

Велосипед как инвестиция

В областной столице может появиться сеть велодорожек, велопарковок и другая инфраструктура, позволяющая ездить на велосипеде круглогодично. Эксперты из Твери, Москвы и Санкт-Петербурга обсудили, как претворить эти планы в жизнь

В рамках проекта «Десять дней, которые не изменили мир!» с 6 по 15 марта в Тверь приехали урбанисты, художники, активисты, организаторы общественных движений и событий, предприниматели из России, Беларуси и Канады. Они провели серию бесплатных мастер-классов для жителей Твери.

В процессе этого марафона тверской мультикультурный проект «Коктейль» собрал в областной библиотеке имени Горького активистов велосипедного движения из Твери, Москвы и Санкт-Петербурга. Перед началом встречи собравшиеся посмотрели документальный фильм «Велосипеды против машин», снятый шведским режиссером Фредриком Гертеном в 2015 году. Он рассказывает о том, что крупнейшие города мира оказались в системном кризисе из-за того, что машины заполнили практически все пространство. Для примера: в столице Бразилии Сан-Паулу порядка 60% всех зданий используется под парковки машин.

Выход из системного кризиса есть — развивать общественный транспорт, а также велоинфраструктуру, которая позволит без пробок передвигаться по городу, ведь, как показывает статистика, половина всех поездок на машинах совершается на расстояние не более пяти километров. И положительные примеры решения этого вопроса есть. Так, порядка 40% населения столицы Дании Копенгагена и столицы Голландии Амстердама круглый год передвигаются исключительно на велосипедах. Многие европейцы смело ездят на электровелосипедах даже между городами.

Однако во многих городах мира идея создания велоинфраструктуры встречает недопонимание со стороны властей и населения. Местным активистам велодвижения приходится прилагать множество усилий, чтобы сдвинуть этот процесс с мертвой точки.

Например, финский город Оулу считается зимней столицей велодвижения. В нем гораздо холоднее, чем в Твери. На 200 тыс. населения приходится 845 км велопешеходных дорожек. Эта сеть расширяется с каждым годом. А все началось с того, что еще в 60-х годах прошлого века один из проектировщиков города, несмотря

на всеобщее сопротивление, включил в план развития велосипедную и пешеходную инфраструктуру. И только спустя много лет люди признали, что это было правильным решением. В Оулу средняя годовая модальная доля велосипедных поездок составляет 22%, а зимой она снижается до 12%.

В России ситуация для велосипедистов во многих городах меняется к лучшему. Так, в Москве и Санкт-Петербурге в последние годы начали активно развивать прокат велосипедов, а также строить велодорожки. В Мос-

А ведь еще лет пять назад сама идея строительства велодорожек в двух столицах встречала активное сопротивление и власти, и общественности. Руководители велодвижений регулярно проводили массовые велоакции, в том числе велопаралы, с целью популяризации идеи. Активисты искали возможность наладить диалог с властью и, судя по результатам, диалог состоялся.

У Твери пока тоже есть свои скромные достижения. В прошлом году в областной столице появились первые велодорожки — на Санкт-

клуба «ВелоТверь» Ольга Донскова. — Наш клуб сотрудничает с управлением по культуре, спорту и делам молодежи администрации Твери. Его работники всегда отвечают на наши письма и по возможности удовлетворяют наши просьбы в рамках своих возможностей. Мы, в свою очередь, стараемся не просить невозможного.

Городская власть поддерживает акцию «Открытие велосезона», главным организатором которой уже восемь лет является клуб «ВелоТверь». Ближайшее открытие, в рамках которого вело-

большой победой нашего велодвижения. Однако пока в городе нет общего плана строительства велодорожек. По какому принципу появляются немногочисленные велодорожки, активисты не знают — с ними чиновники пока планы не сверяют.

— Я считаю, что наш город все-таки становится удобнее для передвижения на велосипеде, — отмечает руководитель проекта «Коктейль», активная велосипедистка Екатерина Новак. — У магазинов появляются велопарковки, исчезают бор-

дюр, которые мешали более активными и посмотреть на развитие велодвижения глазами чиновников и бизнесменов.

— Важно донести до них мысль о том, что им выгодно, чтобы люди передвигались на велосипедах. Это сократит количество ДТП, улучшит дорожную ситуацию в городе и сделает население более здоровым, — отмечают активисты. — Многие крупнейшие компании страны, в том числе «Газпром», участвуют в наших акциях, руководствуясь вполне меркантильными интересами — они хотят, чтобы их сотрудники были более здоровыми и эффективными.

Ольга Донскова рассказывает о том, что встреча вдохновила «ВелоТверь» на проведение новой акции. К уже анонсированному «Открытию сезона» добавится велопарад, который пройдет 28 мая, в единый день велосипедных действий. В этот утвержденный на федеральном уровне день все велоактивисты имеют право провести акции в своих городах.

Также клуб «ВелоТверь» примет участие во II Международном велоконгрессе, который состоится 14-15 апреля в городе Москве.

— Мы делаем все возможное, чтобы наш город стал более удобным для велосипедистов, — говорит Ольга Донскова. — Для участников клуба эта деятельность является волонтерской. Они занимаются ею в свободное время и не получают за нее денег.

Очевидно, что в одиночку одному велоклубу кардинальным образом отношение к теме не изменить. Поэтому активисты рассчитывают на велосипедистов Твери, которых в городе очень много. Ведь в конечном итоге, считают активисты, строительство велоинфраструктуры не обуза для бюджета, а выгодное вложение в развитие города. Тверь может пойти по пути финского города Оулу и, сделав сейчас хорошие инвестиции в будущее, стать одной из столиц велодвижения в России.

— Власти могут сказать, что у них нет на это денег, но это не так. Деньги есть всегда — вопрос в приоритетах, — считает координатор проекта «Велосипедизация Санкт-Петербурга» Ольга Мнишко. — Пусть они идут в сторону от пешеходов к велосипеду, затем к общественному транспорту и только затем к личным машинам.

В конце концов, чиновники тоже люди. Для многих из них, в том числе в Твери, велосипед — это образ жизни, а для многих горожан — основное средство передвижения даже зимой. Главное, чтобы каждый ехал своей дорогой, но все думали в одном направлении.

Андрей САБЫНИН



В конечном итоге, считают активисты, строительство велоинфраструктуры не обуза для бюджета, а выгодное вложение в развитие города. Тверь, сделав сейчас инвестиции в будущее, может стать одной из столиц велодвижения в России.

кве их протяженность составляет более 210 км. Правда, только 55 из них проходят вдоль улично-дорожной сети. Остальные дорожки проложены в различных парках и зеленых зонах столицы. Сеть дорожек будет расширена уже в этом году. В Санкт-Петербурге пока чуть меньше 40 км велодорожек. В 2017 году будет построено еще 44,6 км новых. К 2020 году их протяженность превысит 200 км.

Петербургом шоссе, Тверском проспекте и улице Вагжанова. Правда, сделаны они прямо на тротуарах и получились не очень удобными для массового передвижения велосипедистов. Однако начало положено.

— Здорово, что у нас появились хотя бы такие велодорожки. Свои предложения по оптимизации мы год назад передали в администрацию, — рассказала нашему еженедельнику руководитель

сипедисты массово проедут от памятника Афанасию Никитину до поляны на Дорошихе, состоится 23 апреля. В первых подобных акциях принимало участие около сотни человек. Сейчас их число выросло до двух тысяч.

И все же сам процесс формирования велоинфраструктуры идет медленно, отмечают активисты. Несколько лет назад была принята концепция развития велодвижения в городе Твери. Это было

лосипедистам, мамам с колясками и людям с ограниченными возможностями.

Как сделать эти изменения более системными и согласованными с горожанами? Координатор проекта «Велосипедизация Санкт-Петербурга», организатор «Живых улиц» Ольга Мнишко и руководитель московского проекта по развитию велокультуры Let's bike it! Владимир Кумов посоветовали жителям Твери быть бо-