

ВЕЛОДВИЖЕНИЕ В ДНЕПРОПЕТРОВСКЕ



ИЛИ
ЗАЧЕМ ГОРОДУ НУЖНЫ
ВЕЛОДОРОЖКИ

Велосипедист – «бедствие» для экономики 😊

- Велосипедист не покупает автомобиля и не берет под него кредит.
- Не покупает бензин.
- Не пользуется услугами ремонтных мастерских.
- Не страхует «гражданскую ответственность».
- Не пользуется платными стоянками.
- Не страдает от ожирения.
- Да он еще и здоров, черт возьми!
Здоровые люди не нужны для экономики. Они не покупают лекарства. Они не ходят к частным врачам...

...да, бедствие...

*...для ЭКОНОМИКИ
потребления...*

...вернее – ПРОЕДАНИЯ...

На самом же деле...

...Велосипедист экономит до 20% городского бюджета!!!

Ему не нужны:

- широкие 6...8-полосные магистрали
- многоуровневые развязки
- огромные парковки, особенно в центре города...

...А это всё требует сотни миллионов дотаций из бюджета...

А еще велосипед – это:

- **Огромная польза для здоровья:**
 - Полезные физические нагрузки
 - Улучшение работы сердца и мышц (тонус)
 - Улучшение репродуктивной функции, а следовательно
 - **улучшение демографической ситуации в стране.**
- **Эффективный тайм-менеджмент:**
 - Совмещать поездки на работу/учебу/пр. и физическую разминку
 - Точно знать время в пути, не стоять в пробках, а значит
 - **никогда не опаздывать**
- **Польза для экономики:**
 - Здоровый сотрудник **более продуктивен в работе**
 - Рационально используются средства на передвижение
- **Польза для экологии!**
- **Просто море удовольствия от поездки!**

Почему автомобили вредят городу?

Потому что НЕВОЗМОЖНО
удовлетворить

желание всех передвигаться в городе на

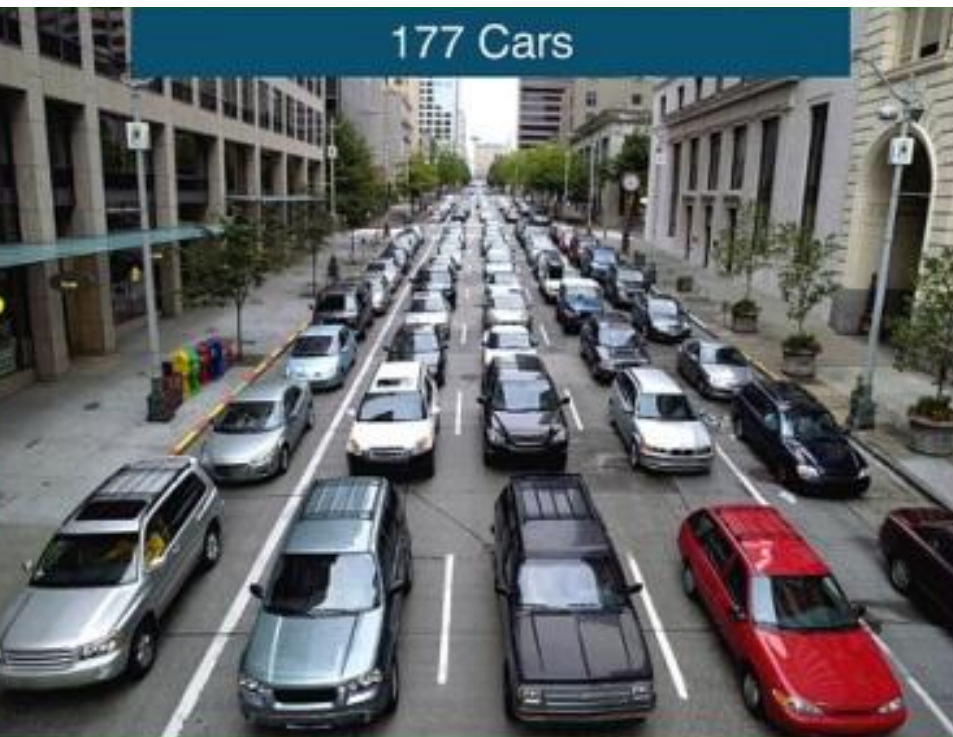
авто – ОНИ ФИЗИЧЕСКИ НЕ
ПОМЕСТЯТСЯ!



В Москве 200 авто / 1000 жителей не могут проехать по своим

Велосипед – экономия городского пространства!

200 человек могут ехать на:



Велосипед занимает места:

- в 5-10 раз меньше, чем машина на дороге
- в 15-20 раз меньше, чем машина на парковке

ПРИОРИТЕТЫ В ГОРОДЕ

1. ПЕШЕХОДЫ



2. ВЕЛОСИПЕДИСТЫ



3. ОБЩЕСТВЕННЫЙ
ТРАНСПОРТ



4. ДВИЖУЩИЕСЯ
АВТОМОБИЛИ



5. СТОЯЩИЕ
АВТОМОБИЛИ



Сначала – пешеходы,
за ними – велосипеды,
потом – общественный
транспорт. И только
затем – автомобили.

*(И только у нас все
наоборот:
инфраструктуру
развивают для последней –
далеко не большей, но
более «капризной» группы
движения в городе...)*

**ЭТО ОСНОВНОЙ ПРИНЦИП
УСТОЙЧИВОГО
РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ
ЛЮБОГО СОВРЕМЕННОГО
ГОРОДА!**

...если да, значит:

**ГОРОДУ
НУЖНЫ**

ВЕ



ЖК

ПОЧЕМУ?

- Велодорожки – доступная альтернатива общественному транспорту и автомобилю.
- Велосипед может позволить себе даже самый бедный житель города.
- Велодорожки дешевле автодорог в 10...65 раз:
 - 1 км велодорожки с нуля: 0,3...0,6 млн. грн.
 - 1 км автодороги с нуля: 3...40 млн. грн.
- Велодорожки – это безопасность и комфорт для автомобилистов,

А кто будет ездить?..

Логичный вопрос. А кто будет ездить на машине, если в городе совсем не будет дорог?..

Если мы хотим, чтобы люди ездили на велосипедах, нужно создать для них должные условия.

И это реализация права людей на безопасное передвижение.

Нужно защищать велосипеды от автомобилей. Защита велосипедных дорожек указывает на статус велосипедистов.

Кому нужны велодорожки?

- Многотысячной «армии» школьников! *Какой 4...6-классник не мечтает о велике?..*
- Не менее численной «армии» студентов! *Велосипед – идеальная альтернатива забитым и небезопасным маршруткам...*
- До тысячи уже пользующихся велосипедом
- Тысячам тех, кто хочет, но боится дорог...

**Если хотя бы 10-15% жителей города
пересядут**

-**Велодорожки** – признак демократичного города.

-Я называю их **городами 21-го века**. **Люди** – вот главная линия политики, это основная стратегия при планировании.

-Чем больше люди **гуляют, ходят пешком или ездят на велосипеде**, тем больше все это связано с **надежностью и доступностью городов**.

-**Велосипеды демонстрируют гибкость городского пространства**. **Велосипеды** – это общественная жизнь.

-В Дании, освоив велосипед в 4 года, **малыши быстро выбирают на велодорожки**: сначала под присмотром старших, а потом самостоятельно добираются в школу, в секции. Это – **свобода**, в которой водители не нужны.

Копенгаген



Копенгаген



Копенгаген



Копенгаген



Копенгаген



Копенгаген



-Про Нью-Йорк: как закрывали Бродвей от машин. Когда они туда приехали, им сказали "Таймс-сквер не троньте, там **60 000 машин в день** проезжает!". Они посчитали сколько там ходит **в день людей** и насчитали **400 000!**..

-Что такое отсталый город? – Тот, в котором **ужасный общественный транспорт и нет выбора...**

-**Удобный для жизни город** – это когда вам нравится в нем находиться, а не хочется скорее сбежать с улицы.

-Это когда большинство имеет выбор – ехать на машине, автобусе или, например, **на велосипеде**.

-Пусть каждый автомобилист, **паркующийся на тротуаре**, задумается, в каком городе он хотел бы

Нью-Йорк



Нью-Йорк



Нью-Йорк



Нью-Йорк



Вашингтон



Вашингтон



Портленд



-Город будет безопасным, если ребенок на 3-колесном велосипеде сможет пересечь его с конца в конец.

-Принципы хорошего города таковы: приоритет отдается пешеходам и велосипедистам, а не автомобилям.

-Тротуары продолжают на перекрестках: не пешеходы внедряются в пространство автомобилей, а наоборот.

-Идти по тротуару шириной два метра — всё равно что находиться в помещении с такой же высотой потолков.

-Покажите мне хотя бы один город в мире, где проблема пробок решилась достройкой дорог.

-Велодорожки — это символ демократии. Это означает, что парень на велике за \$30 также важен городу, как и человек на машине за \$30000...

-Если мы хотим чтобы люди ездили на

Богота



Богота



Богота



Богота



Богота



Богота



Богота



Богота



- Велодорожки появились впервые в Дании и Нидерландах еще в 1920-30 годах.
- Велодорожки активно строят по всей Западной Европе уже 20-30 лет.
- Велодорожки уже 10 лет строятся в странах Центральной Европы.
- Велодорожки появились в США, Канаде, Китае, Японии, Сингапуре, Малайзии, Австралии.
- Велодорожки появились даже в бедных городах Южной Америки.
- Велодорожки появляются даже в России и Украине! (Львов – первый город с программой развития сети велодорожек)

А Днепропетровск когда уже присоединится?..

Дания



Дания



Дания



Нидерланды



Нидерланды



Нидерланды



Нидерланды



Нидерланды



Нидерланды



Германия: Берлин



Германия: Берлин



Германия: Мюнхен



Германия: Мюнхен



Германия: Мюнхен



Германия: Кёльн



Германия: Аугсбург



Швеция: Стокгольм



Швеция: Стокгольм



Лихтенштейн



Швейцария: Цюрих



Франция: Париж



Франция: Париж



Франция: Париж



Франция: Париж



Испания: Барселона



Испания: Барселона



Австрия: Вена



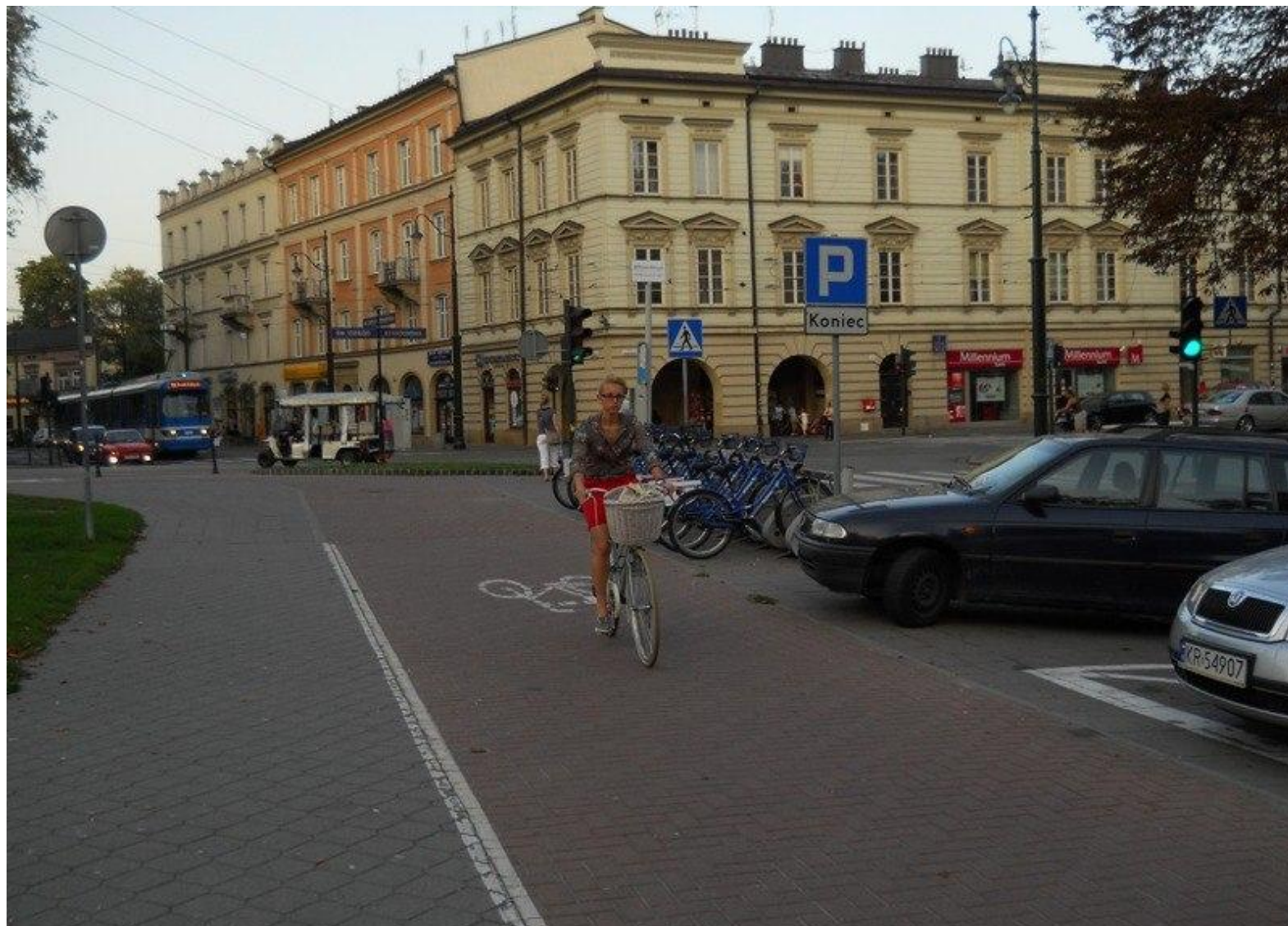
Австрия: Вена



Польша: Краков



Польша: Краков



Польша: Краков



Украина: Львов



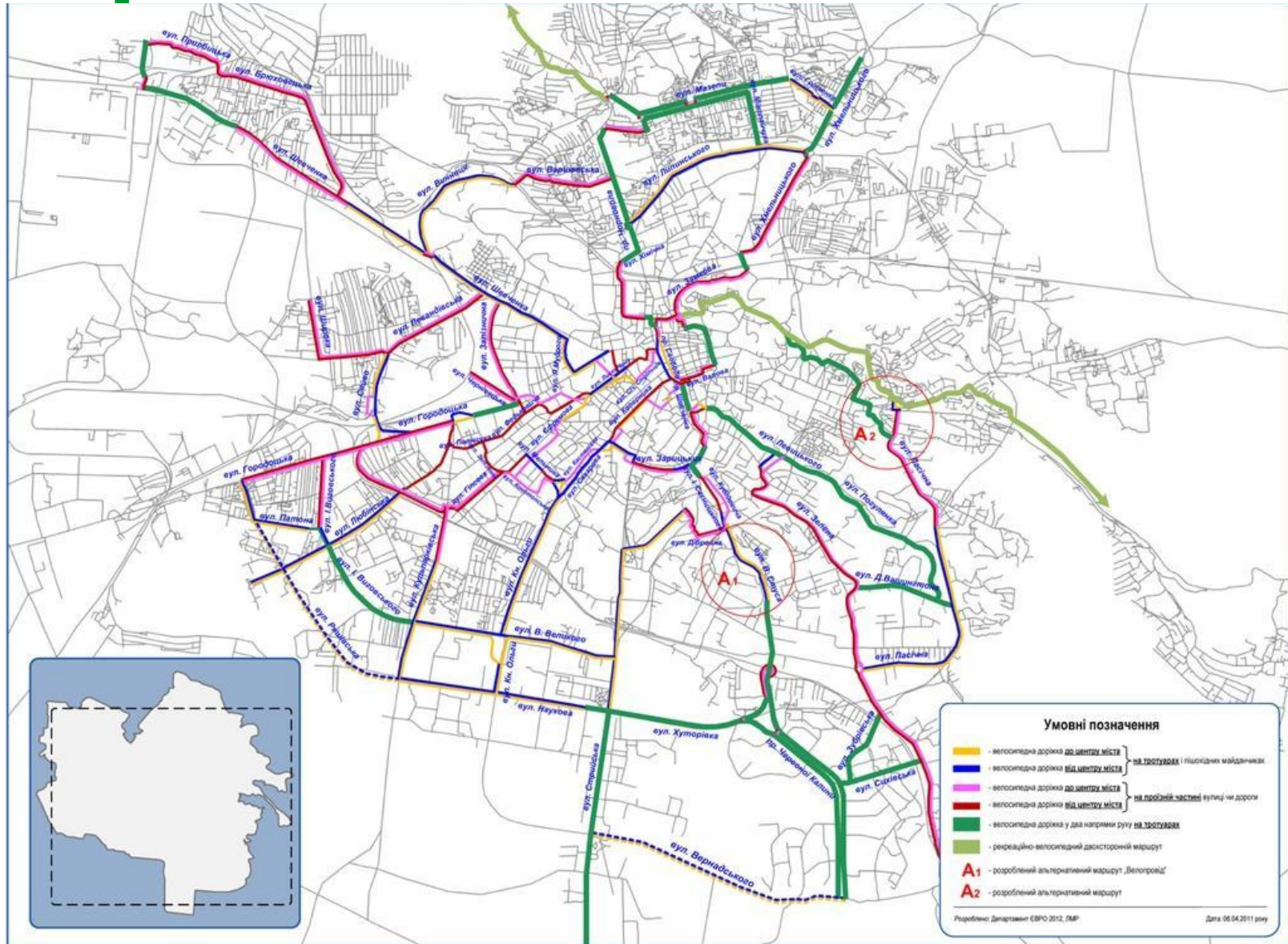
Украина: Львов



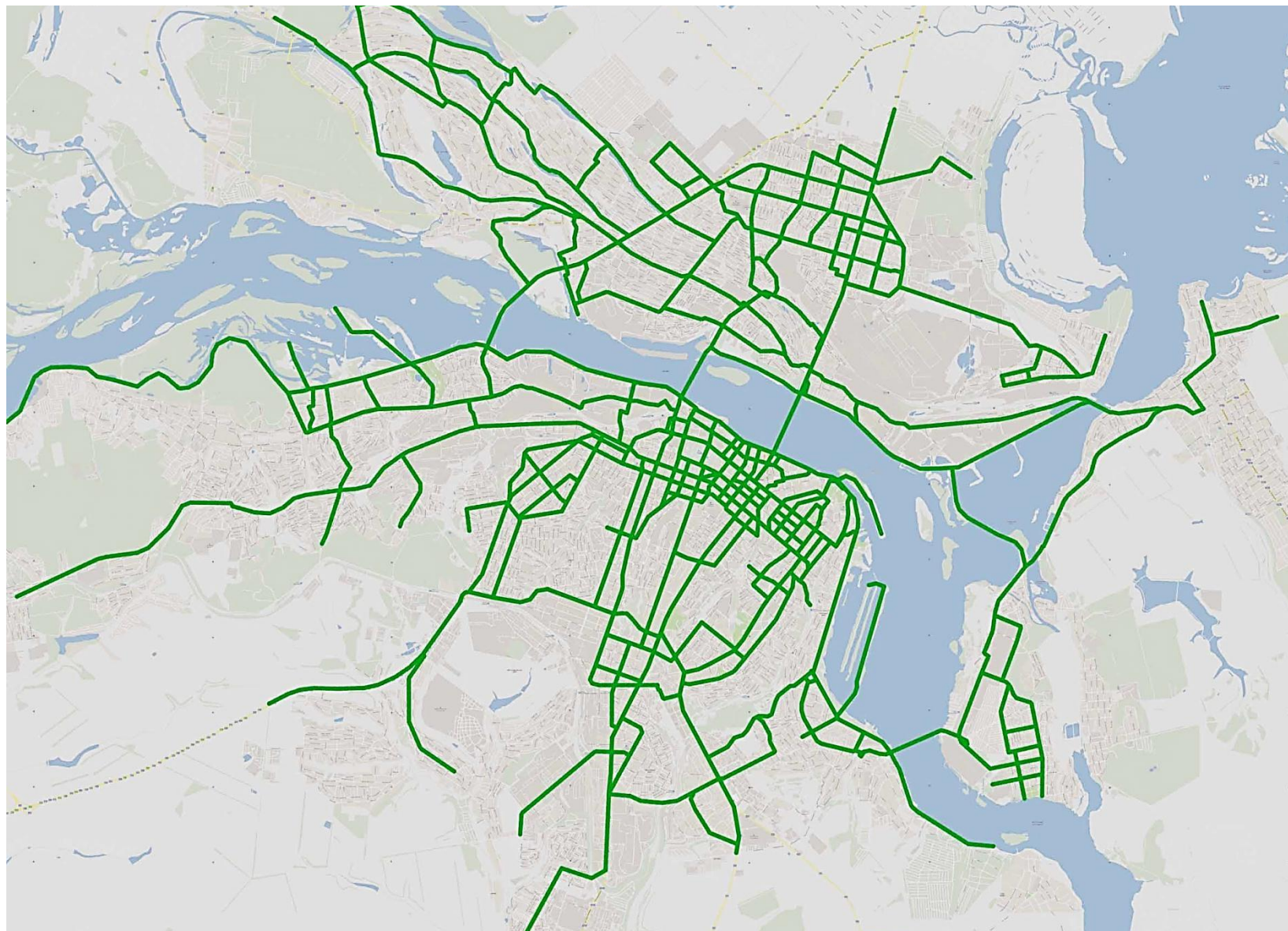
Украина: Львов



Україна: Львів



Так может быть и Днепр?..



С чего начать?

1. Реализовать пилотный проект (например по Набережной от Паруса до Победы) – 20 км.
2. Обустроить вело-парковки! Например возле всех госучреждений, в т. ч. вузов и школ.
3. Пропаганда вело-движения и реклама велодорожек.
4. Построить велодорожки вдоль главнейших магистралей города.
5. Построить велодорожки на всех улицах в центре и на главных улицах по районам.
6. Ограничить движение машин и их скорость на жилых улицах. Приоритет –

Будущее не за автомобилем...

...Будущее –

ЗА ВЕЛОСИПЕДОМ!

...И ВЕЛОДОРОЖКАМИ 