

ЕСТЬ МНЕНИЕ

Нелёгкая жизнь велосипедиста

Что не так с велодорожками в Перми?



ДМИТРИЙ ЕНЦОВ,
ЖУРНАЛИСТ

В конце прошлой недели в пермских СМИ появилась новость о том, что прямо у здания городской администрации машина сбила велосипедистку. Это вроде бы относительно банальное ДТП в масштабах новостных лент натолкнуло на мысль: а всё ли вообще хорошо с велоинфраструктурой в городе? Как на дорогах уживаются автомобилисты, велосипедисты и пешеходы?

Сразу оговорюсь, что я не велосипедист и становиться им не планирую. Но к любителям прокатиться с ветерком отношусь нейтрально: ну есть и есть, и флаг им в руки. То есть я в этой истории лицо незаинтересованное.

Как пешеходу мне хорошо видно, что в Перми нет культуры поведения на дорогах. Ни автомобилисты, ни велосипедисты, ни пешеходы не знают, как себя вести. Если выйти на центральную улицу Ленина, можно увидеть все варианты движения: пешеходы на велосипедной полосе, велосипедисты на пешеходной полосе, а иногда и на проезжей части. Всё это приводит к массовому недовольству представителей всех этих групп. Мне, как человеку, мечтающему о комфортной Перми, хочется, чтобы здесь всем было хорошо и комфортно.

Если взять Генплан Перми, который работает уже целых девять лет, то это

прямо лепота! К 2022 году город должен быть усеян комфортными, безопасными, связанными между собой велодорожками общей протяжённостью 730 км. Да и сейчас только ленивый пермяк не заметил, что число велосипедистов с каждым годом растёт. Велополосы на центральных улицах, ограниченные пластиковыми столбиками, уже в порядке вещей. Популяризация велодвижения тоже всячески пропагандируется. На таких мероприятиях любят присутствовать, скажем, бывший мэр, а ныне депутат государственного масштаба Игорь Сапко или спикер гордумы Юрий Уткин. В общем, кажется, что всё хорошо с этим делом. Но так ли это?

Оказывается, не совсем. В середине июня на градсовете рассматривался вопрос развития транспортной и дорожной инфраструктуры Перми, и среди прочего начальник Пермской дирекции дорожного движения Максим Кис отметил, что на сегодняшний день общая протяжённость велодорожек в городе составляет всего 19 км (привет девяти годам активного внедрения генплана). При этом почти половина из них — это полоса от Разгуляя до Перми II. По словам чиновника, даже несмотря на небольшую протяжённость велополос, есть проблемы: дорожки не образуют единую целостную сеть, они, как правило, не отделены конструктивно (обычно просто выделены разметкой), на них много препятствий, например бордюры. То есть в расслабленном состоянии на велосипеде по городу не прокатиться.

Да ещё и недавняя ситуация с «запретом» кататься на велосипедах по набережной подлила масла в огонь. Конечно, спустя пару дней «наверху» решили, что кататься всё-таки можно, но не рекомендуется. Соломоновым решением стала установка предупреждающего знака. То есть вроде всем дали по приянку.

Координатор сообщества «Велосипедизация Перми» Александр Синявский — один из главных велопредставителей города — полностью согласен с выводами Киса. Более того, именно



ФОТО АЛЕНА УЖЕГОВА

по вышеозначенным причинам и появляется ежедневный бытовой конфликт «пешеход vs велосипедист vs водитель».

Я как пешеход частенько ловлю себя на мысли, что временами нереально воткнуть в уши наушники и спокойно гулять по городу, даже если проезжая часть от тебя далеко. Просто потому, что несколько раз в год обязательно какая-нибудь деталь проезжающего велосипеда тебя неприятно заденет. Естественно, ты клеймишь уехавшего велосипедиста всеми вариациями богатого русского языка, но, получается, он не всегда виноват. Частенько это следствие отсутствия велоинфраструктуры. Получается, у нас пропаганда велосипедизации идёт на фоне отсутствия нормальных для неё условий, вот такой парадокс.

Синявский бьёт цифрами: по опросам, 90% велосипедистов в Перми ездят по тротуару, 10% — по проезжей части. Почему? Потому что вероятное ДТП с пешеходом будет с меньшими последствиями, чем с автомобилем.

В ходе опросов велофанаты в порядке убывания назвали следующие критерии оценки, которые они считают первоочередными: безопасность, привлекательность дорожек, их связность и комфорт передвижения. Вот с этим и проблемы.

Синявский считает, что власти зачастую путаются в самих терминах. Для многих из них обустроить велодорожку — значит «отобрать» у проезжей части метр ширины, нарисовать разметку, а в лучшем случае расставить столбики, и всё. На самом деле велодорожка — это отдельная полоса, конструктивно отделённая от проезжей части или тротуара как минимум видом покрытия, а лучше чем-нибудь посерьёзнее. Чтобы и водитель случайно туда не заехал, и уткнувшийся в телефон пешеход ненароком не забрёл. У нас же почти все 19 км — не велодорожки, а велополосы.

Велосипедисты говорят, что полноценных велодорожек в городе всего две — на ул. Героев Хасана в районе ул. Васильева и на небольшом участке ул. Макаренко. Всё!

Как должно быть в идеале? Ну естественно, как в генплане. Но генплан генпланом, а живём мы в реальности, поэтому пора опуститься на землю.

Архитектор-урбанист екатеринбургского проектного бюро Latoon Владимир Злоказов считает, что в нашем случае обустройство велополос (как наименее затратная процедура) возможно, но надо понимать, что эффект от организации велополос в российских условиях будет ограничен культурой вождения и парковки водителей, а также сезонностью.

«Зимой и в грязный сезон велополосы у нас нормально работать не будут. Мы в этом случае не уникальны: например, в Финляндии, где похожий климат, велополосы тоже используются не очень активно — гораздо меньше, чем, например, в более тёплой Германии. Велодорожки, как правило, строить дорого, если делать это отдельно от всего остального. Поэтому если у города нет денег (или политической воли, что важнее) на целевую программу развития велоинфраструктуры, то нужно по меньшей мере включать велоинфраструктуру во все транспортные проекты — капитальные ремонты и реконструкцию улиц, развязки. В этом случае пусть небыстро, но велодорожки будут появляться. Таким путём идёт, в частности, Екатеринбург», — резюмирует Злоказов.

Вроде бы таким путём пробует идти и Пермь. Нередко, комментируя очередную реконструкцию улицы, чиновники обязательно вставляют: здесь будет предусмотрена велодорожка. Особенно часто это произносится в контексте улиц Революции и Строителей. Но велосообщество опасается, что здесь опять будет подмена понятий «велодорожка» и «велополоса».

Про шесть видов велодорожек в Канаде, о которых любит рассказывать Синявский, наверное, лучше забыть. Наши велосипедисты будут рады, если хотя бы что-то из запланированного будет реализовано. А то, глядишь, примут новый генплан, где к 2043 году хотя бы половина из заявленных сейчас 730 км появится.

Развитие велосипедной инфраструктуры



Источник — проект программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Перми