

1. Подземные переходы – это безопасно

Вукан Вучик, «Транспорт в городах, удобных для жизни»:

<http://www.wamac.md/Biblioteca/data/29/07/14.2.pdf>

Опыт, накопленный за 100 лет присутствия автомобиля в городе, показывает: города (даже самые старые!) могут адаптироваться практически к любому рубежу автомобилизации. Отметку в 500-600 автомобилей на 1000 жителей превзошли сегодня города всех стран с высоким уровнем душевого дохода, «мировой рекорд» давно перевалил рубеж в 900 автомобилей. Разумеется, никакого бесплатного транспортного счастья (и тем более транспортной свободы!) при этом нигде уже не наблюдается, однако города остаются более-менее удобными для жизни, а мобильность горожан поддерживается на уровне, совместимым с этим базовым требованием.

Для достижения этих (согласно Вучику, бесспорных) целей необходимо строго

соблюдать «руководство пользователя». Наиболее наглядные и действенные элементы этого руководства связаны, как показывает опыт, вовсе не с движением автомобилей, а с их хранением и парковкой. Оно и понятно: 90% и более времени основная масса автомобилей не едет, а стоит. Вот основные принципы этого виртуального руководства. Принцип № 1. Пешеход важнее автомобиля. Велосипедист важнее автомобиля. Маршрутный автобус или трамвай важнее автомобиля. Все автомобилисты равны. Едущий автомобиль важнее припаркованного: первый выполняет полезную транспортную работу, второй – нет. Соответственно, парковка немыслима на тротуаре, во дворе (если этот двор не находится в вашей частной собственности) и, разумеется, везде, где вы можете хоть чем-то помешать движению автомобилей и пешеходов, а также работе общественного транспорта. Принцип № 2. Единственный кусок городского пространства, где автомобилист не является угнетенным существом и где он не увидит ни пешеходов, ни велосипедистов, ни остановок общественного транспорта, это сеть городских скоростных магистралей (фривзев), трассированных вне пятна застройки. Ни один продвинутый мегаполис мира не обходится без четкой функциональной стратификации улично-дорожной сети. Первый, базовый контур—это улицы. **Здесь хозяин – пешеход, которому надо спускаться под землю только для входа в метро, но не для перехода проезжей части.** Здесь скорости движения автомобилей строго лимитированы и светофоры на каждом шагу. Второй контур – фривэи, исключительными пользователями которых являются автомобилисты; скорости здесь высокие (по различным национальным и местным нормам до 100 миль в час, а иногда и вовсе без ограничений); примыкания – редкие и правильно обустроенные; пешеходов и светофоров нет вовсе. Характерные для Москвы многополосные проспекты и шоссе, представляющие собой гибриды улиц и фривзев, встречаются также и за пределами России, но во всех случаях считаются вынужденным скверным решением.

http://drugoigorod.ru/underground_crossing/ - Исследование ДГ: кому от новых подземных переходов жить хорошо (Самара, 2016)

А как же безопасность? Сайт “Транспот”, посвященный дорогам, уличной инфраструктуре и организации дорожного движения, приводит очень интересную, хотя и печальную статистику. В ДТП на регулируемом пешеходом переходе гибнет около 3% пешеходов. Остальные 97% аварий с летальным исходом происходят вне или на нерегулируемых переходах. То есть влияние подземных переходов на безопасность участников дорожного движения несоизмеримо с затратами на их сооружение. Затраты на строительство трёх переходов на Московском шоссе оцениваются в 220 миллионов рублей.

Так что пешеходы, похоже, снова остались с носом. Чтобы не быть голословными, мы провели небольшое исследование. Измерили расстояние, которое преодолевал пешеход, пересекая дорогу по “зебре”, и время на этот переход с учётом среднего времени ожидания перехода —

половины цикла красного света. А затем спустились в подземный переход и проделали то же самое — измерили расстояние и время. Полученные результаты сравнили.

Еще полгода назад пешеходу среднего роста для того, чтобы пересечь Ново-Садовую, требовалось сделать 42 шага. На этот путь он тратил 55 секунд (25 секунд на сам переход и 30 секунд — среднее время ожидания зелёного света). Сейчас переходить дорогу в этом месте запрещено, и для того, чтобы попасть на противоположную сторону, пешеходу потребуется проделать под землёй путь длиной 373 шага, из них 83 ступеньки. Дорога займет 3 минуты 13 секунд.

Как видно, не все граждане готовы тратить на переход улицы три минуты и, невзирая на барьеры, покрашенные в голубой цвет Октябрьского района, ищут приключений на свою голову и другое место на переходе, где движение пешеходов запрещено. Это кия. [...]

Вывод понятен: пешеходы, в особенности из числа маломобильных граждан, от строительства новых подземных переходов ничего не выиграли, передвигаться по городу не стало безопаснее, удобнее и быстрее. Профит водителей тоже можно поставить под сомнение, пробки просто переместились в другое место, хотя, как уже говорилось, выводы о влиянии новых переходов на дорожную ситуацию можно будет сделать после завершения ремонта центральных автомагистралей города.

Можно еще запросить статистику по преступлениям в переходах, как уже было [один раз сделано](#)

популярности ношения шлема, тогда как исследование Университета Вашингтон ([University of Washington](#)) 2013 года привело цифры роста количества травм головы в зимних видах спорта среди молодёжи на 250% в промежутке между 1996 и 2010 годом, что также приходится на период роста популярности использования шлемов.

<https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2017/mar/21/bike-helmet-cyclists-safe-urban-warfare-wheel> - объемная статья со статистикой и исследованиями (англ. язык):

Еще одно исследование, проведенное Уолкером, на этот раз в 2016 году, которое, как оказалось, показало, что использование шлема может привести к тому, что сами велосипедисты будут действовать более безрассудно. В его эксперименте участвовали участники разных возрастов, и оба пола попросили сыграть в компьютерную игру, в которой они нажали кнопку, чтобы надуть воздушный шар на экране. Каждая инфляция принесла им более гипотетические деньги, но также увеличила случайную вероятность разрыва шара, которая уничтожила бы выигрыши. В любой момент игроки могут останавливать и накапливать то, что они заработали на каждом отдельном шаре.

Те, кто принимал участие, были оснащены датчиками слежения за глазами и сказали, что это было целью эксперимента. Тем не менее, датчики не были подключены - реальный тест состоял в том, что у половины участников был трекер для глаз, установленный на бейсболке, а другая половина - на велосипедный шлем. В течение десятков игр те, кто носили шлемы, в среднем увеличивали риски при раздувании экранных шаров. «Шлем может сделать нулевую разницу с результатом, но люди, носящие их, как представляется, больше рискуют в том, что по сути является задачей азартных игр», - писал он. «Практическое значение наших выводов может заключаться в том, чтобы предложить более экстремальные непреднамеренные последствия использования оборудования для обеспечения безопасности в опасных ситуациях, чем это считалось ранее».

<https://bicyclesafe.com/helmets.html> - еще о последствиях обязательного ношения шлемов:

3. Автобусам нужны карманы

<http://youtu.be/gqt6iYa0LmE?t=2h9m49s> - транспортный эксперт [Тып Хотвайт](#) отвечает на вопрос о карманах (надо слушать)

<http://www.livestreets.ru/2013/04/bolshakova-ostanovochniye-karmany/> - много инфы, почему карманы это плохо, тяжело скопировать

http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_65-a.pdf - Evaluation of Bus Bulbs (исследование), стр. 23 – как поменялось движение в Сан-Франциско после смены автобусного кармана на автобусный островок

4. Много дорожных знаков это хорошо

<http://probok.net/blog/5767/> - Обращали ли вы внимание, как много знаков у нас стоит на дорогах? Водитель физически не может успеть прочитать и осознать одну гирлянду знаков, как сразу же начинается следующая. Из-за обилия второстепенного, водитель может не успеть разглядеть по-настоящему важное.

Ну а теперь откроем самую главную тайну – зачем это делается: дело в том, что система управления и ответственность в нашей стране работает методом перекалывания ответственности, в данном случае с чиновников и разного рода депутатов на проектировщиков и балансодержателей, а те, в свою очередь, перекалывают ответственность на водителей. К примеру, кто-то построил скоростную дорогу, где можно ехать под 100 км/ч, но вместе с этим сделал неожиданный поворот на 100 градусов или нерегулируемый пешеходный переход, как быть? Понятно, что будут аварии и жертвы, но что же делать? Нет, никто не будет признавать вину и переделывать так, как должно быть – вместо этого на шоссе устанавливают ограничение в 40 км/ч и пешеходный переход, и получается хоп – виноват не чиновник, а просто водитель. Ну а чтобы аж точно обезопаситься, нужно поставить несколько знаков.

5. Высокие дома это неизбежность, тк некуда селить людей

[Градостроительное безумие по-русски: многоэтажки и пустота](#) :

Так почему в России продолжается возведение микрорайонов? Всё дело в нежелании застройщиков менять и так исправно приносящий доход метод застройки, а также попустительством властей к происходящему. Дело в том, что наши устаревшие градостроительные и санитарные нормы позволяют нам строить только микрорайоны. В этих нормах указывается, какое расстояние должно быть от дома до дороги, сколько зеленых насаждений должно быть между ними и т.д. «Наши нормы позволяют построить только очередное Бирюлево, очередной социалистический микрорайон. Возьмем дорогу. Дома от нее надо отнести на 24 метра – там тротуары, какая-то зелень. Два раза по 24 – это почти 50 метров. В результате получается широченный Новый Арбат. Это могло быть уместно где-то в центре мегаполиса, но у нас такие дороги получаются даже в небольших поселениях», – сказал в своё время архитектурный критик, член Архитектурного совета Москвы **Григорий Ревзин**. В итоге застройщик, теряя на этих нормах землю для строительства, стремится компенсировать это, увеличивая этажность постройки. В итоге мы получаем не просто обычный микрорайон, а типичный Шанхай. Более того, нормы эти постоянно нарушаются. Взять и поставить очередную многоэтажку прямо во двор микрорайона – обычное дело. Помимо этого, как уже было сказано, российский застройщик продолжает гнаться за легким рублем. Большинство девелоперов не разбираются ни в архитектуре, ни в урбанистике. Стройка и создание нового городского объекта для них интересна лишь с финансовой точки зрения. Цепочка: вложил деньги в небольшой кусок земли – построил там как можно больше квадратных метров – продал – получил прибыль. А после нас хоть потоп, как говорится. Так какова же альтернатива микрорайону? Варианта два – коттеджная и квартальная малоэтажная застройка. Коттеджная очень популярна в США («одноэтажная Америка»). В принципе, это типичный частный сектор с небольшими одноэтажными домами со своим

собственным двором. Однако подобный вариант достаточно дорог. Что касается квартальной застройки, то оно продолжает доминировать в Европе. И когда-то доминировала в России. Посмотрите на центральные улицы наших городов – дома там стоят зачастую слитно друг с другом, выходя фасадом на тротуар, тогда как во внутреннем пространстве имеется общий для жильцов дворик, в который можно попасть с улицы через арку. Приватное пространство в данном случае доступно только жителям дома. Там расположена зеленая зона, детские площадки и прочие объекты для досуга и времяпрепровождения. Подобный двор намного сильнее объединяет живущих в нем жителей, чем пустые, продуваемые ветрами дворы микрорайонов.

При этом при квартальной малоэтажной застройке получить квадратных метров можно зачастую не меньше, чем с многоэтажки в микрорайоне, так как в данном случае под квартал используется больше земли. Судите сами.

К тому же плюсы малоэтажного квартального строительства очевидны. Так, затраты на ремонт малоэтажной застройки значительно меньше. Плюс фактор безопасности – при любом пожаре эвакуировать людей с высоты 15-20 или более этажей весьма проблематично. К тому же со временем, когда дома будет необходимо снести, сносить малоэтажные постройки гораздо легче, нежели высотные здания. Ну и фактор эстетики, конечно, тоже имеет свое влияние.

Посмотрите на окраины наших городов – они все как один невзрачные и депрессивные.

https://lenta.ru/articles/2016/05/20/sleep_district/ - доцент Высшей школы урбанистики НИУ ВШЭ, кандидат архитектуры Виталий Стадников (интервью)

https://www.novostroyki.org/articles/maloetazhnaya_rossiya_budushchee_za_zapadnymi_trendami/ - Сейчас люди действительно стремятся за город. По данным исследования ВЦИОМ, в своих частных домах хотели бы жить большинство россиян - 66% опрошенных. Однако предпочтения и возможности – две большие разницы и в настоящее время в своем доме проживают 34% граждан. Компромиссным вариантом для всех, кто стремится уехать из «городских джунглей», но не имеет возможности жить в частном доме, становится малоэтажное жилищное строительство.

Малоэтажные многоквартирные жилые комплексы со стилевой концепцией европейского пригорода отличаются низкой плотностью застройки, большим количеством зелени и зон для отдыха. Их высота, как правило, не превышает четырех этажей, что создает приватную и комфортную загородную атмосферу со всеми плюсами городского комфорта.

Большая территория страны вполне позволяет развивать малоэтажный сектор, как на Западе. Однако Россия всегда идет своим путем. На Западе освоение земель начиналось с делового центра, и пригород становился его естественным продолжением. Вместе с расширением городов строились дороги и прокладывались инженерные коммуникации. По словам эксперта, в России мы наблюдаем обратный процесс:

«За границами крупных городов часто не развиты блага цивилизации: транспортное сообщение, образовательные и детские дошкольные учреждения, медицинские центры и магазины. А согласно опросу ВЦИОМ, большинство россиян обращают внимание на инфраструктуру в окружении дома. Наличие детских площадок важно для 84% россиян, еще 71% при покупке интересуется парковочными местами, а 66% - продуктовыми магазинами», - комментирует Андрей Гайдуков, руководитель отдела маркетинга и рекламы ГК «Рассвет».

6. Светофоры создают пробки

<https://terrific-jams.livejournal.com/10036.html> - Как видно, большая часть маршрута перед пробкой почти пустая. Можно сделать вывод, что поток плохо дозируется и прилетает к Белорусской слишком быстро. Происходит так из-за бессветофорной Якиманки и малосветофорных Моховой и Тверской (на маршруте всего 8 светофоров). По расчетам Яндексa от Калужской площади до Пушкинской можно доехать за 7 минут. И потом минут 15 ползти до Белорусской, как раз на самом-самом бессветофорном участке. Какой смысл в такой

бессветофорности? Многие проавтомобильные “эксперты” любят рассуждать о недостатке дорог в Москве. Не отрицая необходимость строительства нужных связей, уменьшающих перепробеги, задам вопрос. Может прежде чем строить новые дороги, научиться эффективно использовать существующие? Когда в одном месте густо, а в другом пусто — это недостаток не УДС, а мозгов.

<https://proboknet.livejournal.com/868500.html> - как светофор на Ленинградке помог убрать вечную пробку:

Существует распространенное заблуждение, что от автомобильных заторов можно избавиться только с помощью строительства многоуровневых развязок, а светофоры лишь плодят пробки. Однако, это миф.

Отсутствие светофора на пересечении Алабяна и Ленинградского проспекта приводило к возникновению так называемых “ножниц”. Два пересекающихся автомобильных потока мешали движению друг друга. Автомобили с улицы Алабяна, едущие на разворот в область, резали поток на дублере проспекта. А машины на дублере Ленинградки блокировали выезд с Алабяна. Естественно никто никого пропускать не хотел, и в этом месте образовывалась постоянный затор. Пробка на ул. Алабяна растягивалась на сотни метров.

По предложению Пробок.нет Центр организации дорожного движения установил в этом месте светофор.

Теперь, пока автомобили с Алабяна едут на разворот на Ленинградку в область, машины на дублере ожидают зеленого света. И наоборот, поворот на Ленинградку в центр можно осуществлять постоянно. Это позволило разделить и организовать потоки, что привело к снижению средней длины очереди машин не только на улице Алабяна на 359 единиц, но и хвост на дублере Ленинградке на 152 автомобиля.

<https://crusandr.livejournal.com/123169.html> - и еще один пример:

Что показал первый день работы светофора?

1. Пропала пробка на съезде с внешней стороны ТТК в область. Прикрытие островком безопасности отлично сработало.
2. Выезд с внутренней стороны ТТК тоже стал быстрее. Уже в первый день в час с этого направления выезжало не 1400 машин, как раньше, а 1500! А сегодня интенсивность возросла уже до 1600-1700 авто в чем. Что не менее важно, съезд стал безопаснее: теперь выезжающим с ТТК не надо просачиваться через поток на дублере.
3. Движение по дублеру немного замедлилось, прежде всего днем и вечером. Впрочем, речь идет о потере нескольких минут. К тому же пока по дублеру по привычке объезжают основной ход Ленинградского проспекта, со временем этот поток уйдет с дублера и нагрузка на него снизится.

7. Парковка может быть бесплатной

<https://www.vox.com/2014/6/27/5849280/why-free-parking-is-bad-for-everyone> - выдержки из книги Дональда Шоупа «The High Cost of Free Parking» (2005):

Парковка не является общественным достоянием - и не используется всеми. Когда мы находим свободное место для парковки, это *кажется* бесплатным, но это тоже результат государственных расходов. Стоимость земли, тротуара, уборка улиц и другие услуги, связанные с бесплатными местами парковки, поступают непосредственно из налоговых долларов (как правило, муниципальных или государственных источников финансирования). По оценкам, каждая парковочная площадка на улице стоит около 1750 долларов США для строительства и 400 долларов США для ежегодного обслуживания.

«Эта парковка не просто появилась из воздуха, - говорит Шоуп. «Это означает, что люди, которые не владеют автомобилями, платят за парковку других людей. Каждый раз, когда вы ходите куда-нибудь или катаетесь на велосипеде или садитесь на автобус, вас обкрадывают».

Вся наша бесплатная парковка на улице также приводит к вторичной проблеме: большинство городских органов власти (за исключением Нью-Йорка, Сан-Франциско и нескольких других плотных городов) требуют, чтобы все новые здания включали указанное большое количество добавленных парковочных мест - отчасти потому бесплатная парковка на улице будет зависеть от новых жителей. «В большинстве стран вы не можете построить новый жилой дом без двух парковочных мест на единицу», - говорит Шоуп.

Это тоже стоит денег. В Вашингтоне, округ Колумбия, подземные места, которые многие разработчики строят, чтобы соответствовать этим минимальным требованиям, стоят от 30 000 до 50 000 долларов США каждый. Независимо от того, построены они вместе с жилыми домами или торговыми комплексами, эта стоимость в конечном итоге передается потребителям в виде аренды или цены на товары. (В переложении на наш язык можно сказать, что при строительстве ТЦ тоже требуют от застройщика организации парковочных мест, плата за которые потом перекладываются на плечи покупателей)

«Куда бы вы ни пошли - продуктовый магазин, скажем, - немного денег, которые вы платите за продукты, отбирается, чтобы заплатить за парковку, - говорит Шоуп. «Моя идея проста: у кого-то нет машины, тем не нужно платить за парковку».

Бесплатная парковка заставляет людей совершать кружения по улицам в поисках места, стимулирует вождение автомобиля, и занимает много полезного места

Во многих городских районах с высоким спросом на парковку, когда она бесплатна для всех, желающих припарковать авто всегда больше чем мест. При бесплатной парковке люди, как правило, занимают место и оставляют свое авто на весь день. В результате мы тратим наше время на поиск свободного места, которых всегда не хватает.

«Люди, которые ездят вокруг в поисках парковки, добавляют пробки на дорогах и повышают выбросы углекислого газа», - говорит Шоуп. Этот эффект не является тривиальным: Shoup оценил, что в одном только районе Westwood Village в Лос-Анджелесе автомобили накручивают примерно на 950 000 миль в год, просто разъезжая по стоянке, сжигая 47 000 галлонов (~180 000 литров) бензина и испуская 730 тонн углекислого газа.

В общей сложности Шоуп оценил ежегодную бесплатную автостоянку для автомобилей на сумму 127 миллиардов долларов США по всей стране. Для тех, кто не паркуется, эта плата может стоить дороже, чем стоимость вождения, в расчете на одну милю. И, сильно снизив цену на стоянку, мы даем всем много стимулов полагаться на автомобили как можно чаще, затрудняя езду и парковку в переполненных городских районах.

Наконец, поручив застройщикам создать множество мест бесплатной парковки возле строящегося здания - вместо того, чтобы позволить спросу определить, сколько стоит парковка - минимальные требования к парковке часто заканчиваются тратой пространства на ненужные пустые парковки и гаражи.

Бесплатная парковка стимулирует вождение автомобиля, которое вредит бедным

Кроме того, наличие избыточной бесплатной парковки и необходимость ее создания вместе с новостройками - делает города удобными для автомобилистов, но затрудняет передвижение всем остальным, например людям, которые не могут позволить себе автомобили, или имеют трудности с передвижением (инвалиды, пожилые люди).

8. Детская площадка должна быть безопасной

<https://esquire.ru/articles/2355-playgrounds/> - Норвежские психологи Лейф Кеннар и Эллен Сандсеттер объясняют, почему современные детские площадки должны быть гораздо более опасными для здоровья ребенка.

ЭЛЛЕН БЕАТА ХАНСОН-САНДСЕТТЕР, профессор психологии Университетского колледжа королевы Мод для дошкольных преподавателей: В 1999 году, когда я училась в аспирантуре, мне пршло в голову провести исследование на тему соответствия современных площадок детским потребностям. За год до этого в Норвегии приняли закон о единых стандартах

безопасности, и множество детских площадок, которые были построены городскими общинами из подручных средств, были закрыты. Те общины, у которых хватило денег для закупки стандартных аттракционов, завезли на площадки пластиковые качели, низенькие горки метровой высоты и лестницы с устойчивыми ступеньками, песочницы с грибами.

Детям, конечно, этого было недостаточно, они начали усложнять аттракционы: для нормального развития им необходим риск, и они получают его любыми возможными способами. Им, например, надоедает скатываться с горки, и они начинают на нее забегать задом наперед. Или залезают на крышу грибка и прыгают оттуда, пока взрослые не видят. Или прыгают с качелей. К счастью, в Норвегии поверхность под качелями — песчаная, а в песок приятно приземляться, но, например, в Британии качели ставят на гаревую поверхность, чтобы дети с них вообще не прыгали. Разумеется, не помогает.

По статистике количество детей, получивших травмы на детских площадках Норвегии после принятия закона о единых стандартах безопасности на детских площадках, не уменьшилось и ежегодно составляет 2,2 случая в каждом детском саду. Это включает все: синяки, царапины, разбитые носы и ушибы, то есть те вещи, без которых не должно обходиться ни одно нормальное детство. При этом мы выявили тенденцию: если раньше дети травмировались за счет якобы недостаточной безопасности на площадках, то теперь они ломают руки и ноги, пытаясь сделать «стерильный» инструментарий более интересным и, можно сказать, опасным. ЛЕЙФ КЕННАР, профессор психологии Норвежского университета естественных и технических наук: Я работал вместе с Эллен, когда она писала диссертацию. Моя гипотеза состоит в том, что стремление ребенка к так называемым опасным играм — нормальный этап психологического развития. И если мы будем пытаться оградить его от всех возможных опасностей, то полноценную личность мы не получим. Приведу простой пример. На своих лекциях я часто спрашиваю студентов, боятся ли они ос. Как правило, этого боятся все, но люди, которых хоть раз в жизни жалила оса, боятся меньше, чем те, кого оса не жалила ни разу. В конце концов, у каждого из нас есть потаенные фобии: мы боимся огня, воды, высоты, боли. И если ребенок ни разу в жизни не соприкоснется со всем вышеупомянутым, его фобии будут только прогрессировать.

Детям не нужна дополнительная безопасность, им нужен адреналин. Эллен показала мне удивительную видеозапись: мальчик играет в одной из кабинок карусели, сконструированной в соответствии со всеми требованиями современной безопасности. Но если раньше такие кабинки были деревянными, то теперь они сделаны из цельного пластика, поскольку считается, что деревяшку можно хитрым образом выломать, и тогда ребенок залезет на крышу кабинки. На видео есть эпизод, в котором мальчик подтаскивает к кабинке большую метлу, ставит ее в распор и по ней залезает на крышу. Напрашивается вывод: излишне заботясь о детской безопасности, не добиваемся ли мы обратного результата? В конце концов, как взрослый может предугадать, по какому пути пойдет фантазия ребенка?

С точки зрения эволюции идеальная детская площадка должна быть похожей на среду, в которой ребенок будет жить, когда повзрослеет. Но такие вещи были возможны тысячу лет назад, не сейчас. Современное общество меняется слишком быстро, изменения мало предсказуемы, и мы можем сделать одно — дать ребенку возможность играть так, как ему хочется, преодолевая свои страхи. Каждый родитель хочет, чтобы его ребенок не лез на опасную высоту, опасался незнакомцев, не хватался за острые предметы. На идеальной площадке все эти опасности собраны в миниатюре. Вы можете обложить ребенка ватой, бесконечно стерилизовать его игрушки, но в итоге он вырастет и столкнется с бактериями, твердой землей и острыми углами.

https://www.washingtonpost.com/news/answer-sheet/wp/2015/11/29/rethinking-ultra-safe-playgrounds-why-its-time-to-bring-back-thrill-provoking-equipment-for-kids/?utm_term=.5de2880b8ba7 - Valerie Strauss, Переосмысление «ультрабезопасных» игровых площадок: почему пришло время вернуть «захватывающее» оборудование для детей:

Дети нуждаются в быстром, изменяющемся и ускоряющемся движении на ежедневной основе. They need to swing high up into the air, they need to sled down large hills, they need to spin in circles just for fun, and even hang upside down from the monkey bars. Им нужно качаться высоко в воздух, им нужно садиться по большим холмам, им нужно крутиться кругами просто для удовольствия и висеть кверху ногами. These types of movements are very therapeutic to the growing child and support attention and school-readiness. Эти типы движений очень полезны для растущего ребенка и поддерживают внимание и готовность к школе. When children's movement opportunities are chronically restricted or limited due to [insufficient playtime outdoors](#), playground equipment that no longer challenges, or too much time sitting at a desk, we often start to see problems with sensory and motor skills, body awareness, self-regulation, and simply focusing in the classroom. Когда возможности детского движения хронически ограничены или ограничены из-за недостатка времени, проводимого на открытом воздухе, слишком безопасными игровыми площадками, или из-за большого количества времени, проводимого за столом, мы часто начинаем видеть проблемы с сенсорными и двигательными навыками, осознанием тела, саморегуляцией, и просто удержанием внимания в школьном классе.

Верьте или нет, оборудование для игровых площадок 1960-х и 1970-х годов на самом деле было очень эффективным для детей. One great example is the merry-go-round. Один замечательный пример - карусель. As a child, I loved the merry-go-round! В детстве я любил карусель! It was such a thrill. Это было такое волнение. I remember holding on to the metal posts as we ran around and around, finally jumping onto the merry-go-round at the last second, hanging on for "dear life" as we experienced the thrill and funny sensation only the merry-go-round could provide. Я помню, как держался за металлические столбы, когда мы бегали вокруг и, наконец, прыгали на карусели в последнюю секунду, испытывая острые и вместе с тем забавные ощущения. As a therapist, I believe the merry-go-round is one of the most powerful therapeutic pieces of playground equipment ever invented. Как терапевт, я считаю, что карусель - одна из самых мощных терапевтических частей оборудования для игровых площадок, когда-либо изобретенных. Pediatric occupational therapists use special equipment and swings to create a centrifugal force (physics again!) during treatment sessions very similar to what a child would experience if they were to ride a merry-go-round. Педиатрические профессиональные терапевты используют специальное оборудование и качели для создания центробежной силы (снова физика!) во время сеансов лечения, очень похожих на то, что ребенок испытает, если они будут кататься на карусели. We do this to maximize activation to the vestibular complex found in the inner ear, to help improve self-regulation and sustained attention to task in children. Мы делаем это, чтобы максимально активировать вестибулярный комплекс, обнаруженный во внутреннем ухе, чтобы помочь улучшить саморегуляцию и постоянное внимание к задаче у детей. This is a very powerful tool, and if done on a regular basis, would strengthen that child's vestibular (balance) sense and improve their attention span over time. Это очень мощный инструмент, и, если регулярно кататься на карусели, это укрепит аппарат ребенка и со временем улучшит его внимание. Карусель, качели, горки помогают детям создавать сильный вестибулярный аппарат. They give us our "center" and allow us to move through space safely. Они дают нам наш «центр» и позволяют нам безопасно перемещаться в пространстве. By taking these away, we are limiting children's exposure to sensory input that actually helps children become sturdy on their feet and prepares them for learning. Занимая их, мы ограничиваем воздействие детей на сенсорный вклад, который на самом деле помогает детям крепко встать на ноги и готовит их к обучению. If our goal is to do "no harm" to our children, we need to re-think our playground equipment. Если наша цель - «не навредить» нашим детям, нам нужно переосмыслить наши игровые площадки. We need to start providing equipment that actually challenges, stimulates growth, and prepares the brain for learning. Нам нужно начать делать площадки, которые на самом деле бросают вызов, стимулируют рост и готовят мозг для обучения.

It is time we brought back the thrill-provoking playground equipment of the past — for our children's sake. Пришло время вернуть нам оборудование для игровых площадок прошлого - ради наших детей.

9. Общественный транспорт должен быть прибыльным

<https://fluger.pro/about-transport/> - редактор «Флюгера» Алексей Ларин о том, как разрушить общественный транспорт в Комсомольске-на-Амуре (очень большая статья)

[Прибыльность общественного транспорта](#) – нижегородцы за общественный транспорт:

Под прибыльностью общественного транспорта в России чаще всего подразумевают доход по финансовой отчетности самого транспортного предприятия — средства, полученные от сборов оплаты за проезд, размещения рекламы на подвижном составе, оказания коммерческих перевозочных услуг другим организациям и т. д. Прибыльности общественного транспорта в таком узком бухгалтерском смысле слова нет ни в одном из развитых городов Европы и Америки! **Гнаться за этим показателем ни в коем случае нельзя, ибо его достижение чревато резким снижением уровня обслуживания пассажиров и как следствие — частичной утратой своих перевозочных функций.** Безубыточности в указанном смысле слова достиг, например, Московский метрополитен, но ценой работы при загрузке, составляющей 150 % от проектной, перевоза людей в условиях, схожих с транспортировкой селедок в консервной банке.

Подобный прямолинейный подход находит применение в автобусном транспорте там, где государственные и муниципальные власти самоустраиваются от решения транспортных проблем. Вид транспортного сервиса, известный у нас как «маршрутное такси», как раз и подразумевает, что все доходы операторы получают непосредственно с автобусов.

Последствия этой политики, направленной на получение сиюминутной прибыли, мы ежедневно ощущаем на себе — малокомфортабельные автобусы малой вместимости (в силу их дешевизны), эксплуатация техники с грубыми нарушениями (чтобы не тратиться на запасные части и обслуживание), труд неквалифицированных водителей с утра и до поздней ночи за низкую заработную плату (в целях экономии на персонале) и многое другое.

<http://rusrand.ru/analytics/pochemu-nelzya-ekonomit-na-gorodskom-passajirskom-transporte> :

Причина такой ситуации заключается в принципиально неправильном понимании роли транспорта в жизни городов: очень часто целесообразность того или иного маршрута или того или иного вида транспорта оценивается исключительно с точки зрения выручки, которую он приносит. Именно поэтому ликвидируется трамвай, требующий больших капитальных вложений, а муниципальные автобусы большой вместимости заменяются частными микроавтобусами. Но действительно ли сокращение капитальных затрат ведёт к повышению эффективности транспорта? Очевидно, нет.

Во-первых, замена транспорта большой вместимости (особенно, внеуличного — трамвая, имеющего выделенную линию) на транспорт малой вместимости и на личные автомобили приводит к резкому росту нагрузки на улично-дорожную сеть города (более чем в 10 раз): так, одна трамвайная линия способна перевозить до 17 тыс. человек в час, одна выделенная полоса для автобусов обеспечивает перевозку до 8 тыс. человек в час, микроавтобусы перевозят в среднем 1,2 тыс. человек в час, примерно столько же, сколько и личные автомобили, движущиеся по одной полосе. Следовательно, при замене трамвая и автобуса на маршрутки и личные автомобили скорость движения по дорогам резко сокращается, город встаёт в пробках, что крайне отрицательно сказывается на всех горожанах. В науке были попытки оценить экономические потери города от этого «ожидания»; очевидно, что сделать это в условиях рыночной экономики практически невозможно. Тем не менее, очень приблизительные оценки показывают, что даже опоздание 10 тыс. человек на работу на полчаса при ставке в 100 руб./час приведет к ущербу в $10000 \cdot 0,5 \cdot 100 = 500000$ руб. в день или

150 млн. руб. в год. Кроме того, увеличиваются транспортные затраты всех предприятий, работающих в городе.

Таким образом, улучшение транспортного сообщения и, в частности, пассажирского транспорта, окажет положительное влияние на экономику всего города. По оценкам Международной ассоциации предприятий городского электротранспорта (МАП ГЭТ), совокупный экономический эффект от инвестирования в сферу транспорта превысит сумму инвестиций в 3,8 раза.

Во-вторых, автобусы, по статистике, гораздо более подвержены аварийным ситуациям, чем рельсовый транспорт ([в 7 раз](#)), а личные автомобили — чаще, чем рейсовые автобусы ([в 30 раз](#)). Более того, регулярно приходят сообщения о том, что перевозчики, в целях экономии, пренебрегают нормами безопасности, правилами эксплуатации транспортных средств и правилами дорожного движения, подвергая риску жизни и здоровье пассажиров. Можно ли такие результаты назвать «экономией»?

В-третьих, ухудшается экологическое состояние городов. По официальным данным, на долю автомобильного транспорта приходится до 90% выброса вредных веществ в атмосферу городов. Эта проблема могла бы быть решена путём замены старых транспортных средств, находящихся в эксплуатации, на новые, соответствующие требованиям экологической безопасности, путём приоритетного развития электрического транспорта. Однако все решения требуют существенных инвестиций, которые напрочь отвергаются идеей максимизации прибыли.

Наконец, если проблемы городского транспорта все-таки достигнут критического предела, потребуются их каким-то образом решать. Например, муниципальные власти решают улучшить транспортное сообщение какого-либо густонаселенного микрорайона. Согласно строительным нормам и правилам (СНиП 2.05.09—90), при пассажиропотоке более 5 тысяч человек в час в одном направлении, целесообразно строительство трамвайной линии, т. к. обычные автобусы с такой нагрузкой не справятся. Но если изначально в плане микрорайона эта линия не была предусмотрена, то для реализации проекта потребуются значительные расходы на перенос уже существующих объектов. Аналогично, существенные затраты потребуются и для восстановления линий взамен старых, давно демонтированных. В то же время, своевременный ремонт трамвайных путей обойдётся в гораздо меньшую сумму.

Очевидно и то, что снижение спроса на трамваи, троллейбусы и автобусы со стороны муниципалитетов и перевозчиков приводит к большим потерям для отрасли транспортного машиностроения. Отсутствие заказов уже привело к банкротству ряда машиностроительных предприятий («Волгоградский завод транспортного машиностроения», «Петербургский трамвайно-механический завод» и др.), а остальных производителей лишает возможности вкладывать средства в производство новой конкурентоспособной продукции.

Таким образом, систематическое недофинансирование общественного транспорта и его перевод на самоокупаемость оборачиваются значительными потерями для экономики и, что ещё более важно, для жизни горожан. Экономия на затратах в краткосрочном периоде неизбежно приведет к гораздо большим затратам в долгосрочном периоде.

10. Велодорожки убыточны тк велосипедисты не платят транспортный налог

<https://www.triplepundit.com/2013/12/bike-lanes-increase-small-business-revenue/> - На 179% увеличился суммарный доход заведений на Магнолия-Стрит, одной из центральных улиц Форт-Уорта (штат Техас, США), после её [How Bike Lanes Increase Small Business Revenue](#) реконструкции. Из четырёх автомобильных полос здесь сделали две полосы для автомобилей и две велополосы, также появились велопарковки.

На рост доходов повлияло как увеличение количества посетителей за счёт приезжающих на велосипедах, так и менее очевидный эффект, связанный с успокоением автомобильного

трафика из-за появления велополос. Когда трафик в городах замедляется, находиться на улицах становится комфортнее, что приводит к увеличению количества людей, передвигающихся пешком или на велосипедах. Они могут спокойно рассматривать витрины магазинов, а не концентрироваться на выживании на улице. В итоге, процветает и улица, и бизнес, располагающийся на ней.

<https://politiken.dk/indland/art5635124/Gladsaxe-satsede-p%C3%A5-cykeltrafik-og-sparede-over-en-kvart-milliard-kroner> - В 1984 году город Гладсаксе, расположенный к северо-западу от Копенгагена, поставил цель повысить безопасность улиц через успокоение трафика и развитие велоинфраструктуры. 94% городской сети дорог было полностью перестроено, максимальная скорость движения автомобилей снизилась до 30-40 км/ч, появились защищённые велодорожки.

Исследование группы экспертов университета Ольборга показало, что предпринятые меры сэкономили значительные средства для городского бюджета. На момент сбора данных город инвестировал 24 млн евро (1,6 млрд руб.) в меры по успокоению трафика и развитие велоинфраструктуры, сэкономив при этом 66 млн евро (4,2 млрд руб.) в сфере здравоохранения.

Согласно расчётам, нововведения позволили избежать 4,5 тысяч ДТП, в то время как доля поездок на велосипедах увеличилась на 15%

<https://moluch.ru/archive/133/37220/> Козикова А. А. Велокультура в крупных мегаполисах России и зарубежья // Молодой ученый. — 2016:

Использование велотранспорта значительно сказывается на экономике. Согласно исследованиям Европейской федерации велосипедистов, езда на велосипеде приносит годовой доход всему Евросоюзу в размере до 200 млрд. евро. [3] Большая часть приходится на доходы в области здравоохранения. Развитие велоинфраструктуры обеспечивает горожан большим количеством рабочих мест в промышленности, обслуживании, продажах, услугах аренды. Велосипеды практически не портят дорожное полотно, что существенно экономит средства администрации города на дорожно-ремонтные работы. Развитие велосипедного движения способствует привлечению туристов. Сфера туризма приносит немалую часть дохода в государственный бюджет, а велосипедные экскурсии становятся все более популярными.