

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ АЛМАТЫ: ВОПРЕКИ ВСЕМУ

Лето давно уже закончилось, но количество велосипедистов на улицах города только выросло. Почему? Начался новый учебный год, и студенты ищут удобные способы добраться до мест учебы. Многие предпочитают не томиться в душном и забитом общественном транспорте, а добираться до университетов с ветерком. Для этих целей великолепно подходит велосипед.

«Купите себе велосипед. Не пожалеете, если останетесь живы». Марк Твен

Велосипед – удивительное средство передвижения. Изобретенный почти двести лет назад, он до сих пор остается популярным видом транспорта. Эрнест Хемингуэй, Марк Твен, Герберт Уэллс, Марлен Дитрих, Аль Пачино были велосипедистами. Велосипед позволяет в четыре раза эффективнее использовать энергию человека, чем ходьба, развивать большую скорость и преодолевать большие расстояния. Вдобавок, велосипед оказывает положительное влияние на здоровье и позволяет сэкономить на поездках по городу.

Тем не менее, велосипеды до сих пор не особо популярны в нашем городе – особенно, если сравнивать с городами Европы или Китая. Студенты и преподаватели предпочитают добираться на личном или общественном транспорте, или вовсе пешком. Почему так происходит, мы попытались выяснить у самих велосипедистов.



ВЕЛОСИПЕДЫ В ГОРОДЕ

«Велосипед всегда? Сейчас это одно из того, что наполняет вашу жизнь смыслом! Я упражняюсь таким образом каждый день. Ах, просто возьмитесь за ручки вашего велосипедного руля, ложитесь на него и опрометью мчитесь по улицам и дорогам, над железнодорожными путями и мостами, пронизывая толпу, избегая столкновений, на скорости двадцать миль в час или даже больше, и представляйте все это время, как внезапно с грохотом упадете. Ну, это что-то!»
Джек Лондон

Поклонники велосипедов в Алматы считают, что город не приспособлен для их вида транспорта. Можно от-

метить и отсутствие велосипедных дорожек, и светофоров для велосипедистов, и отрицательное отношение пешеходов и водителей.

Данияр Сабитов, журналист, бывший преподаватель:

Состояние велотранспорта в Алматы не очень хорошее. Здесь вообще очень интересная ситуация. С одной стороны, власти говорят – «пусть будет очень много велосипедистов, и мы потом будем делать инфраструктуру – будем автомобилистов учить, как себя вести с велосипедистами, пешеходов учить, будем велопарковки делать». Я считаю, что сначала нужно создать инфраструктуру, которой в Алматы нет. У нас есть одна хорошая велодорожка проспекта Абая. А все остальные «дорожки» – это на самом деле покрашенная часть тротуара. Дело в том, что велодорожка должна не только визуально отличаться, она должна быть приподнята над пешеходной частью, или пешеходная часть должна

быть приподнята над ней. А у нас просто покрасили красной краской часть тротуара, причем достаточно скользкой краской, особенно после дождя, так что безопаснее оказывается ехать по обычному тротуару, чем по так называемой «велодорожке». Но зато муниципалитет у себя в отчетности поставил галочку, указав, что велосипедные дорожки увеличились на столько-то километров. Естественно, это не является инфраструктурой. Вообще, достаточно сложно быть велосипедистом в Алматы. Потому что, с одной стороны, велосипедистов ненавидят автомобилисты, потому что они ездят по обычным дорогам, потому что правилами предписано ездить. И, с другой стороны, вас ненавидят пешеходы. Когда вы едете по тротуару (что является незаконным), потому что хотите жить, люди пугаются, велосипеды им мешают. Мамы с колясками очень пугаются. Получается, что велосипедисты среди участников дорожного движения самая бесправная категория людей.

Даурен Сламбеков, выпускник:

Когда я учился в вузе (я закончил «Туран»), добирался на велосипеде. Мне нравится ездить на велике. Это доставляет удовольствие. Инфраструктура, правда, способствует езде только в центре города. Автомобилисты на дороге относятся нейтрально как-то. Хотел отметить – из моего окружения на велике гонял в универ только я. Надо мной даже сокурсники прикалывались. Если бы это не было «засорным», то, наверно, все приезжали бы. Ну, все меняется. Раньше велик считался больше детской забавой, а сейчас, наоборот, стало модно, велосипедистов стало больше. Да, сейчас вообще крутые велики выпускают. Карбоновые велики, двуподвески – можно мизинчиком поднять. Я сам из Тараза. В Таразе, например, вообще удобно передвигаться на велосипеде. Город маленький, и, кажется, намного безопаснее Алматы. Меньше машин, дороги уже, через каждый шаг парки. На велосипеде за пять минут можно приехать из одного парка в другой.

По моему скромному мнению, на проблемы городской инфраструктуры нужно смотреть не только с городского масштаба, но и республиканского. Почему в Алматы много машин и длинные пробки? Потому что много приезжих. Почему они приезжают сюда? Потому что здесь есть все условия для ком-

фортной жизни, чего не скажешь об их родном городе, где на каждом шагу поджидает коррупция и постоянная необходимость в связях. В Таразе очень мало крупных бизнесменов. Я думаю, что нужно развивать не только мегаполисы, но и провинциальные города. Инвестировать в них, помогать развитию бизнеса. Тогда решатся проблемы и с экономикой, и с пробками.

ТРУДНОСТИ ПАРКОВКИ

«Каторжный труд – велосипеды теперь иметь. Действительно верно, громадное через них удовольствие, физическое развлечение и все такое. На собак, опять же, можно наехать. Или куренка попугать. Но только, несмотря на это, от велосипеда я отказываюсь. Собственная машина меня уела. Положение такое – на две минуты машину невозможно без себя оставить – упрут. Ну, и приходилось в силу этого машину на себе носить в свободное от катанья время. На плечах». Михаил Зоценко

Данияр Сабитов:

Отношение самих университетов к велосипедному транспорту не самое лучшее, поощрения велосипедного транспорта нет. Например, велопарковки нет ни у КИМЭПа, ни у «Турана»,

ни у КБТУ, ни у Каспийского университета. Что касается Каспийского – там у него перед входом стоят такие столбы, флаштоки. Я начал привязывать свой велосипед к одному столбу, потому что это недалеко от входа, там проходная часть, там много людей, столб тонкий, не нужно пытаться к дереву привязать, где у вас может просто не хватить замка. И выходит охранник, и говорит, что «не положено», что «здесь нельзя», и вообще «на территории университета нельзя», идите, ищите где-нибудь велопарковку. Велосипедов в сознании администрации нет, и в сознании преподавателей тоже. Здесь есть еще такой момент – статус преподавателя, его имидж. У нас не каждый преподаватель, например, считает, что ездить на велосипеде соответствует его имиджу. Профессор, доктор, и так далее, на каком-то велосипеде – ерунда. И я считаю, что это неправильно. Я думаю, что, все-таки, если бы преподаватели ездили на велосипедах, это бы было очень классно для их имиджа, потому что студенты видели бы, что это тоже люди, и они тоже ездят по тем же дорогам, и с ними можно обсуждать какие-то общие темы. А в случае со студентами вопрос такой, что велосипед, по большому счету, только алма-атинские студенты могут себе позволить. Потому что велосипед, это средство такое, все-таки достаточно дорогое, и приедем купить его, особенно если он живет в общежитии, трудно, и где поставить – вопрос. Но я думаю, все зависит от того, есть ли инфраструктура. Если она есть, люди будут пользоваться. Нет инфраструктуры – нет



велосипедистов. И университеты – они могли бы в первую очередь просто оснастить велопарковки, чтобы студенты и преподаватели решились бы на этот подвиг – пересесть на велосипед, и не нужно было бы искать ближайший забор, куда его прицепить. Не могу припомнить ни одного университета, где была бы велосипедная парковка. У нас торговые центры в этом отношении гораздо более прогрессивны, чем университеты.

КОНОКРАДСТВО

«В детстве я молил Бога подарить мне велосипед. Потом понял, что Бог работает по-другому. Я украл велосипед и стал молиться о прощении». Аль Пачино

Даурен Сламбеков:

Минус езды на велосипеде в том, что его крадут легко. Допустим, у меня велик угнали прямо с территории университета – перед камерами, внаглую. Замок спилили. Замок спиленный нашел уборщик, за воротами университета, там, где урны стоят. Обращались в полицию, материалы все дали. Не помогли. Всем известно, какая у нас полиция. Ну, по сути, если сравнивать угон моего велосипеда и изнашивание – важность раскрытия последнего намного выше и ценнее. Хотя вроде как у нас правовое государство... Я думал, что у нас как-то более менее охраняют. Велик стоил 590 тысяч, это еще до девальвации стоил так. Для злоумышленника риск стоил свеч. Это мой первый велик. До этого ездил на дядином. Сейчас у меня снова дядин. На нем катаюсь.

Данияр Сабитов:

Как у нас обстоят дела с «конократством»? С «конократством» дела обстоят «очень хорошо». В частности, я сейчас езжу на втором велосипеде, потому что первый был украден. И, самое печальное, я переписывался с одним парнем, он работал в магазине велосипеда. И он рассказывал, что велосипеды, которые крадут, потом чаще всего не перепродаются. То есть их воруют не для перепродажи, их воруют на цветмет. Их просто сдают на металлолом – вот это самое обидное. Есть, конечно, попытки с этим бороться.

Например, мой друг сделал сайт ukralki.kz. Он его сделал, когда сам лишился велосипеда. У каждого велосипеда есть серийный номер, туда можно внести этот серийный номер, сфотографировать, свои контакты указать, вознаграждение. Но это вряд ли поможет, потому что их не перепродают как велосипеды. Их просто физически уничтожают. В то время, если говорить о развитых странах, в Германии, например, при ввозе и вывозе велосипеда из страны и в страну, его необходимо по этому номеру зарегистрировать. То есть страна себя оградила от ввоза контрафакта. У нас этого нет, у нас и серьезного бизнеса с велосипедами нет, посмотреть на Европу, как много они и часто ездят. У нас велосипеды, они все-таки все еще редкость, хотя с каждым годом велосипедистов все больше и больше. Вопреки всему.

ДРУГИЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

Говоря об альтернативных видах транспорта, стоит упомянуть и о такой экзотике, как электросамокаты и велосипеды с электродвигателем, сегвеи, гироскутеры и моноколеса. На Западе это вполне полноценные виды транспорта, которые даже регулируются правилами дорожного движения. У нас они пока еще, к сожалению, остаются редкими игрушками и средствами развлечения. Тем не менее, находятся смельчаки, кто использует персональный электротранспорт как средство передвижения по городу.

Нурай Садвокасова, студентка:

Я пользуюсь гироскутером, добираться до университета. Вернее, проезжаю на нем от дома до метро, от Абая-Сайна до станции Москва. Довольно большой отрезок пути. Очень удобная вещь, правда, довольно тяжелая. Удобство по десятибалльной шкале можно оценить на семь. С него легко вначале упасть. Прохожие смешно реагируют – смотрят на тебя, выкатив глаза. Но управлять этой штукой очень легко. Вначале сложно, конечно, но я за полчаса научилась. Производителя гироскутера я, правда, не знаю. Bluetooth-колонка на нем есть, музыку включаю. Доезжаю на нем, оставляю в магазинчике возле метро – там знакомая работает, и дальше пешком. Его можно, вообще, в сумке носить. На гироскутере я чувствую себя свободной. Я как будто летаю!

СУБКУЛЬТУРА

«Когда я вижу взрослого человека на велосипеде, я спокоен за человечество!» Герберт Уэллс

Люди, увлеченные велосипедом, хоть и не столь многочисленны, но серьезно относятся к своему увлечению, считая велосипед не только средством передвижения, но и стилем жизни. У нас, несмотря ни на что, формируется субкультура велосипедистов.

Данияр Сабитов:

Людам всегда хочется принадлежать к группе, а велосипедисты – это такая большая семья. Еще три или четыре года назад велосипедисты, которые ехали друг мимо друга, обязательно здоровались. Кивали, или там звоночком... это была такая редкость – встретить велосипедиста, что они действительно воспринимали друг друга как единое сообщество. Сейчас эта традиция практически исчезла, потому что очень много стало велосипедистов, и со всеми не наздороваяешься. Сейчас здороваются, знаете, такие велопрофи, уже перешедшие на новый уровень, экипированные велосипедисты – с каской, с очками и так далее. И, когда они встречают такого же, они в нем распознают не дилетанта, а уже своего человека, который занимается серьезно, чаще пользуется велосипедом, и с ним здороваются. То есть, некая элитарность проявляется в любом сообществе.

Для развития и планировки городов Казахстана все чаще приглашаются зарубежные специалисты, урбанисты и архитекторы, такие как Ричард Гейл и Рикардо Мартини. Все они указывают на необходимость поддержания здоровой экологии, уменьшения проезжих частей, озеленения городов и развития велосипедной культуры. Будем надеяться, что Казахстан сможет успешно перенять зарубежный опыт.

Дмитрий САЖКО

АННОТАЦИЯ

Велосипед – студент үшін тамаша көлік құралы. Үнемді, ыңғайлы және жылдам, ол барынша танымал болып барады. Бірақ Қазақстанға «велосипедті жұмақ» болу әлі өте ерте.