

транспортная инфраструктура

Дорожки не поспевают за велосипедизацией

В последнее время рост числа велосипедистов на улицах Петербурга — очевидная тенденция. Этому, говорят специалисты, способствуют теплые зимы, стремление вести здоровый образ жизни, а также развитие инфраструктуры. В этом году, когда занятия спортом в залах были временно ограничены, отмечился рост продаж велосипедов, кроме этого, активными пользователями двухколесного транспорта стали курьеры служб доставки.

— альтернативные виды транспорта —

Протяженность обустроенных веломаршрутов в Петербурге составляет 126,5 км. С появлением велодорожек и полос на отдельных направлениях отмечено увеличение трафика в два-три раза, отмечают в комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ). В ведомстве уверены, что использовать велосипед в городе можно практически круглогодично, а количество велосипедистов на улицах будет увеличиваться.

Обустраивать велодорожки в городе начали с 2017 года, тогда были введены первые пять маршрутов в Петроградском и Центральном районах и северной части города. Согласно исследованию Смольного, в 2018–2019 годах интенсивность движения велосипедистов на дорогах в некоторых местах увеличилась на 32–44%. Особенно это характерно для второй половины дня выходных. В 2019 году во все временные интервалы, по сравнению с 2018 годом, наблюдался рост интенсивности движения в Василеостровском и Петроградском районах города, но падение зафиксировано в Выборгском, Кировском и Фрунзенском. В целом в северных районах велосипедистов намного больше, чем в южных, следует из обзора.

Самыми популярными маршрутами у велосипедистов на севере города были пересечение Гражданского проспекта и проспекта Луначарского, Светлановская площадь и площадь Академика Климова, в центре — Биржевой мост, Свердловская набережная, Пискаревский проспект, Обводный канал в районе Днепропетровской улицы, на юге — пересечения Ленинского проспекта и проспекта Народного Ополчения, Витебского проспекта и Благодатной улицы. Высокая интенсивность движения наблюдалась и на мостах через Неву: например, на Литейном мосту она может достигать двух велосипедистов в минуту. Впрочем, признают чиновники, максимальная доля велосипедных потоков по-прежнему составляет менее 1% от всего транспорта.

Расширение инфраструктуры

За нынешний год комитет прибавил 10,4 км велодорожек к общему количеству маршрутов. Обустроены велополосы на Крестовском острове (4,3 км); велоспешеходная дорожка на Бухарестской улице от Прогонной улицы до улицы Салова (1,1 км), а также ее продолжение до проспекта Славы (3,1 км); велоспешеходная дорожка на

проспекте Юрия Гагарина от Московского шоссе до улицы Типанова (1,9 км). Кроме этого, в 2020 году завершено проектирование еще 12,3 км полос, например, на проспекте Большевиков (5,2 км), на проспекте Ветеранов (3,8 км) и на участке проспекта Косыгина и Заневского проспекта (3,3 км).

Согласно адресной инвестиционной программе, в 2021–2023 годах запланировано обустройство 17 велосипедных маршрутов общей протяженностью 50 км и проектирование шести веломаршрутов общей протяженностью 24,6 км. Ежегодно бюджет выделяет около 100 млн рублей на устройство велодорожек. Растущая популярность этого вида транспорта среди горожан подтверждается и востребованностью проектов строительства полос по программе «Твой бюджет», в которой петербуржцы предлагают, на что распределить городскую казну. Планы по велодорожкам традиционно занимают третье место в списке актуальных запросов.

В КРТИ считают одним из перспективных направлений — развитие обустроенных велодорожек в Курортном районе. Впрочем, и без специальной инфраструктуры район пользуется большим спросом у велосипедистов. В ведомстве поясняют, что готовы проектировать веломаршрут Сестрорецк — Зеленогорск (поселок Серово), который пройдет вдоль Финского залива.

Крутящий тренд

Еще весной самоизоляция и карантин привели к лавинообразному спросу на велосипеды. Эксперты объясняли это тем, что многие люди видят в них альтернативу закрывшимся фитнес-центрам и бассейнам, позволяющую продолжить заниматься физическими упражнениями, не нарушая карантинных мер по социальному дистанцированию. Кроме того, люди покупают велосипеды, чтобы передвигаться по городу, не пользуясь общественным транспортом — автобусами и метро.

Даже не учитывая влияние пандемии, большинство жителей Петербурга в опросе 2018 года признали, что центр города должен быть разгружен от личных автомобилей, которые являются катализатором пробок и увеличения интервалов движения общественного транспорта. Среди автомобилистов 36,8% готовы отказаться от автомобиля в пользу велосипеда в центре города. Готовность отказаться от личного автотранспорта в пользу велосипеда выше среди тех, кто пользуется личным автомобилем для передвижения по городу один-



ЕВГЕНИЙ ГАГАРИН

Распространению велосипедного движения мешает климат, но зимы в последнее время стали теплее, что может позволить кататься почти круглогодично

три раза в неделю, и у молодежи. Однако и в случае развития велосипедной инфраструктуры большинство автомобилистов (60,6%) все же предпочтут свой автомобиль.

Деавтомобилизация городов и тренд на так называемые естественные передвижения — это направления концепции Urban Health, по которым города развивались или хотя бы анонсировали планы развития до объявления пандемии, заявляли участники Культурного форума этой осенью. Город сам приглашает жителей к физической активности, если не нужно специально идти в спортзал или ехать за город, чтобы покататься на велосипеде и сделать 10 тыс. шагов. Например, отмечается в заявлении организаторов форума, в Боготе (столице Колумбии), где уже почти двадцать лет строятся новые велодорожки, а по воскресеньям для автомобилей закрывается 126 км улиц и более 1,7 млн человек выходят гулять, бегать, кататься на роликах и велосипедах, решили значительно расширить зону и добавить еще более 20 км улиц, открыв к тому же движение для велосипедистов и пешеходов не только по выходным, но и будним дням. В пандемию к велосипедизации присоединились Ливерпуль, Париж, Нью-Йорк. Предпочтение пешеходам давно анонсировано как одна из главных программ в Копенгагене.

В этом году в Петербурге спустя несколько лет замершего движения велошеринга снова получили развитие пункты велопроката. Сервис запустил новый игрок на рынке — «Смарт Групп» (работает под брендом SmartBike). В городе эксплуатируется более 1 тыс. велосипедов, а осенью в компании заявили о выходе на рынок Ленобласти. Двухколесные средства поставили в Гатчину, Сосновый Бор и Выборг, запуск велопроката также возможен в Кингисеппе, Кировске и Всеволожске.

Маршрут выходного дня

Согласно долгосрочным планам городских властей, протяженность велодорожек к 2048 году может вырасти до 870 км, это около 20% от всей улично-дорожной сети. В Ленобласти отдают предпочтение разработке маршрутов велотранспорта, которые проходят по существующим асфальтовым и грунтовым дорогам, а также песчаному берегу, без выделения определенных полос. Так, в 2021 году в области можно будет проехать 500 км на велосипеде на направлениях в Выборге и Приозерске.

Власти и организаторы проекта Bizcycle считают, что велотуры по этим местам могут привлечь российских и иностранных туристов, а также способствовать развитию сети мини- и микробизнесов, вовлеченных в индустрию гостеприимства.

Первый веломаршрут называется «Морской», он начнется в поселке Приветинское за Курортным районом Петербурга,

пройдет по берегу Финского залива мимо Приморска, Советска, Выборга и закончится на границе с Финляндией в пункте пропуска Торфяновка, говорится в материалах приграничной программы сотрудничества. Протяженность трассы составляет около 172 км, часть дороги идет по песчаному берегу. Основные достопримечательности на пути маршрута — Выборг, Выборгский замок и парк Монрепо, а также лютеранский храм святой Марии Магдалины, Березовые острова, заказник «Кивипарк», маяк «Стирсудден».

Второй веломаршрут — «Экологический» — длится около 175 км: он начинается на территории Шуваловского парка в Петербурге, проходит мимо Лосево, Мельниково и заканчивается в Приозерске. По пути можно посетить конные фермы, питомник зубробизонов, музей леса, пороги реки Вуокса, говорится в анонсе программы.

Третий маршрут тянется от Финского залива к Ладоге — начинается в Выборге, проходит мимо Лосево, Владимировки и заканчивается на острове Коневец. На этой трассе можно посмотреть памятники на месте финских хуторов и церквей, а также военную линию обороны. Он длится около 150 км. Предполагается, что эти трассы будут доступны к октябрю 2021 года. Кроме этого, на средства России, Финляндии и ЕС уже строится четырехкилометровая велодорожка Иматра — Светогорск. Окончание работ запланировано на 1 июля 2021 года.

Екатерина Загвоздкина

Автобус в мешке

— наземный общественный транспорт —

Власти Петербурга продолжают работу над реформой общественного транспорта еще два года: изменения, которые готовились с 2015 года, до сих пор не согласованы, а на фоне пандемии Смольный добился права проводить их не в 2020 году, как планировалось раньше, а в 2022-м. До марта следующего года комитет по транспорту собирается объявить конкурсы на маршруты автобусов, однако их параметры за три месяца до проведения остаются неизвестными.

Реформа предполагает перевод всех «коммерческих» маршруток на социальный тариф, позволяющий пользоваться льготами на любом транспорте Петербурга. Частные транспортные компании, сроки контрактов с которыми заканчиваются в 2022 году, будут участвовать в конкурсе на право заключения договоров в течение последующих шести лет. Часть маршрутов при этом планировали оптимизировать, сократив или изменив путь следования автобуса. По новым госконтрактам перевозчикам необходимо закупить современную технику с кондиционерами и низким полом. Также власти анонсировали переход на новую модель оплаты работы перевозчиков: выкупку за проезд Смольный заберет себе, а компаниям заплатит за километры транспортной работы (брутто-контракт). Плата в среднем составит от 160 до 180 рублей за километр.

Изменения вступят в силу в июле 2022 года, заявляют в Смольном. Конкретные объемы необходимого подвижного состава уточняются с учетом финансирования, производственных возможностей производителей и текущих планов коммерческих перевозчиков, подчеркивают в комитете по транспорту. Ранее предполагалось, что поставка составит более 2,5 тыс. единиц техники разного размера (особо больших, больших и средних автобусов). В презентационных материалах Смольного за 2018 год отмечалось, что около 1,8 тыс. машин будет особо большой вместимости. Производителями машин могут выступить ГАЗ, МАЗ и «Волгобас». Контракты, скорее всего, будут заключены по схеме лизинга: активными



ЕВГЕНИЙ ГАГАРИН

Ясность в расписании и движении автобусов теперь зависит от качества комплексной схемы организации транспортного обслуживания, которая должна быть утверждена до весны следующего года

игроками на этом рынке являются Сбербанк, ВТБ, несколько тендеров выигрывало ООО «Национальный оператор общественного транспорта» (дилер «Волгабаса»).

Неназванный конкурс

В начале 2020 года власти Петербурга заявляли, что конкурсы состоятся по 42 лотам (более чем 350 маршрутов общественного транспорта). В аукционах не исключено участие подконтрольного Смольному ГУП «Пассажиравтотранс». В УФС ранее опасались усиления позиций ГУПА после проведения реформы и вынесли предостережение городским властям. В Петербурге работают 17 перевозчиков, крупнейшие по доле рынка — частные ОАО «Третий парк», ООО «Петербургская транспортная компания» и ООО «Питеравто».

Конкурсы планируют объявить не позднее марта 2021 года, это связано, в том числе, с периодом подготовки к поставке техники: у транспортных компаний будет год до середины 2022 года на заказ машин

у производителей. В комитете по транспорту с осени 2020 года не комментируют условия конкурсов, ссылаясь на подготовку. «Говорить о параметрах до принятия работ по комплексной схеме организации транспортного обслуживания Петербурга преждевременно, так как данный документ должен определить основные моменты», — заявили на запрос «Ъ» в ведомстве в декабре.

Запрос на формирование КСОТ — новая инициатива. Аукцион на подготовку этого документа был размещен в сентябре, а закончить работу требовалось к середине декабря. Однако результаты исследования АО «Институт „Стройпроект“» до сих пор не опубликованы.

Ранее главным мануалом реформы власти называли иной доклад — документ транспортного планирования (ДТП). Он был принят в феврале, но на фоне общественного резонанса из-за количества маршрутов — они были сокращены — власти провели слушания и обязали внести в ДТП изменения. Новая версия документа также недоступна в открытых источниках.

Цена банкета

По расчетам комитета по транспорту, опубликованным в январе 2020 года, в период

с 2020 по 2026 год на эти цели из бюджета будет выделено более 177 млрд рублей. Эта стоимость складывается из расчетов по выплатам перевозчикам за транспортную работу. Проектом бюджета на 2022 год предусмотрено финансирование в объеме 12,3 млрд рублей, на 2023 год — 24,5 млрд. Власти сообщили, что могут пересмотреть тарифное меню на наземном общественном транспорте к реформе: так, из-за изменений в маршрутах потенциально может вырасти коэффициент пересадок — пассажиру необходимо будет сменить автобусы на пути из одной точки в другую. В связи с этим ведомство готово было рассмотреть введение бесплатной пересадки, которая ограничивалась бы по времени 60 минутами. В декабре комитет продолжал работу над тарифной политикой и не прокомментировал детали.

Известно также, что расходы бюджета в рамках реформы вырастут и из-за потребности устанавливать новые остановки общественного транспорта. В 2021–2023 годах их потребуется 212 единиц. Всего же Петербургу необходимо до тысячи новых остановок в связи с тем, что новые правила запрещают маршруткам высаживать пассажиров в любых местах по дороге. Цена остановочного пункта варьируется от 2 до 20 млн рублей, средняя стоимость — около 10 млн рублей.

Альтернативное движение

По мнению эксперта петербургского УФС и экономиста Дмитрия Даугавета, запланированная «спецпертурбация» рынка автобусных перевозок изначально была плохо подготовлена. Он не исключает, что эпидемия спасла город от транспортного коллапса. Именно автобусы и маршрутки играют огромную роль в общественном транспорте Петербурга, поэтому предлагаемые изменения очень чувствительны для города, считает он.

«Полноценная замена существующих маршруток другим транспортом без ущерба для пассажиров возможна только там, где указанные преимущества маршруток не играют большой роли — по магистральным улицам с большим пассажиропотоком, на не слишком большие расстояния. В городе

много таких массовых, магистральных направлений, где маршрутки можно было бы заменить. Но очевидно и то, что это далеко не все маршруты», — подчеркивает господин Даугавет.

По данным, оглашенным весной чиновниками, в городе работало около 5,4 тыс. социальных и коммерческих автобусов. Считалось, что сокращение количества машин в новой модели компенсируется провозной способностью больших автобусов, но очевидно, что частота движения может стать ниже, а время ожидания больше, даже с учетом сомнительного аргумента об ускорении больших автобусов, если маршрутки не будут мешать им на остановках, отмечает эксперт.

Важнейший аргумент власти в пользу отмены маршруток — то, что на них не действуют льготы по оплате проезда, добавляет господин Даугавет, но ничто не мешает распространить льготы на маршрутки даже при нерегулируемом коммерческом тарифе, перевозчики вряд ли будут против, если учтенные при оплате льготные поездки им будут возмещать по установленной стоимости. Представители бизнеса не раз отмечали в разговорах с «Ъ», что ставка субсидии за провоз социальных категорий граждан для частных компаний меньше, чем для ГУП «Пассажиравтотранс», которое также, в отличие от коммерческих компаний, получает дотации на обновление подвижного состава.

Дмитрий Даугавет называет развитие городского транспорта в Петербурге инерционным. По его мнению, Петербург не только отстал в этом от мировых мегаполисов, но даже и не пытается догонять. «За двадцать лет так и не открыто ни одной линии легкорельсового транспорта (скоростного трамвая), который мог бы быть быстрее и дешевле, чем метро, охватить окраины и сделать неактуальной значительную часть автобусов и маршруток. Давно пора строить сквозное метаметро из пригорода в пригород по типу парижского RER», — уверен он. Сеть городского транспорта нечем заменить или ускорить, кроме как личными автомобилями, признает эксперт.

Артем Кирсанов