

Велопаркинг:

инфраструктура для экстремалов



Почему бы не поехать в офис или в магазин на велосипеде? Идея на первый взгляд экстремальная, но не лишенная доли разума. Пробки, сидячий образ жизни, плохая экология... Неслучайно на Западе велосипедист в деловом костюме — часть городского пейзажа. Может быть, и правда отбросить скепсис и организовывать велопаркинги на всех объектах коммерческой недвижимости?

Must have

Во всем мире считается, что передвигаться по городу на велосипеде — экологично, удобно, цивилизованно. В развитых странах для двухколесного транспорта созданы все условия: есть и выделенные дорожки, и парковки, и прокат, и мастерские. «Это must have, как дантист или страховка», — утверждает Галина Харнахоева, пресс-секретарь Nagatino I-Land.

«Так, в Амстердаме на 800-тысячное население приходится более 500 тыс. велосипедов, — говорит Карен Мелконян, управляющий партнер компании EliteCenter. — Примерно 40% жителей используют байки как транспорт, полностью заменяющий автомобиль, и, конечно, как средство, позволяющее легко и свободно добраться до офиса».

В голландской столице, а также в Париже, Лионе, Лондоне у торговых ком-

плексов, бизнес-центров, вокзалов, больниц есть паркинги, где можно взять «двухколеску» напрокат. Велосипеды оснащены считывающими устройствами, позволяющими расплачиваться пластиковыми карточками. «Что интересно, возвращать транспорт на то же место совсем необязательно — можно оставить его на любой станции проката», — добавляет Тимур Сайфутдинов, управляющий директор департамента жилой недвижимости компании Blackwood.

«В Мюнхене в деловом комплексе Highlight Towers подземный паркинг полупустой, — приводит пример Александр Аргунов, руководитель PR-проектов BPS International. — Сотрудники независимо от пола и возраста приезжают на работу на велосипедах. Практически все дороги имеют специальную полосу для двухколесного транспорта. А там, где это невозможно сделать чисто технически, велосипедисты выезжают на проезжую часть и становятся равноправными участ-

никами движения. Более того, зачастую имеют преимущество».

В густонаселенном Пекине велосипедной раз чуть ли не единственное средство, позволяющее быстро добраться из одного района в другой. Дороги перегружены, пробки — норма жизни. «Кстати, в рамках подготовки к Олимпийским играм в 2008 г. СМИ Китая настойчиво призывали жителей сесть на двухколесный транспорт, поддержать массовый ве-

лоспорт и сохранить чистоту городского воздуха», — говорит Г. Харнахоева.

Велосипедам быть!

В Москве велоинфраструктура пока находится в зачаточном состоянии. «Отсутствие дорожек, неудобные въезды и выезды, второсортность двухколесного транспорта с точки зрения автомобилистов и пешеходов — все это делает передвижение на нем опасным занятием», — считает Денис Колокольников, председатель совета директоров группы компаний RRG.

Впрочем, подвижки есть. В июле этого года Департамент транспорта Москвы представил схему размещения велопарковок в ЦАО вблизи крупных торговых центров, транспортных узлов, учебных заведений, а также в офисно-деловых зонах. Планируют организовать около 200 стоянок, каждая будет включать в себя 7–12 стоек. Помимо этого к 2016 г. власти намерены создать 116 велодорожек.

Каких-то сложных расчетов конструкторам делать не пришлось. Паркинги будут оборудованы П-образными металлическими стойками, подходящими для всех типов велосипедов, которые можно крепить за раму или колеса. Говорят, чтобы распилить трубу, вандалам придется помучиться.

«Перед властями давно стояла задача развить такую инфраструктуру, — поддерживает инициативу А. Аргунов. — Это исключительно дальновидный и недорогой способ решения транспортных проблем, улучшения экологии и здоровья жителей».

В целом организация велопаркинга вблизи коммерческих объектов значительных инвестиций не требует, говорят эксперты. Достаточно выделить территорию, например у автостоянки, и расположить стойки. По словам Ксении Агаповой, менеджера по экологическим инновациям Jones Lang LaSalle, Russia & CIS, расходы на обу-

Сегодня в столице насчитывается всего 20 км велодорожек и примерно 90 стоянок, расположенных преимущественно в центре города. Правда, пока это скорее стильная модная фишка, а не полноценные объекты инфраструктуры.



100 долл. — примерные инвестиции в одно место на велопаркинге.

строительство одного места составят от 100 долл.

Судя по опросам, горожанам велоидея нравится. «Недавно одна аналитическая компания провела исследование, в ходе которого выяснилось, что около 40% респондентов готовы использовать велосипед не только для прогулок», — сообщает Сергей Акулич, вице-президент BlackStone Keeping Company. Кстати, к новой программе активно привлекают общественность — проверка актуальности адресов потенциальных парковок возложена именно на нее, говорят члены рабочей группы.

«За последний год благодаря усилиям социальных движений и властей ситуация развивается ускоренными темпами, — резюмирует Т. Сайфутдинов. — Если раньше инициатива создания велопарковок исходила в основном от арендаторов коммерческих площадей, чьи сотрудники были готовы добираться на работу на «двухколеске», то сейчас наконец часть ответственности взяли на себя чиновники».

Модная фишка

На данный момент в столице насчитывается всего 20 км велодорожек и примерно 90 стоянок, расположенных преимущественно в центре города, подчитал К. Мелконян. Правда, по словам Д. Колокольникова, пока это скорее стильная модная фишка, а не полноценные объекты инфраструктуры.

Более оптимистично смотрит на ситуацию Т. Сайфутдинов: «Организованные велопарковки стали популярным явлением. В сегменте торговых центров можно упомянуть «Европейский», «Капитолий», «Калужский», «Золотой Вавилон», «Европарк» и др. Велопаркинги при бизнес-центрах — тоже реальность. Пример — «Новоспасский двор», «Отрадное», «Красная Роза», «Легион», «Норд Хаус», «Крымский мост». Стоянки для велосипедов есть и рядом с центром дизайна Artplay, вблизи крупных банков (ВТБ24 на ул. Академика Сахарова), офисов телекоммуникационных компаний («МТС» на Петровском бульваре) и т. п.»

В частности, в БП «Кантри Парк» в подмосковных Химках созданы все возможности для передвижения сотрудников на велосипедах — от дорожек до парковки, обустроенной в зоне

охраняемой автомобильной стоянки. По словам А. Аргунова, она работает уже три года, и с каждым сезоном свободных мест становится все меньше. «Обычно на велосипеде в бизнес-парк приезжают сотрудники, живущие в ближайших районах — Химках, Северном Тушино, на Речном вокзале, Водном стадионе, — рассказывает он. — Среди них доминируют представители креативных профессий. Пользоваться велостоянкой могут все без исключения и совершенно бесплатно».

Все чаще инфраструктуру для двухколесного транспорта организуют в офисных центрах не из соображений «чтобы было», а по причине реального спроса. «В Nagatino i-Land велопарковка предусмотрена в первой очереди, так как у нас большая территория, много молодых, активных людей, экспатов», — подчеркивает Г. Харнахоева.

Велодискуссия

Почему, несмотря на всю привлекательность велоидеи, она все же вызывает скепсис? На это есть объективные причины, отвечают эксперты. «Во-первых, погодные условия в Москве не позволяют пользоваться велосипедом более трех-четырёх месяцев в году, — говорит К. Агапова. — Во-вторых, мощный трафик загрязняет атмосферу, так что перемещаться на велосипедах может быть просто вредно. А в-третьих, у нас большие расстояния. Конечно, как и в других странах, однако там можно ездить с байками в метро, а у нас это вряд ли получится».

«Если ты работаешь в БП «Крылатские Холмы» и живешь в Крылатском, при желании можно позволить себе добираться на работу на велосипеде, — размышляет Вера Зименкова, директор департамента услуг корпоративным клиентам Colliers International. — В другой ситуации такие поездки вряд ли целесообразны».

Многие эксперты считают, что использование велосипедов — вопрос культуры и ментальности. И только по этой причине Москва не готова на них пересест. «Например, в ЦПКИО им. Горького для двухколесного транспорта есть дорожки, — говорит Д. Колокольников. — Однако даже при наличии свободного места на тротуарах по ним ходят пешеходы, люди ездят на роликах, играют дети и даже заезжают машины. В результате велосипедисты вынуждены передвигаться в том числе по проезжей части».

«Велосипед как средство передвижения не подходит нам из-за климата, грязи,

? А вы лично хотели бы добраться до офиса на велосипеде?

Карен МЕЛКОНЯН,
управляющий партнер
компании EliteCenter:

«К сожалению, для этого нет возможности. Дорога на работу проходит по оживленным магистралям, расстояние большое, велопарковка отсутствует».

Вера ЗИМЕНКОВА,
директор департамента услуг
корпоративным клиентам
Colliers International:

«Плохо себе это представляю. В таком случае требуется сложная организация делового пространства. Помимо того что в офисе должен быть душ, необходимо предусмотреть гардероб, который будет находиться на работе. Нужно обладать временем, чтобы переодеться и подготовиться к деловой встрече. И после воспользоваться корпоративным транспортом для того, чтобы туда добраться».

Ксения АГАПОВА,
менеджер по экологическим
инновациям Jones Lang LaSalle,
Russia & CIS:

«Да, с удовольствием. В нашем новом офисе будет велопаркинг, и, поскольку я живу недалеко, мне удобно ездить на работу на велосипеде».



отсутствия дорожек, хамов-водителей, дресс-кода на работе, расстояний, а главное — менталитета», — подытоживает Г. Харнахоева.

Между тем есть и противоположные мнения. «Все больше москвичей ездят на байках, этот транспорт даже стали сдавать в аренду. Велоинфраструктура у бизнес-центров и торговых комплексов для Москвы логична и правильна», — считает К. Агапова. По словам Т. Сайфутдинова, за последние несколько лет спрос жителей на эти опции возрос. А если он есть, то рациональное зерно в идее, не сомненно, присутствует.

НЦ