

Автомобили из города нужно убрать

Автомобили в городе - это ошибка, и пора ее исправить. The Washington Post опубликовал статью урбаниста Дж. Х. Кроуфорда, посвященную этой проблеме.

Мы



должны прежде всего помнить, что чуть больше века назад все города были свободны от машин. И не все города отреагировали на появление автомобилей с таким же энтузиазмом, как города Соединённых Штатов. На самом деле, некоторые города вообще не приняли автомобиль.

Например, Венеция не собиралась себя уничтожить ради строительства достаточно широких для проезда автомобилей улиц, и поэтому автомобилей в ней вообще никогда не было, за исключением узкой полоски суши ближе к материку. Такая же ситуация сложилась в медине (старой части) города Фес в Марокко и ещё нескольких североафриканских городах.

Машины в городах никогда не были необходимостью, и во многих отношениях их распространение противоречило фундаментальной цели городов – объединять людей в пространстве, где могли развиваться социальные, культурные и экономические связи между ними.

Машины занимают слишком много места

Машины занимают слишком много места и работают против этой цели: заставляют города расширяться, чтобы обеспечить автомобили необходимым пространством. Вытеснение автомобилей из городов будет способствовать улучшению качества городской жизни.

Виды транспорта всегда оказывали сильное влияние на планировку городов. Типичная структура современного города начала складываться ещё в XV веке, когда появление конных экипажей потребовало прокладки широких и прямых улиц. Это условие было принято градостроителями эпохи Возрождения в большинстве стран Европы. Поэтому на большинстве планов городов, появившихся за последние 500 лет,

можно увидеть прямые улицы, относительно широкие и с углами, приспособленными для поворота конных повозок. Во многих отношениях это изменение стало предвестником автомобиля в городе.

Транспортная функция, тем не менее, – не единственное важное назначение улиц. Улицы – наши самые важные общественные пространства. Большинство городов Европы сейчас признают ужасный вред, который этой функции улиц нанесли машины, и ограничивают использование автомобилей в пользу пешеходов, велосипедов и общественного транспорта. Ярче всего это проявляется в Осло, первой европейской столице, которая объявила, что центр города вскоре будет освобождён от автомобилей, чтобы снизить объём выбросов углекислого газа и повысить качество воздуха, а также улучшить условия для пешеходов и велосипедистов.

Рост числа электромобилей и беспилотных машин не может коренным образом изменить ситуацию. Они тоже требуют слишком много пространства для движения и используют слишком много энергии. Постоянное перемещение по улицам большого числа автомобилей всегда будет вредить использованию этих улиц как общественных пространств, вне зависимости от того, насколько тихими и безопасными будут автомобили. Только когда люди смогут останавливаться посередине улицы, чтобы поболтать, не опасаясь чего-то, что несётся в их направлении, мы будем уверены, что полностью восстановили социальную функцию улиц.

Хороший общественный транспорт в сочетании с быстрой, безопасной, приятной ходьбой и ездой на велосипеде может легко удовлетворить потребность в перемещении внутри наших городов. Действительно, автобусы и трамваи в заметной степени "вторгаются" на главные улицы, но многие другие улицы будут полностью свободны от этого раздражающего фактора. Идеальный вариант – когда системы общественного транспорта построены под землёй (они не должны быть наземными из-за их уродства, громоздкости и шума, который они создают). Однако во многих городах внедрение таких систем непрактично из-за их дороговизны, поэтому придётся смириться с некоторой нагрузкой, создаваемой наземным транспортом.

Трамваи могут перевозить грузы по ночам

Более серьёзный аргумент против города без автомобилей – это необходимость перевозки грузов. При строительстве нового города легко организовать транспортировку грузовых контейнеров в любое место, где они необходимы, без ущерба для улиц. В уже существующих городах системы доставки грузов должны быть организованы на основе "индивидуального подхода". Амстердам с небольшими трудностями может доставлять грузы, используя свою сеть каналов. Города, где действует пассажирская трамвайная сеть, могут использовать эту же инфраструктуру для доставки грузов по ночам.

Исчезновение машин с наших улиц сделает городскую жизнь дешевле, безопаснее, спокойнее и приятнее. Перепрофилированные автостоянки, а в некоторых случаях и дорожные полосы могут обеспечить достаточно места для пешеходов и велосипедных прогулок, а также для любого необходимого уличного сервиса, будь то легкорельсовый транспорт, вывоз мусора или экстренные службы. Излишки земли также должны служить общественным целям – представьте себе Манхэттен с расширенными на 15 футов (4,5 метра) тротуарами и пространством для уличных кафе.


Властям следует приветствовать подобные изменения. Стоимость поддержки автомобильного движения значительно превышает доходы, получаемый за счёт взносов автовладельцев. В Европе первым делом освободили от машин самые тесные участки городов, и теперь там наиболее плотное пешеходное движение. Магазины и рестораны на этих участках процветают.

Я верю, что социальные выгоды полностью оправдывают отказ от машин. Представьте себе оживлённый город, который при этом спокоен, тих и красив. Венецию, которая почти прошла это испытание, посещают 20 миллионов человек в год, больше, чем любой другой итальянский город. Другие места, свободные от автомобилей, чрезвычайно популярны у местных жителей и туристов. Кстати, владельцы магазинов часто выступали против этих изменений, но обнаружили, что их дела пошли в гору, как только автомобили исчезли.

Действительно, ради этих перемен придётся пожертвовать определённой долей удобства. Тем не менее, польза велика, и мы можем ожидать значительного улучшения здоровья населения, если люди вернутся к активным видам передвижения. Снижение шума само по себе принесёт большую пользу общественному здоровью.

Век автомобилей был соблазнительной ошибкой. Время двигаться дальше.

Источник фото и перевода: [Блог Ильи Варламова](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Дж. Х.
Кроуфорд.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](#)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)