотный проект платных парковок.

— Платно или бесплатно — машины все равно будут стоять у обочин. Или на велодорожках, раз уж даже на тротуарах стоят. У нас очень много машин...

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ВЕЛОСОВЕТНИКА О ТОМ, ЧТО МОЖНО УСПЕТЬ СДЕЛАТЬ В 2015 ГОДУ

- построить велопарковки у Смольного и Законодательного собрания;
- выпустить брошюры для велосипедистов и к 1 сентября передать их в школы и университеты;
- организовать велосипедную инфраструктуру в новых общественных пространствах (где необходимо);
- отремонтировать существующие велодорожки;
- привлечь чиновников Смольного к участию в велосипедных мероприятиях — велопрогулках и велопробегах;
- осуществлять информационную поддержку важных велосипедных мероприятий и социальную рекламу по безопасности движения велосипедистов.

