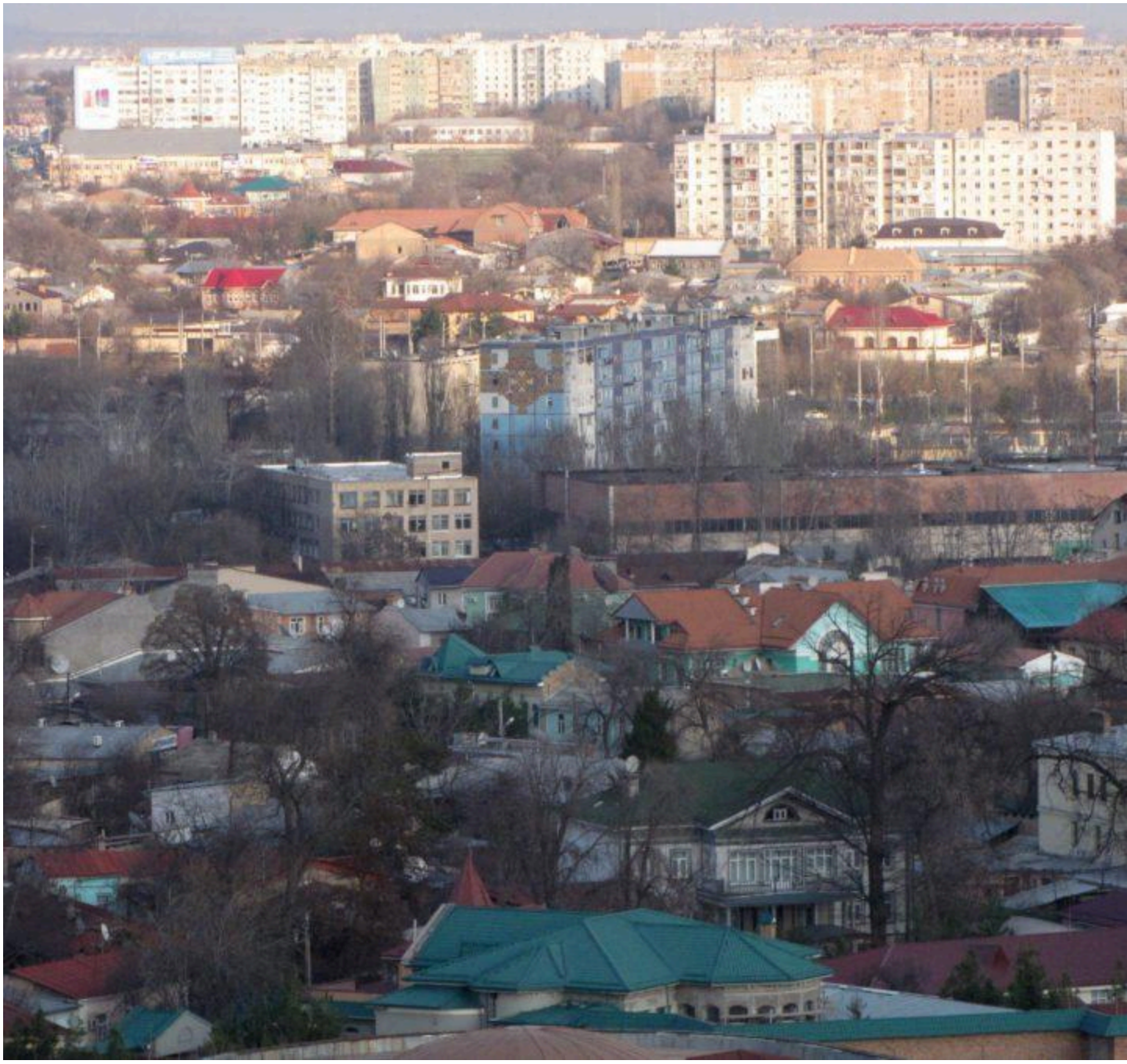
Сколько машин способен вместить город без катастрофичного вреда для его жителей?

В Ташкенте весной 2020 года горожане прочувствовали изменение воздуха от грязного к чистому и наоборот. Из-за карантина огромное количество автомашин замерло на приколе. И вот начался обратный процесс. При этом климат меняется и становится все жарче. Чем дышать будем? Где гулять будем?



Опять наша махалля заполнилась автомобилями. Люди в автомобилях — по одному,

каждый занимает четыре (!) квадратных метра пространства, приехав на работу, которая находится вовсе не у меня под окном.
Сотрудники махали во главе с председателем наотрез отказываются заниматься этой проблемой, мотивируя неизбежностью увеличения машин и уменьшения газонов в пользу бетонированных стоянок. В результате детские площадки остались только для детей колясочного и детсадовского возраста, и ограждать их приходиться прочным забором от машин. А подросткам во дворе вообще делать нечего – ни футбольного поля, ни турника, ни даже баскетбольного кольца на дереве. Рядом с этими пятачками детского пространства беспечные водители сидят за рулем с включенным двигателем и разговаривают по телефону. Попробуй задай им вопрос, почему они паркуются не под окнами офиса, почему газами травят жителей. Ответ удивительно прост: «Что делать? Надо терпеть! Негде же парковаться!»



Не надо терпеть! Город должен существовать для людей, а не для машин. И все же Ташкент становится именно городом машин. Пешеходов спустили в подземные переходы или, наоборот, чтобы перейти дорогу, надо подняться на высоту четырехэтажного дома. Не всем это по силам. И многие сто раз подумают, прежде чем выйти из дома. Прямо перед подъездом любая асфальтированная дорожка становится автотрассой, скорость на которой не ограничена никакими знаками.

На радость автолюбителям в городе сделали несколько монументальных разъездов. Теперь вместо городского пейзажа перед пешеходом высятся бетонные высоченные

сооружения. Из белых они превращаются в грязно серые и покрываются черным налетом городской грязи.
Многие застройщики рекламируют дворы в новостройках без машин. Обман да и только! Во-первых, жильцы будут делать неизбежные ремонты и привозить стройматериалы к подъезду, во-вторых, норматив расстояния между домами, как убеждали меня в офисе новостройки «с дворами без машин», всего 30 метров. Там не только машины, но и пешеходы не поместятся!
В 2017 году в Узбекистане уровень автомобилизации на 1000 человек составил 83 автомобиля. Об этом в августе 2018 года сообщил заместитель председателя «Узавтосаноат» Умиджон Салимов. Он отметил, что в соседних странах этот показатель гораздо выше: в Казахстане, к примеру, 250, в России — 334. «К 2025 году этот показатель планируем довести до 237 авто на 1000 человек», — сказал Салимов. Он также сообщил, что по прогнозам объем производства до 2030 года вырастет до 300−350 тысяч легковых авто в год.
Обещанный рост автомобилей мы хорошо видим. За последние два года количество машин под окнами жилых домов удвоилось. Водители, не стесняясь, захватывают газоны, уничтожают саженцы молодых деревьев, газуют рядом с детскими качелями. В погоне за автомобилизацией мы упорно не замечаем, что эпоха, когда страны и города соревновались, у кого машин на душу населения больше, прошла. В городах, в которых машин стало более 500 на 1000 жителей, схватились за голову!..
Не буду здесь переписывать многочисленные статьи с заголовками «Конец эры автомобилей». Их много и они общедоступны. Вывод у всех экспертов одинаков: развитие городов по пути Лос-Анджелеса, где половина территории города занимают дороги, стоянки и парковки — это не норма. Даже его жители не считают идею жить в бетонной оправе справедливой и комфортной. Во всем мире жители городов приходят к одному и тому же выводу: чем меньше автомобилей – тем лучше.
Градостроители решают задачу вернуть общественные пространства людям. Будет меньше загрязнения, шума, стресса. Город должен стать пригодным для пеших прогулок. Его привлекательность станет оцениваться по тому, что делается для развития общественных видов транспорта, общественных пространств, новых услуг, в том числе мобильных (прокат, велопрокат и велодорожки, совместное использование транспорта, поездки «по пути»).
За прошлое десятилетие количество автомобилей, въезжающих в Лион, снизилось на 20%. На месте снесённых автомобильных парковок на берегах рек появились городские парки.



Градостроители Мюнхена считают, что жителям города в будущем вообще не понадобятся автомобили. Велосипеды и более эффективный общественный транспорт станут нормой. Для поездок за город жители смогут арендовать автомобили или присоединиться к «автоклубу», что упростит путешествия между городами. Все приводят в качестве аргумента одни и те же статистические данные: 96% времени автомобиль просто стоит на улице, не используется и обесценивается. Должен быть более эффективный способ обеспечивать чьё-либо передвижение в среднем семь часов в неделю.
Большинству жителей Ташкента не свойственно такое мышление. Машина еще надолго останется, скорее, определением статуса, чем средством передвижения. Огромная танкообразная махина, стоящая под окном, — «счастье» для ее обладателя.
Следует ли нам смириться с тем, что особенности менталитета и экологическая безграмотность тормозят решение проблемы транспортной загруженности?



Чем мы сильно отличаемся от Америки или Европы? Там иное отношением к автомобилю и к проведенному в нем времени. Для американцев и европейцев, автомобилистов пятого-шестого поколения, машина — это полезный бытовой предмет наряду с газонокосилкой и холодильником. Для узбекистанцев, автомобилистов первого поколения, — это статус, престиж.

В Германии человек, у которого два BMW, спокойно едет на работу на трамвае или на велосипеде, и это не кажется ему зазорным. Для горожанина в богатой части мира транспортное время — потерянное. Он его экономит.

У нас еще не прошел восторг от простого сидения в любимой машине: «Я сажусь в свой автомобиль, взятый в кредит, и мне хорошо. У меня там приятные запахи, аудиосистема,

блютуз, аудиокниги…». Такова наша специфика. Люди в личных авто говорят по телефону, слушают музыку, аудиокниги, живут в пробках. Пока потерянное время не в цене.
Но вот-вот это случится. Пора узбекским мегаполисам адаптироваться, предоставлять жителям альтернативные возможности. Мы же не хотим, чтобы Ташкент стал похож на Мумбаи!



Почувствовав во время карантина, что можно открыть окно и не задохнуться от выхлопных газов, начинаешь думать об опасностях для жителей из-за надвигающегося транспортного коллапса.
Я совсем не претендую на всеобъемлющий анализ проблемы, но нигде в СМИ Узбекистана не смогла найти хоть какого-то экономического обоснования количества машин, которое может вместить Ташкент, какова смертность от последствий загрязнения воздуха. Никто ни разу не ответил на вопрос: если поставлена цель повысить благосостояние населения до уровня 1 автомашина на семью, значит ли это, что перед 10-квартирным подъездом жилого дома должно стоять десять, а перед 100-квартирным — сто?
Почему при продаже машин никого не интересует, где она будет стоять? Наличие

парковочного места проверяется во многих странах. У нас такой практики нет. Значит, в самом факте продажи заложен конфликт.
Никак не определено поведение водителя при движении внутри микрорайона, внутри махалли, где на узких тротуарах пешеходы вынуждены жаться и постоянно дрожать от страха. Участковый (по крайней мере, моей махали) утверждает, что контроль за парковкой и передвижением машин внутри вверенного ему района не входит в его обязанности.
Представители власти в конфликте жителей принимают сторону автолюбителей, покрывающих бетоном все новые и новые квадратные метры земли. Обоснование все то же: «Надо терпеть. Надо же им где-то парковаться!»



Не надо терпеть. Надо менять ориентацию: город не для машин, город для горожан. Уже сегодня необходимо принимать решения. Иначе однажды начавшийся карантин — самоизоляция в квартирах – станет бесконечным. Выходить-то некуда!
Ангелина ОДНОЛЬКО

Добро пожаловать на канал SREDA.UZ в Telegram

14.05.2020