

Московский парадокс: опасные «островки безопасности»

Год назад власти Москвы затеяли в СВАО очень странную, а по сути — опасную вещь: сначала на Череповецкой улице и других магистралях начался загадочный «ремонт». А когда работы, и без того создававшие для граждан и автомобилистов множество неудобств, наконец-то завершились, жители увидели странную картину, вызвавшую всеобщее замешательство и негодование: остановочную площадку посреди дороги.

Вместо проверенного десятилетиями принципа — автобус едет по правой полосе, пассажиры спокойно выходят на тротуар — чиновники вдруг сочли, что Москве нужны «остановочные платформы» посреди проезжей части. Далёкие от жизни простых граждан представители бюрократии решили переделать работу общественного транспорта по образцу, который копируют из стран условного «третьего мира». Их даже назвали «островками безопасности» — хотя от безопасности в этом решении осталась лишь прикосорбная ирония.

Народ такой «реформы» не оценил и начал протестовать. Состоялись встречи с депутатами от КПРФ различных органов власти. С жителями встретились депутат Госдумы Денис Парфёнов, депутат Мосгордумы Николай Зубрилин и муниципальные депутаты СВАО: Максим Жарков (Бибирево) и Татьяна Поведская (Северное Медведково).

Жители пожаловались: «островки» появились на Череповецкой, Лескова, Декабристов, Хачатуряна, Северном бульваре — и

Решения об изменении уличной инфраструктуры должны приниматься жителями, а не вместо них. Здесь они явно проводились без должного изучения местной специфики. Складывается ощущение, что какой-то «особенно дальновидный» чиновник просто скормил старые планы дорог какой-нибудь нейросети, та выдала «современное решение», а он принёс его начальству как прорыв. Но, как говорится, если у человека нет своего интеллекта — никакой искусственный уже не спасёт.

езде принесли одно: пробки, страх перед переходом дороги, грязную одежду из-за долгого стояния посреди дороги и реальную угрозу попасть под колёса.

Денис Парфёнов направил официальный запрос в прокуратуру, чтобы разобраться, а законно ли вообще внедряли эту систему?

Москва — не Буэнос-Айрес

Такие «островки» могут работать где-нибудь в Латинской Америке, где между остановками — километр, а метро нет. Но не в Москве — городе с плотной застройкой, миллионами пассажиров и четырьмя временами года, включая ледяную зиму и дождливую осень.

Жители подозревают, что за этой затеей — банальное «освоение» бюджета. В Белгороде аналогичный проект стоил порядка 1,5 млрд рублей, и даже губернатор позже признал: вышло крайне неудачно. У нас же, в Москве, ещё не поздно всё переделать.

По итогам встреч жители приняли решение отказаться от «опасных островков» и создать рабочую группу для взаимодействия с властями.

Депутаты-коммунисты специально съездили на остановку «Угличская улица», чтобы своими глазами убедиться: некоторые площадки очень узкие и не соответ-



ствуют нормативам по ширине, а организация пространства крайне нерациональна, что делает площадки неудобными и даже опасными, особенно для маломобильных граждан, инвалидов и женщин с колясками.

Плавучие «островки безопасности»

Осенью и весной проблема обостряется. Из-за неправильно спроектированных ливнёвок после дождя многие дороги превращаются в реки. И «островки» становятся настоящими остров-

ками, что превращает высадку из автобуса в холодную ванну по щиколотку.

Властям давно следовало бы:

1. Представить чёткий, поэтапный план развития ливневой канализации — расширить возможности водоотведения.

Отказаться от «островков» и вернуть прежнюю систему организации движения общественного транспорта.

Власть обязана решать такие вопросы системно, а не латать дыры по-авральному. А нынешняя ситуация — яркий пример того, к чему ведёт ориентация на показуху и интересы подрядчиков. Каждая бюджетная копейка должна служить горожанам, а не превращаться в причину, по которой пассажиры промокают, опаздывают на работу или, того хуже, рискуют жизнью.

Первые жертвы

Летом на улице Лескова случилось то, о чём жители предупреждали ещё в начале года: автомобиль на полной скорости влетел

прямо в строящийся «островок». Трагедии не произошло — только потому, что на «островке» в тот момент не было людей. Но это не ДТП. Это предупреждение, грозный сигнал о том, что такая политика ведёт к неизбежной трагедии.

Чиновники не могут сказать, что их не предупреждали. Они знали об опасности, но созна-

тельно игнорировали все сигналы.

● Ещё 21 декабря 2024 года, а потом 5 апреля 2025 года в Лянозово прошли многоточные встречи. Жители в один голос го-



ворили: о высоком риске ДТП и неудобствах для маломобильных граждан. Власти предпочли сделать вид, что ничего не слышат.

● Мы напоминали: на Череповецкой такие «островки» уже стали причиной нескольких аварий. Власти проигнорировали.

● Депутаты Денис Парфёнов и Максим Жарков лично проверили площадки и убедились: проект выполнен с большим числом несоответствий. Прокуратура Москвы в официальном ответе Парфёнову от 24 января 2025 года прямо указала: строительство велось с «множественными нарушениями».

Почему же чиновники упорно навязывают опасные проекты вопреки мнению жителей? Видимо, потому что для них это не вопрос безопасности, а вопрос освоения бюджетов.

Это безразличие уже привело к трагедии. Вот что говорит депутат Мосгордумы Николай Зубрилин:

«Проблема с опасными остановками вновь напомнила о себе на улице Широкой. Пассажир погиб под колёсами автобуса. Тут два виновника. Первый — тот, кто проводит опасный эксперимент по внедрению этих платформ посередине проезжей части, а это Мосгортранс. Второй — водитель

автобуса. Случившееся лишний раз доказывает ошибочность такой организации движения общественного транспорта с применением островных посадочных платформ. Необходимо срочно вернуть прежние условия посадки-высадки пассажиров с правой крайней полосы, с безопасного пешеходного тротуара. А опасный эксперимент размещения островных платформ посередине проезжей части следует признать ошибочным».

Мы не будем молчать и ждать следующей жертвы. От имени депутата Госдумы Дениса Парфёнова уже направлены новые запросы — руководителю Дептранса Максиму Ликсотову и прокурору Москвы Михаилу Жуку.

Прибыль подрядчиков и красивые слайды в отчётах, очевидно, важнее здоровья и жизни тех, кто пользуется общественным транспортом. Это классовая политика в чистом виде: интересы чиновников и бизнеса ставятся выше интересов народа.

Наши требования просты и ясны, мы не устанем их повторять: — Провести полноценную проверку обстоятельств трагедии и

где были установлены эти бетонные ловушки.

Новые протесты

В начале декабря 2025 года Денис Парфёнов провёл большую встречу с жителями СВАО у метро «Медведково», обсудили две главные болезненные темы: внедрение «островков безопасности» и расширение зоны платных парковок.

«Островки» продолжают строить — несмотря на аварии, несмотря на здравый смысл. Люди теперь вынуждены дважды пересекать дорогу, чтобы просто выйти из автобуса и дойти до дома. Нам приводят в пример «зарубежный опыт», но словно намеренно «забывают» наш климат и условия

жизни. Последствия налицо: аварии и наезды на пешеходов.

Не менее тревожна ситуация с платными парковками, которые уже вплотную подошли к МКАДу. Жители теперь вынуждены платить за то, чтобы припарковаться у собственного подъезда. Это не решает проблему пробок — это просто новый набор с населения.

По итогам встречи жители приняли общее заявление с чёткими требованиями: вернуть остановки на тротуары, а движение автобусов — в правый ряд, прекратить расширение платных парковок, восстановить право москвичей на очные публичные слушания.

В конце встречи по просьбе жителей были записаны видеообращения к президенту. Не то чтобы жители уж слишком надеются на помощь первых лиц государства, но всё же все формы борьбы важны. Ведь, как поётся в «Интернационале»,

Общий корень обеих проблем — отсутствие диалога. Под предлогом давно забытой пандемии власти отменили очные публичные слушания, лишив горожан права участвовать в решениях, которые напрямую касаются их жизни. Именно поэтому одна из инициатив «Народного референдума КПРФ» в Москве — требование вернуть очные публичные слушания.

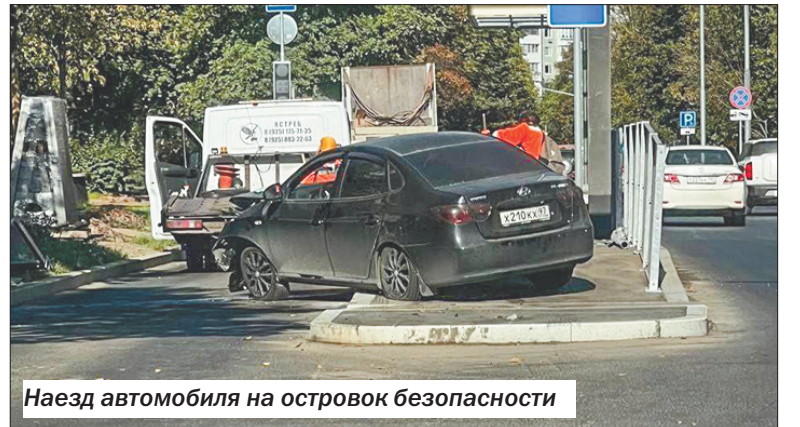
роду опасные и некачественные решения.

— Вернуться к прежней, более рациональной и безопасной схеме движения на всех улицах,

Никто не даст нам

избавления:

Ни бог, ни царь и не герой. Добьёмся мы освобожденья Своею собственной рукой.



Наезд автомобиля на островок безопасности