

«Транспорт, меняющий мир»

В. Кузьмина

(Окончание, начало в «АТ» №1, 2014 г.)



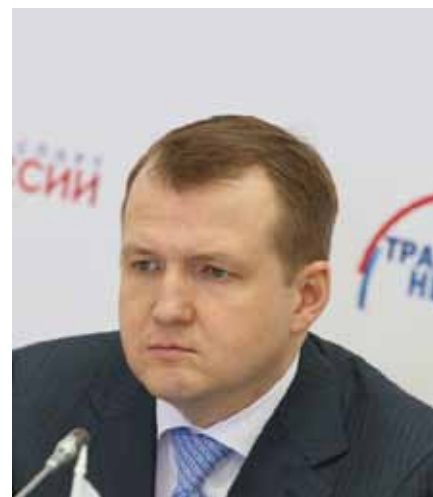
Мы заканчиваем серию публикаций о мероприятиях, проведенных в Москве в рамках международного форума «Транспорт России». В предыдущих номерах «АТ» было рассказано о предварительных итогах деятельности транспортного комплекса в 2014 году, о которых доложил министр транспорта РФ Максим Соколов. Были изложены наиболее актуальные выступления, прозвучавшие на конференции «ГЧП в транспортной сфере: обеспечение безопасности дорожного движения» и на научно-практической конференции «Информационные технологии на общественном транспорте: безопасность и комфорт». Сегодня речь пойдет о конференции «Современные средства индивидуальной мобильности – новые вызовы для развития территорий».

В работе конференции приняли участие заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул, генеральный директор ЦНИИП велотранспорта Игорь Маркин и другие эксперты в области транспорта.

В своем выступлении Н. Асаул отметил, что в Москве до 20% автомобильных поездок совершается без пассажиров и на расстояние до 10 км. В городах, где расстояния меньше, доля коротких поездок с одним водителем еще выше. По данным замминистра, есть города, размер которых в диаметре не превышает 5–7 км, а на улицах – автомобильные пробки. По-

этому, потенциал использования малых средств мобильности огромен.

Заместитель министра подчеркнул, что необходимо так увязывать расчеты перемещения транспортных потоков, чтобы они не создавали заторов, а экологическая обстановка не ухудшалась, чтобы люди чувствовали себя комфортно на этих территориях. Такая задача решаема, и путей ее достижения может быть много, включая закладывание соответствующих пешеходных и веломаршрутов как при освоении новых кварталов, так и при развитии существующих территорий.



Н. Асаул

Н. Асаул также проинформировал, что в 2014 году Министерством транспорта РФ подготовлено самое масштабное изменение ПДД в части велосипедного движения, таких изменений не было десятки лет. При разработке были учтены как предложения общественности, так и последние мировые достижения в этой сфере.

Основные аспекты, связанные с улучшением экологической ситуации

Николай Харитошкин, менеджер совместного проекта Министерства транспорта РФ и ООН по снижению выбросов парниковых газов и уменьшению экологического вреда от автомобильного транспорта, в своем выступлении рассказал об основных аспектах, связанных с улучшением экологической ситуации. Безусловно, автомобильный транспорт является движущей силой экономики страны, но при этом имеет несколько негативных факторов, влияющих на здоровье людей. Среди них выброс парниковых газов и вредных веществ, шум, вибрация, а также отходы, которые с большим трудом утилизируются.

Автомобильный транспорт занимает порядка 20% территории города под свою инфраструктуру. По данным ВОЗ, в мире от загрязнения воздуха умирает порядка 800 тысяч человек. Кроме того, вследствие дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибает 1 миллион 200 тысяч человек. Это огромные цифры, и эту ситуацию нужно менять.

Н. Харитошкин обратил внимание участников конференции, что совместно с Росгидрометом была разработана карта перспектив изменения климата, а также построена диаграмма антропологических изменений концентрации парниковых газов, где отчетливо видно, что за последние сто лет концентрация газов повысилась в несколько раз. Если темпы роста автомобилизации будут составлять 3,5% в год, то к 2030 году произойдет удвоение расходов потребления топлива, выбросов пар-

никовых и вредных для человека газов. Возникает вопрос: что делать и как действовать?



Н. Харитошкин

В настоящее время рассматриваются мероприятия, позволяющие сократить выброс парникового газа, в трех основных аспектах: работа по оптимизации транспортной системы города, изменение поведения человека и улучшение самих транспортных средств. В части транспортной системы рассматриваются четыре основных направления: улучшение работы системы общественного транспорта, организация работы парковочного пространства в городе, ограничение проезда по части улично-дорожной сети и развитие велотранспортной инфраструктуры. По развитию мотивации водителей рассматриваются три направления: технические средства, позволяющие выбрать оптимальный режим движения на существующих транспортных средствах, введение обучения специальным методом экономичного и экологического вождения (эковождение), а также стимулирование отказа от использования личного транспорта в пользу общественного и других видов транспорта. В рамках самих транспортных средств предлагаются четыре основных направления: повышение топливной экономичности существующих транспортных средств, повышение качества используемого топлива, использова-

ние альтернативных источников топлива, а также разработка программы стимулирования обновления транспортных средств. Это те аспекты, по которым ведется работа в рамках совместного проекта по сокращению выбросов парниковых газов.

Велосипедная инфраструктура не только для велосипедистов

Лука Гуала, доктор технических наук, руководитель проектов по транспорту Systematica, в начале своего выступления высказал утверждение, что хорошая инфраструктура велодорожек не может рассматриваться как эффективная, поскольку она дорогая, а велосипедистов не так много. Поэтому, зачем тратить столько денег на создание велодорожек? Однако есть и другой вопрос: велосипедная инфраструктура только для велосипедистов? Вовсе нет. Этой инфраструктурой, если она хорошего качества, могут воспользоваться люди с ограниченной мобильностью на креслах-колясках, а также пользователи мотоскутеров. Для этого нужна полоса в два метра шириной с ровной поверхностью, без каких-либо неровностей или ступенек. Это защищенная территория, на которой могут передвигаться с небольшой скоростью маленькие транспортные средства и, конечно, велосипеды. Здесь могут использоваться даже электронные мини-автобусы, если они достаточно узкие, чтобы поместиться на велосипедной полосе. Подобный эксперимент был проведен летом прошлого года в Италии, где мини-автобус без водителя перемещался среди велосипедов по велодорожкам и никаких серьезных проблем при этом не возникло.

По мнению Л. Гуала, лучший способ продвижения новых средств мобильности – создание компактных городов. Если все необходимое будет на расстоянии пяти километров, то можно добраться до любого нужного места, используя средства микромобильности. Можно ехать на велосипеде или в конечном итоге сесть

на микроэлектромобиль, тем самым увеличивая мобильность, маршруты будут более короткими, а значит, более дешевыми.

Однако невозможно жить всегда в зоне пяти километров в диаметре и больше нигде не выезжать за ее пределы. Поэтому Л. Гуала сравнил дорожную инфраструктуру европейских, американских и российских городов, допуская при этом некое упрощение, поскольку все города разные.



Л. Гуала

В стандартном европейском городе все дороги очень тесно связаны, хотя на первый взгляд они довольно беспорядочные. Там существует много относительно прямых и простых маршрутов из одной точки в другую, к тому же имеется достаточное количество альтернативных маршрутов.

Американские города более рациональны. Здесь довольно много прямых маршрутов при одновременном наличии альтернативных маршрутов.

Если посмотреть на российский город, к примеру на юг Москвы, то дорожная сеть выглядит радиальной, дороги сходятся в центре, есть хорды и есть кольцевые маршруты, но при этом не хватает прямых маршрутов. Так, например, если прямое расстояние составляет 6 км, то реальная продолжительность поездки из пункта отправления до пункта назначения достигает 25 км, что является неприемлемым.

По мнению Л. Гуала, в России не хватает так называемых средних дорог, которые позволяют сократить продолжительность поездок на автотранспортных средствах и лучше всего подходят для строительства велодорожек и структуры велолюбительности.

Опыт немецких коллег

Игорь Налимов, руководитель Велотранспортного союза, сосредоточился в своем выступлении на зарубежном опыте. Он отметил, что в Велотранспортный союз обращаются велоактивисты с просьбой помочь заставить администрацию городов начать развивать велолюбительство и строить соответствующую велоинфраструктуру. С целью помочь многочисленным активистам из разных городов России была изучена организация развития велоинфраструктуры во многих странах Европы, а также в США. В результате пришли к выводу, что наиболее интересная, наиболее ясная программа существует в Германии, она грамотно сформулирована, обоснована и дает очень хорошие результаты. В результате ее внедрения 10% всех транспортных перемещений по стране совершается с помощью велосипеда. В итоге это позволило соз-



И. Налимов

дать такую велоинфраструктуру, которая не только не требует расходов, но и окупает себя и еще дает дополнительный доход. К примеру, город Мюнстер является образцом, в котором большинство перемещений по городу осуществляется на велосипеде, поскольку для этого созданы все условия. Как это удалось сделать? Благодаря принятому национальному плану на десять лет, с 2002 по 2012 год, который действовал по следующим направлениям. Во-первых, была создана рабочая группа при федеральном правительстве, во-вторых, образован специальный интернет-портал, имеющий на данный момент



Велопарковка



Велоинфраструктура Германии – качественная и удобная



сти процент поездок на велосипеде до 18–20%.

Каким образом использовать опыт Германии для России? Первое предложение – разработать методические рекомендации, которые получат каждый регион, город, поселок. Необходимо также создать свод правил, законов, инструкций, ГОСТов и пр., то есть все необходимое для строительства инфраструктуры – недорогой, удобной и качественной. Предлагается внести изменения в ФЗ-131 «О местном самоуправлении». В частности, в статью 16 «Вопросы местного самоуправления городского округа» добавить:

- размещение велодорожек;
- расположение велопарковок;
- право собственности;
- право выделять бюджет на развитие велодвижения.

Второе предложение – обратиться в Министерство транспорта РФ, чтобы оно профинансировало необходимые разработки по развитию велосипедного транспорта, которые позволят тем же региональным, местным администрациям уверенно браться за разработку велоинфраструктуры.

Если эти предложения будут выполнены, то лет через десять будет создана такая велоинфраструктура, которая будет сама себя окупать, как это делается в Германии.

более 5000 различных документов по велотранспорту, велодвижению. Была организована специальная велоакадемия, а также разработан федеральный план проведения необходимых исследований. План был успешно реализован благодаря тому, что немцы использовали, так сказать, секретное оружие. Одно из достижений состоит в том, что федеральное правительство не вкладывало в инфраструктуру. Оно предоставило только тонкую струйку денежных средств для создания академии, интернет-портала и финансирования ряда исследований, необходимых для развития велоинфраструктуры. Велоакадемия провела эти исследования по всей стране и подготовила специалистов, которые на местах оказались способны не только убедить население в преимуществах велотранспорта, но и способство-

вать его развитию. Такие исследования были всесторонне проработаны и включали предложения по оздоровлению, устранению загрязнения окружающей среды, повышению безопасности дорожного движения, улучшению городской мобильности, совершенствованию городского планирования. Благодаря этому сработало второе секретное оружие, которое убедило региональные и муниципальные органы власти выделить необходимые средства на развитие инфраструктуры. За десять лет она была построена и сегодня насчитывает огромный километраж, удовлетворяющий сегодняшние потребности Германии.

Затем был принят второй план, на восемь лет, с 2012 по 2020 год, который включает мероприятия по совершенствованию уже созданной инфраструктуры, что позволит дове-