

## The Story of Sidewalks Video Transcript

### **English:**

Everyday, no matter where I go, or what I do, I use a sidewalk. We use sidewalks to get to work. To get to school, to get the grocery store, or the bus stop. We wait for the bus on the sidewalk. Run into our neighbours and chat, on the sidewalk. Go on a run, push a stroller, walk the dog. We sit on a bench and people watch. Pause and windowshop. Sidewalks are how we move, safely separated from cars so kids, seniors, parents, everyone, can feel safe while walking or rolling through their neighborhood.

In many ways, life, in the city, happens on the sidewalk.

But here in Vancouver, we have a problem.

At current funding levels, it is estimated to take roughly 300 years to complete the missing segments of sidewalk in Vancouver and to repair the defects across the existing sidewalk network.

300 years.

300 years where Vancouverites will continue to trip on the sidewalk. Where people in wheelchairs will have to plan their routes to make sure that each intersection they cross has a curb ramp. Where parents and caregivers will have to lift up the strollers to make up for the missing curb ramps at intersections. Where cracks and defects in the sidewalk will damage people's wheelchairs and cause people to trip.

Sidewalks are a vital component to a healthy, walkable city.

The built environment impacts people's walking habits. Building sidewalk infrastructure helps encourage walking as a safe, active transportation choice— a transportation option that can reduce our reliance on cars and their associated harms.

Safe, strong sidewalk networks help us move actively. And we know that walking for transportation is associated with lower resting heart rates, higher VO2 max, and lower anxiety and depression.

The strength of our sidewalk infrastructure is a matter of equity and inclusion. For seniors and people with disabilities, walking on uneven or cracked, or sidewalks without curb ramps, may simply not be possible. The likelihood of older adults

venturing into their neighborhood less than once a week increased with the severity of reported sidewalk issues (Twardzik et al. (2021)).

poor sidewalk conditions are a significant factor in increasing fall risk (Bradley, 2011)-- the leading cause of injury-related hospitalizations and injury deaths among people aged 65 or older (<https://www.canada.ca/en/public-health/services/publications/healthy-living/surveillance-report-falls-older-adults-canada.html>).

The result of something so simple- the state of repair of the pavement that we walk and wheel on-is that seniors and people with disabilities can be excluded from civic life. We should all be concerned, especially at a time when 1/5 Vancouverites are expected to be seniors by 2036. (<https://council.vancouver.ca/20120515/documents/motionb1.pdf>).

In Vancouver, we know that we want a walkable city that facilitates active transportation, and is age-inclusive. City plan after city plan, from the climate emergency plan to the accessibility strategy to the healthy city strategy envision a city where using the sidewalks is safe and accessible for all residents.

It is possible for Vancouver to be that walkable, safe city that encourages active transport. But Vancouver needs to walk the talk. 300 years is too long to wait for infrastructure that includes everyone.

**French:**

Tous les jours, peu importe où je vais ou ce que je fais, j'emprunte un trottoir. Nous utilisons les trottoirs pour aller au travail. Pour aller à l'école, à l'épicerie ou à l'arrêt de bus. Nous attendons le bus sur le trottoir. Nous croisons nos voisins et discutons, sur le trottoir. Nous allons courir, nous poussons une poussette, nous promenons le chien. Nous nous asseyons sur un banc et observons les gens. On s'arrête et on fait du lèche-vitrine. Les trottoirs nous permettent de nous déplacer en toute sécurité, séparés des voitures, afin que les enfants, les personnes âgées, les parents, tout le monde puisse se sentir en sécurité en marchant ou en roulant dans son quartier.

À bien des égards, la vie en ville se déroule sur le trottoir.

Mais ici, à Vancouver, nous avons un problème.

Avec les niveaux de financement actuels, on estime qu'il faudra environ 300 ans pour achever les tronçons de trottoirs manquants à Vancouver et pour réparer les défauts du réseau de trottoirs existant.

300 ans.

300 ans pendant lesquels les Vancouverois continueront à trébucher sur les trottoirs. Où les personnes en fauteuil roulant devront planifier leurs itinéraires pour s'assurer que chaque intersection qu'elles traversent est dotée d'une rampe d'accès. Où les parents et les soignants devront soulever les poussettes pour compenser l'absence de rampes d'accès aux intersections. où les fissures et les défauts

Les trottoirs sont un élément essentiel d'une ville saine et praticable.

La construction d'une infrastructure de trottoirs contribue à encourager la marche en tant que choix de transport sûr et actif - une option de transport qui peut réduire notre dépendance à l'égard des voitures et des dommages qui y sont associés.

Des réseaux de trottoirs sûrs et solides nous aident à nous déplacer activement. Et nous savons que la marche pour se déplacer est associée à des fréquences cardiaques au repos plus faibles, à une VO2 max plus élevée et à une diminution de l'anxiété et de la dépression.

La solidité de notre infrastructure de trottoirs est une question d'équité et d'inclusion. Pour les personnes âgées et les personnes handicapées, marcher sur des trottoirs inégaux, fissurés ou dépourvus de rampes d'accès est tout simplement impossible. La probabilité que les personnes âgées s'aventurent dans leur quartier

moins d'une fois par semaine augmente avec la gravité des problèmes de trottoirs signalés (Twardzik et al. (2021)).

Le mauvais état des trottoirs est un facteur important d'augmentation du risque de chute (Bradley, 2011) - la principale cause d'hospitalisation et de décès liés à des blessures chez les personnes âgées de 65 ans ou plus (<https://www.canada.ca/en/public-health/services/publications/healthy-living/surveillance-report-falls-older-adults-canada.html>).

Le résultat d'une chose aussi simple - l'état de réparation de la chaussée sur laquelle nous marchons et roulons - est que les personnes âgées et les personnes handicapées peuvent être exclues de la vie civique. Nous devrions tous être inquiets, surtout à une époque où l'on s'attend à ce que 1/3 des Vancouverois soient des personnes âgées d'ici à 2036. (<https://council.vancouver.ca/20120515/documents/motionb1.pdf>).

À Vancouver, nous savons que nous voulons une ville où l'on peut marcher, qui facilite le transport actif et qui tient compte de l'âge. Tous les plans municipaux, du plan d'urgence climatique à la stratégie d'accessibilité en passant par la stratégie pour une ville saine, prévoient une ville où l'utilisation des trottoirs est sûre et accessible à tous les habitants.

Il est possible pour Vancouver d'être cette ville sûre et praticable qui encourage le transport actif. Mais Vancouver doit joindre le geste à la parole. 300 ans, c'est trop long pour attendre des infrastructures qui incluent tout le monde.