

Велосипед — не развлечение, а транспорт

В нашем городе прошла лекция организатора [проекта](#) «Let's bike it» Владимира Кумова. Проект способствует развитию велодвижения и велокультуры в России. Владимир за четыре года на велосипеде обколесил всю Европу и Латинскую Америку. Теперь настал черёд российской глубинки.

— Расскажи о себе, чем занимаешься?

Бездельник я. С работы уволился в 2012 году и последние три года занимаюсь проектом «Let's bike it». Больше ничем, потому что времени на что-то ещё не хватает.

— Как Липецк оказался в списке городов ваших лекций?

— Очень звали. Нас сюда реально затащили. Увидели, что мы будем в Воронеже, и сказали, если вы не приедете к нам — будет плохо. Завтра уезжаем в Москву, на этом тур в 9 городов России заканчивается.

— Вы проехали наши города, ранее посетили европейские и совершили путешествие по Латинской Америке, сейчас можете сравнить велосипедную инфраструктуру, отношение к велосипедистам, разницу менталитетов? Чего нам не хватает?

— Я всегда говорю, менталитет везде одинаковый, во всех странах мира, только культурная надстройка различается. Нам, наверное, не хватает правильного представления о велосипеде, то есть в парадигме нашего мышления велосипед отсутствует как транспорт. У нас есть велосипед как спорт, велосипед как отдых и развлечение, но велосипеда как транспорта, у нас нет. Это можно исторически обосновать, потому что наше велодвижение строилось на основе туристических велоклубов. Это изначально не транспортная история. Это люди, которые выезжают в лес покататься. Чтобы парадигма изменилась, необходимо много работать в плане даже не столько строительства велодорожек, сколько изменения сознания людей. У нас, например, слово «велосипед» не используется со словом «ездить», у нас используется слово «кататься». Кататься на работу нельзя.

— И поэтому основная задача проекта?

Мы хотим вдохновить людей, показать альтернативу. Параллельно мы общаемся с велоактивистами и исправляем мелкие детали в их речах, потому что когда велоактивист приходит к мэру, и просит сделать велодорожку, чтобы «мы катались», мэр не будет ничего делать или сделает велодорожку в парке.



— В своих путешествиях ты много общался с чиновниками из других стран. У нас, часто, о развитии велосипедизации говорят: «не пересаживаемся на велосипед, потому что небезопасно, нет велодорожек». А чиновники, в свою очередь, твердят: «не строим и не вкладываем деньги, потому что никто не ездит на велосипедах». Получается замкнутый круг. Мышление наших и западных чиновников совпадает?

На самом деле нет, и нашим не хватает политической воли. Куда развивать город — это видение администрации и функция чиновников. В Уфе к нам подошел парень из администрации и говорит: «принесите нам готовый проект, мы его реализуем». Я отвечаю: «Это ваша задача писать проект». Чиновник должен это понимать. Есть куча исследований из Дании, США, Аргентины, которые показали, что велосипедисты приносят деньги в бюджет. Да, автомобилисты платят налоги, но автомобильное движение в целом дотационное. Если говорить о цифрах, в Копенгагене посчитали, что каждый километр поездки на автомобиле из городского бюджета забирает 16 евроцентов, а каждый километр поездки на велосипеде приносит 25 евроцентов. Используя огромную формулу, в которой учитывают экономию на строительстве дорог, на экологии, на здоровье жителей, даже не забыли затраты на реконструкцию зданий которые портятся от выхлопных газов.

— С увеличением велосипедистов уменьшится количество машин и соответственно пробок на дорогах. Получается, в интересах автомобилистов создать качественную велосипедную инфраструктуру, так ведь?

Да, так, есть исследования доказанные цифрами, в Нью-Йорке средняя скорость автомобиля после строительства велодорожек за счет автомобильной проезжей части возросла. То есть дорогу уменьшили, а скорость возросла!



— Как простой велосипедист может повлиять на политическую волю чиновника? У тебя же есть примеры?

В России человек ходит и плачет, что у него нет велопарковки на работе. Советую сходить, написать письмо начальнику. Пишет письмо — парковка появляется. Начинает ездить сам, присоединяются коллеги. И в итоге через год велопарковка увеличивает количество мест, а через два года ставят даже специальный душ. У меня есть примеры компаний в Москве, которые вот так от одной парковки пришли к душе.

— Ты говорил, что в Латинской Америке велосипедное движение в целом развито уже лучше, чем в некоторых странах Европы. В чем секрет их успеха?

Они просто научились считать деньги. Да, во многом это тоже пример политической воли. Хотя есть примеры, когда активисты пытаются что-то делать и власти их не поддерживают. В Мексике активисты сделали муниципальный велопрокат. За счёт сети кафе, ресторанов, кинотеатров, они договорились, что у них будут стоять стойки, где человек сможет взять велосипед. И такую штуку в Питере ребята пытаются сделать сами. Но опять это активизм, это конкретный пример, и чтобы он стал массовым нужна политическая воля. Без этого можно хоть лоб расшибить.



Сидя на лекции, разглядывая на экране изображения, мне показалось, что всё это далеко от нас. Лощённые велосипедные дорожки в Скандинавии, обустроенные парковки в далёкой Аргентине, мэр Лондона, буднично добирающийся на работу на велосипеде. В подтверждение этому и зимы у нас суровые, и чиновники с мигалками, и гражданскую позицию мы чаще отстаиваем на кухне. С другой стороны, сторонников двухколесного транспорта на дорогах с каждым годом становится всё больше. Их уже сложно не замечать. Вот и на лекции желающих послушать оказалось больше предложенных мест. Это оставляет надежду, что суровые будни велосипедистов когда-нибудь станут комфортней и безопасней. Как в Копенгагене, ну или в Буэнос-Айресе.