

Московский Комсомолец № 26096 от 19 ноября 2012 г. **Злоба дня**

материал: [Татьяна Чередникова](#)

Московские власти давно уже кормят горожан обещаниями обустроить дорожки для велосипедистов. Наиболее богатым на щедрые посылы был этот год. Так и казалось, что вот-вот, и все мы пересядем на удобных двухколесных коней и в объезд осточертевших пробок устремимся осваивать преобразенное городское пространство. Сначала перспективной площадкой протяженного веломаршрута был объявлен Северный округ, чуть позже появились планы трех отдельных обустроенных трасс в разных частях города — в центре, на юго-западе и юго-востоке. Но вот закончился жаркий сезон, осталось позади и бабье лето, а улицы Москвы по-прежнему непригодны для сколь-нибудь цивилизованного движения на велосипедах. С помпой, при участии городского начальства, москвичам подарили дорожку в Капотне — в целом неплохую, но технически недоработанную: там совершенно отсутствует дренажная система, в результате чего в дождливые дни и гололедицу она просто перестает функционировать. Еще один подарок — недостроенная велотрасса через Битцевский лес, где строители нарушили все мыслимые и немыслимые правила эксплуатации парков, в результате чего вызвали народный протест: местные жители и экологи заявили, что такая велодорожка им не нужна.

29 октября на телеканале «Дождь» руководитель департамента транспорта Москвы в окружении очень симпатичной молодой и креативной рабочей группы презентовал новый проект по организации велодвижения в Москве. Как оказалось, новые разработчики велоинфраструктуры решили начать «с конца» — то есть сперва занялись обустройством парковок и разработкой велосипедной навигации: придумали специальные шрифты для указателей, проработали дизайн крепежей для хранения велосипедов — словом, позаботились о том, чтобы велодвижение было оформлено модно и красиво. То есть, задумав сшить пиджак, наши портные сперва отправились за пуговицами и аксессуарами, а ткань и собственно фасон оставили «на потом».

Только зачем все эти парковки и пункты проката, если ездить по городу все равно невозможно? Обочины, заставленные автомобилями, загоняют велосипедистов во второй, а то и третий ряд дороги; многоуровневые развязки и тоннели заставляют их забираться на тротуары, в подземные или надземные переходы, правда, там их тоже никто не ждет — никаких условий на сегодняшний день не создано и даже не предусматривается в проекте. Нет у нас и так называемых периферийных улиц, которые играют значимую роль в американских городах. У нас-то все больше магистрали, трассы, шоссе. А ведь свой макет московской велоструктуры рабочая группа при департаменте транспорта копирует именно с американской модели...

Возможно, человеку, далекому от велодвижения, красивые презентации могут показаться интересными и даже многообещающими. Тем же, кто уже не первый год сражается за создание в городе дружелюбной пешеходной и велосипедной среды, становится очевидным, что все их надежды на рождение вело-Москвы скорее всего останутся просто утопией. Еще полгода назад проектировщики НИИ велотранспорта (есть в Москве и такая организация) показывали, как можно недорого и довольно функционально организовать велодвижение по набережным: сделать заезды и съезды, где-то подремонтировать асфальт, продумать движение на перекрестках. Однако те, кто принимает решения о сооружении той или иной велодорожки, почему-то не ищут легких и дешевых вариантов.

В сентябре этого года были завершены работы по отраслевым схемам развития велотранспортной инфраструктуры города Москвы. На период до 2016 года к освоению предложено 2 тысячи километров городских улиц, в первую очередь в спальных районах — маршруты к образовательным центрам, школам, крупным магазинам. Отдельной статьей предложены так называемые «точки притяжения» — велодорожки между плохо сообщающимися районами, там, где общественный транспорт пока еще развит недостаточно. Две сотни листов технических обоснований с учетом преодоления пробок, улучшения транспортного сообщения — 25 схем по связи периферийных районов с центром, причем все с учетом безопасности движения и благоприятных условий как для велосипедистов, так и для пешеходов. Но сегодня они почему-то оказались никому не нужными. Концепция городских властей в очередной раз поменялась.

Видно, кто-то в кабинетах московской мэрии еще не потерял надежды заново изобрести велосипед и снискать за это всенародную любовь и лавры первооткрывателя. Только вряд ли этот велосипед будет пригоден для передвижения по Москве...

Зачем в мэрии изобретают велосипед?

Автор: Admin2

19.11.2012 13:49 - Обновлено 14.12.2014 23:23
