

КАНАТКОХОДЦЫ

ТЕПЕРЬ СОВЕРШЕННО ПОНЯТНО, ЧТО УФА НЕ БЫЛА ГОТОВА К БУМУ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, НАКРЫВШЕЙ ГОРОД В ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ, КОГДА КОЛИЧЕСТВО МАШИН УВЕЛИЧИЛОСЬ НА ТРЕТЬ, А ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ДОРОГ НЕ ИЗМЕНИЛАСЬ. ПРОБКИ, ХАОТИЧНАЯ ПАРКОВКА, ВЫТЕСНЕННЫЕ ИЗ ДВОРОВ ДЕТСКИЕ ПЛОЩАДКИ, РАСТУЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ДТП — ВСЕ ЭТО ЗАСТАВЛЯЕТ ИСКАТЬ НОВЫЕ ПОДХОДЫ К РАЗВИТИЮ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА. В ИДЕАЛЕ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ, КАК МИНИМУМ ТРЕТЬ АВТОМОБИЛИСТОВ УФЫ ДОЛЖНА ПЕРЕСЕСТЬ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. ЧТОБЫ УГОВОРИТЬ ГОРОЖАН, ГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ГОТОВЯТ СОБЛАЗНИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ — ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАТНЫХ ДОРОГ ДО ВОЗВРАЩЕНИЯ В ЦЕНТР ГОРОДА ТРАМВАЕВ.

ОЛЬГА КОРЗИК, НАТАЛЬЯ ПАВЛОВА

ПОКИНЬТЕ САЛОН Прошло время, когда городские власти Уфы уповали на решение проблемы пробок с помощью расширения городских дорог. Мало кто тогда задумывался, что это приведет к прямо противоположному результату. Тротуары для пешеходов стали меньше, равно как и зелени вдоль дорог. Часть появившегося дополнительного дорожного пространства была сразу же облюбована автомобилистами как парковочные места. Что до автомобильного трафика, то он, напротив, вырос, образовав, особенно в исторической части города, эффект «бутылочного горлышка».

Справедливости ради отметим, что в истории Уфы это было, увы, не единственным заблуждением транспортных стратегов. Лишь несколько лет назад городские власти нашли в себе силы признать, что в Уфе никогда не появится метрополитен, запланированный еще в период плановой экономики СССР. Беспредельно дорого, да и грунты в Уфе «плывущие». На то, чтобы развеять другую транспортную иллюзию — об организации движения по городу скоростных метробусов, потребовалось гораздо меньше времени, всего около трех лет. Но еще несколько дорогостоящих идей остаются в подвешенном состоянии: так, решения своей судьбы ждет проект соединения через город федеральных трасс М5 и М7, в том числе при помощи подземного тоннеля, и строительство двух новых мостов через реку Белую — с выездом на трассу в аэропорт и из Черниковки в сторону Затона.

Еще несколько подходов к решению транспортной проблемы родились совсем недавно. Но в чем бы ни разнились их мнения с экспертами, в одном они едины: без пересаживания автомобилистов с личного на общественный транспорт проблемы пробок, ДТП и изнашивания дорог в Уфе не решить. Причем речь не об увеличении количества маршрутных такси, заполонивших городские дороги, а о транспорте большой вместимости — автобусах, троллейбусах и трамваях. Чтобы убедить горожан отказаться от комфорта личного автомобиля, признавали участники III Международного градостроительного форума UrbanBayрам, администрации будет недостаточно просто разработать концепцию и найти деньги на новый автопарк. Придется менять мышление горожан, разубеждать их в том, что общественный транспорт, печальный опыт использования которого у них уже есть, может быть только «неудобным, тихим и грязным».



ГТЕС ШЕПКИНОВ

КОНКУРС НА ИНВЕСТИРОВАНИЕ НОВОЙ КАНАТНОЙ ДОРОГИ ОТ ПРОСПЕКТА ОКТЯБРЯ ДО СИПАЙЛОВО ГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ УФЫ ПЛАНИРУЮТ ПРОВЕСТИ УЖЕ В 2016 ГОДУ

НАТЯНИТЕ КАНАТЫ Для того чтобы популяризовать идею развития общественного транспорта в Уфе, городские власти готовы прибегнуть к самым нетривиальным подходам. В последние два года они вынесли на суд общественности сразу несколько необычных инициатив. Помимо того чтобы протянуть сквозь весь город до Черниковки одну из самых скоростных трасс Уфы — проспект Салавата Юлаева, предлагаются и экзотические проекты вроде строительства канатной дороги от проспекта Октября до микрорайона

Сипайлово. «Канатные дороги, как правило, используются в двух типах городов: там, где есть существенный перепад рельефа, или где водные массивы разделяют город на части», — говорит руководитель Фонда развития городских проектов Владимир Барабаш. — В таких городах использование подобных транспортных систем выгодно и с точки зрения вложений, и с точки зрения вместимости пассажиров. Например, одна канатная дорога может перевезти то же количество пассажиров от остановки Юрюзань до Сипайлово,

что и маршрутные такси, отправляющиеся каждые 12 секунд». Конкурс на определение инвестора этой дороги в администрации планируют провести в 2016 году. Стоимость одного участка ориентировочно оценивают до 700 млн рублей. Вторую канатку администрация запланирована из Демы в исторический центр, до памятника Салавату Юлаеву. «Для этого проекта уже есть инвестор — группа компаний КПД, планирующая построить в Деме новый микрорайон», — говорит Владимир Барабаш.



«ВЛАДЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПРОБЛЕМОЙ. ПРОБЛЕМА — В ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКАХ»

ЛУКА ГУАЛА, РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТОВ ПО ТРАНСПОРТУ В SYSTEMATICA MLAB (ИТАЛИЯ), ДИРЕКТОР ПРОЕКТА ПО ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ДЛЯ «СТРАТЕГИЧЕСКОГО МАСТЕР-ПЛАНА БРЮССЕЛЯ 2040».

— Экономический рост, который наблюдался в прошлом веке в западных городах, и стремление граждан к свободе способствовали быстрому росту автомобилизации

и, как следствие, развитию дорожной инфраструктуры. Это привело к увеличению потоков автомобилей от границ к центрам городов. Данная проблема существует во многих современных городах и становится все более актуальной для городов России. В настоящее время в городах России уровень автомобилизации вдвое ниже уровня автомобилизации в странах Западной Европы, но он будет ра-

сти достаточно быстро, так как у большинства людей присутствует желание иметь собственный автомобиль. Владение автомобилем не является проблемой как таковой — проблема в транспортных потоках. Уроки, которые можно извлечь из опыта некоторых городов, представляются важными для российских реалий. Чтобы избежать высокой частоты пользования автомобилем и, следовательно,

плотных транспортных потоков и пробок, важно осознать следующее: можно стать владельцем автомобиля, но не надо становиться его рабом. Если вы живете в компактном городе и имеете доступ к альтернативным видам транспорта, вам не нужно ежедневно и для всех своих поездок использовать личный автомобиль. Уфа может выбрать один из трех альтернативных сценариев разви-

тия: один из них нацелен на использование личного автотранспорта; второй подразумевает умеренное сдерживание пользования личным автотранспортом и сильную поддержку общественного транспорта; третий подразумевает сильное сдерживание пользования личным автотранспортом и сильную поддержку общественного транспорта. Все три сценария имеют преимущества и недостатки. Второй является

наиболее подходящим для Уфы, так как у города еще нет необходимости вводить строгие ограничения на использование личного автотранспорта, как это происходит в западных городах, где доступность всей территории обеспечивается оптимальным сочетанием различных видов транспорта. ■

(Из выступления на III Международном градостроительном форуме UrbanBayрам).