

ВЕЛОДОРОЖКИ ПРИВЕДУТ К ЭКОНОМИИ

АКТИВНОЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЕ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ОТЛИЧИТЕЛЬНЫХ ЧЕРТ СОВРЕМЕННОГО ЕВРОПЕЙСКОГО ГОРОДА. ОДНАКО ПОПЫТКИ ВЛАСТЕЙ ПЕТЕРБУРГА СОЗДАТЬ СЕТЬ ДОРОЖЕК ДЛЯ ДВУХКОЛЕСНОГО ТРАНСПОРТА ПОКА УСПЕХОМ НЕ УВЕНЧАЛИСЬ. ПРИ ЭТОМ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ВЕЛОДОРОЖЕК ДЛЯ ГОРОДСКОГО БЮДЖЕТА МОЖЕТ СОСТАВЛЯТЬ МИЛЛИАРДЫ РУБЛЕЙ В ГОД, ПОДСЧИТАЛИ ЭКСПЕРТЫ РЫНКА. ОЛЕГ ПРИВАЛОВ

Одной из тем форума Urban Week как раз стало обсуждение перспектив велосипедизации города.

Адепты этого вида транспорта уверяют, что велосипедизация дает существенный эффект для экономики. По данным Европейской велосипедной федерации (European Cyclists' Federation, ECF), один евро, вложенный в велосипедную культуру, дает обществу 450 евро совокупного экономического эффекта. По данным ECF, в Европе более 250 млн велосипедистов. Из них 61 млн используют велосипед регулярно, то есть ежедневно. Экономический эффект, который дает велосипед в Европе, составляет более 230 млрд евро. По прогнозам, к 2020 году число активных велосипедистов в странах ЕС увеличится еще на 120 млн человек.

Надежда Солдаткина, генеральный директор ООО «Н+Н», рассказала: «Дания, откуда „родом“ компания Н+Н, считается по праву одной из самых велосипедных стран Европы, а Копенгаген — велосипедной столицей континента. Согласно исследованию Датского политехнического университета, жители Копенгагена в совокупности проезжают более 2 млн км в день, средняя длина поездки каждого горожанина растет примерно на 1 км в год. При этом число поездок на автомобиле ежегодно снижается на 12%».

По мнению ученых, к такому росту велосипедного движения привели усилия городских властей по наращиванию соответствующей инфраструктуры, вплоть до строительства веломостов. «На велосипедах в Дании передвигаются буквально все, независимо от статуса и звания. Например, члены датского кабинета министров регулярно приезжают на работу именно на велосипеде», — отмечает госпожа Солдаткина.

Принято считать, что развитию велосипедного движения в России мешает климат. Пример Дании, климат которой схож с климатом того же Петербурга, говорит об обратном: там люди катаются и в морозную погоду. «Нам кажется, что дело в менталитете. В России принято считать, что велосипед — это непрестижный способ передвижения, россиянам скорее нужно выделиться, продемонстрировать свое материальное преимущество. Придерживаться здорового образа жизни, „зеленого мировоззрения“ в нашей стране пока еще не принято. Возможно, дело в личных примерах — тех же политиков, представителей властей, кумиров молодежи. Показателен последний случай, правда, по Москве. Во всемирный день отказа от автомобиля, который проходил 22 сентября, Москва стояла в громадных пробках, интенсивность которых была самой большой за последние три месяца», — продолжает госпожа Солдаткина.

Многие российские эксперты, подтверждая слова госпожи Солдаткиной об особом пути России, прямого экономического эффекта от этого вида транспорта не видят.



АЛЕКСАНДР КОРКОВ

ВЕЛОСИПЕДИЗАЦИЯ СОКРАЩАЕТ ПОТЕРИ ОТ СТОЯНИЯ В ПРОБКАХ, СОЗДАЕТ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ В АТМОСФЕРУ, УЛУЧШАЕТ ФИЗИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ЛЮДЕЙ, А ЗНАЧИТ, СОКРАЩАЕТ ПОТЕРИ НА МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Андрей Макаров, управляющий партнер БЦ «Сова», говорит: «Велосипедист не покупает бензин, не оплачивает парковку, не платит налоги, не оплачивает штрафы, работу эвакуатора. При этом требуются значительные инвестиции в строительство велосети и ее поддержание: ремонт полотна, чистку от снега. Кроме того, в рамках создания велосети необходимо решить задачу загрязнения городского воздуха, так как при текущем состоянии городской экологии ежедневные поездки на велосипеде малопривлекательны».

Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент», считает, что в случае с велодорожками нецелесообразно использовать термин «экономический эффект». «Велосипед в нашей стране использовать круглогодично весьма затруднительно. А значит, вряд ли он может стать полноценным видом транспорта для большинства населения. Поэтому в данном случае речь может идти исключительно о вложениях бюджетных средств для решения социальных проблем, в частности, о создании инфраструктуры для тех, кто использует велосипед для передвижения по городу. Да, таких людей, возможно, не так много, но они есть, и эта социальная группа также имеет право на удовлетворение ее потребностей, как и все остальные группы», — говорит он.

Впрочем, эксперт признает, что возможный эффект для городских властей от создания сети велодорожек заключается в снижении нагрузки на общественный транспорт города, в улучшении дорожной ситуации (в том случае, когда владельцы машин пересаживаются на велосипеды). «Кроме того, физическая нагрузка может благоприятно сказаться на здоровье горожан. Однако власти каждого города будут самостоятельно решать, сколько и каких именно

многие велюлюбители не знают и не соблюдают правила дорожного движения — пересекают „зебру“ на велосипеде, не подают сигналы поворота перед перестроением, поворотом или остановкой, поэтому стоит задуматься о повышении дорожной грамотности велосипедистов», — указывает она. Однако госпожа Булмистре оптимистична: «Думаю, что со временем велосипеды в Петербурге будут таким же обыденным явлением, как и в европейских столицах, но этому должен предшествовать кропотливый процесс разработки и устройства велоинфраструктуризации».

Ирина Доброхотова, председатель совета директоров компании «Бест-Новострой», говорит, что строительство 1 км велодорожек в Москве обошлось бюджету в 6 млн рублей. При этом в центре столицы общая протяженность этих дорожек — более 3,5 км.

Антон Банин также считает, что затраты на строительство 1 км велодорожек с сопутствующей инфраструктурой в крупных городах России составляют 5–6 млн рублей. «Впрочем, на практике суммы варьируются от 3 до 10 млн рублей. Однако отечественные затраты на возведение оказываются значительно меньше, например, европейских и американских. В западных странах 1 км велодорожки обходится примерно в \$300–500 тыс., что составляет более 20 млн рублей. Такая разница в суммах объяснима дополнительной инфраструктурой, которая предусматривается в иностранных проектах (освещение, специальная светоотражающая разметка)», — рассказал господин Банин.

Дмитрий Ким, руководитель отдела оценки АН «АРИН», указывает на то, что, согласно СНиПам, сеть велодорог должна обладать непрерывностью в пределах центра. «С помощью велосипедных дорожек, согласно СНиПу, должен быть осуществлен проезд по свободным от других видов транспортного движения трассам к местам отдыха, общественным центрам, а в крупнейших и крупных городах — связь в пределах планировочных районов. СНиП также регулирует ширину велодорожек — от 1,5 до 2,25 м и не менее 1 м вдоль тротуара», — рассказал господин Ким.

Ольга Шарыгина, управляющий директор департамента управления активами NAI Besar, резюмирует: «Велосипедизация в Петербурге, безусловно, нужна. Такие проекты очень актуальны в мегаполисах, для которых характерны недостаточно развитая транспортная инфраструктура, автомобильные пробки и большое число людей, которые не могут позволить себе покупку и содержание личных автомобилей. В привлечение инвестиций на такие проекты я на данный момент не верю, за исключением пунктов проката, которые по большей части появляются благодаря частным вложениям. Думаю, что сделать велосипедизацию минимально маргинальным бизнесом возможно». ■