

**\* Велосипед как часть  
решения  
транспортных  
проблем в  
Зеленограде**

Ромашкина Р.Р.

# \* Зеленоград - идеальный город для велотранспорта

- Компактность
- Лесопарки в центре города
- Промзоны - на окраинах города
- Экология
- Высокий уровень образования, социальный состав горожан

Департамент транспорта анонсирует десятки километров велодорог в рамках адресной программы на 2012-2016 гг., запущены автобусы с держателями для велосипедов, специальные вагоны электричек.

Департамент образования: в 2013 году в 500 московских школах будут установлены велопарковки, объявлен тендер на разработку программы «велосипедной грамотности». Департамент природопользования - разрабатываются проекты на 50 км. велодорог на территориях ООПТ. А еще есть планы у Департамента по ЖКХ и благоустройству, комитета по туризму и т.д. и т.п.

Проблема: Разрозненность планов. **У Москвы нет опыта и нет специалистов в проектировании велоинфраструктуры. Дороги строятся там где удобно Департаментам, а не там где нужно жителям.**

**\* Лебедь, рак и щука...**

- \* У нас холодный климат
- \* Не престижно
- \* Не востребовано
- \* Не безопасно

**\* Есть такое мнение...**

Климат - не помеха.  
Самое большое количество велодорог - более 3000 км.  
- в северной Европе .



\* Копенгаген

# \* Не престижно?

В европейских городах, в Париже, Берлине, Копенгагене все больше жителей предпочитают велосипед для поездок на работу, учебу, по личным делам.

Это быстрее и экологичнее.

Престижно быть здоровым и пунктуальным.



**в Крюково люди высаживаются из мерседесов и пересаживаются на электричку. Люди экономят свое время.**

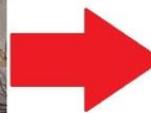
Понятие престижности меняется.

# \* Не востребовано?

Результаты опроса москвичей: «Что Вам мешает активно использовать велосипед в городе?»







\* Транспортная проблема на  
Березовой аллее

# \* Требования к веломаршруту в зависимости от цели поездки

Важность	Деловые поездки	Прогулка
1	<b>БЕЗОПАСНОСТЬ</b>	
2	Короткий маршрут	Привлекательность
3	Связанность и непрерывность	
4	Комфортность	
5	Привлекательность	Короткий маршрут

# \* Безопасность

Веломаршруты **не должны проходить по автодорогам**. Они должны быть проложены по нашим лесопаркам. Почему?

- \* Согласно ПДД детям до 14 лет движение по дорогам общего пользования запрещено
- \* Автодороги оборудованы колодцами ливневки с травмоопасными решетками (широкие щели по ходу движения велосипедов)
- \* Низкий уровень автокультуры
- \* Прокладка по автодорогам требует множество изменений - в схеме движения, настройки светофоров, новая разметка, и главное - множество наземных и подземных переходов - невозможно достичь связанности и непрерывности.

Веломаршруты **не должны мешать пешеходам**.

- \* Необходимо разделение пешеходных потоков и велосипедистов в тех местах где есть плотный пешеходный трафик (центральные улицы, внутриквартальные востребованные пешеходные дороги)
- \* Согласно ПДД движение велосипедистов по тротуарам запрещено.



# \* Кратчайший путь и непрерывность

В «старом городе» кратчайшие и безопасные маршруты к точкам притяжения проходят через лесопарки и внутриквартальные проезды, если же вдоль автодорог: торможение на светофорах, у подземных и наземных переходах.



В «новом» городе уже существуют отдельные удобные и безопасные велодороги, но нет связанности. Требуется дорога к ст. Крюково.

Примеры велодорог без пересечений автодорог, вне пешеходных тротуаров: Студгородок-МИЭТ , Крюково-Березовая аллея, Крюково-МИЭТ.



**ДОРОГИ** должны быть проложены там, где они **НУЖНЫ** жителям, **БЕЗОПАСНЫ** и по **КОРОТКИМ** маршрутам.

Предложения департаментов и проектных институтов по велодорожкам нужно пропускать через сердце **общественное обсуждение**, пусть и неформальное (zelenograd.ru, netall.ru и пр.).

Дороги должны быть объединены в **СЕТЬ ВЕЛОДОРОГ** в независимости от ведомственной принадлежности



# \* Зеленоград - экспериментальная площадка Москвы по велосипедному транспорту

Зеленоград не раз становился экспериментальной площадкой для отработки технологий и инноваций в городском хозяйстве Москвы. Наш город отличная площадка для отработки велосипедной инфраструктуры:

У нас уже есть большая протяженность дорог в «новом городе», и требуется только работа ЦОДД (разметки, светофоры и пр.)

У нас есть лесопарки с развитой асфальтированной сетью дорог

У нас есть явно выраженные точки притяжения, куда эти дороги нужно «привести»

У нас планируются ТПУ

И, главное, - у горожан есть желание сделать свой город еще лучше.

\* СПАСИБО ЗА  
ВНИМАНИЕ