

Велосипед и Заволжье: созданы друг для друга

Приятным открытием областного конкурса «Экогород, экомод» (организаторы - экоцентр «Дрон» и Министерство экологии и природных ресурсов Нижегородской области) стал проект десятиклассника из города Заволжье Нижегородской области Артема Малышева. Руководители проекта, они же родители - Малышевы Елена Владимировна, учитель биологии, и Евгений Владимирович, учитель технологии школы № 3, где учится Артем. Проект называется «Моделирование экологически безопасной транспортной системы города Заволжье Нижегородской области на основе велотранспорта». Малышевы разработали для родного города велосипедную систему городского транспорта. По образцу давно существующих в Амстердаме, Копенгагене... Замахнулись перенести европейские тенденции в типичный советский небольшой город, где есть ГЭС и заводы, в т.ч. крупное градообразующее предприятие ОАО «Заволжский моторный завод», а напротив, через Волгу - древний и притягательный для туристов Городец. А само Заволжье находится на оживленной автомобильной трассе Нижний Новгород - Иваново. Почему семья, живущая в городе с менее чем 50-тысячным населением, выбрала в качестве проблемы именно транспортную? Жители российских мегаполисов зря считают пробки и выхлопы исключительно своим «достоянием»...

Заглянув в любой заволжский двор, можно увидеть нагромождение машин всех марок. Я живу в 2-этажном 3-подъездном 18-квартирном доме сталинской постройки. Ежедневно в небольшом дворе ночуют 12 машин. После 18-00 здесь не остается места не только для подвижных игр, но даже пройти к подъезду, особенно после дождя, бывает крайне затруднительно. Все чаще жители маленького города сталкиваются с пробками. В час пик все сложнее попасть на автомобиле в нужную точку. А учитывая небольшую протяженность города, быстрее это сделать пешком.

У нас есть внутригородской общественный транспорт - автобус. Но многие заволжане ежедневно ездят на работу в областной центр - электричкой, автобусом или автомобилем.

До середины 90-х годов «визитной карточкой» города был резкий запах из-за выбросов стержневого цеха ОАО «ЗМЗ». Не добавляла чистоты воздух и трасса Нижний Новгород - Иваново, проходившая через город. С начала двухтысячных воздух стал улучшаться. Сначала прекратились выбросы с моторного завода, а в 2008 году торжественно открыли объездной участок трассы Р-152 Нижний Новгород - Иваново. С этого же года ученики школы № 3 мониторят состояние воздуха с помощью лихайдников. В сентябре 2008 года самой неблагоприятной зоной оказалась именно Ивановская трасса. На всем ее протяжении в черте города не было ни одного лихайдника. В сентябре 2012 года, пройдя по тем же точкам, что и в 2008 году, школьники обнаружили значительное увеличение видового разнообразия лихайдников. В том числе один экземпляр налипшей формы был обнаружен в сквере Победы, расположенном параллельно трассе Нижний Новгород - Иваново.

Улучшение экологической обстановки подтверждают и данные официальных исследований лабораториями промышленных предприятий, Центром гигиены и эпидемиологии Нижегородской области и лабораторией АУНО «Экология региона». На сайте министерства экологии Нижегородской области - данные наблюдений за состоянием загрязнения атмосферного воздуха на территории Нижегородской области в 8 промышленных городах, в т.ч. Заволжье, в течение 2011 года (с февраля по декабрь). Среднесуточные концентрации в городе не превышали норм. Но исследования показали превышение ПДК максимально-разовой концентрации по оксиду азота (0,19 при ПДК 0,085), этилбензолу (2,05 при ПДК 0,02) и ксилолу (2,07 при ПДК 0,2). Эти вещества входят в состав автомобильных выхлопов, и их присутствие в воздухе говорит, что ситуация в городе все же далека от благополучной.

Даже такой маленький город, как Заволжье, становится заложником стремления человека к владению собственным автомобилем. Трудно представить себе мальчишку или молодого человека, который бы не представлял себя за рулем крутого внедорожника или мощного спортивного автомобиля. Но эта мечта ведет нас в тупик.

...В ноябре 2012 года мы с родителями посетили Париж, Берлин, Брюссель и Амстердам. Меня поразили не только памятники архитектуры, но и отсутствие пробок в этих крупных городах и великое множество велосипедистов, оригинальные системы проката велосипедов, велосипедная инфраструктура. Я много думал над тем, почему же мы, задыхаясь в автомобильных выбросах и теряя уйму времени в автомобильных пробках, не хотим последовать европейскому примеру.

Желание передвигаться на автомобиле рано или поздно наталкивается на предел пропускной способности городских улиц. Растут пробки, проблемы с парковками, и планируемый при покупке машины комфорт превращается в головную боль. Попытка строить большие дороги приводит к росту пользования автомобилем и возвращению пробок. Это заметил еще в середине XX в. великий американский экономист Энтони

Даунс.

Можно оптимизировать автомобильные потоки. Во многих городах действуют интернет-сервисы - «Пробки на дорогах». Но группа ученых - Хейджин Йон, Хавунг Еонг и Майкл Гастнер - утверждает, что самые серьезные задержки создают как раз такие продвинутые водители, непрерывно выбирающие оптимальную стратегию езды - и то и дело ее меняющие. Оказывается, чем большему числу водителей доступна информация о загруженности дороги и о кратчайших маршрутах подъезда, дающая возможность выбрать путь самостоятельно, тем менее быстрым оказывается движение в целом. Это проявление известного математического парадокса Браеса.

Единственное решение - ограничить движение машин в городе. Но при этом важно предложить альтернативу. И здесь все-таки два пути - организация четкого движения общественного транспорта и развитие инфраструктуры для велосипедов.

Совместные велосипеды, или велотранспорт - система проката, обычно на некоммерческой основе, позволяющая арендовать велосипед на одной из автоматизированных станций, совершить поездку и вернуть велосипед в любой пункт проката, установленный в этом же городе. Подобные программы успешно существуют во многих европейских и североамериканских городах, предоставляя жителям и туристам бесплатный или дешевый доступ к велосипеду для кратковременных (не более 3 часов) поездок по городу. Это избавляет пользователей от рисков кражи велосипеда, проблем парковки и ремонта. В 2010 году в мире было более 200 подобных программ.

Главный довод «за» идею велотранспорта в Заволжье - его малые размеры. Площадь города 20,1 кв. км, расстояние между его окраинами 12 км - можно про-

ехать на велосипеде за полчаса. Брать автомобиль, особенно если он постоянно находится не во дворе, а в гараже или на стоянке, ради того, чтобы проехать 12 километров, неразумно.

Что же для этого нужно?

Во-первых, изменить существующую карту землепользования, предусмотрев типовые пункты отправления и прибытия для веломаршрутов, включающие жилые районы, школы и вузы, офисы и предприятия, торговые центры и рынки, развлекательную инфраструктуру, остановки общественного транспорта. Две парковки необходимо разместить у железнодорожных платформ, что позволит органично вплести велосипед в общую транспортную систему.

Автомобильные дороги в городе не слишком широкие, и для велосипедных полос потребуются мероприятия по отчуждению земель, изменению их категории. Рабочая документация по обустройству основной велосипедной инфраструктуры предусматривает зоны замедления транспортного движения или установку зон ограничения дорожного движения; велосипедные маршруты; велосипедные полосы; велосипедные дорожки; стояночные места для велосипедов или крытые парковки.

На отдельных участках дорог хорошим решением может быть использование разделения, когда перераспределяется пространство между участниками дорожного движения и создается отдельная инфраструктура для разных участников движения. Физически разделять может полоса травы, тротуара или гравия между автомобильной дорогой и велосипедной.

Одновременно с этим необходимо начать работу по популяризации велосипедного движения. Требуется изменить общественное мнение. Человек на велосипеде не должен выглядеть «неудачником». Кроме того, в школах, детских садах нужно учить технике вождения велосипеда. Пропагандировать правильное поведение на дорогах могут СМИ.

Артем МАЛЫШЕВ,
г. Заволжье

Нижегородской обл.

На фото: многие заволжане всю жизнь крутят педали. В компактном городе с плоским рельефом для экологичного передвижения есть все условия - даже замечательный проспект Мира с зеленым пешеходным бульваром по центру. Даешь Заволжье - экотранспортный центр России!



Имитационный нано-сквер

В последние дни администрация Нижнего Новгорода активно пропагандирует новое, буквально, не побоюсь этого слова, инновационное решение по урезанию Кулибинского парка ради расширения улицы Горького до шестиполосной трассы. Кому и для чего нужна эта трасса - оставим этот вопрос на совести инициаторов проекта. Нас больше волнует судьба парка, с учетом того, что в Нижегородском районе обеспечены озелененными территориями - 25 % от минимально необходимого и каждый зеленый кусочек - огромная ценность.

Итак, взамен сложившегося, устойчивого природного комплекса парка хотят сделать дорогу. Но нам же предлагают на замену сделать альтернативную озелененную территорию (по одним источникам она

называется сквер, по другим - бульвар). Да еще гораздо большей площади. Казалось бы, чего возмущаться из-за 69 взрослых здоровых лип?

Однако этот самый сквер-бульвар уже делают, и любой житель города может лично посмотреть, что ему предлагают взамен куска парка. А предлагают ему газончик вдоль трассы и широкую, выложенную брусчаткой пешеходную полосу, причудливо украшенную разбросанными клочками газонов.

Еще ему обещают, что тут будут посажены деревья. В этом не сомневаемся, сажать деревья у нас любят - вон на площади Лядова каштаны посажены, теперь весь город ждет, когда и что на их место снова посадят.

Вот только не будут на улице Горького, на этих аккуратных газонах, расти деревья.

Да и кустарники - тоже не будут. Разве что трава какая-никакая сумеет выжить. Потому что газоны эти носят чисто имитационный декоративный характер, представляя из себя тонюсенький слой почвы, насыпанной на субстрат, состоящий из песка, щебенки и цемента. Нам совершенно случайно удалось все это увидеть своими глазами (смотри фото).

Нет, по бумагам все будет хорошо: большая площадь зеленой территории, существенно больше, чем отрезанный кусок парка. Вот только нижегородцам для дыхания нужен кислород, выделяемый деревьями, а не имитационные бумажки, генерируемые чиновниками городской администрации.

Асхат КАЮМОВ.
Экоцентр «Дрон».