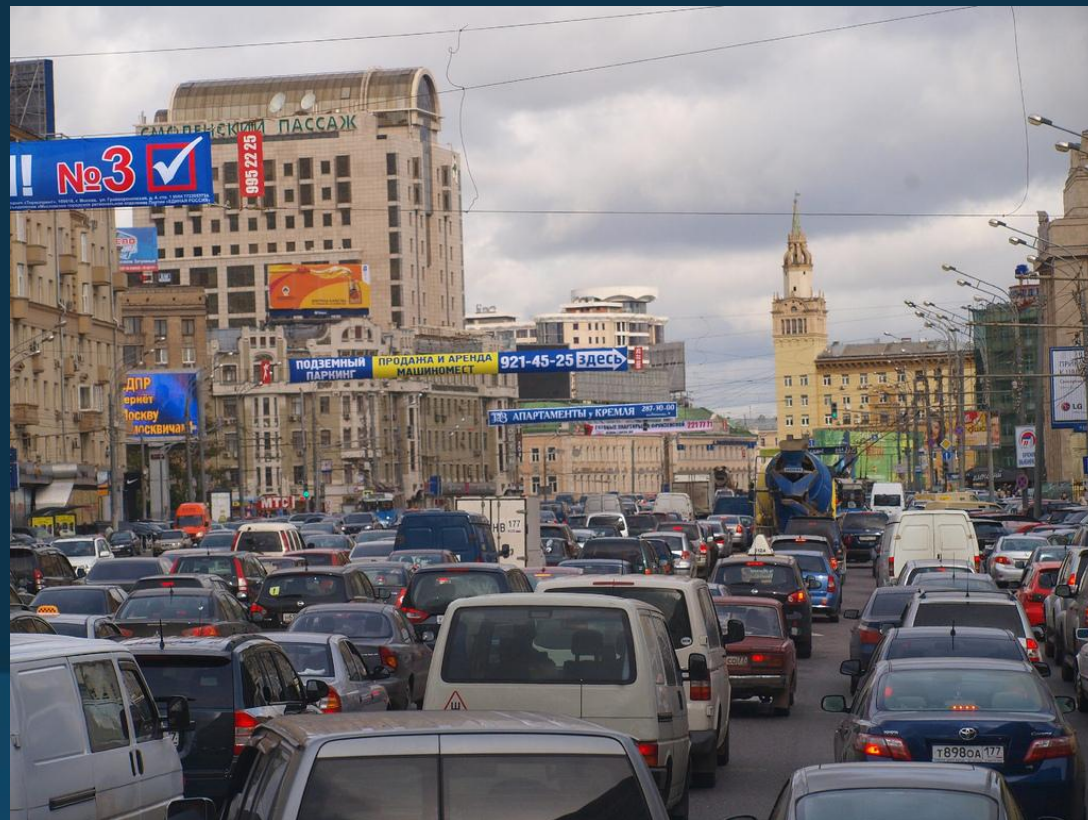


Активное передвижение и комфорт городской среды

Екатеринбург 2010

Решение транспортных проблем является одной из основных задач для городов по всему миру



Расширяются дороги



Строятся сложные дорогостоящие сооружения

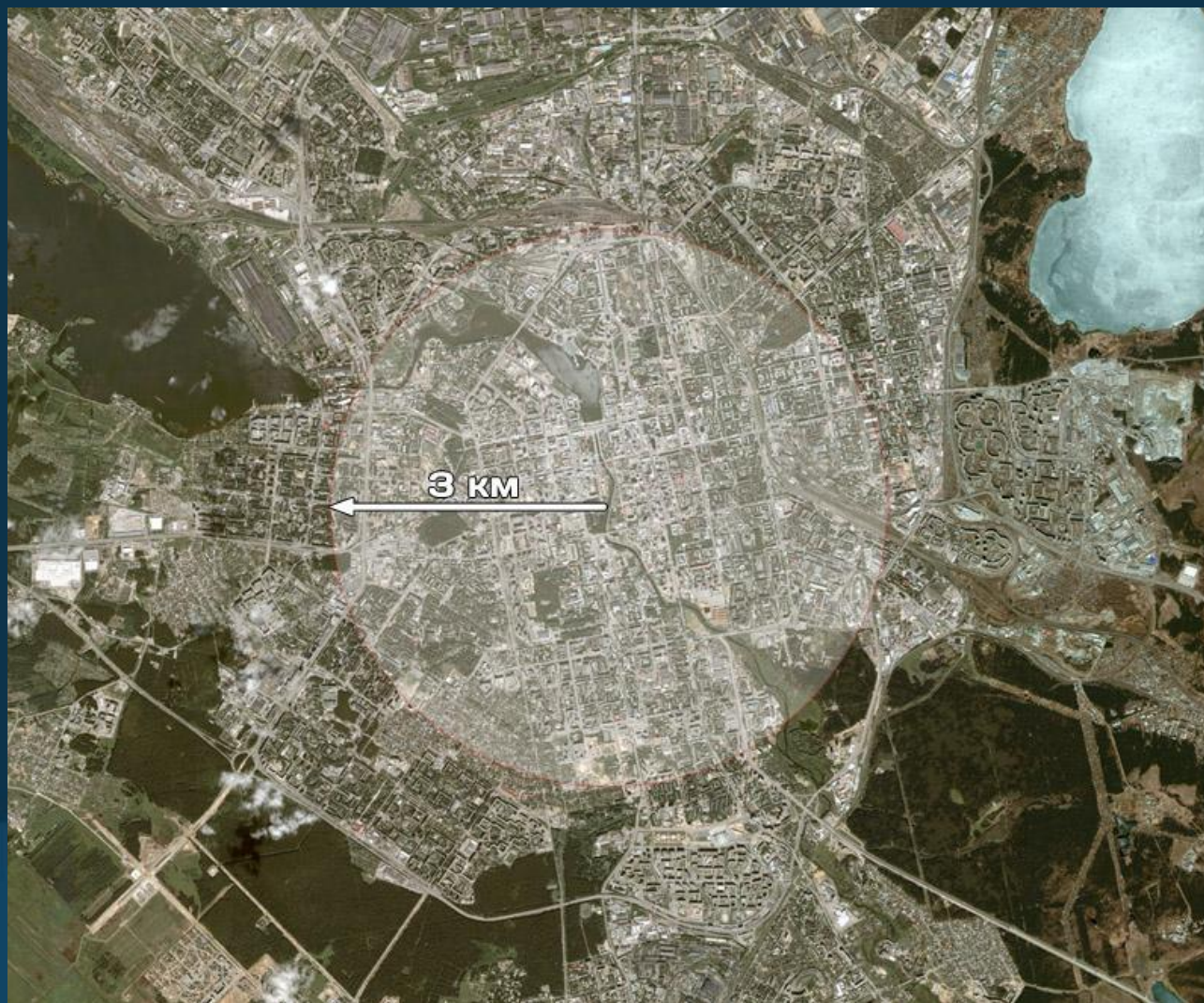


Однако, занимаясь мегастройками,
городские власти часто забывают
о самых простых и доступных способах
передвижения

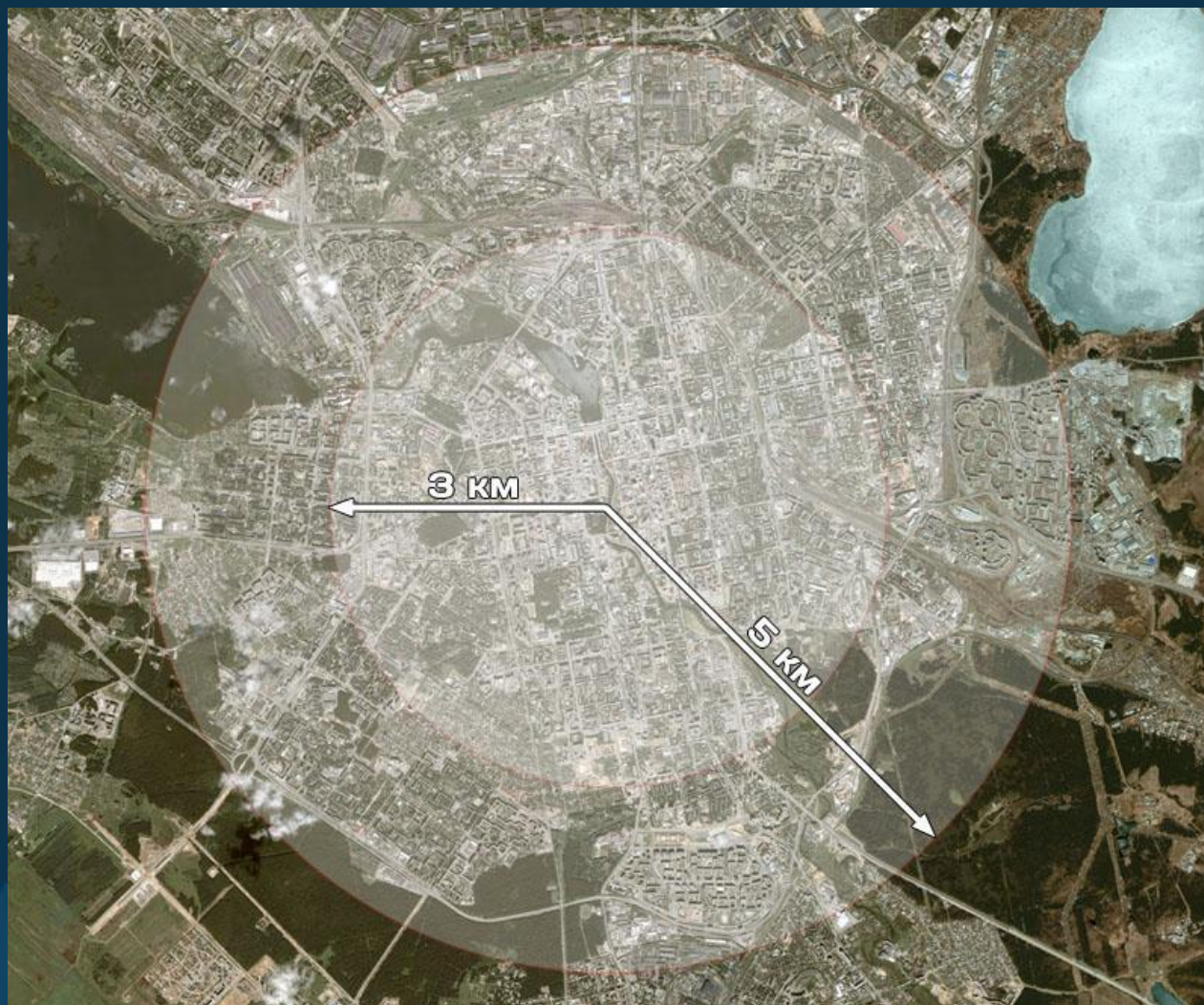


Фото: <http://www.flickr.com/photos/meteorry/2715180202/>

Значительная часть городских поездок не превышает 3 км, то есть находится в пределах 30-40 минут ходьбы пешком



Большая часть населения города живет не далее 5 км от центра. Это расстояние покрывается на велосипеде за 20-25 минут

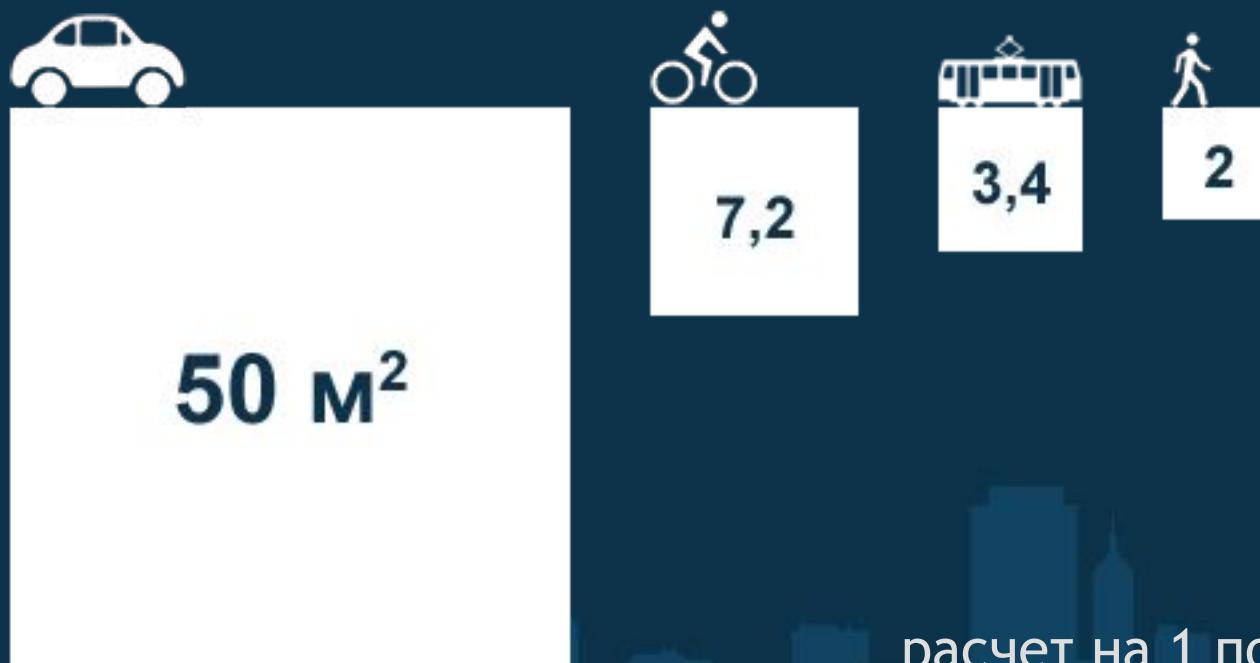


Компактность Екатеринбурга делает активное передвижение, пешком и на велосипеде, оптимальным выбором для многих людей!



При этом каждый
пешеход или велосипедист —
это -1 машина в пробке,
это -1 выхлопная труба под окном,
и это -1 место, необходимое для
парковки, в забитом машинами
городе.

Пешеходы и велосипедисты эффективно используют уличное пространство



расчет на 1 пользователя
в движении

Пешеходы и велосипедисты почти не влияют на износ дорог



Пешеходы и велосипедисты
не загрязняют окружающую среду



**Пешеходы и велосипедисты,
укрепляя свое здоровье, снижают общий
фон заболеваемости**



Исходя из этого,
казалось бы, что...

Город должен всячески поощрять пешеходное и велосипедное движение, чтобы больше людей выбрали эти способы передвижения по городу

Например, создавая связную и удобную сеть велосипедных и пешеходных маршрутов



А также создавая условия наибольшего благоприятствования пешеходам, велосипедистам и пассажирам общественного транспорта.



Происходит ли это
в реальности?

НЕТ!

В Екатеринбурге нет почти никакой велосипедной инфраструктуры



А те попытки, которые делаются,
пока выглядят неубедительно



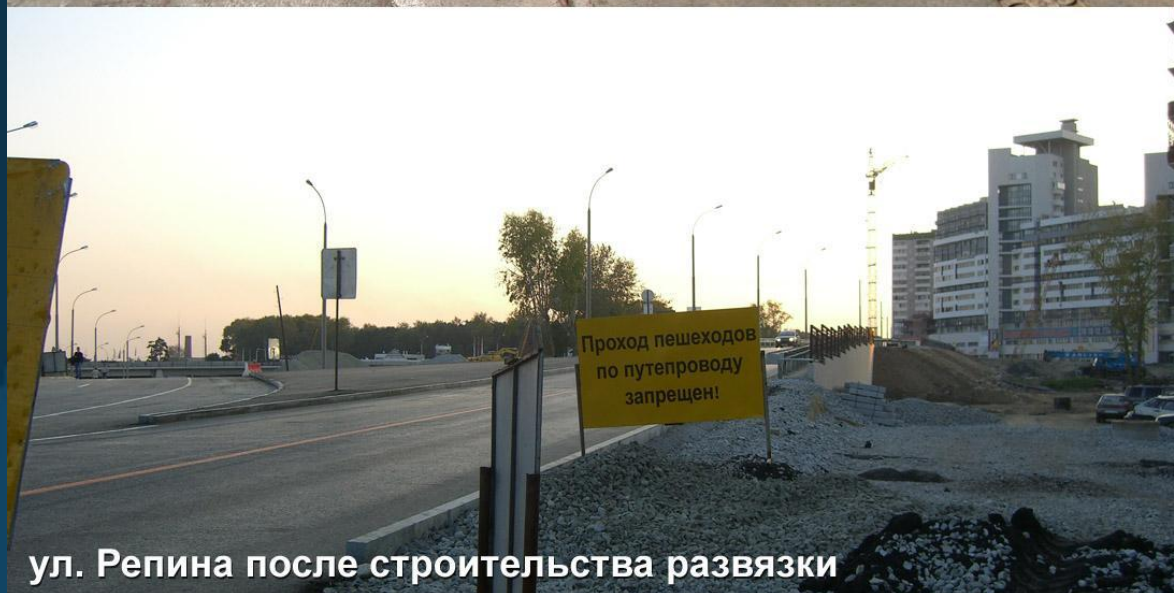
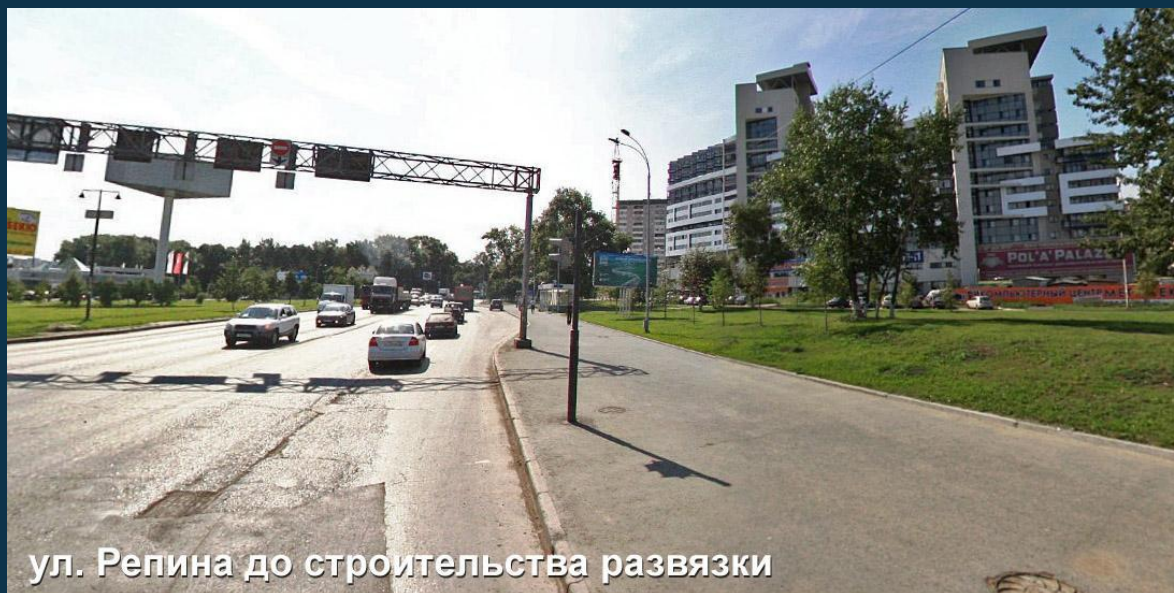
Пешеходы в лучшем случае воспринимаются как помеха автотранспорту



Перейти улицу Куйбышева можно только преодолев 2 двери-мухобойки, несколько лестничных пролетов и коридор подземного перехода. Ради нескольких секунд экономии для машин (которые все равно стоят в пробке).

А теперь представьте, как этот путь будет преодолевать мама с коляской или пожилой человек.

В худшем - об их существовании просто забывают



или вынуждают "сосуществовать" с автомобилями



Территория ТЦ "Алатырь" со стороны ул. Московской
не имеет тротуара в принципе

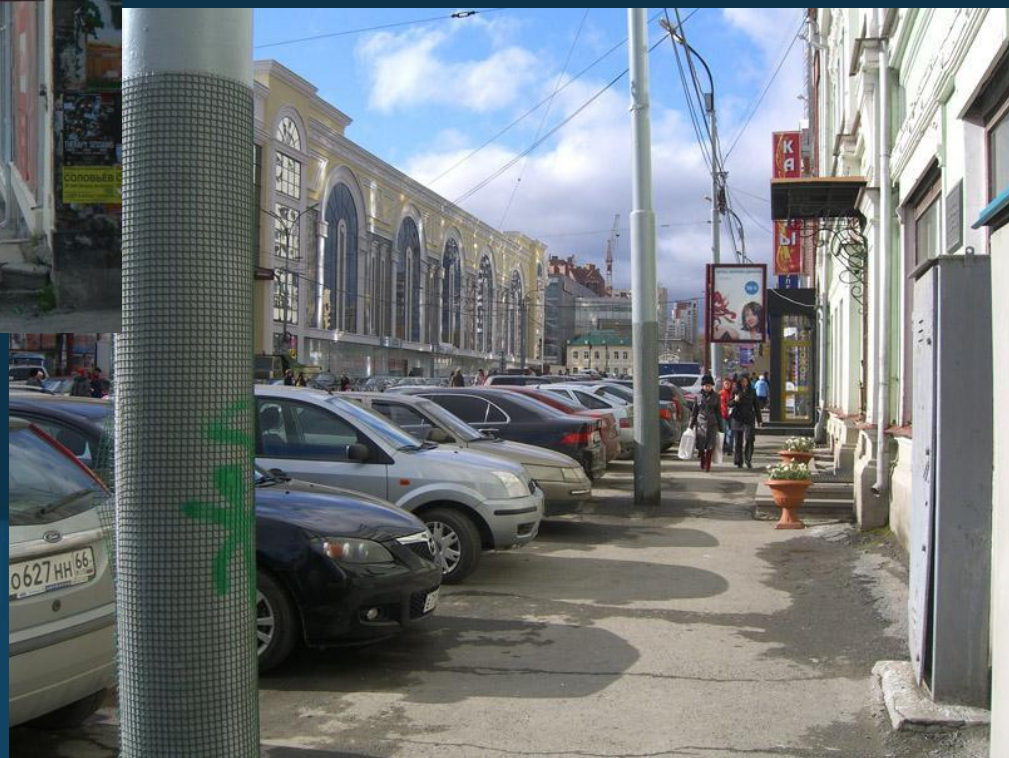
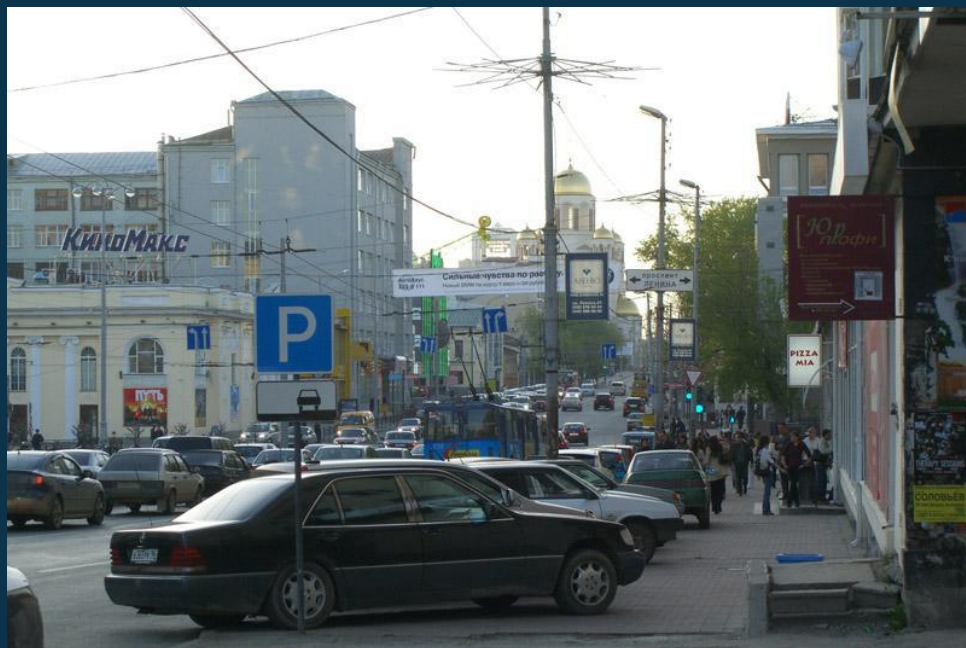
Благоустройство новостроек безобразно и по качеству проектирования



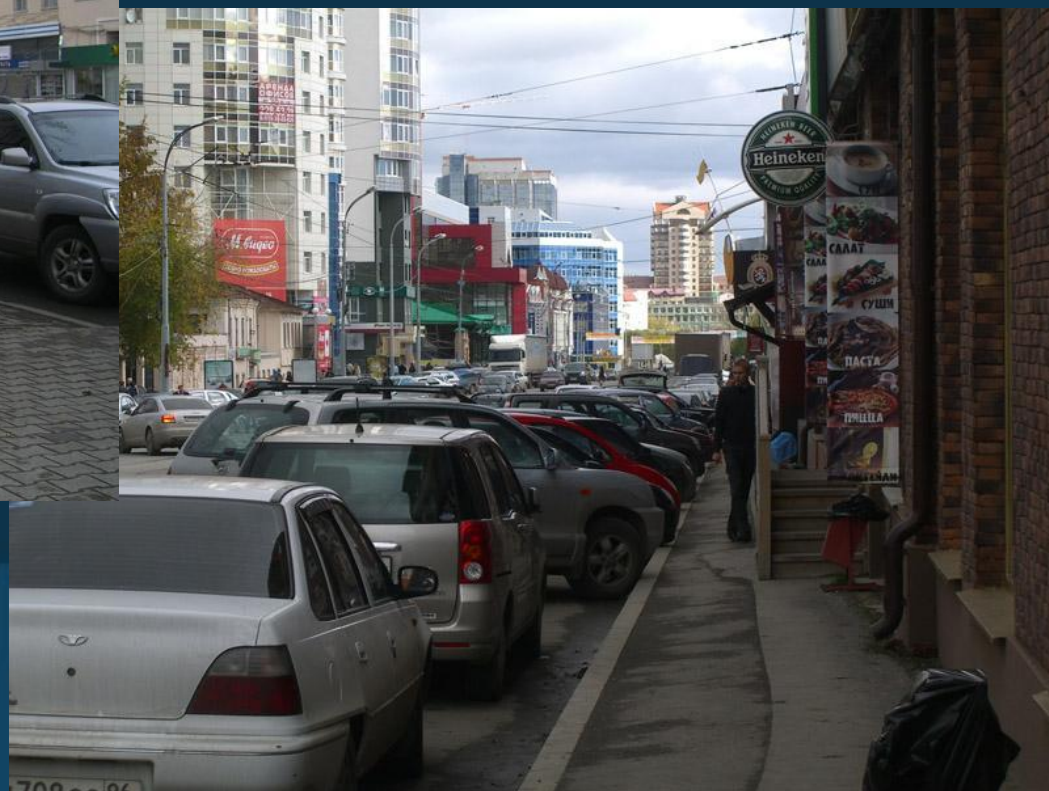
И по качеству исполнения



Сложившиеся же улицы постепенно деградируют под натиском растущего автопарка



Либо машины проникают в пространство пешеходов, либо это пространство урезают в пользу машин



Тротуары чистятся плохо как зимой, так и летом



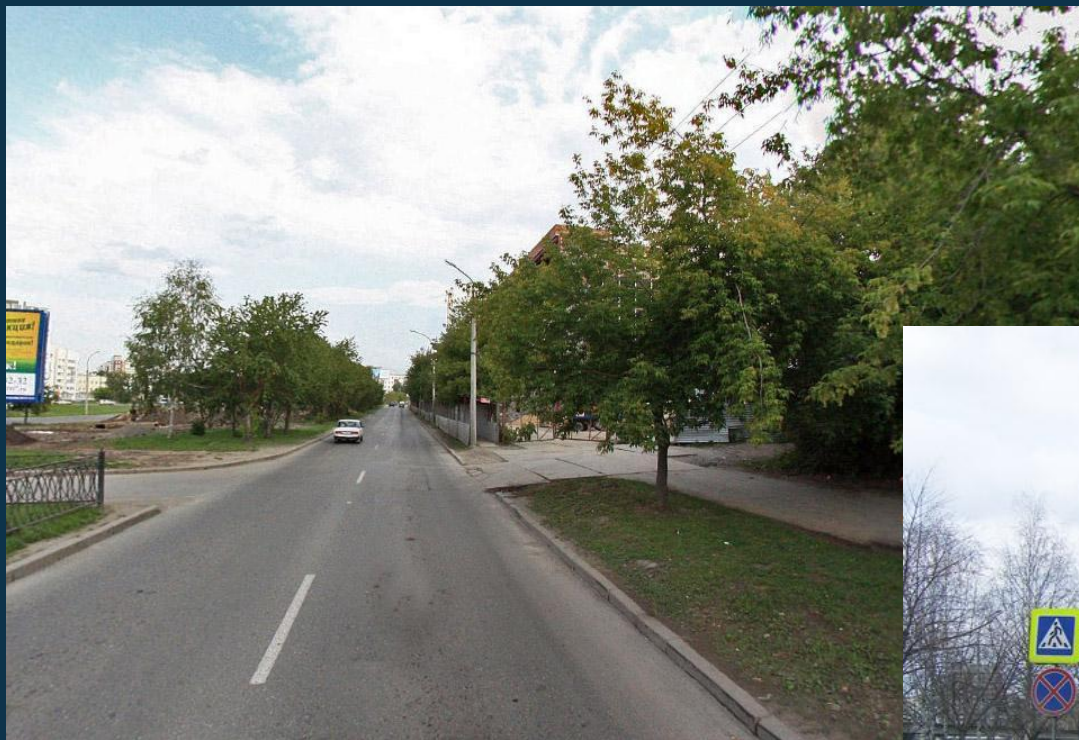
Тротуар на ул. Большакова



Дорожка в Зеленую Рощу

Медленно, но верно исчезает уличное озеленение

которое не только способствует очищению воздуха, но и делает пребывание людей в городе более комфортным



ул. Посадская до и после
строительства ТЦ "Фан-Фан"



Сами же люди в городе рискуют быть задавленными как на проезжей части, так и на тротуаре



пешеходная (!) эспланада

Очевидно, что город
не предпринимает достаточных
усилий по созданию комфортных
условий для активного
передвижения и пребывания людей
на улицах.

Более того, идет процесс
постепенного ухудшения этих
условий.

Многие мировые города уже
осознали важность
активного передвижения и создания
удобной для жизни городской среды.

Нью-Йорк

1. Проложил за последние 3 года 320 км велодорожек и установил более 3000 муниципальных велопарковок.
2. Закрыл автомобильное движение по Бродвею в нескольких местах, создав новые пешеходные пространства.
3. Ведет последовательную работу по повышению безопасности пешеходов (особенно пожилых и детей) через различные ограничения для автомобилистов: сужения проезжей части, установку островков безопасности и горизонтальных препятствий и т.д.

Нью-Йорк



Париж

1. Последовательно проводит политику вытеснения личных автомобилей из города, компенсируя их роль развитием общественного транспорта и существенными улучшениями для пешеходов и велосипедистов.
2. Проложил за последние годы несколько сотен километров велодорожек и запустил общегородскую автоматизированную систему велопроката Velib', насчитывающую 20 000 велосипедов, и 1450 станций. Система стала еще одним видом общественного транспорта.
3. Планирует ликвидировать скоростную магистраль вдоль Сены, превратив ее участки в обычные улицы и создав большое количество новых общественных пространств.

Париж



Копенгаген

1. Из забитого машинами в 1960-е годы превратился к 2010 в город, где 37% населения ездит на работу на велосипеде. В центре города процент велосипедных поездок превышает 50% от общего числа.
2. План до 2012 года — привлечь на велосипед 50% горожан.
3. Зеленая волна — вещь всем известная. Но только в Копенгагене зеленая волна в массовом порядке применяется для велосипедного транспорта.

Копенгаген



Этот список можно продолжать
еще долго!

Удобная для жизни городская среда
и возможность активного
передвижения в ней — одни из
ключевых факторов
привлекательности города.

Возможность не пользоваться
автомобилем, имея его, и
возможность не нуждаться в нем,
если его нет —
характеризует развитый
современный город.

Если Екатеринбург хочет успешно
развиваться в 21 веке и быть
привлекательным для нынешних и
будущих жителей...

...и не остаться загазованным,
грязным, безнадежно погрязшем в
пробках городом...

...он должен серьезно подойти к повышению комфорта своих улиц и поддержке устойчивых транспортных решений, а именно — общественного транспорта и активного передвижения.

Как этого добиться?

Как воздействовать на чиновников?

Как организовать общественные усилия?

Предлагайте ваши идеи и решения!
Вместе победим!

Владимир Злоказов

www.livestreets.ru

twitter @livestreets