

гружены, при этом в самом центре движение нормальное, — говорит Максим Кис. — Вечером пробки в центре — транспортный поток пытается вырваться из города». На обратном пути к проблемным местам добавляются все три городские дамбы: Южная, Северная, Средняя.

МЕТОДОМ ПРОБОК И ОШИБОК Пермские дорожники давно определили для себя способы борьбы с пробками. Причем строительство двухуровневых развязок они не считают эффективным «антизаторным» методом. Расширять улицы и строить двухуровневые развязки в большинстве случаев глупость, полагает чиновник. «Двухуровневая развязка — это самый дорогостоящий способ передвинуть пробку на 500 метров дальше, — полагает он. — В данном месте станет хорошо, но сам поток просто переедет в следующую пробку». Еще один малоэффективный способ разгрузить улицу — сделать ее односторонней. Лишние полосы сразу становятся дополнительными парковочными местами, считает господин Кис.

По мнению властей, есть глобальные пути решения пробок и локальные. В числе первых — организация отдельных полос движения для общественного транспорта. Скорость движения частных машин увеличивается пропорционально скорости движения общественного транспорта, который двигается по выделенной полосе, уверен Максим Кис. По его мнению, здесь играет свою роль такой фактор: как только человек замечает, что общественный транспорт движется быстрее, он начинает им чаще пользоваться, соответственно, меньше садиться за руль своего автомобиля.

Еще один стратегический резерв для увеличения пропускной способности улиц — оптимизация парковок. Если на улице Екатерининской, выполняющей роль сквозного проезда через Пермь, ликвидировать парковочные места, появятся дополнительные полторы полосы. В дирекции считают, что необходимо менять парковочную политику: в центре Перми его посетители должны



число дорожных заторов увеличивается в год на 10%

парковаться лишь на короткое время, остальные же водители должны уйти на платные стоянки. В числе системных резервов — организация рабочих мест внутри районов. Согласно новому генплану Перми, пробки станут меньше, если часть населения будет ездить на работу внутри своего района.

Одна из стратегических задач — создание объездной пермской дороги — частично была решена предыдущими краевыми властями. Сейчас функционирует трасса, направляющая поток из Соликамска по Восточному обходу на трассу до Екатеринбурга. При этом остается недостроен-

ной трасса, позволяющая организовать высокоскоростное движение с Красавинского моста до микрорайона Ива. В самом центре города создание условий для скоростного проезда приведет к снижению безопасности движения. По мнению Максима Киса, наибольшую пропускную способность улицы имеют, когда машины двигаются со скоростью 30–40 км/ч. На высоких скоростях интервалы между автомобилями больше, соответственно меньше машин пересекают перекресток. Пермские дорожники применяют еще несколько локальных мер, снижающих напряженность на

дорогах. Например, городские светофоры включаются в единую систему координированного управления. «Это позволяет нам прогонять через город основную массу транспорта», — считает господин Кис. Из 300 светофоров сегодня работают синхронизированно 78. Помогает в борьбе с заторами инфраструктурное изменение перекрестков — нарезка перед ними дополнительных полос, а также замена светофоров на круговое движение. Редактор интернет-ресурса Avto59.ru Дмитрий Жебелев считает, что, несмотря на положительные моменты в борьбе с заторами, городские власти еще допускают ошибки в организации движения. По его мнению, сейчас основная проблема связана с дорожным ремонтом: его проведение зачастую совпадает с пиками транспортных потоков: «Свежий пример — Коммунальный мост ремонтировали в пятницу, когда горожане поехали на дачу». На пропускную способность влияет и качество дорожного полотна, говорит эксперт. Пример такого «узкого места» — тоннель на улице Дзержинского, где организовано одностороннее движение одновременно трамваев и автомобилей. Замена полотна позволит улучшить движение здесь, уверен Дмитрий Жебелев. По его информации, ремонт дорожного покрытия и перекладка путей могут состояться, когда договорятся управление внешнего благоустройства, «Пермгорэлектротранс» и СвЖД. Максим Кис среди причин пробок в тоннеле называет устаревший светофор, который находится в краевой собственности. Сейчас городские власти собираются перевести его в свою собственность и установить здесь современное оборудование. Дмитрий Жебелев называет еще одну причину возникновения пробок, с которой власти не могут справиться, это — поведение и манера езды самих водителей: «Большинство пробок возникает из-за выезда на занятый перекресток. Это блокирует движение сразу на нескольких пересекающихся дорогах. Увеличившиеся штрафы снизили остроту проблемы, но не решили ее». ■

САМЫЕ НАПРЯЖЕННЫЕ ТРАССЫ ПЕРМИ			
НАЗВАНИЕ	ПРОТЯЖЕННОСТЬ	АВТОТРАФИК В СУТКИ	ГОД РЕКОНСТРУКЦИИ
КОММУНАЛЬНЫЙ МОСТ	2 км	46 тыс.	КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ В 2008 ГОДУ
УЛИЦА ЧКАЛОВА	1 км	30 тыс.	1999-2000
УЛИЦА КУЙБЫШЕВА	7 км	22 тыс.	РЕМОНТ В ДВА ЭТАПА: ОТ УЛИЦЫ МАРШРУТНОЙ ДО СОЛДАТОВА В 2010 ГОДУ, ОТ ЧКАЛОВА ДО ПУШКИНА В 2012 ГОДУ
УЛИЦА ГЕРОЕВ ХАСАНА	6 км	13-18 тыс.	РЕМОНТ ВЕДЕТСЯ С 2009 ГОДА, ОКОНЧАНИЕ В 2013 ГОДУ
УЛИЦА БОРОВАЯ	1 км	16,9 тыс.	РЕМОНТ ОТ УЛИЦЫ ПАПАНИНЦЕВ ДО ЗНГЕЛЬСА В 2012 ГОДУ
УЛИЦА КАРПИНСКОГО	4,5 км	14-18 тыс.	РЕМОНТ ОТ ШОССЕ КОСМОНАВТОВ ДО УЛИЦЫ СТАХАНОВСКОЙ В 2011 ГОДУ
УЛИЦА СОЛИКАМСКАЯ	9 км	11 тыс.	РЕМОНТ УЛИЦЫ ПРОВОДИЛСЯ В ДВА ЭТАПА ОТ МОСТОВОЙ ДО ПЕРВОМАЙСКОЙ (2009), ОТ ГАШКОВА ДО Ж/Д ПЕРЕЕЗДА (2010)
УЛИЦА ДЗЕРЖИНСКОГО	3 км	7-8 тыс.	РЕМОНТИРОВАЛАСЬ ЕЩЕ В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ

«Пермгорэлектротранс» давит на газ!

Весной текущего года впервые в Перми прошла всероссийская конференция Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта. Организаторами мероприятия выступили МУП «Пермгорэлектротранс» (ПГЭТ) и Администрация г. Перми. На мероприятии со всей России собрались специалисты отрасли, на суд которых пермские представители ГЭТ вынесли стратегию развития городского электрического транспорта. В документе раскрывается много аспектов развития отрасли, в том числе — внедрение нового модернизированного подвижного состава. Образцы инновационной техники — троллейбус с автономным ходом и экобус уже эксплуатируются в Перми в экспериментальном режиме.

«Внедрение модернизированных составов — неотъемлемая часть развития пермского электрического транспорта, — отмечает заместитель генерального директора по эксплуатации ПГЭТ Ростислав Дорошенко. — Необходимо не просто обновить устаревшую часть троллейбусного парка, а на 50% заменить существующую технику на более экономичную и мобильную».

Переход на газомоторное топливо позволит существенно сократить затраты на выделяемые перевозчикам субсидии из городского бюджета. Однако нужно понимать, что экономический эффект будет долгосрочным. С одной стороны, газовая техника — дорожное удовольствие. С другой — по итогам 2,5 месяцев испытаний специалисты ПГЭТ отмечают, что у экобуса, работающего на газу, затраты на расход топлива в два раза ниже по сравнению с дизельным.

Новый низкопольный троллейбус с автономным ходом также успел себя зарекомендовать. Данный подвижной состав впервые в России был представлен в Перми. От обычного троллейбуса он отличается тем, что помимо токоприемников у него установлены аккумуляторные отсеки, которые заряжаются во время движения. Это позволяет ему при необходимости проехать до 10 км независимо от контактной сети. Таким образом, уже сейчас появляется возможность удлинить троллейбусные маршруты, а значит, сделать их более удобными для пассажиров. Однако для этого необходимы будут изменения в соответствующих нормативных актах. Возможно, что при положительных результатах эксперимента они будут внесены.

«Мы довольны результатами тестирования техники, однако нам еще предстоит проверить подвижные соста-

вы в работе в сложных зимних условиях. Но уже сегодня мы видим, что использование экобуса и нового троллейбуса позволит получить не только экономический, но и экологический эффект. Кстати, в Европе уже давно успешно эксплуатируются подвижные составы на природном газе, это позволило существенно снизить объемы выброса вредных веществ в этих странах», — поясняет генеральный директор ПГЭТ Алексей Никулин.

Стоит отметить, что переход на газовую технику — это не только европейский тренд, но и российский. Так, премьер-министр РФ Дмитрий Медведев уже подписал постановление о переводе не менее 50% общественного транспорта на газовое топливо. Ранее он поручил разработать предложения по программе софинансирования закупки соответствующей техники из федерального бюджета.

Между тем многие российские города — Москва, Санкт-Петербург, Челябинск, Казань и другие уже начинают эксплуатировать новую газовую технику. В Перми Департамент дорог и транспорта администрации г. Перми также разрабатывает проект программы, одним из направлений которой станет внедрение газомоторной техники. А значит, и переход на экологический транспорт будущего не за горами.

реклама