

CITIES OF RAPID REACTION

ГОРОДА БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ

GREEN MOBILITY
HANDBOOK
РУКОВОДСТВО ПО РАЗВИТИЮ
ЭКОМОБИЛЬНОСТИ
2020



Руководство Green Mobility «Города быстрого реагирования» /
Международная партнерская Инициатива Green Mobility, 2020. - 52 с.

Данная публикация демонстрирует лучший опыт трансформации городских пространств, освобождая их от автомобилей и создавая инфраструктуру для передвижения на велосипеде и прогулок пешком, в ответ на пандемию коронавируса.

Инициатива Green Mobility выражает большую благодарность всей партнерской сети, а также Фонду имени Фридриха Эберта за помощь и плодотворное взаимодействие в рамках подготовки данной публикации.

Green Mobility Handbook RAPID CITIES /
International Partnership Initiative Green Mobility, 2020. - 52 p.

This publication showcases the best practices in transforming urban spaces, freeing them from cars and creating infrastructure for cycling and walking in response to the coronavirus pandemic.

The Green Mobility initiative is very grateful to the entire partner network as well as to the Friedrich Ebert Foundation for their valuable assistance and collaboration in the preparation of this publication.



Елена Белова, ученый секретарь МЦСЭИ "Леонтьевский центр", координатор Инициативы Green Mobility

How can we plan and ensure the sustainable development of our cities in this challenging uncertain time? This is a fundamental question asked by leaders of all countries. And in the midst of a global pandemic, the answer to this question is provided by the cities - the leaders of sustainable mobility, breaking the circle of spreading coronavirus infection. Cities are pioneering new approaches to build resilience, opening urban spaces for safe movement of people and new mobility patterns, maintaining social and personal distance between people who live in urban dense environment of cars and buildings. Cities for People in motion. People, who are aware of their responsibility and who know how to play and act collaboratively to move forward amidst uncertainty!

Elena Belova, ICSEI Leontief Centre. Secretary General. International Partnership Initiative Green Mobility



Вот уже четыре десятилетия города сталкиваются с проблемой растущего трафика и, как следствие, ухудшением экологической ситуации. На фоне пандемии коронавируса стало понятно, что долгосрочная стратегия развития «городов для машин» — тупиковая. Из-за социального дистанцирования возникла острая необходимость в альтернативных способах передвижения по городу. В результате, города смогли создать велоинфраструктуру, за короткий срок став экологичнее и повысив качество жизни многих городских жителей всех социальных слоев

Peer Teschendorf, Руководитель Фонда имени Фридриха Эберта в Российской Федерации

Four decades cities face the problem how to solve the issue of growing traffic and ecologic effects coming from it. The COVID pandemic made it even more obvious, that the longstanding focus on optimizing the cities for car traffic is a dead end. With the need for social distancing in the pandemic people are in need for alternatives to commute in the cities. The urgent need for changes due to COVID-19 enabled the cities to push through with new cycling infrastructure making cities in a short time more eco-friendly, raising the quality of life for many citizens of all social backgrounds

Peer Teschendorf, Head of the Friedrich Ebert Foundation in Russian Federation



Международная партнерская Инициатива «Green Mobility», координируемая МЦСЭИ «Леонтьевский центр» (Санкт-Петербург), является уникальной стратегической платформой, цель которой заключается в развитии устойчивой городской среды и экомобильности в городах и регионах России, опираясь на лучший международный и российский опыт лидеров в сфере реализации эффективной транспортной политики и устойчивого развития городов.

www.greenmobilityaward.com



Ключевое слово Green Mobility – экологические решения в сфере развития «зеленого» экологичного транспорта и его влияние на развитие городов.

Keyword is Green Mobility – eco-friendly transport solutions and how they impact on urban development.



The Green Mobility International Partnership Initiative, coordinated by the ICSE Leontief Centre (St. Petersburg), is a unique strategic platform, aimed to develop sustainable mobility in the cities and regions of Russia, building on the best international and Russian experience in implementing an effective transport policy and sustainable urban systems.



Торжественная церемония Green Mobility Award – это яркое подведение итогов года в области развития устойчивой мобильности и освещения лучших её примеров в России и за рубежом. Награда ежегодно присуждается экспертам, инициативам и городам, где внедряются инновационные проекты и стратегии развития устойчивых видов транспорта; где мобильность всех жителей растёт; где парниковых газов и загрязняющих веществ в атмосфере всё меньше, а безопасность всё выше; где создают доступную среду для пешеходов и велосипедистов.

ГОРОДА ДЛЯ ЛЮДЕЙ 21 ВЕКА / CITIES FOR PEOPLE OF THE 21th CENTURY



Берген / Bergen (2017)
 Норвегия / Norway



Орхус / Aarhus (2017)
 Дания / Denmark



Оулу / Oulu (2017)
 Финляндия / Finland



Альметьевск / Almet'yevsk (2018)
 Россия / Russia



Сколково / Skolkovo (2018)
 Россия / Russia



Дрезден / Dresden (2019)
 Германия



Псков / Pskov (2020)
 Россия / Russia

ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ / INVESTMENT IN THE FUTURE



Роман Абрамович / Roman Abramovich (2019)
 российский предприниматель и государственный деятель / Russian businessman and statesman
 за вклад в культурную урбанизацию городов России / for contribution to cultural urbanization of Russian cities

The Green Mobility Awards Ceremony is a notable year-end closing event for all who develop and put forward the best sustainable mobility practice in Russia and abroad. The award is annually given to the cities, which are implementing innovative projects and development strategies for sustainable transport, improving mobility for all citizens, reducing greenhouse gas emissions and air pollution, improving road safety and creating an accessible environment for pedestrians and cyclists. It is also given to the experts and organizations for promoting the principles of sustainable mobility towards building "Cities for People".

ЗА ВКЛАД В УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДОВ / FOR EXCEPTIONAL CONTRIBUTION TO SUSTAINABLE URBAN DEVELOPMENT



Ян Гейл / Jan Gehl (2017)
 глава архитектурного бюро Gehl Architects / Senior Advisor, Founder GEHL ARCHITECTS – Urban Quality Consultants



Стивен Вилласи / Stephen Willacy (2017)
 главный архитектор города Орхус, директор Celis Consult / City Architect in Aarhus



Пабло Целис / Pablo Celis (2017)
 инженер по велоинфраструктуре города Орхус, директор Celis Consult / Civil Engineer at Aarhus Municipality, Director of Celis Consult



Николай Асаул / Nikolay Asaul (2017)
 заместитель Министра транспорта Российской Федерации / Deputy Minister of Transport of the Russian Federation



Вадим Донченко / Vadim Donchenko (2018)
 научный руководитель ОАО "НИИАТ", избранный председатель Бюро Управляющего Комитета ОПТОСОЗ / Research Supervisor of JSC NIIAT. Deputy Chairman of THE PEP Bureau



Рустам Минниханов / Rustam Minnikhanov (2019)
 Президент Республики Татарстан / President of the Republic of Tatarstan

ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ / SUSTAINABILITY INITIATIVES



Ассоциация зеленых маршрутов / European Greenways Association – EGWA (2018)



Австрийская программа управления мобильностью / Klimaaktiv Mobil (2019)



Совет государств Балтийского моря / The Council of the Baltic Sea States (2020)



THE COUNCIL OF THE BALTIC SEA STATES

Совет государств Балтийского моря является общим политическим форумом регионального межправительственного сотрудничества. Члены Совета – 11 государств региона Балтийского моря. Совет способствует решению глобальных вызовов на региональном уровне.



Долгосрочный приоритет Совета государств Балтийского моря «Устойчивый и процветающий регион» включает в себя цель развития региона Балтийского моря как модельного региона устойчивых обществ и соответствующих стратегических действий – обеспечение учета факторов устойчивого развития на всех уровнях и во всех секторах политики, включая экономические, социальные и экологические аспекты – однако, для достижения этой цели необходимы сплоченные усилия всех стран и сообществ Региона

Дарья Ахутина, старший советник, руководитель приоритетного направления «Устойчивый и Процветающий Регион» Совета государств Балтийского моря

The CBSS long-term priority Sustainable and Prosperous Region includes the goal of developing the Baltic Sea Region as a model region of sustainable societies and related strategic action – To ensure further mainstreaming of sustainable development at all levels and in all policy sectors, integrating economic, social and environmental aspects – however, to achieve the goals, we need the cohesive efforts from all countries and societies of the Region

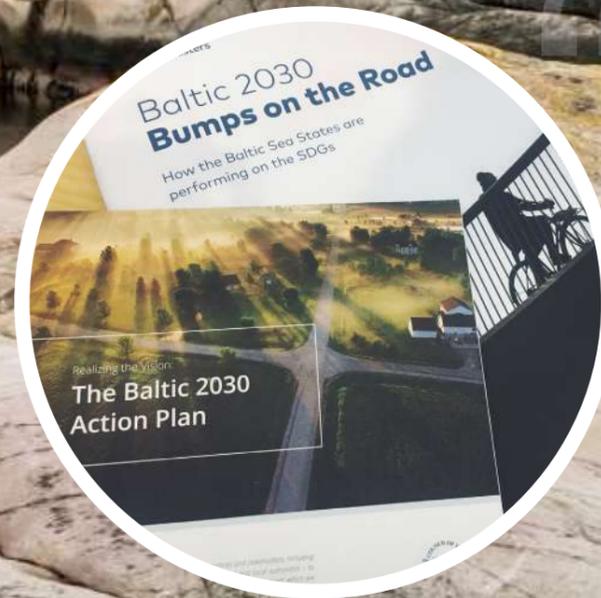
Daria Akhutina, Senior Adviser for Sustainable & Prosperous Region of the Council of the Baltic Sea States

The Council of the Baltic Sea States is an intergovernmental political forum for regional cooperation. Consisting of 11 Member States and the European Union, it supports a regional perspective on global challenges.



СОВЕТ ГОСУДАРСТВ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

GREEN MOBILITY AWARD 2020



В знак общественного признания лидерства Совета государств Балтийского моря в продвижении Целей устойчивого развития и вклад в разработку и реализацию ПЕРВОГО Плана действий 2030 региона Балтийского моря.

In honor and public recognition of The Council of the Baltic Sea States Leadership in advancing Sustainable Development Goals and The FIRST Baltic 2030 Action Plan.

We call on all actors in the Baltic Sea Region – countries and stakeholders, including civil society, young people, business, education, regional and local authorities – to take the «bold and transformative steps» towards sustainable development, which are urgently needed, so that we may achieve this vision by 2030.

План устойчивого развития города Пскова до 2030 года направлен на повышение качества жизни людей за счет создания безопасной городской среды, отвечающей интересам и потребностям жителей. Этот план основан на целостном подходе, объединяющем Цели устойчивого развития (ЦУР), способствует созданию доступного и комфортного города, обеспечивающего доступ к высококачественной городской среде, где развиваются активная городская жизнь, инновации и культура.

Первый город в России, который разработал План устойчивого развития до 2030 года, интегрировав цели устойчивого развития совместно с жителями

The plan for sustainable development of the city of Pskov until 2030 is aimed at improving the quality of people's life by creating a safe urban environment that meets the interests and needs of residents. This plan is based on a holistic approach, integrating the Sustainable Development Goals (SDGs) and contributes to the creation of a comfortable city that provides access to a high-quality urban environment, where active urban life, innovation and culture are developing.

THE FIRST CITY IN RUSSIA with the Pskov Sustainable Plan SDGs 2030, developed jointly with citizens in achieving SDGs



ПСКОВ
GREEN MOBILITY AWARD 2020

К 2030 году Псков должен построить устойчивое безопасное и динамичное общество, в котором будут удовлетворены основные человеческие потребности. Развитие города Пскова должно быть экономически, экологически и социально устойчивым, ресурсосберегающим, климатически нейтральным и конкурентоспособным. Псков будет стремиться достичь поставленные цели и стать городом с открытой комфортной городской средой, доступной мультимодальной транспортной системой с сетью велосипедных дорожек. Все больше людей захотят переехать в Псков, чтобы жить и работать здесь

Александр Братчиков, Глава Администрации города Пскова

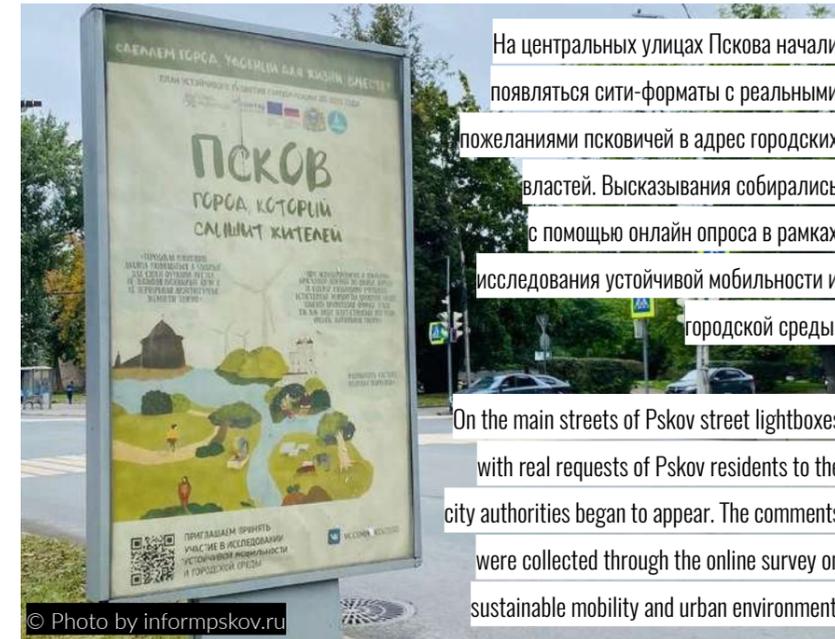
By 2030, Pskov needs to build a sustainable, safe and dynamic society in which fundamental human needs are met. Development and growth in Pskov should be economically, environmentally and socially sustainable, resource-efficient, climate-neutral and competitive. Pskov will strive to achieve its goals and become the city with a well-designed urban environment and accessible multimodal transportation system with a network of cycle paths. More and more people will want to move to Pskov to live and work here as a result

Alexander Bratchikov, Head of Pskov City Administration

С технической точки зрения город будущего представляет собой городскую телеметрическую сеть, которая дает руководителям доступ к единой базе знаний, обновляющейся в режиме реального времени и содержащей актуальную информацию о действиях городских служб, состоянии инфраструктуры и распределении потоков людей, последовательностях их перемещений, затратах времени и средств. Более глубокое понимание данных позволяет лучше планировать город.

From a technical point of view, the city of the future is an urban telemetry network that gives managers access to a single knowledge base that is updated in real time and contains up-to-date information on the actions of urban services, the state of infrastructure and distribution of flows of people, the patterns of their movements, time and money expenditures. A better understanding of the data enables better planning of the city.

Индекс CityZen можно перевести и как “гражданин”, для которого должна планироваться комфортная городская инфраструктура и как “город уровня дзен”, в котором живут счастливые люди. Индекс CityZenIndex разработан партнерской Инициативой Green Mobility и использует передовой мировой опыт оценки развития городской среды, устойчивой мобильности и безопасности, а также выявляет насколько жители удовлетворены жизнью и развитием своих городов.



The CityZen index name can be interpreted as a “citizen”, for whom comfortable urban infrastructure should be planned, and as a “Zen city”, in which happy people live. The CityZen Index is developed by the Green Mobility Partnership Initiative and uses the best international practices to assess the development of urban environment, sustainable mobility and safety, as well as to determine how satisfied residents are with the life and development of their cities.

ИССЛЕДОВАНИЕ УСТОЙЧИВОЙ МОБИЛЬНОСТИ И ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

SUSTAINABLE MOBILITY AND URBAN ENVIRONMENT RESEARCH



Настало время для планирования и создания новой устойчивой городской среды. К 2050 году почти 10 млрд людей будут населять планету Земля. С ростом мегагородов и технологий городской ландшафт тоже будет преобразовываться. Город будущего – это город, в котором живут счастливые люди. Уже сейчас партнерской Инициативой Green Mobility разработан и запущен опрос жителей городов с целью выявления основных проблем и предлагаемых решений, связанных с работой городского транспорта и благоустройства

Ольга Якименко, МЦСЭИ “Леонтьевский центр”, координатор Инициативы Green Mobility

It's time to plan and create a new sustainable urban environment. By 2050, nearly 10 billion people will inhabit the Earth. With the growth of megacities and technologies, the urban landscape will also be transformed. The city of the future is a city where happy people live. Already now a partner initiative Green Mobility has developed and launched a survey of urban residents to identify the main problems and proposed solutions related to the work of city transport and public infrastructure

Olga Yakimenko, ICSE Leontief Centre. Head of Internet Projects and Marketing Communications, Green Mobility Initiative Coordinator



<http://mobility.leontief-centre.ru/vote.html>



GREEN MOBILITY AWARD 2018

Новая реальность состоит в том, что для обеспечения эффективного, безопасного и экологичного функционирования транспортных систем мы должны использовать и развивать те новые возможности и решения в сфере транспорта, мобильности, транспортного поведения населения, градостроительства и IT-технологий, которые получили толчок к развитию в сложный период, связанный с пандемией COVID-19

Вадим Донченко, научный руководитель ОАО «НИИАТ», заместитель Председателя Бюро Управляющего комитета ОПТОСОЗ

The new reality is that in order to ensure the efficient, safe and environmentally friendly functioning of transport systems, we must use and exploit those new opportunities and solutions in the areas of transport, mobility, transport behavior, urban planning and IT technologies that were boosted during the difficult period associated with the COVID-19 pandemic

Vadim Donchenko, Scientific and Research Institute of Motor Transport Plc. Research Supervisor, Vice-Chair of the Steering Committee Bureau THE PEP

Пандемия COVID-19 внесла кардинальные изменения в различные сферы нашей жизни – с одной стороны, ограничив многие наши потребности и возможности, а с другой – придав мощный стимул развитию новых решений и технологий, в том числе, и в сфере управления мобильностью.

Эпидемиологическая безопасность стала одним из важнейших критериев качества работы транспортных систем. Быстрая цифровизация общества и экономики создала реальные возможности для сокращения и перераспределения транспортного спроса, для персонализации планирования транспортных услуг. Изменилось и транспортное поведение населения – все больше пользователей общественного транспорта, чтобы снизить риск заражения, при относительно коротких поездках начинают отдавать предпочтение велосипеду и другим средствам индивидуальной мобильности.

Все более явным становится и понимание того, что количество наших поездок может быть сокращено, а их расстояние – укорочено при правильном планировании городской среды и его увязке с транспортным планированием. Задачей местных органов власти является закрепление и развитие тех новых положительных тенденций и решений в сфере транспорта и мобильности, которые наметились в это сложное время.

The COVID-19 pandemic has brought dramatic changes in various areas of our lives – on one hand, it has limited many of our needs and opportunities, and on the other hand, it has given us a powerful incentive to develop new solutions and technologies, including in the area of mobility management. Epidemiological safety has become one of the most important criteria for the quality of transport systems. The rapid digitalization of society and the economy has created real opportunities for reducing and redistributing transport demand, for personalizing the planning of transport services. The transport habits of the public have also changed - more and more users of public transport, in order to reduce the risk of infection, are beginning to give preference to bicycles and other means of individual mobility for relatively short trips. It is also becoming increasingly clear that the number of our trips can be reduced and their distance shortened with proper urban planning and its correlation with transport planning. It is the task of local authorities to consolidate and expand on the new positive trends and solutions in transport and mobility that have emerged at this difficult time.

С апреля 2020 года на территории инновационного центра «Сколково» можно встретить робота-доставщика Яндекс. Ровер, который помогает с транспортировкой посылок и документов Фонда «Сколково».

Since April 2020, the Skolkovo Innovation Center has been using a Yandex Delivery robot to transport packages and documents of the Skolkovo Foundation.

SKOLKOVO



© Photo by Yandex

Sk
СКОЛКОВО

Яндекс.Ровер – робот-курьер для перевозки небольших грузов. Он способен ездить по городским тротуарам со скоростью пешехода. Робот полностью автономен: сам планирует свой маршрут, мониторит ситуацию вокруг и объезжает препятствия.

Yandex Rover is a delivery robot for transportation of small loads. It is able to ride the city sidewalks with pedestrian speed. The robot is completely autonomous: it plans the route itself, monitors what is going on around and avoids obstacles.



СКОЛКОВО

GREEN MOBILITY AWARD 2018



Автоматизация производства и обслуживания стала для многих компаний спасательным кругом под влиянием пандемии COVID-19, когда дистанция между людьми растет из-за новых эпидемиологических требований. Ответом на эти вызовы на территории Фонда «Сколково» стало внедрение концепции устойчивого развития и формирование новых индустрий «зеленой экономики». Запуск роботов-доставщиков почты позволил минимизировать риски заболеваний резидентов и жителей территории, ввиду уменьшения количества контактов между людьми. Устойчивое развитие компаний и до пандемии было связано с автоматизацией производств, а актуальность Индустрии 4.0 сейчас еще более возросла. Роботы будут массово входить в нашу жизнь. В ближайшее время мы ожидаем автоматизированных курьеров не только от Яндекса, но и от других игроков рынка

Кирилл Жанаидаров, заместитель руководителя департамента ЖКХ, транспорта и благоустройства Фонда «Сколково»

Under the influence of the COVID-19 pandemic, as the distance between people is growing due to the new epidemiological environment, manufacturing and service automation has become a lifeline for many companies. The Skolkovo Foundation has responded to these challenges with the introduction of the sustainable development concept and the emergence of new green economy industries. The introduction of the postal service robots has helped to minimize the risks of spreading disease among the residents and locals due to a decrease in the number of contacts between people. Even before the pandemic, company sustainable development was associated with industrial automation, thus the importance of Industry 4.0 right now has increased tremendously. Robots will become a massive part of our lives. In the near future we expect automated couriers not only from Yandex, but also from other market players

Kirill Zhanaidarov, Deputy Head of Department for Housing and Communal Services, Transport and Beautification of Skolkovo Foundation



Many Londoners have rediscovered the joys of walking and cycling during lockdown and, by quickly and cheaply widening pavements, creating temporary cycle lanes and closing roads to through traffic we will enable millions more people to change the way they get around our city

Sadiq Khan, Mayor of London



Во время локдауна многие жители Лондона стали заново открывать для себя радости пешеходных прогулок и езды на велосипеде. Поэтому сейчас с минимальными временными и финансовыми затратами мы расширяем тротуары, создаем временные велосипедные полосы и перекрываем дороги для машин, тем самым давая возможность миллионам людей изменить способ передвижения по нашему городу

Садик Хан, мэр Лондона

Opening up

London's famous bridges have been opened up to move people along smoothly. Waterloo Bridge and London Bridge have been transformed for pedestrians, bikes and buses only, with pavements widened to enable people to safely travel between busy railway stations and their workplaces. TFL is looking into providing Zero Emission Capable taxis with access to both these bridges. And when it comes to streets, Park Lane, previously an urban motorway with a 40mph speed limit, has had a segregated cycle lane installed overnight, and a 20mph rule installed to make cycling easier and safer.

Открывая город

Знаменитые лондонские мосты ограничили автомобильное движение. Мосты Ватерлоо и Лондонский мост оказались доступны только для передвижения пешеходов, велосипедов и автобусов. Департамент транспорта Лондона также рассматривает возможность передвижения по мостам такси с нулевым уровнем выбросов. Что касается улиц, то на Парк-лейн, где ранее ограничение скорости было 40 миль в час, за одну ночь была установлена отдельная велосипедная полоса, и введен режим скоростного ограничения 20 миль / час, чтобы сделать езду на велосипеде удобнее и безопаснее.

What is Streetspace?

Streetspace is a London-wide scheme in which 20 boroughs are funded and supported by Transport for London (TfL) to create more space for people to safely walk or cycle as we emerge from the coronavirus lockdown. It is also supported by central government as part of national efforts to help stop the spread of coronavirus.

Что такое Streetspace?

Streetspace – это программа, в которой 20 районов Лондона финансируются и поддерживаются Департаментом транспорта города, чтобы создать для людей больше пространства и обеспечить безопасное передвижение пешком и на велосипеде, как в период коронавируса, так и после. Она также поддерживается правительством в рамках национальных усилий по предотвращению распространения коронавируса.



© Photo by Tactical Urbanistas @tact_urbanistas

ЛОНДОН

Power of Public Art

Another city-making tool that's proving its worth in the pandemic: street art aka a little paint goes a long way. In London, a self-organised group of women called Tactical Urbanistas have taken it upon themselves to reclaim the streets with quick and colourful interventions.

To help enforce social distancing and inject an element of play into the public realm, the team painted colourful murals on sidewalks. Playful though they may seem, these patterns, which look like they've been pulled out of a children's book, have a layer of functionality, too. The artists have visually reclaimed some of the pavement parking to allow people to pass the queue to the supermarket safely.

Сила Стритарта

Еще один инструмент проектирования, доказывающий свою ценность в условиях пандемии – это стритарт (или "не стоит недооценивать человека с ведром краски"). В Лондоне самоорганизованная группа активисток под названием «Тактические урбанисты» взяла на себя задачу освоить улицы быстрыми и красочными решениями. Чтобы содействовать социальному дистанцированию и привнести элемент игры в общественное пространство, команда нарисовала красочные фрески на тротуарах. Художники визуально вернули часть парковки пешеходам, чтобы люди могли ожидать своей очереди в супермаркет на безопасном расстоянии друг от друга.

© Photo by Aurelien Morissard/Xinhua



It is out of the question that we allow ourselves to be invaded by cars. I often go by bike from my home to city hall, and there are no cars now, just bikes and pedestrians

Anne Hidalgo, Mayor of Paris

PARIS



Мы не можем и дальше позволять автомобилям загрязнять наши города. Я часто езжу на велосипеде из дома в мэрию, и там теперь нет машин, только велосипеды и пешеходы

Анн Идальго, мэр Парижа

As millions of Parisians languished indoors, the city quietly turned another 31 miles of road into bike lanes and named them corona pistes, or "corona lanes". By the time the city reopened, in mid-May, residents found that cars were no longer allowed on the main east-west artery, Rue-de-Rivoli. Now you can cycle or scoot through the commercial heart of Paris, from the Louvre Museum to the Bastille Square, in minutes. Handily for the bike-loving mayor, the bike lane cuts straight past city hall.

Temporary to Permanent

Paris' mayor Anne Hidalgo had already been enacting a long-term plan to make the French capital greener before coronavirus struck, planting "urban forests" and phasing out older and more polluting cars from the city centre. To ease pressure on existing public transport routes, cycling lanes that follow the Paris Metro's most popular routes are also being considered. In total, 400 miles of temporary cycle routes are planned for post-lockdown Paris.

От временного к постоянному

Мэр Парижа Анн Идальго уже начинала реализацию долгосрочного плана по озеленению французской столицы до того, как разразился коронавирус, развивая концепцию «лес в городе» и вывода из центра города старые и загрязняющие воздух автомобили. Чтобы снизить нагрузку на существующие маршруты общественного транспорта, Париж решил развивать велосипедные дорожки, которые проходят по наиболее популярным маршрутам, дублируя линии парижского метро. В общей сложности в городе уже запланировано 400 миль временных велосипедных маршрутов, часть из которых останется и после снятия карантинных мер.



© Photo by EFE/EPA/YOAN VALAT/Archivo

Пока миллионы парижан находились в домашней изоляции, город успел преобразовать 31 милю автомобильных дорог в велодорожки. И когда в середине мая город вновь открылся, жители обнаружили, что доступ для автомобилей на главную магистраль города, Рю-де-Риволи, полностью закрыт. Теперь каждый может проехать на велосипеде или самокате через коммерческий центр Парижа, от Лувра до площади Бастилии, за считанные минуты. К счастью для мэра, любящего велосипеды, велосипедная дорожка проходит прямо мимо работы.

15-minute city

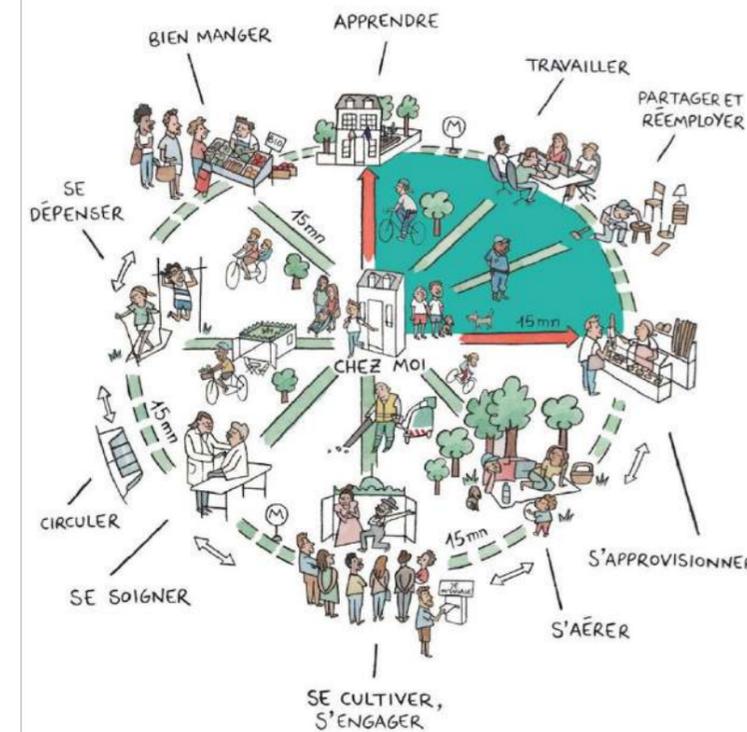
Now the Mayor is thinking of new ways to transform the urban environment. One key concept is the "15-minute city". The idea is to develop infrastructure enabling residents to access services like public transportation, stores and schools, all within a quarter-hour walk from home. Work, home, shops, entertainment, education and healthcare should all be available within the same time a commuter might once have waited on a railway platform.

15-минутный город

Одной из ключевых концепций Парижа является концепция «15-минутный город». Идея состоит в том, чтобы создать инфраструктуру, позволяющую жителям пользоваться всеми необходимыми услугами в пределах четверти часа ходьбы от дома. Работа, магазины, развлечения, образование и медицинские услуги должны быть одинаково доступны по времени, не дольше ожидания общественного транспорта.



LE PARIS DU 1/4 HEURE



BARCELONA



Barcelona has already declared a climate emergency that required reduction of road space in the city. The coronavirus crisis has only increased the urgency of making this transition happen much faster. Pollution is something that had become normal which we don't want to return to. We don't want streets full of cars



Ada Colau, Mayor of Barcelona

Барселона уже столкнулась с чрезвычайной климатической ситуацией, которая потребовала сокращения автомобильного пространства в городе. Кризис с коронавирусом только повысил срочность перехода к устойчивой мобильности. Загрязнение – это то, что стало нормой, к чему мы не хотим возвращаться. Мы не хотим, чтобы наши улицы были заполнены машинами

Ада Колау, мэр Барселоны

Crisis = Opportunity

Barcelona was never an obvious candidate to be a bike-friendly city. Much of it is built on the foothills of the Collserola mountain range and seven smaller hills. But when it locked down in March, the city had already planned where new lanes would go, and painting yellow lines was easy when the streets were empty. 21 kilometers of new bike lanes have been built on the main avenues of Barcelona, 12 kilometers of new public space, different types of transit mobility interventions like new bus lanes, hygiene and disinfection protocols.

Кризис = ВОЗМОЖНОСТЬ

Барселона никогда не была очевидным кандидатом на роль велогорода, ведь большая часть ее территории расположена у подножия горного хребта Кольсерола и семи холмов, что затрудняет передвижение. Но когда в марте город оказался закрытым на карантин, администрация уже была готова к переменам и разработала план по организации новых велодорожек (к тому же, наносить желтую разметку оказалось гораздо проще на пустых улицах). За очень короткое время городу удалось проложить на главных улицах 21 км новых велосипедных дорожек, 12 км новых общественных пространств, а также внедрить ряд нововведений в систему транспортной мобильности – новые автобусные полосы, протоколы гигиены и дезинфекции.



Superblocks

To bring down the negative economic effects of the COVID-19 crisis EIB decided to give money towards the regeneration of a 200000 m2 area of the city based on the "superblocks" concept. What is a superblock? This is a territorial unit that is smaller than a neighbourhood but bigger than a residential block, with calm streets where urban planning and environmental activities are held. Compact, efficient areas, that have a positive effect on the life of Barcelona residents and which are also self-sufficient in terms of energy consumption. The aim is to improve the quality of life and conditions for local residents, by rationally managing natural resources and public spaces, through the active participation of everyone involved and by fighting inequality and social exclusion.

Суперблоки

Чтобы снизить негативные экономические последствия кризиса COVID-19, Европейский инвестиционный банк решил одобрить предложения Барселоны и выделить деньги на восстановление 200000 м² площади города на основании концепции «суперблоков». Суперблок – это территориальная единица, которая меньше микрорайона, но больше жилого квартала. Это компактные, устойчивые районы, которые положительно влияют на жизнь жителей Барселоны, а также являются самодостаточными с точки зрения потребления энергии. Цель проекта – улучшить качество и условия жизни местных жителей путем рационального управления природными ресурсами и общественными пространствами, активного участия всех заинтересованных сторон путем борьбы с неравенством и социальной изоляцией.

БАРСЕЛОНА

Barcelona Protecting Schools

Барселона защищает школы

Barcelona is launching its "Protecting Schools" project, opening up space in front of 200 city schools to improve access, calm traffic and protect kids from pollution. Includes new greenery, benches, pavement markings & more. Due to the pandemic, somehow the process has speed up - by September, whether the schools are open or not, the city hopes to have the new environment for schools finished .

Барселона запускает проект «Защита школ», который обеспечит открытое пространство перед 200 городскими школами. Это повысит доступность, уменьшит интенсивность дорожного движения и защитит детей от источников загрязнения. Проект предполагает озеленение и улучшение инфраструктуры пришкольной территории, разметку тротуаров и многое другое. Благодаря пандемии, процесс даже ускорился – независимо от того, будут открыты школы или нет, создание новых пространств будет завершено.



ATHENS



These are the first steps towards the Great Walk in Athens – Vasilissis Olgas street, as you've never seen it before. Bike paths and pedestrian walkways, in front of the Temple of Olympian Zeus, and not a car in sight.

Так выглядят первые результаты реализации проекта Большой Афинской Аллеи на улице Василиссиса Ольгаса – велосипедные и пешеходные дорожки перед Храмом Зевса Олимпийского, и ни одной машины в поле зрения.



We have this once-in-a-lifetime opportunity and are fast-forwarding all our public works. The goal is to liberate public space from cars and give it to people who want to walk and enjoy the city ... Athens will be cleaner, greener and better lit

Kostas Bakoyannis, Mayor of Athens

Сейчас нам представилась уникальная возможность, и мы стараемся воспользоваться ей, чтобы быстро реализовать наши общественные проекты. Цель – освободить общественное пространство от автомобилей и предоставить его людям, которые хотят гулять и наслаждаться городом ... Афины станут чище, зеленее и светлее

Костас Бакояннис, мэр Афин

The Great Walk

The Greek capital is embarking on one of the most ambitious rejuvenation schemes, which has been hastened by the pandemic. Mayor announced plans last week to allocate 50000 square metres of public space for cyclists and pedestrians.

At the heart of the scheme will be a four-mile "grand walkway" uniting archaeological sites in the historic centre. Pavements will be widened, boulevards pedestrianised, squares enlarged and traffic banned from areas beneath the Acropolis.

Большая Аллея

Греческая столица приступает к реализации одной из самых амбициозных программ модернизации, которая была ускорена пандемией. Город планирует выделить 50000 квадратных метров общественного пространства для велосипедистов и пешеходов. В рамках проекта будет создана четырехмильная «Большая Аллея» (Great Walk), которая объединит археологические памятники в историческом центре. Тротуары будут расширены, бульвары станут пешеходными, площади увеличатся, а движение транспорта на территориях под Акрополем будет запрещено.

The History behind

The ideas behind the Grand Walk of Athens have been discussed for many decades. In the 1950s and 60s, as Athens was building and expanding rapidly, it was already broadly recognized that the modern city was growing up in between archaeological sites that limited the possibility for moving traffic across the city center. We've had traffic congestion as long as there have been cars, and also a constant desire to return those spaces back to pedestrians. These desires and needs have been around for many years, but these projects always hit barriers of some kind. The crisis caused by Covid-19 was indeed a catalyst to push forward. We can't keep waiting for the city that we know we need. The health benefits of walking and cycling have been made clear to us, and there is more awareness that poor air quality is unacceptable risk. So, we saw the right time to get moving.

Предыстория

Идеи, лежащие в основе Большой Аллеи Афин, обсуждались на протяжении многих десятилетий. В 1950-х и 60-х годах, когда Афины быстро строились, и город разрастался между археологическими памятниками, движение транспорта через центр города было затруднено. На протяжении всего времени, пока машинам был открыт доступ, у нас были пробки, а также постоянное желание вернуть эти пространства пешеходам. Несмотря на то, что желания и потребности существуют уже много лет, проект всегда наталкивался на какие-то препятствия. Кризис, вызванный Covid-19, действительно стал катализатором для движения вперед. Мы не можем больше ждать. Мы четко понимаем пользу для здоровья от ходьбы и езды на велосипеде, и мы все больше осознаем, что плохое качество воздуха является неприемлемым риском. И вот, мы посчитали, что это как раз подходящее время для начала движения к нашей цели.

АФИНЫ

Electric friendly

- The Grand Walk will create a space 6.8 km in length where conventional traffic is strictly limited. The city already announced that electric vehicles will be excluded from these restrictions.
- We are prioritizing climate-neutral investments as a municipality.

Электротранспорт в приоритете

Большая Аллея создаст пространство длиной 6,8 км, где автомобильное движение будет строго ограничено. Однако, город уже объявил, что электромобили будут исключены из этих ограничений. Наш муниципалитет уделяет приоритетное внимание инвестиционным проектам, не оказывающим пагубное влияние на климат.





We are basically implementing the approved Lisbon Cyclable strategy, but we are implementing it with a new speed, with a new impetus, because we know it is the best way to combine what people need the most now (more security in times of pandemic), with a structural objective of the city of Lisbon, which is to have less pollution

Fernando Medina, Mayor of Lisbon



Стратегия Lisbon Cyclable, которую мы сейчас внедряем, уже получила одобрение муниципалитета. Но теперь мы реализуем ее с новой скоростью, с новым импульсом, потому что мы уверены – это лучшее решение, которое позволяет нам обеспечивать людей тем, что им нужно больше всего прямо сейчас (безопасность во время пандемии) и придерживаться ключевой цели города, которая заключается в сокращении уровня загрязнений

Фернандо Медина, мэр Лиссабона

Lisboa Ciclável

About 200 km of bike paths across the city in 2021, plus parking and support to buy bicycles, larger sidewalks and terraces and even new pedestrian-only streets. Lisbon launched a plan to transform the public space for the post-pandemic period, based on two programs, “A Rua é Sua” and “Lisboa Ciclável”, with mobility alternatives for a cleaner and more sustainable city.

Лиссабон Ciclável

Обустройство 200 км велодорожек в 2021 году, организация велопарковок и выдача субсидий на приобретение велосипедов, широкие тротуары и зеленые пространства и даже новые пешеходные улицы. В Лиссабоне был запущен план преобразования общественных пространств в постпандемический период, основанный на двух программах: «A Rua é Sua» и «Lisboa Ciclável», которые направлены на развитие альтернативной зеленой мобильности для создания чистого и устойчивого города.

Color Code

A blue wave is washing across the globe. Now seen in Lisbon – the city uses a blue street to communicate: cars are not welcome here. When designing infrastructure, color is an important part of the design process. It can communicate danger, indicate which mode of transport is welcome, and improve the attractiveness of a route.



© Photo by VINCENT BARROS / COURRIER INTERNATIONAL

Цветовой код

Синяя волна проносится по всему миру. Сейчас видно как Лиссабон использует синий цвет улицы для общения с жителями: автомобилям здесь не рады. При планировании инфраструктуры цвет является важной частью процесса проектирования. Он может сообщать об опасности, указывать, какой вид транспорта приветствуется, а также повышать привлекательность маршрута.

ЛИССАБОН

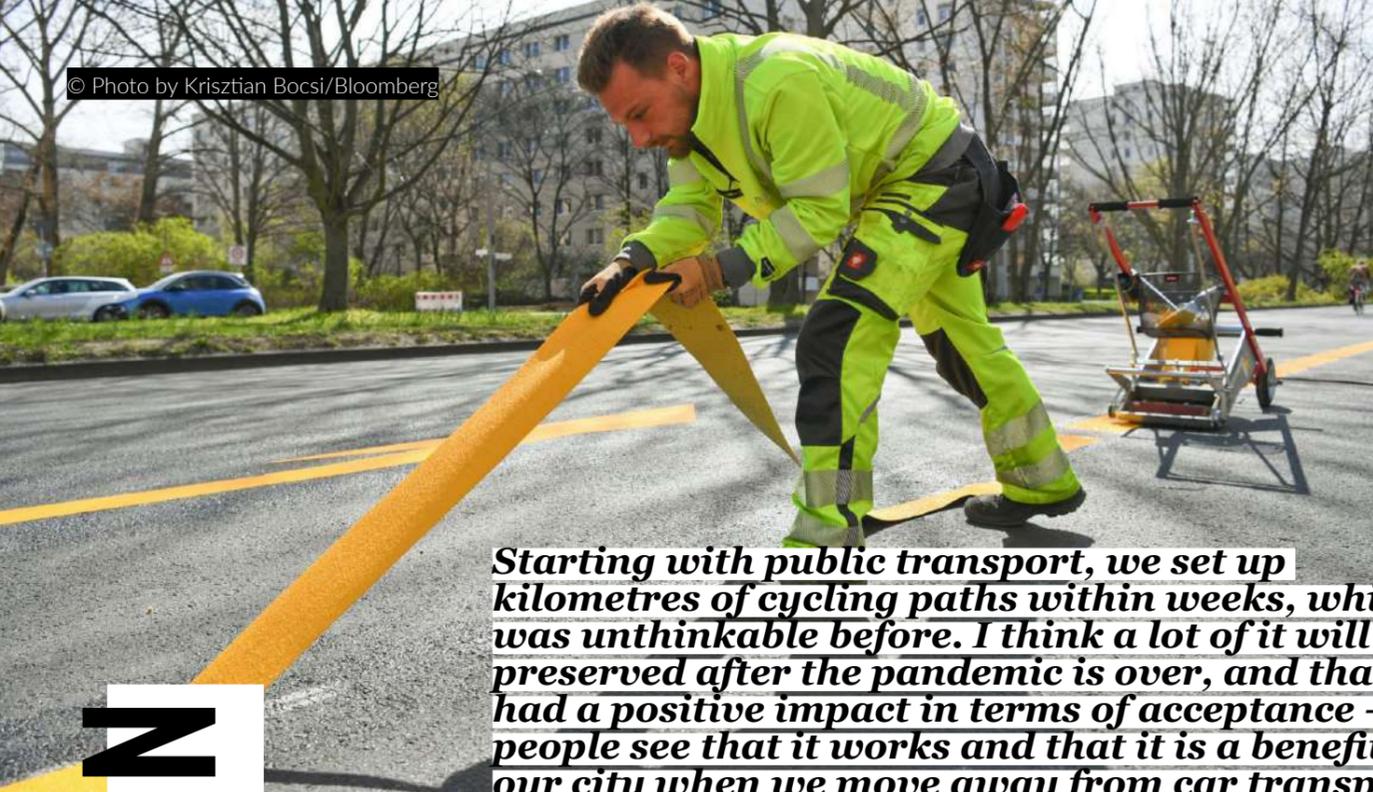
Post-lockdown mobility

Portugal's coastal capital city is to remove car parking spaces and replace them with alfresco cafes and restaurants; speed limits will be lowered to 18 miles per hour citywide and the city's burgeoning bike path network will be expanded, including the provision of 34 miles of pop-up cycleways. In addition to plans for an extra 7750 secure parking places for bicycles, the city has introduced a €3 million “mobility fund” to subsidize bicycle purchases. Citizens can apply now for €100 vouchers to buy standard bicycles, €350 for e-bikes, and up to €500 to help pay for cargo bikes.

Мобильность после локдауна

Прибрежная столица Португалии убирает парковочные места и заменяет их кафе и ресторанами на открытом воздухе; ограничения скорости будут снижены до 18 миль в час по всему городу, а развивающаяся в городе сеть велодорожек будет расширена, включая обустройство 34 миль временных велодорожек. В дополнение к планам по созданию дополнительных 7750 охраняемых парковочных мест для велосипедов город создал «Фонд мобильности» в размере 3 миллионов евро для субсидирования покупки велосипедов. Граждане теперь могут подать заявку на получение ваучеров на 100 евро на покупку стандартных велосипедов, на 350 евро – на электронные велосипеды и до 500 евро – на оплату грузовых велосипедов.





Starting with public transport, we set up kilometres of cycling paths within weeks, which was unthinkable before. I think a lot of it will be preserved after the pandemic is over, and that it's had a positive impact in terms of acceptance – people see that it works and that it is a benefit to our city when we move away from car transport

Michael Müller, Governing Mayor of Berlin

Начиная с общественного транспорта, мы проложили километры велосипедных дорожек за несколько недель, что раньше было немыслимо. Я думаю, что многое из этого будет сохранено после того, как пандемия закончится, и что это оказало положительное влияние с точки зрения принятия - люди видят, что это работает и что это приносит пользу нашему городу, когда мы отказываемся от автомобильного транспорта

Михаэль Мюллер, правящий бургомистр Берлина



BERLIN

Corona Lanes

Berlin was one of the first cities to implement pop-up bike lanes to react more efficiently to evolving mobility patterns caused by COVID-19 in only 10 days. These so-called "pop-up cycle paths" or "corona lanes" have made many people happy, with people in Berlin handing out flowers to construction workers, for instance. In this way, almost 30 km of new cycle lanes have been created in Berlin in recent weeks, with twelve more to follow soon.

“Коронные” дорожки

Берлин – один из первых городов, где всего за 10 дней появились временные велосипедные дорожки, что позволило эффективно реагировать на вызванные COVID-19 изменяющиеся модели передвижения в городе. Эти так называемые «временные» или «коронные дорожки» уже принесли радость многим жителям города настолько, что люди в Берлине даже стали дарить цветы рабочим и строителям. Таким образом, за первые месяцы пандемии в городе было обустроено более 30 км новых велополос.

Pop-up Play Streets

Since May 3rd, there have been a number of temporary play streets in Friedrichshain-Kreuzberg. The idea is to create more space for children and residents from the neighbourhood in a decentralized way. Almost 300 volunteers support the project and ensure the designation of currently 19 play streets. The experience of the first Sundays is very positive and shows that the civil society is actively involved in designing the streets and making them suitable for children. Children ride bicycles, paint street scenes with chalk, adults use the street at a reasonable distance for meeting friends and the residents get to know each other better.



© Photo by Jörg Carstensen/dpa

Центральная торговая улица Берлина, Фридрихштрассе, отдала приоритет пешеходам и велосипедистам на пять месяцев.



BEFORE

БЕРЛИН



Временные улицы для игр

С 3 мая во Фридрихсхайн-Кройцберге появилось несколько временных "игровых" улиц. Основная идея – предоставить больше места детям и жителям района. Почти 300 волонтеров поддерживают проект и помогают в организации 19 игровых улиц. Первый опыт создания таких импровизированных игровых улиц по воскресеньям оказался очень положительным и показал, что гражданское общество готово активно участвовать в проектировании улиц и адаптации их для детских игр. Дети катаются на велосипедах, рисуют мелом на асфальте, взрослые также используют улицу для встреч с друзьями (на разрешенном расстоянии), а жители лучше узнают друг друга.

Berlin's central shopping street Friedrichstraße gives for five month priority for pedestrians and cyclists.



AFTER

© Photo by Stefan Lehmkuhler / changing-cities.org



Green mobility is what we are working on every day in different fields. To do this, we put focus on traffic avoidance, traffic shifting and the use of other more efficient technologies

Stefan Fassbinder, Lord Mayor of Greifswald



Устойчивая мобильность – это то, над чем мы работаем изо дня в день в разных областях. Для этого мы уделяем особое внимание предотвращению пробок, внедрению альтернативного транспорта и использованию других более эффективных технологий

Стефан Фассбиндер, лорд-мэр Грайфсвальда

Cargo Bikes

Greifswald is a bicycle city with a bicycle traffic share of approx. 40% (leading in Germany). In September 2019 Greifswald started the first free cargo bike system with 3 just bikes. It was very well received right away, and the booking is very simple. One bicycle is used only for the transport of goods, one for the transport of children and the third bicycle can do both. The free cargo bike system was realized as part of the EU project CoBiUM (Cargo bikes in urban mobility), in which the University of Greifswald and the city administration participate.

Грузовые велосипеды

Грайфсвальд – велосипедный город с долей велосипедного движения около 40% (1 место в Германии). В сентябре 2019 года Грайфсвальд запустил первую бесплатную систему проката грузовых велосипедов. Идея была сразу хорошо воспринята, ведь процесс бронирования очень прост. Один велосипед предназначается только для перевозки детей, а на третьем можно перевозить и то, и другое. Система бесплатного проката грузовых велосипедов была реализована в рамках проекта ЕС CoBiUM (Грузовые велосипеды в городской мобильности), в котором участвуют Университет Грайфсвальда и городская администрация.



* почти все наши автобусы работают на биогазе

ГРАЙФСВАЛЬД

Germany's secret bicycle capital

As a University and Hanseatic city, we pursue ambitious goals. We aim to reduce our CO2 emissions by 95% by 2050 (compared to 1990) and to halve the final energy requirement. As a city administration we want to play a leading role in the field of green mobility. We are currently reducing our fleet of vehicles, integrating cargo bikes and replacing our cars by electric vehicles. We are developing an infrastructure roadmap for charging stations in the city.



Тайная велосипедная столица Германии

Как университетский и ганзейский город, мы ставим перед собой амбициозные цели. Мы стремимся сократить выбросы CO2 на 95% к 2050 году (по сравнению с 1990 годом) и вдвое сократить потребление энергии. Как городская администрация, мы хотим играть ведущую роль в области экомобильности. В настоящее время мы сокращаем наш автопарк, интегрируя грузовые велосипеды и заменяя наши автомобили на электромобили. Мы также разрабатываем дорожную карту инфраструктуры зарядных станций в городе.



The outbreak of Covid-19 has shown us how vital collaboration is, both to tackle emergencies in the short term and to plan more liveable, green and welcoming cities in the long term. With time, we also came to realise that the new reality imposed by the coronavirus was offering an unprecedented opportunity to push further the shift to a greener and fairer city that was under way

Giuseppe Sala, Mayor of Milan

Вспышка Covid-19 показала нам, насколько жизненно важно сотрудничество как для решения чрезвычайных ситуаций в краткосрочной перспективе, так и для планирования более комфортных, зеленых и гостеприимных городов в долгосрочной перспективе. Мы также пришли к выводу, что новая реальность, навязанная коронавирусом, представляет беспрецедентную возможность ускорить переход к более зеленому и справедливому городу

Джузеппе Сала, мэр Милана



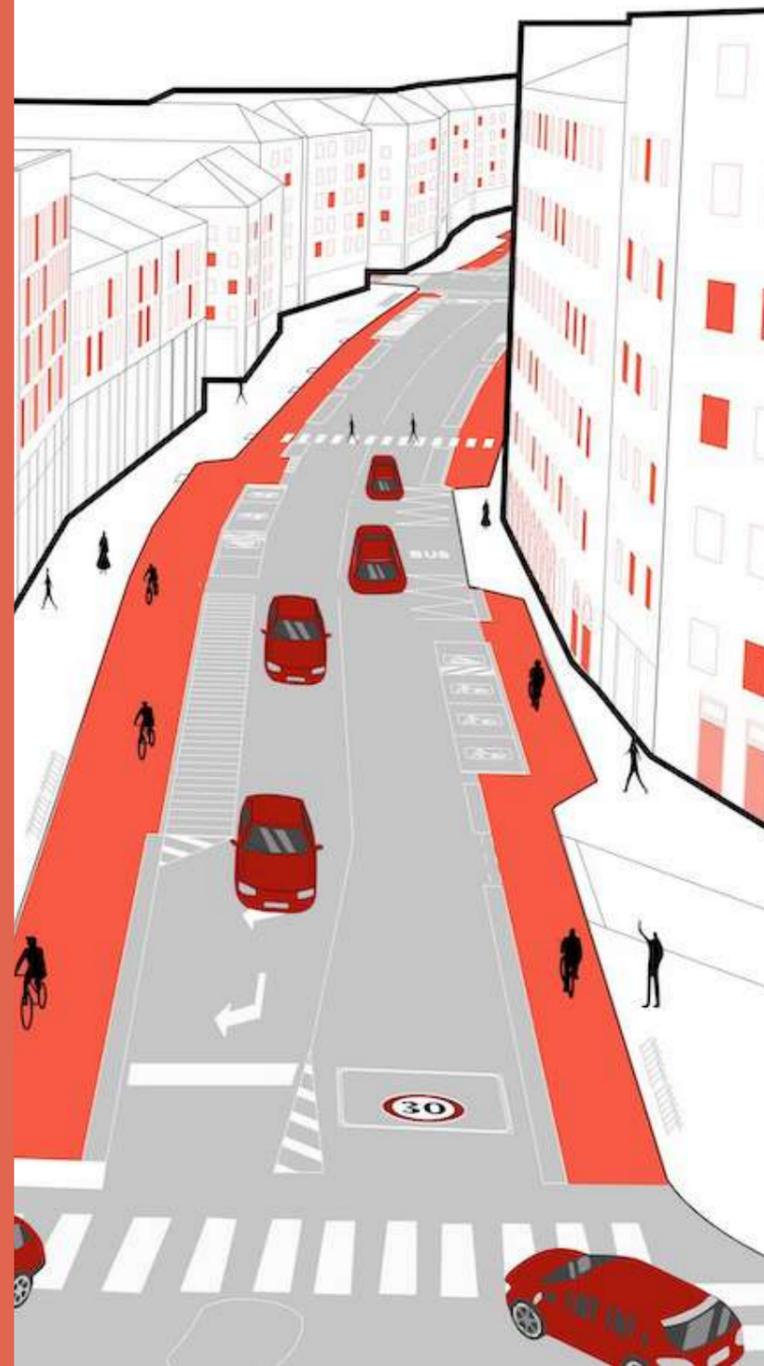
Strade Aperte

Milan debuted one of Europe's most ambitious pro-cycling schemes with plans to transform 22 miles of streets into cycling and walking spaces this summer. Dubbed the Strade Aperte, the initiative will comprise low-cost cycle lanes, new and wider streets, reduced speed limits, and pedestrian- and cycling-priority roadways. The Strade Aperte plan includes low-cost temporary cycle lanes, new and widened pavements, 30 kph speed limits, and pedestrian and cyclist priority streets. Prioritizing cycling and walking, Milan, a relatively small yet dense city, can easily switch to alternative transportation modes, especially that the average commute is less than 4 km, which is less than 40 min walking at a moderate pace, and more than half the population already uses public transport to get to work.

Открытые дороги

Милану удалось представить одну из самых масштабных программ по развитию велосоциальности в Европе: этим летом город приступил к реализации плана по превращению 35 км улиц в велосипедные и пешеходные зоны в рамках Strade Aperte "Открытые дороги". План Strade Aperte включает в себя создание недорогих временных велополос, расширение тротуаров за счет проезжей части, ограничение скорости до 30 км/ч и организация велопешеходных улиц. Отдавая предпочтение езде на велосипеде и ходьбе, Милан – относительно небольшой, но густонаселенный город, может легко переключиться на альтернативные виды транспорта. Это подтверждают следующие данные: средняя продолжительность поездки – менее 4 км, что составляет менее 40 минут ходьбы в умеренном темпе, и более половины населения уже пользуется общественным транспортом, чтобы добраться до работы.

© Illustration by Comune di Milano



МИЛАН

Еще одна трудность, с которой столкнулся город, – это гибкий график и возможности для удаленной работы. Во время изоляции тысячи людей в Милане, как и во многих других частях света, привыкли работать из дома. Муниципалитет Милана решил разрешить сотрудникам приходить на работу с 8 до 11 часов, а не с 8 до 9 часов как до начала пандемии. Опять же, цель – более эффективное использование общественного транспорта для людей, передвигающихся по городу.



© Photo by Miguel Medina/AFP/Getty Images

Another issue the city is looking to solve is flexible working hours and distant working options. During lockdown thousands in Milan, as in many other parts of the world, became accustomed to working from home. Milan's municipality has decided to allow employees to arrive at work between 8 am and 11 am rather than the pre-pandemic hours of 8-9 am. Again, the aim is a more efficient use of public transport for people traveling within the city.

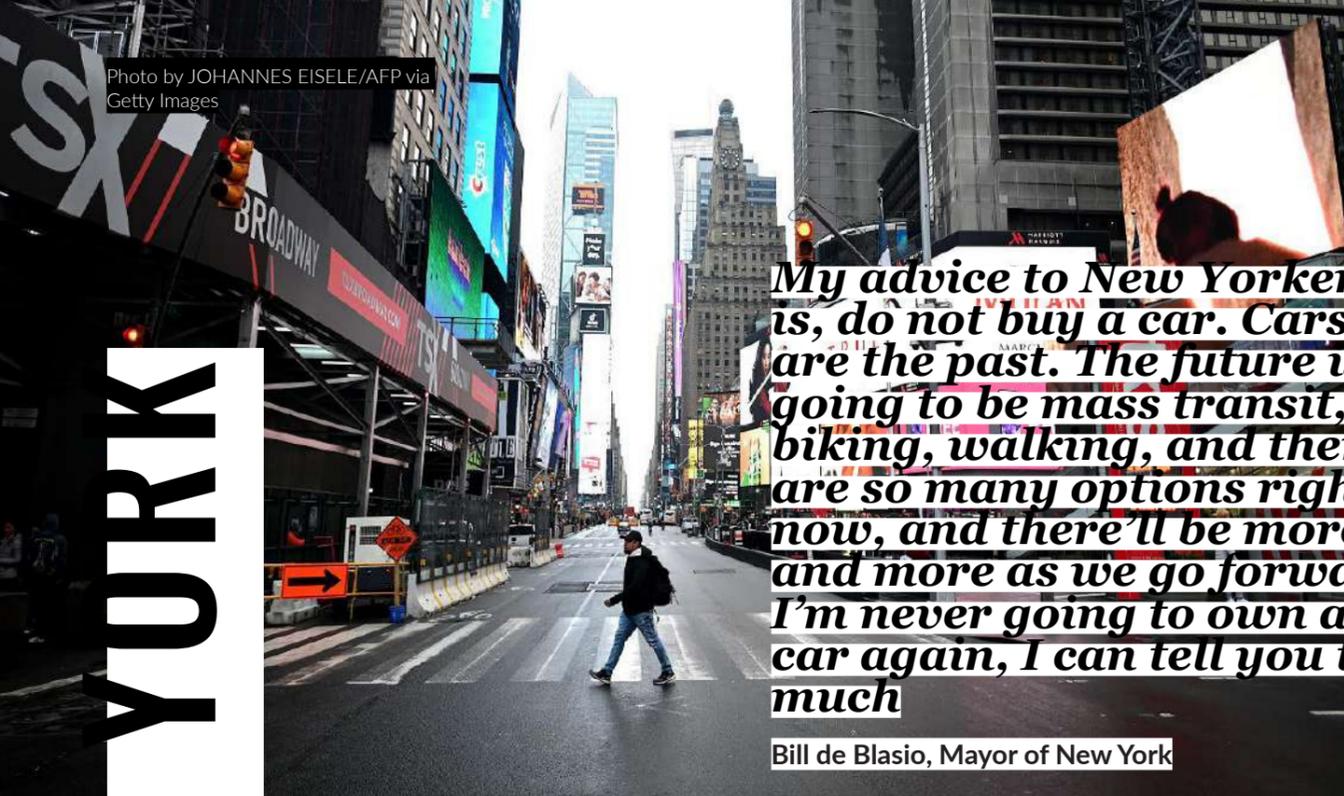


Photo by JOHANNES EISELE/AFP via Getty Images

My advice to New Yorkers is, do not buy a car. Cars are the past. The future is going to be mass transit, biking, walking, and there are so many options right now, and there'll be more and more as we go forward. I'm never going to own a car again, I can tell you that much

Bill de Blasio, Mayor of New York

NEW YORK



Мой совет жителям Нью-Йорка: не покупайте машину. Машины остались в прошлом. Будущее за общественным транспортом, велосипедом, ходьбой, и сейчас есть так много вариантов, и их будет все больше и больше по мере нашего продвижения вперед. Я больше никогда не буду владельцем машины, это я могу вам сказать точно

Билл де Блазио, мэр Нью-Йорка

Open Streets

NYC is opening 160 km of streets to allow for greater social distancing during the COVID-19 crisis.

Open Streets are available daily, 8 am to 8 pm for pedestrians and cyclists to use the roadbed of the street while maintaining social distancing. No through traffic permitted while Open Streets are in effect. Vehicle traffic is limited to local deliveries, pick-ups/drop-offs and necessity/emergency vehicles only.

Открытые улицы

Нью-Йорк открывает 160 км улиц, чтобы эффективнее обеспечивать социальное дистанцирование во время пандемии COVID-19. Открытые улицы доступны ежедневно с 8:00 до 20:00, чтобы пешеходы и велосипедисты могли использовать их, сохраняя при этом социальное дистанцирование. Пока действуют Открытые улицы, движение транспорта запрещено. Право проезда имеют только местные службы доставки и автомобили экстренной помощи.



Photos courtesy of the Chinatown Partnership NYC

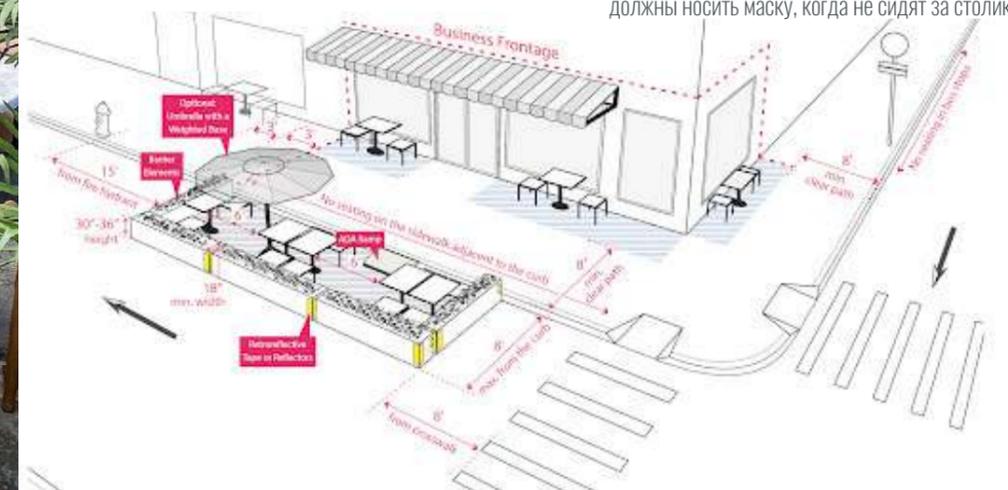
НЬЮ-ЙОРК

Open Restaurants

Since Mayor Bill de Blasio rolled out the open restaurants program in June, allowing eateries to serve diners on sidewalks and in adjacent parking spots, over 9000 eateries have reopened for outdoor dining, creating more than 80000 jobs for the city. Acknowledging that the pandemic has hit the industry hard, he said the city's main goal is to "make this a simple, fast, easy process". Open Restaurants allows restaurants to set up seating on sidewalks and curb cuts, in adjacent parking spots, and on certain open streets. According to state guidelines, outdoor tables must be spaced six feet apart, staff must wear face coverings, and customers must also wear face coverings when not seated.

Открытые рестораны

С того момента, как мэр Билл де Блазио в июне развернул программу "Открытые Рестораны", позволяющую закусочным обслуживать посетителей на тротуарах и на прилегающих стоянках, более 9000 закусочных вновь открылись для обслуживания клиентов на открытом воздухе, создав более 80000 рабочих мест. В связи с тем, что пандемия сильно ударила по отрасли, он отметил, что главная цель города – «сделать этот процесс простым, быстрым и легким». Open Restaurants позволяет ресторанам размещать посадочные места на тротуарах, на соседних парковках и на определенных открытых улицах. Согласно правилам штата, уличные столы должны находиться на расстоянии шести футов друг от друга, персонал должен носить маски, а клиенты также должны носить маску, когда не сидят за столиками.





Creating good infrastructure for pedestrians and people on bikes will help to future-proof our active transport network of cycleways, shared paths and footpaths, meaning that as the restrictions eventually lift, more people will have an alternative, healthy means to get around the city without adding to traffic congestion and carbon emissions

Phil Goff, Auckland Mayor



“Создание инфраструктуры, удобной для пешеходов и велосипедистов поможет защитить нашу активную транспортную сеть в будущем, а это означает, что по мере снятия ограничений у большего числа людей будут альтернативные, здоровые способы передвижения по городу без увеличения пробок и выбросов углерода”

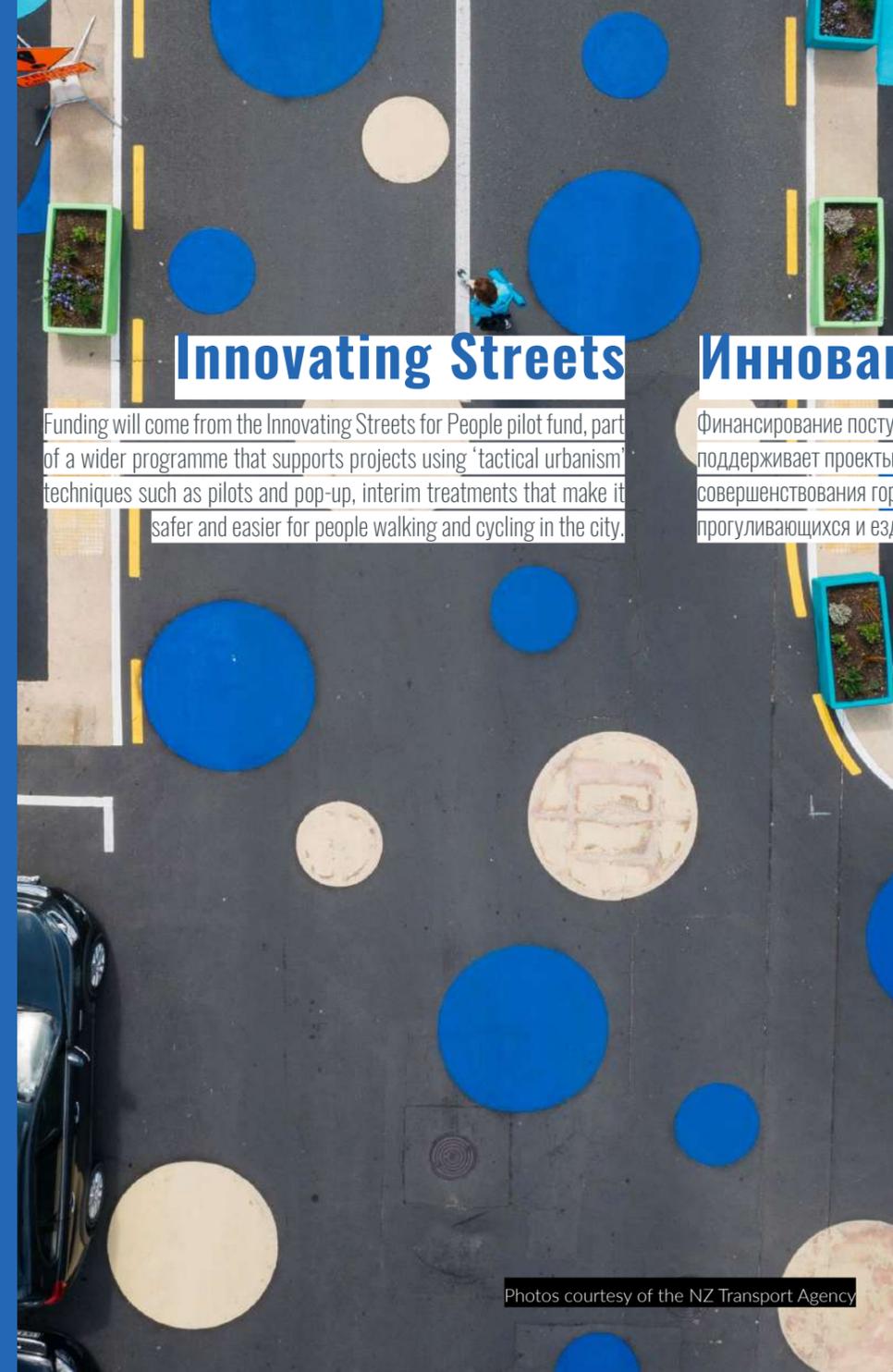
Фил Гофф, мэр Окленда

Tactical Urbanism

New Zealand had been trialing tactical urbanism sporadically before the pandemic, but now the national government believes the time is ripe to roll out the technique on an emergency-funded basis. Transport Minister Julie Anne Genter has invited cities in New Zealand to apply for 90% funding to widen sidewalks and carve out temporary cycleways, measures that can be put in place in hours and days rather than the weeks and months that it can often take to install such infrastructure. In total, Auckland Transport is delivering over 22 km of pop-up walking and cycling lanes to maintain physical distancing.

Тактический урбанизм

Новая Зеландия и до пандемии, время от времени, прибегала к “тактическому урбанизму”, но теперь национальное правительство считает, что пришло время развернуть эту практику в рамках сложившейся чрезвычайной ситуации. Заместитель министра транспорта Джули Энн Гентер предложила городам Новой Зеландии подать заявку на финансирование в размере 90% для расширения тротуаров и создания временных велодорожек – меры, которые можно реализовать за часы и дни, а не за недели и месяцы, которые обычно требуются в этом случае. В итоге, Транспортное управление Окленда обустроило более 22 км временных пешеходных и велосипедных дорожек.



Innovating Streets

Funding will come from the Innovating Streets for People pilot fund, part of a wider programme that supports projects using “tactical urbanism” techniques such as pilots and pop-up, interim treatments that make it safer and easier for people walking and cycling in the city.

Инновационные улицы

Финансирование поступает из фонда “Инновационные улицы для людей”. Это часть более широкой программы, которая поддерживает проекты, использующие методы «тактического урбанизма», такие как пилотные и временные методы совершенствования городской инфраструктуры, которые делают ее более безопасной и дружелюбной для людей, прогуливающих и ездящих на велосипеде по городу.

Fast tactical changes in our streets have the potential to deliver significant safety benefits in a short timeframe. Footpath extensions would use basic materials like planter boxes and colourful paint to carve out a bit more space in the street for people walking

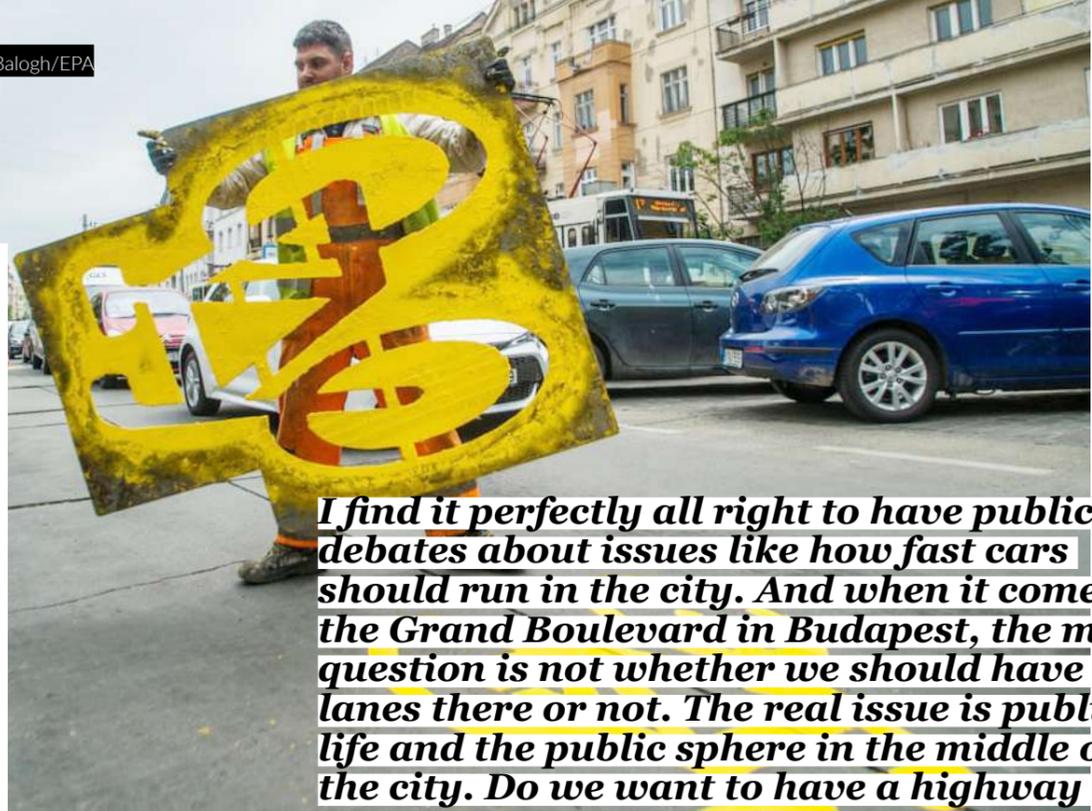
Julie Ann Genter, Associate Minister of Transport New Zealand



Быстрые тактические трансформации наших улиц могут дать значительные преимущества в обеспечении безопасности за короткие сроки. Для расширения тротуаров мы используем базовые простые решения и материалы, такие как ящики для цветов и разноцветная краска

Джулия Энн Гентер, заместитель министра транспорта Новой Зеландии

Photo by Zoltán Balogh/EPA



I find it perfectly all right to have public debates about issues like how fast cars should run in the city. And when it comes to the Grand Boulevard in Budapest, the main question is not whether we should have bike lanes there or not. The real issue is public life and the public sphere in the middle of the city. Do we want to have a highway or a metropolitan boulevard, full of life, restaurants and shops?

Gergely Karacsony, Budapest Mayor



Я считаю совершенно нормальным проводить дебаты по таким вопросам, как скорость движения автомобилей в городе. И когда дело касается Большого бульвара в Будапеште, главный вопрос не в том, должны ли мы иметь там велосипедные дорожки или нет. Настоящая проблема - это общественная жизнь и развитие сферы услуг в центре города. Мы хотим иметь шоссе или городской бульвар, полный жизни, ресторанов и магазинов?

Гергей Карачонь, мэр Будапешта

Viral effect

Budapest had virtually no cycle paths to speak of before the health crisis. Since then, almost 20 km have been created. These temporary cycle lanes could well stay if they meet the expected success, having a sustainable impact on the life of citizens. Because of Covid, this infrastructure was met with great relief among the residents who couldn't imagine depending entirely on the city's public transport network which is excellent but quickly overcrowded.

Вирусный эффект

До COVID-19 в Будапеште практически не было велосипедных дорожек. Однако, после него уже было создано почти 20 км. Эти временные велосипедные полосы вполне могут стать постоянными, если они достигнут ожидаемого эффекта, оказывая устойчивое влияние на жизнь горожан. Благодаря коронавирусу, эта инфраструктура была встречена жителями с большой благодарностью, ведь раньше они не могли себе и представить, что окажутся в полной зависимости от городской сети общественного транспорта – хорошей, но быстро переполняемой.



Photo by Donkey Republic

Available cycling for everyone

Доступные велопоездки

Budapest Mayor Gergely Karácsony announced that the city's public bicycle sharing system, MOL Bubi, will temporarily cost a symbolic monthly price of HUF 100. Additionally, Budapesti Közlekedési Központ (BKK), Budapest's public transit operator, will pilot online registration. As the pandemic subsides, MOL Bubi will increase monthly prices but overall rates will be lower than they were before.

Мэр Будапешта Гергей Карачонь объявил, что городская общественная система проката велосипедов MOL Bubi будет временно взимать символическую ежемесячную плату в размере 100 форинтов (0,30 Евро). Кроме того, Budapesti Közlekedési Központ (BKK), оператор общественного транспорта Будапешта, проведет пилотную онлайн-регистрацию. По мере улучшения ситуации с пандемией MOL Bubi будет повышать ежемесячные цены, но, в целом, темпы роста тарифов станут ниже, чем были раньше.

БУДАПЕШТ

Restart Budapest

*Будапешт
Перезагрузка*

Flexible start times at work and school, to avoid crowded busses and trams. Enhanced possibilities for cycling and walking in the city. Open riverbanks. Outdoor catering on closed roads for restaurants. These are some of the proposals of Budapest's mayor Gergely Karácsony for a gradual reopening of the city. According to him, the easing of the lockdown demands new thinking and deliberate decisions in many fields from both the national government and the municipality.

Гибкий график начала работы и занятий в школе, чтобы избежать переполненных автобусов и трамваев. Открытые набережные. Расширенные возможности для езды на велосипеде и пеших прогулок по городу. Питание на открытом воздухе и перекрытие дорог для возможности работы ресторанов. Вот лишь некоторые из предложений мэра Будапешта Гергея Карачони по постепенному открытию города. По его словам, ослабление карантина требует нового мышления и осознанных решений во многих сферах как со стороны правительства страны, так и муниципалитета.

The quay needs to be an open public area, people should use it.

Набережная должна быть открытой общественной зоной, люди должны ею пользоваться.



© Photo courtesy of Fernando Vergara

BOGOTÁ



Этот год принес нам очень много трудностей, однако он также поставил перед нами серьезные вызовы и дал большие возможности. И наиболее важная возможность – это научиться передвигаться и работать по-новому. До пандемии количество поездок на велосипеде составляло 6,6%, сегодня – 13%. За семь месяцев нам удалось удвоить эту цифру по Боготе. Велосипед, будучи индивидуальным транспортным средством, является одной из наиболее безопасной транспортной альтернативой передвижения, особенно когда рекомендуется избегать тесного контакта и скопления людей

Клаудиа Лопес, мэр Боготы

Claudia López, Mayor of Bogota

This year brought us very difficult times, but also great challenges and opportunities, and the greatest is learning how to move and work differently. Before the pandemic the number of bicycle trips in the city was 6.6%, today it is 13%. In seven months we doubled the number of bicycle trips in Bogotá. The bicycle, being an individual means of transport, represents one of the most hygienic alternatives for the prevention of the virus, especially in this first preventive stage in which it is recommended to avoid close contact and crowds

Pioneering spirit

Bogotá has a long tradition of encouraging cycling that began 50 years ago with “Sunday bike paths”. Before the quarantine, the city had over 550 km of cycling infrastructure, and during the pandemic, 96 km of temporary bike paths were created as a quick response to Covid-19. Surveys of residents also showed that 90% of people support this initiative. Positive feedback reinforces the cycling agenda and provides authorities with confidence to shift the paradigm of urban mobility, improve active mobility infrastructure and reduce car space.

Новаторский дух

Богота имеет давнюю традицию стимулирования езды на велосипеде, которая началась 50 лет назад с «воскресных велосипедных дорожек». До карантина в городе было более 550 км велосипедной инфраструктуры, а во время пандемии было создано 96 км временных велодорожек в качестве быстрого реагирования на Covid-19. Опросы жителей также показали, что 90% людей поддерживают эту инициативу. Положительные отзывы усиливают велосипедную повестку и обеспечивают органам власти уверенность в плане изменения парадигмы мобильности в городе, улучшения инфраструктуры активной мобильности и сокращения пространства для автомобилей.



Photograph: Jorge Bela Kindelan

The long-term goal is to have 50% of total trips made on bikes or other micromobility alternatives

I think that in the 20th century we made a big mistake. We built habitats much more for cars than for humans. So now all over the world we are realising that we made a mistake

Enrique Penalosa, Inspirational Former Mayor of Bogota



Я думаю, что в XX веке мы совершили большую ошибку. Мы построили среды обитания больше для автомобилей, чем для людей. Так что теперь весь мир осознает, что совершил ошибку

Энрике Пеньялоса, экс-мэр Боготы

БОГОТА

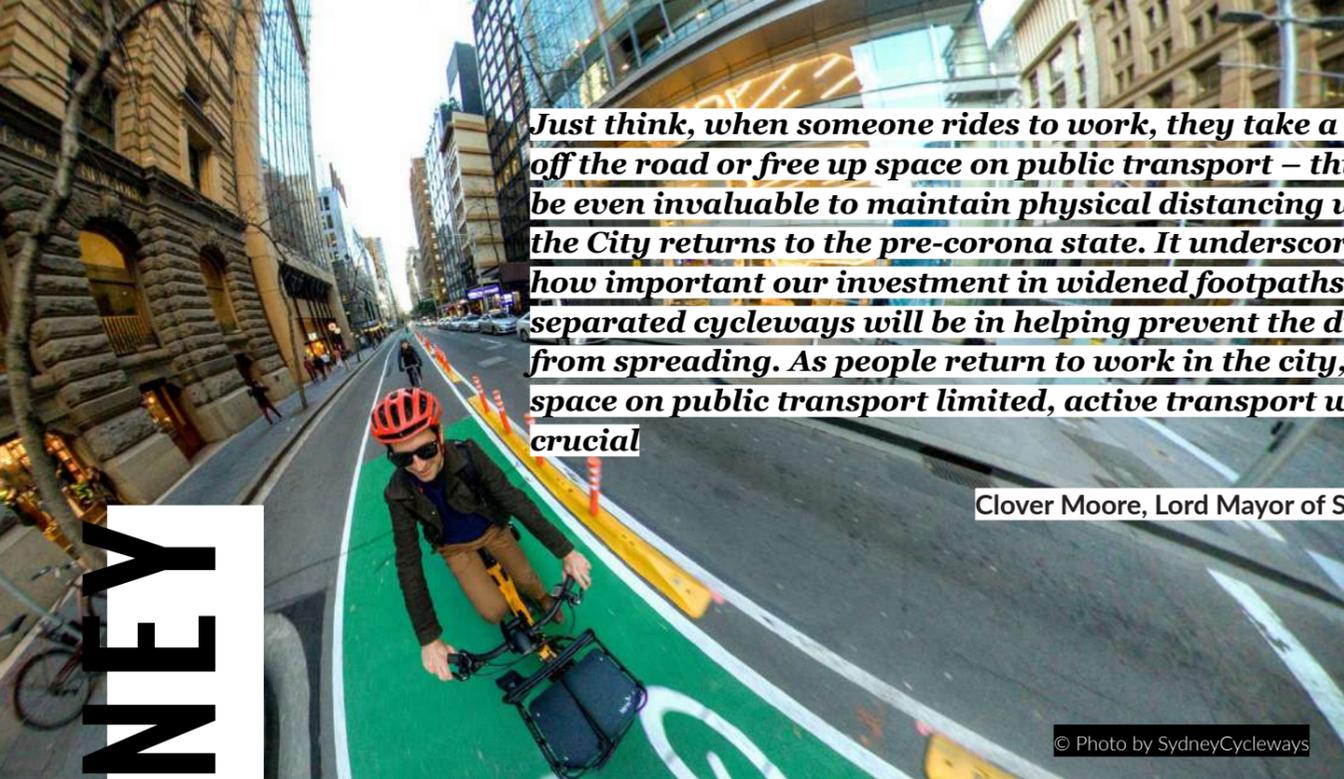
долгосрочная цель – 50% всех поездок должны совершаться на велосипедах или других средствах индивидуальной мобильности

Ciclovía: the cradle of cycling movement

Colombians have long been obsessed with cycling. Some of this comes from the realities of life in the cities. Bogotá and Medellín are among the Colombian cities that have closed major roads on Sundays for years, in part to combat those urban areas' stubborn air pollution. The success of those car-free days, or Ciclovía, have helped inspire other cities to launch their own version of days dedicated to closing streets to cars and opening them to residents to do what they wish: cycling, pushing a stroller, roller skating or walking.

Ciclovía: колыбель велосипедизации

Колумбийцы уже давно помешаны на велосипедах. Отчасти это связано с реалиями жизни в городах. Богота на протяжении многих лет перекрывала свои основные дороги по воскресеньям, в том числе, как средство борьбы с постоянным загрязнением воздуха в этих районах. Положительный опыт города без автомобилей, или Ciclovía, вдохновил другие города на запуск своей собственной версии этой инициативы. Ciclovía – это закрытие улиц для автомобилей и открытие для жителей чтобы они могли делать то, что хотят: кататься на велосипеде, катать коляску с ребенком, кататься на роликах или гулять пешком.



Just think, when someone rides to work, they take a car off the road or free up space on public transport – this will be even invaluable to maintain physical distancing when the City returns to the pre-corona state. It underscores how important our investment in widened footpaths and separated cycleways will be in helping prevent the disease from spreading. As people return to work in the city, with space on public transport limited, active transport will be crucial

Clover Moore, Lord Mayor of Sydney

© Photo by SydneyCycleways



Только представьте, когда для поездки на работу вы делаете выбор в пользу велосипеда, вы автоматически убираете с дороги машину или же освобождаете место в общественном транспорте. Это особенно важно для сохранения дистанции между людьми, когда город начинает возвращаться к докризисному состоянию. Все это показывает, насколько нам сейчас важны инвестиции в создание пешеходных улиц и отдельных велодорожек, чтобы предотвратить распространение болезни. Когда люди вернутся на работу в город, при ограниченном пространстве в общественном транспорте решающее значение будут иметь альтернативные виды передвижений

Кловер Мур, Лорд-мэр города Сидней

The New Normal

Sydney was quick to announce and implement pop-up bike lanes as a response to the COVID-19 pandemic, and now Lord Mayor Clover Moore wants more. Following the lead of many other major cities around the world, Sydney was the first in Australia to promise and deliver on pop-up bike lanes — giving the increasing number of riders safer places to move freely, and taking the strain off the transport network as restrictions begin to ease. The first three of the six pop-up bike lanes were under construction quickly using simple pop-up infrastructure and completed within a matter of weeks.

Новые реалии

Сидней быстро среагировал и внедрил временные велосипедные дорожки в ответ на пандемию COVID-19, но для Лорд-мэра Кловер Мур это только начало. Следуя примеру многих других крупных городов во всем мире, Сидней стал первым городом Австралии, который пообещал и на деле реализовал временные велодорожки, предоставляя растущему числу велосипедистов возможности для свободного и более безопасного передвижения. Первые три из шести временных велосипедных дорожек, удалось быстро внедрить с использованием простой инфраструктуры всего за несколько недель.

© Photo by SydneyCycleways



Now, as construction continues on the remaining lanes and Sydney starts to discover their “new normal” in the wake of the lockdown, Lord Mayor Clover Moore has identified a number of new paths and connections that the city will prioritise, as well as opportunities to improve city streetscapes for pedestrians.

Сейчас, когда Сидней начинает открывать для себя «новые реалии», продолжая строительство дополнительных велодорожек на других улицах, Лорд-мэр города, Кловер Мур, определила ряд новых направлений и возможностей по улучшению городской инфраструктуры для пешеходов, которым город будет уделять особое внимание.

Автоматизированные светофоры

Автоматические светофоры заработали в центральном деловом районе Сиднея в качестве меры против распространения COVID-19, позволяя пешеходам переходить дорогу, не нажимая кнопки. Это позволяет пешеходу безопасно переходить дорогу, ограничивая контакт с поверхностями частой степени касания. Автоматические пешеходные переходы будут работать круглосуточно. Подобные инициативы уже были реализованы в других странах, таких как Новая Зеландия, США (Бостон и Массачусетс), где также есть автоматические светофоры.

СИДНЕЙ

Automated traffic signals

Automated traffic signals have been activated in the Sydney CBD as a measure against the spread of COVID-19, allowing pedestrians to cross the road without having to touch a button. This allows pedestrians to continue to cross the road safely while limiting contact with high-touch surfaces. The automated pedestrian crossings will be active 24 hours a day. Similar initiatives have already been implemented in other places such as New Zealand, Boston or Massachusetts, which also have automated crossing signals.



© Photo by Robert Peet

© Photo by Maggie MacPherson/CBC



Stewart Kennedy, Vancouver Mayor

Closing some streets to vehicles, we give pedestrians and cyclists more space for social distancing. Depending on what health officers suggest, we can move forward with extra space for people to stretch their legs or to pedal, to get the kind of physical and mental breaks you need from what is a very stressful situation for everybody



“Закрывая часть улиц для проезда транспортных средств, мы даем пешеходам и велосипедистам больше места для социального дистанцирования. Тем самым, мы оказываем содействие медицинским работникам, предоставляя людям дополнительное пространство для прогулок или катания на велосипеде, чтобы они могли получить необходимый физический и психологический отдых в очень стрессовой ситуации для всех”

Стюарт Кеннеди, мэр Ванкувера

Slow Vancouver

The City of Vancouver has been expanding on experiments that partially closed lanes on Beach Avenue and at Kits Point — but don't expect widespread change soon. Up to 50 km worth of “slow streets” will be created across the city on a temporary basis over the next two months using construction-style barriers and “local traffic only” signs designed to create routes for cyclists, pedestrians and neighbourhood traffic.

The roads through Stanley Park are closed to encourage people to practise physical distancing while walking and cycling through the park in Vancouver.

“Медленный” Ванкувер

В течение лета по всему городу были организованы временные «медленные улицы», протяженностью 50 км с использованием строительных заграждений и знаков «проезд только для местных жителей», предназначенных для велосипедистов и пешеходов.

В парках Ванкувера дороги закрыты для проезда автомобилей, чтобы люди могли держать дистанцию во время прогулок и езды на велосипеде.

Essential services membership Program

Mobi by Shaw Go is providing essential service workers with a temporary free membership for the use of their bike share service. The Vancouver bike share operator announced today COVID-19 essential service employees can receive a free 90-day pass, providing them with an option to get to and from their place of work. Designated essential workers include those employed in healthcare facilities, public transit operations, and grocery stores. Each free membership provides unlimited 30-minute trips.



Компания Shaw Go предоставляет сотрудникам служб первоочередного жизнеобеспечения населения временное бесплатное членство для использования их сервиса проката велосипедов Mobi. Оператор велопроката в Ванкувере объявил сегодня, что сотрудники основных служб COVID-19 могут получить бесплатный 90-дневный пропуск, дающий им возможность добираться до места работы и обратно. К таким работникам относятся работники медицинских учреждений, предприятий общественного транспорта и продуктовых магазинов. Каждый абонемент предусматривает неограниченное количество 30-минутных поездок.

Прокат для самых важных работников города

ВАНКУВЕР



© Illustration by CBC

热点加拿大



В условиях пандемии и угрозы ее повторения жителям рекомендуется избегать массовых скоплений людей и держать социальную дистанцию для предотвращения угрозы заражения. Однако, соблюдение необходимой дистанции 1,5 м. является сложным в ситуации, когда тротуары переполнены людьми. Такие условия не дают возможности сохранения физической дистанции во время пробежек, прогулок, во время ожидания в очереди в магазин или на остановках общественного транспорта. Многие страны и города мира, активно внедряющие принципы устойчивого развития, увидели в текущем кризисе возможность для еще большего переустройства своих улиц и транспортной системы в сторону экологичности и безопасности для преодоления последствий вспышки COVID-19.

Внедрение следующих мер в среднесрочной перспективе позволит городам стать более устойчивыми к угрозам пандемии:

The following measures will allow cities to become more resilient to pandemic threats:

- 1** // Расширение тротуаров за счет проезжей части / возможность использования дорожного пространства в местах сужения дорог
Expansion of sidewalks by means of roadways / the possibility of using road space in places where roads are narrowing
- 2** // Создание временных велосипедных дорожек с последующей возможностью сохранения созданной инфраструктуры
Creation of temporary bicycle lanes with the subsequent possibility of preserving the created infrastructure
- 3** // Ограничение автомобильного движения на улицах с повышенной интенсивностью пешеходного и велосипедного движения для возможности непрерывной работы кафе и ресторанов
Restricting vehicular traffic on the streets with high pedestrian and bicycle traffic to allow continuous functioning of cafes and restaurants
- 4** // Снижение скорости движения транспортных средств до 30 км/ч в местах с повышенной интенсивностью пешеходного и велосипедного движения
Reduction of speed limits up to 30 km/h in places with high pedestrian and bicycle traffic intensity
- 5** // Ограничение автомобильного движения на улицах рядом с парками и другими рекреационными зонами
Traffic restrictions on the streets near parks and other recreational areas
- 6** // Перенос парковок с обочин центральных улиц с целью расширения безопасной зоны для пешеходного и велосипедного движения
Movement of parking lots from the side of the main streets to extend the safe area for pedestrian and bicycle traffic

ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ!

In the face of the pandemic and the threat of its recurrence, residents are advised to avoid mass gatherings and to maintain social distance to prevent the threat of infection. However, maintaining the necessary distance of 1.5 meters is difficult when sidewalks are crowded. Such conditions make it impossible to maintain physical distance while jogging, walking, standing in a queue or at public transport stops. Many countries and cities around the world that are actively implementing the principles of sustainable development have seen in the current crisis an opportunity to further redesign their streets and transport system towards sustainability and safety to overcome the consequences of the COVID-19 outbreak.

- 7** // Использование визуальной символики, обязывающей соблюдать дистанцию с целью предотвращения распространения коронавируса
Usage of visual symbols that oblige to observe the distance in order to prevent the coronavirus from spreading
- 8** // Организация велосипедных парковок в оживленных районах города и местах расположения крупных предприятий и организаций города
Organizing bicycle parking lots in busy city districts and locations of large enterprises and organizations of the city
- 9** // Обеспечение доступной городской среды для людей с ограниченными возможностями и маломобильных граждан
Providing an accessible urban environment for people with limited mobility
- 10** // Выполнение санитарно-гигиенических норм в общественном транспорте, а также обеспечение безопасной дистанции между пассажирами на остановках общественного транспорта
Implementation of sanitary and hygienic norms in public transport, as well as ensuring a safe distance between passengers at public transport stops
- 11** // Разработка плана устойчивой городской мобильности
Development of a sustainable urban mobility plan



The 17 SDGs business game GAME OF GOALS is looking for bold new projects and solutions to achieve sustainable economic growth that will not lead to depletion of natural resources, but will both benefit humanity and preserve and multiply our natural wealth. GAME OF GOALS is a platform that brings together governments, businesses, NGOs, universities and research institutions, voluntary and youth associations to study and discuss sustainable development challenges in a fun mode and expand best practices and solutions developed to achieving the SDGs worldwide.



Деловая игра 17 целей преобразования нашего мира GAME OF GOALS ищет новые смелые проекты и решения, обеспечивающие устойчивый экономический рост, который не будет приводить к исчерпанию уникальных природных ресурсов, а будет идти на благо людей, сохраняя и приумножая природное богатство. Game of Goals является площадкой, где органы власти, бизнес, молодежные движения, ВУЗы, некоммерческий сектор, академические институты и представители гражданского общества и другие заинтересованные организации могут в игровой форме изучать и обсуждать вопросы устойчивого развития, а также представлять мировому сообществу свои лучшие практики, решения и подходы к достижению Целей устойчивого развития (ЦУР).

www.gog.greenmobility.ru



Game of Goals – очень интересная игра. Это такая синергия разных интересов. Бенефициар один, он понятен – это наши дети, наше будущее... А участники: научное сообщество, общественные организации, иностранные партнеры, власть: городская, муниципальная... Самое главное – наши дети, наши внуки, которые сами начинают определять для себя условия своей будущей жизни. Общая идея, общая задача, которая нас объединяет и которая дает возможность спокойно с радостью встретить наше будущее

Vsevolod Belikov, Chairman of the Council of Municipalities of Saint Petersburg

Game of Goals is a very entertaining game. This is a synergy of interests. One beneficiary – our children – with lots of stakeholders involved: academia, NGOs, foreign partners, city officials... Our children, our grandchildren have already begun to determine their future lives. The game contributes to problem solving through bottom-up impulse. It helps to rally all interested parties (seniors, officials, NGOs, children) around a common idea, the 17 Sustainable Development Goals, to achieve a better and more sustainable future for everyone

Vsevolod Belikov, Chairman of the Council of Municipalities of Saint Petersburg



Сейчас апогеем мероприятий по целям устойчивого развития является эта замечательная игра GAME OF GOALS. Мы благодарны, что такая идея родилась именно в Санкт-Петербурге! Это очень хороший повод и прекрасное мероприятие, которое в такой интерактивной обстановке позволяет нашей молодежи поучаствовать и практически разработать какие-то идеи и проекты, которые потом могут стать основой для реализации таких решений на уровне правительства для внедрения этих идей в жизнь

Dmitry Krutoy, Head of the Department of External Relations and Environmental Education of the Committee for Nature Use, Environmental Protection and Ecological Safety of St Petersburg

Today, the core SDGs event is this wonderful game called GAME OF GOALS. We are glad such an idea was born in St. Petersburg! This is a real chance for youth to develop projects to help tackle practical challenges. The projects can later become the basis for implementing such decisions at the government level to put these ideas into practice

Dmitry Krutoy, Head of the Department of External Relations and Environmental Education of the Committee for Nature Use, Environmental Protection and Ecological Safety of St Petersburg

