

ДВУХКОЛЕСНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ

ТРАНСПОРТ ПЕТЕРБУРГА

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПОПОЛНИЛСЯ СЕРВИСАМИ ПРОКАТА ВЕЛОСИПЕДОВ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ. ИНИЦИАТИВЫ УЖЕ ПОЛУЧАЛИ РАЗВИТИЕ СЕМЬ ЛЕТ НАЗАД, НО НЕ ВЗЛЕТЕЛИ, В ТОМ ЧИСЛЕ ИЗ-ЗА ЗАВИСИМОСТИ ОТ ГОРОДСКИХ ДОТАЦИЙ. В ЭТОТ РАЗ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ НЕ СТАЛИ РАССЧИТЫВАТЬ НА ПОМОЩЬ ВЛАСТЕЙ, И УЖЕ СЕЙЧАС В ГОРОДЕ НАБЛЮДАЕТСЯ ИЗОБИЛИЕ ЖЕЛТЫХ И ЗЕЛЕННЫХ КОЛЕС. ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

Транспортная мобильность Петербурга изменилась за 2019–2021 годы: на рынок вышли игроки кикшеринга Whoosh и «Молния», велопроката SmartBike, каршеринга «Яндекс.Драйв» и «Делимобиль», а также другие. Не последняя причина развития сервисов — тренд на временное пользование вместо владения. Экономика шеринга популярна во многих областях, даже в аренде электроинструментов, но за последний пандемийный год институт собственности, по крайней мере в загородной недвижимости и автомобилях, вновь стал популярен.

Впрочем, развитие велосипедного движения, как показывают программы городского развития, видимо, останется в Петербурге надолго. По планам Смольного, протяженность велодорожек к 2048 году может вырасти до 870 км, что сейчас составляет около 20% от всей улично-дорожной сети. Активное развитие велотуризма, но без обустройства асфальтобетонных дорожек, также продвигает Ленобласть. Регион создает веломаршруты протяженностью 500 км — трассы в районе Выборга и Приозерска. Это путь по существующим асфальтовым и грунтовыми дорогам, а также песчаному берегу — создание отдельной полосы не предусмотрено.

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПРОКАТА Первоначальные инвестиции «Смарт Групп», работающей под брендом SmartBike, в петербургский проект составили около 50 млн рублей. Сейчас в сервисе работает более 2 тыс. велосипедов. Несмотря на то, что проект запустили в мае 2020 года, уже в июле стало известно о планах компании по выходу на рынок Ленобласти. Тестовый запуск произошел в Гатчине, Сосновом Бору и Выборге.

Это второй проект велопроката в Петербурге: предыдущий сервис ООО «Велогород» (прежнее название — ООО «Байкинг Солюшнс», принадлежит Алексею Линькову) фактически прекратил работу. Бизнес-модель этой компании строилась на регулярных бюджетных дотациях (с 2015 по 2018 год компании выделили 137 млн рублей, в 2019 году субсидии не предоставляли из-за приостановки развития сети). Дотации рассчитывались как разница между расходами и доходами компании, оплачивались капзатраты, операционные расходы, фонд оплаты труда и амортизация оборудования, поясняли в комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ). Однако, по словам генерального директора «Велогорода» Виталия Блаженнова, субсидии не покрывали затрат предприятия и выплачивались несвоевременно. Кроме этого, у компании наблюдались сбои в работе с программным обеспечением. Еще летом 2019 года «Велогород» обслуживал 21 станцию проката с 95 велосипедами, однако к сезону



ПО ПЛАНАМ ЧИНОВНИКОВ, ПРОТЯЖЕННОСТЬ ВЕЛОДОРОЖЕК В ПЕТЕРБУРГЕ К 2048 ГОДУ МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО 870 КМ, ЧТО СЕЙЧАС СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 20% ОТ ВСЕЙ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

2020 года на дорогах остались только велопарковки. Идея создания велопроката по аналогии с Москвой также была у ВТБ, но переговоры не закончились успехом. Отчасти потому что развитие сервиса банка подразумевало субсидии из бюджета.

«Смарт Групп» отказалась от идеи с дотациями и стала использовать вместо дорогостоящих станций общегородские велопарковки, нанеся их на карту в приложении и оборудовав транспортные средства замками. Впрочем, компания также столкнулась с трудностями: мест для парковки не хватало, а власти не могли оперативно договориться с «Велогородом» о передаче мест для велостоянок в общее пользование. В сезоне 2021 года в городе доступно более 500 велопарковок. По оценкам компании, каждые 500 велосипедов требуют около 250 новых парковок.

Уже в 2020 году на велосипеды отмечался повышенный спрос на фоне ограничений движения общественного транспорта из-за пандемии. Индивидуальное средство передвижения стало популярнее и из-за динамичного роста сервисов доставки еды и продуктов, которые привозят курьеры на велосипедах. В апреле 2021 года ажиотажный спрос и простой некоторых заводов в 2020 году в сочетании с сохраняющимися задержками поставок комплектующих у продавцов импортных велосипедов привел к дефициту на рынке: не хватает до 70% ассортимента по ряду марок. Это может привести к росту цен на велосипеды на 10–35% в сезоне 2021 года.

РАЗВИТИЕ ВЕЛОДОРОЖЕК В ГОРОДЕ

Сейчас в Петербурге для велосипедистов доступно 35 велосипедных маршрутов общей протяженностью 126,5 км. В этом году планируется создать две полосы по адресам Сестрорецк — Зеленогорск (от Приморского шоссе, 362, до Приморского шоссе, 430 Б) и на участке проспекта Большевиков в Невском районе, уточнили в «Городском центре управления парковками Петербурга», отвечающем за развитие велодвижения.

В 2020 году было обустроено 10,4 км веломаршрутов на Крестовском острове, на проспекте Юрия Гагарина и на участке Бухарестской улицы от Прогонной улицы до проспекта Славы.

До конца 2023 года, как следует из обновленной программы КРТИ, на создание велополос будет выделяться по 63–78 млн рублей ежегодно. Дополнительно велодорожки также могут быть построены в рамках инициативы граждан «Твой бюджет», которая выделяет средства районам, финансирует проекты.

Согласно документу комитета, в ближайшие годы будут разработаны веломаршруты на проспекте Ветеранов, на отрезке улица Партизана Германа — улица Доблести, на Политехнической улице от улицы Хлопина, проспекта Непокоренных до улицы Бутлерова, на участке Плисецкой улицы и улицы Савушкина. Продолжатся работы на улице Тиланова от проспекта Юрия Гагарина и проспекта Славы до Софийской улицы, а также на участке от Бухарестской улицы в сторону центра. Велодорожки так-

же появятся на проспекте Косыгина и Заневском проспекте, а также на Ленинском, Новоизмайловском, Гражданском проспектах и проспекте Науки, Краснопутиловской, Наличной и Парашютной улицах.

ОБЛАСТНЫЕ МАРШРУТЫ

Среди тех велодорожек, которые появятся в области уже в этом году, — маршрут между Имартой и Светогорском. Велодорожку должны запустить к 1 июля. Это проект, который финансируют Россия, Финляндия и власти Евросоюза, объясняя идею необходимостью приграничного сотрудничества территорий. С российской стороны велосипедный маршрут пройдет по улицам Красноармейской, Спортивной, Пограничной и Заводской, а также по улице Победы до границы с Финляндией. Расстояние между городами всего 5 км, стоимость работ оценивается в 60 млн рублей. Трасса предусматривает разделение на пешеходную и велосипедную части, местами они объединены. Ширина пешеходной части — 2,25 м, велосипедной — 1–1,5 м, велопешеходной дорожки — 1,5–3 м. До пандемии на границе с Финляндией скапливались многокилометровые пробки автомобилистов, рейсовые автобусы проходили пункт пропуска без очереди. Многие петербуржцы посещали Имарту только на несколько часов: были популярны шопинг-туры и заезды в зону торговли Duty Free. По данным администрации Светогорска, границу на велосипеде с российской стороны проходило несколько тысяч человек в год.

Кроме этого, в рамках той же программы сотрудничества между Россией и Финляндией разрабатываются маршруты «Морской», «Экологический» и от Финского залива к Ладоге. Первый, согласно проекту, начинается в поселке Приветнинское за Курортным районом Петербурга, пройдет по берегу Финского залива мимо Приморска, Советска, Выборга и закончится на границе с Финляндией в пункте пропуска Торфяновка. Его протяженность около 172 км. Второй длится около 175 км, стартует на территории Шуваповского парка в Петербурге, проходит мимо Лосево, Мельниково и заканчивается в Приозерске. Третий начинается в Выборге, проходит мимо Лосево, Владимировки и заканчивается на острове Коневец. Он длится около 150 км. Ранее предполагалось, что эти трассы будут доступны к октябрю 2021 года. Их создание предполагает только маркировку маршрутов, а не прокладывание специальной велополосы. Несмотря на риски высокого трафика на дорогах, идеологи проекта считают, что туры могут привлечь российских и иностранных туристов, а также способствовать развитию сети мини- и микробизнесов, вовлеченных в индустрию гостеприимства. ■