

ЕВРОПЕЙСКИЕ КАНИКУЛЫ

ПРОБЛЕМА ПРОБОК И ЗАТРУДНЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА ЗНАКОМА НЕ ТОЛЬКО МОСКВИЧАМ И ГОСТЯМ СТОЛИЦЫ. С ЗАТОРАМИ СТАЛКИВАЮТСЯ И В ЕВРОПЕ. ПУТИ РЕШЕНИЯ ТАМ ВИДЯТ В РАЗВИТИИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА, НО ТОЛЬКО НЕ ПОДЗЕМНОГО, А НАЗЕМНОГО. В ЧАСТНОСТИ, В РАЗВИТИИ СЕТИ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ.

АЛЕКСЕЙ САМОЙЛОВ, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ЖУРНАЛА КОМТРАНС



Транспортная ситуация в России волнует не только жителей городов, но и президента РФ Дмитрия Медведева. По его указанию, например, в Москве, создается интеллектуальная транспортная система, призванная повысить привлекательность общественного транспорта, по возможности сократить использование личных и служебных легковых автомобилей и таким образом решить проблему пробок для начала хотя бы на основных магистралях.

Судя по материалам Симпозиума по общественному транспорту, проведенного в Германии в конце прошлого года по инициативе Daimler Buses и Международной ассоциации общественного транспорта (UITP), аналогичные задачи предстоит решить и в Европе, причем к 2025 году объемы перевозок пассажиров там должны удвоиться. Исследования позволяют определить круг потенциальных пассажиров, которые теоретически могут отказаться от использования личных автомобилей. Иными словами, внести посильный вклад в оздоровление транспортной ситуации (см. таблицу).

Правда, в отличие от России (и Москвы, где основная ставка делается на метрополитен), в Европе решить поставленную задачу надеются с помощью автобусов. В Германии, например, ими осуществляется 46,1% пассажирских перевозок (метро и трамваи — 35%, железная дорога — 16,9%). Из числа пострадавших в ДТП в 2008 году на долю пассажиров автобусов пришлось 1,2%, на долю пассажиров рельсового транспорта — 19%, легковых автомобилей — 55%.

По данным германского управления по охране окружающей среды, 15–20 лет назад большие туристические автобусы потребляли в среднем 1,4 л дизтоплива на одного пассажира на каждые 100 км, что эквивалентно выбросам 31 г CO₂ (средний расход 12-метровой машины — не менее 40 л/100 км). Сегодня уже удалось достичь результата не более 0,5 л/100 км (около 22–24 л/100 км) при многократном сокращении выбросов CO₂. Вместе с тем поездка (с учетом

технологии выработки электроэнергии) — это пока 2,5 л топлива и 46 г CO₂ на пассажира, самолеты — 5,6 л и 365 г.

Одним из самых весомых решений, в последние годы обеспечивших рост эффективности автобусных перевозок, стало появление и активное внедрение BRT (Bus Rapid Transit) — высокоэффективных и высокоскоростных транспортных систем с использованием автобусов. Пример — BRT в Стамбуле (Турция). Это 40-километровый маршрут, и на нем ежедневно перевозится до 750 тыс. пассажиров. В часы пик интервал между автобусами составляет 30 сек., а средняя скорость — 40 км/ч (параллельного потока транспорта — 12–13 км/ч). И возможно увеличить пассажиропоток до 1 млн человек в день, то есть на 25%. Для справки: Московский метрополитен перевозил в 2009 году в среднем около 6,55 млн пассажиров в сутки — чуть более 546 тыс. на каждой из 12 линий. Средняя эксплуатационная скорость поездов — 41,61 км/ч, минимальный интервал — 90 сек. (информация с официального сайта). Важна и экономическая составляющая (см. диаграмму).

В своем выступлении в рамках симпозиума один из руководителей Daimler Buses, Хартмут Ших, привел конкретный пример. От автобусного завода в Мангейме до ближайшей зоны отдыха «Луизенпарк» необходима семикилметровая линия метрополитена. Ровно за те же деньги можно провести... 426-километровую трассу BRT до зоны отдыха у озера Тегернзе в соседней Баварии.

Разумеется, для реализации поставленной задачи необходимо повысить привлекательность общественного транспорта, а в особенности автобусного. Однако ни о каких ограничениях использования личных автомобилей вроде принятых в столице Китая или в более «мягком» варианте в Лондоне или Нью-Йорке, речи пока не идет...

ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПОСТАВЛЕННОЙ ЗАДАЧИ

Разумеется, это прежде всего European Bus System of the Future («Европейские

автобусные системы будущего»; проект EBSF). Первое. Дальнейшее совершенствование структуры и новые виды комбинированных решений. Так, транспортные системы на базе BRT будут развиваться еще интенсивнее. Сегодня реализовано примерно 10 базовых схем этого решения, в стадии разработки и последующего внедрения еще не менее 90. Будет продолжаться и совершенствование существующих.

Несколько слов о комбинированных решениях. Традиционные понятия: самолет, железная дорога, метрополитен, трамвай, автобус. В Германии есть положительный опыт включения в структуру общественного транспорта прокатных велосипедов. Но велосипед для хорошего настроения, замечательной погоды и не для всех, например не для людей преклонного возраста или с ограниченными физическими возможностями. А вот компактный автомобиль с гибридной силовой установкой (про Е-мобиль помните?) или вообще с электроприводом — это уже решение.

Второе. Информация. Данная тема уже звучала на Конгрессе UITP в Вене в июне 2009 года и еще раз была затронута в Мангейме. Одна из идей заключается в следующем. В рамках города или региона создается диспетчерский центр управления транспортом со спутниковым обеспечением. Для пользователей мобильных телефонов предлагается бесплатная программа, позволяющая на основе ограниченного доступа к диспетчерской информации прокладывать маршрут с учетом расписания, графиков движения, загрузки подвижного состава, времени ожидания, пересадок и прочего. Также с мобильного телефона можно осуществить оплату проезда и бронирование места, причем сразу всего маршрута или его части. После подтверждения выбора маршрута заказчик услуги включается в диспетчерскую программу, что позволяет дополнительно корректировать работу транспорта, например ставить на маршрут машины большой или малой вместимости, возможно, даже менять расписание.

Интеллектуальная инженерная сеть, использующая интегрированную систему сохранения энергии, воды и переработки отходов, с интеллектуальными счетчиками в каждом помещении; интеллектуальный поисковый движок, доступный во всех общественных зонах и жилых помещениях через единую локальную сеть; экологичность и обеспечение жизнедеятельности за счет собственных ресурсов — 25% электричества

В ОТЛИЧИЕ ОТ РОССИИ (И МОСКВЫ, ГДЕ ОСНОВНАЯ СТАВКА ДЕЛАЕТСЯ НА МЕТРОПОЛИТЕН), ЕВРОПА РЕШАЕТ ПРОБЛЕМУ ПРОБОК, ПЕРЕСАЖИВАЯ ГРАЖДАН НА АВТОБУСЫ

В качестве альтернативы можно использовать компьютерные терминалы, установленные на любом остановочном пункте или в общественных местах.

Третье. Автобус в рамках проекта EBSF. Ценности здесь традиционные: комфорт, привлекательность для самых широких категорий пассажиров, безопасность, независимость от условий эксплуатации (например, зима/лето) при соответствии высочайшим экологическим требованиям, качество и надежность, стоимость владения.

Дело в том, что ранее при развитии автобусных перевозок мы опирались на некие отвлеченные социальные группы. Но вот, например, двое мужчин. Оба британцы, родились в 1948 году, женаты, имеют детей и очень богаты. Вроде все совпадает, но если мы предположим, что принц Чарльз и Оззи Осборн вдруг окажутся на одной автобусной остановке, вероятно, им не будет одинаково комфортно в стандартном автобусе.

Это означает, что машина должна уметь ориентироваться на самые различные категории пассажиров, время суток, даже условия за бортом. Условно. Утром в салоне не что яркое, бодрящее. Вечером — тепло и яркий свет. Машина уже умеет подсказать, в какую именно дверь при данном заполнении салона вам лучше войти, а потом внутрисалонное освещение покажет, где свободнее стоять или сидеть. Возможны особые решения даже при перемещении болельщиков с футбольного матча.

Понятно, что российская действительность (протяженность маршрутов, тяжелые дорожно-климатические условия, реальное состояние подвижного состава) внесет свои коррективы, однако мы говорили о передовом опыте. ■

ПЕРВЫЙ ЭКОГОРОД

Осенью в Пафосе состоялась церемония закладки первого камня комплекса Neapolis, на которой присутствовал президент Республики Кипр Димитрис Христосфис, архиепископ Кипрской православной церкви Хризостом. Что же в многофункциональном комплексе Neapolis Smart EcoCity, на площади в 110 га в окрестностях Пафоса, на территории мифических садов Афродиты, такого

особенного, что отметить начало строительство съехались столь высокие гости? Дело в том, что он станет первым интеллектуальным экогородом в Европе. Его жители будут вести привычный для жителей городов образ жизни, не нанося вреда окружающей среде. В основе Neapolis Smart EcoCity лежит концепция, предполагающая, что высокий уровень жизни, объединяющий здравоохранение, образование, ис-

следования и торговлю, неразрывно связан с охраной окружающей среды. Идея строительства «Нового города» — это прежде всего идея создания условий для совершенно нового, здорового образа жизни, не наносящего вреда окружающей среде, а дизайн-проект объектов недвижимости комплекса созданы таким образом, чтобы сделать проживание в нем максимально комфортным.

Единственный европейский город, построенный на базе централизованной инфраструктуры, Neapolis будет использовать единую платформу, объединяющую технологии экологичной застройки, последние цифровые приложения и решения, способствующие развитию городской инфраструктуры при наименьшем воздействии на окружающую среду. Среди уникальных характеристик комплекса Neapolis — ин-

теллектуальная инженерная сеть, использующая интегрированную систему сохранения энергии, воды и переработки отходов, с интеллектуальными счетчиками в каждом помещении; интеллектуальный поисковый движок, доступный во всех общественных зонах и жилых помещениях через единую локальную сеть; экологичность и обеспечение жизнедеятельности за счет собственных ресурсов — 25% электричества

будет генерироваться за счет возобновляемых ресурсов, таких как геотермальная и солнечная энергия. Строительные работы уже начались — в строительство первой очереди комплекса инвестировано более €171 млн. Первая фаза реализации проекта, заключающаяся в создании инфраструктуры инновационного экогорода, строительстве современной больницы Neapolis Hospital и пансионата,

завершится в 2011 году. Первые объекты жилой недвижимости Neapolis SmartEco Lifestyle Communities поступят в продажу на завершающем этапе строительства первой очереди. Майкл Лептос, президент компании Leptos Group считает, что жилая недвижимость здесь будет пользоваться спросом, в том числе среди иностранцев, потому что «макрэкономическая стабильность и

устойчивые экономические показатели не единственные преимущества Кипра. Остров имеет выгодное географическое расположение на перекрестке Европы и Ближнего Востока. Мы считаем, что Neapolis Smart EcoCity представляет собой будущее городского планирования и экологичного образа жизни. Это первый проект такого уровня на Кипре и один из крупнейших в Европе.