

Есть сотая акция!

Первая в этом году акция долгосрочного проекта «ОБЕРЕГАЙ!» прошла в Павловском районе Нижегородской области. Ее объектом стало озеро Святое около Тумботина - излюбленное место отдыха. 20 детей и 5 преподавателей из Павловского детского дома совместно с добровольцами экологического центра «Дронт» Федором Крыловым и Евгением Гераскиным очистили берега озера от мусора, оставленного отдыхающими. Акция проходила в течение двух дней, «урожай» составил 40 мешков. Все собранное отправлено администрацией г. Павлово на захоронение (фото внизу).

Следующая акция прошла 20 июля в Кстовском районе. Двадцать шесть детей и три преподавателя из Кстовского детского дома вышли на очистку озера Сосновское. Дети только что возвратились из Анапы, где отдыхали на Черном море, и очень обрадовались встрече со старым добрым Сосновским озером. В общей сложности было собрано и сконцентрировано для вывоза 20 мешков мусора. Территория по окружности около километра быстро была очищена от признаков невоспитанности и экологической безграмотности.

10 августа в Дзержинске прошла уже СОТАЯ (!!!) акция проекта «ОБЕРЕГАЙ!». На этот раз объектом внимания стали берега реки Осовец, притока реки Ока рядом со знаменитым поселком Желнино в Дзержинске. В акции участвовали дети и преподаватели из Дзержинского специального коррекционного детского дома, а также добровольцы экологического центра «Дронт» Федор Крылов, Евгений Гераскин, Дмитрий Левашов. В ходе работы был очищен участок берега протяженностью около километра, собрано и сконцентрировано для вывоза 13 мешков мусора (фото сверху).

Хочется отметить, что хотя этот объект - очень популярное место отдыха среди жителей Дзержинска, мусора было сравнительно немного. Чувствуется, что городская и поселковые администрации постоянно следят за сбором и вывозом мусора и стараются содержать объект в достойном состоянии.

Очередная акция проекта прошла 11 августа на берегу реки Керженец около поселка Рустай Борского района. Два часа понадобилось активистам, чтобы очистить от мусора километровую полосу побережья Керженца. В акции участвовало почти 50 человек - дети и преподаватели нижегородского детского компьютерного клуба «Зеленый Парус» под руководством Рашита Денисламовича Хабибуллина, а также добровольцы экологического центра «Дронт» Федор Крылов, Евгений и Михаил Гераскины. Была собрана целая гора отходов - 45 мешков! К чести отдыхающих следует отметить, что многие начали забирать мусор с собой. Однако из-за популярности данного места и, увы, низкого уровня культуры наших сограждан отходов здесь все еще скапливается много.

Для справки: проект «ОБЕРЕГАЙ!» реализуется в Нижегородской области уже девятый год при поддержке Нижегородской ГЭС (филиал ОАО РусГидро). Охвачено заботой около 20 водо-



емов Нижегородской области. Организаторы - экологический центр «Дронт» и Нижегородское отделение Международного Социально-экологического союза.

Дополнительная информация: 8-904-78-116-36 - Федор КРЫЛОВ.

Парки мобильности не помеха

В последнее время административные решения, касающиеся городской среды Нижнего Новгорода, противопоставляют, или даже взаимоисключают, два ее важнейших компонента: природу и мобильность. Горожанам как бы говорят, что они не могут позволить себе роскошь одновременно иметь зеленые насаждения и передвигаться по городу, по крайней мере, по его центру. Речь идет о сокращении зеленых насаждений в пользу транспортной инфраструктуры в месте, где и без того уже зеленых насаждений как минимум вчетверо меньше норматива.

Иногда эти административные решения относятся к банальному и признанному не работающим уже десятилетия расширению улицы. Таково решение о расширении ул. Горького за счет парка Кулибина, которое к тому же касается очень небольшого отрезка городских маршрутов и заведомо создает эффект бутылочного горлышка. Таков пресловутый проект новой магистрали через исторический центр - т.н. Октябрьский бульвар. Вопреки названию, этот проект не увеличивает растительность, а сводит ее на будущее «бульваре» почти до полного нуля.

И в этих случаях, и в других, касающихся застройки зеленых насаждений аквапарками, торговыми центрами, микрорайонами и отдельными жилыми домами, рутинной предварительной операцией является изменение Генплана: зоны скверов, бульваров - на зону многофункциональной застройки. Удивительно, но при поиске этой формулировки для ее уточнения Гугл выдает именно нижегородские муниципальные новости... Похоже, тут наш город впереди других.

Недавно общественность побывала на слушаниях, посвященных очередной такой смене зонирования в самом сердце Нижнего

Новгорода, в Почаинском овраге, входящем в охранную зону нижегородского кремля. Здесь вместо зеленых склонов, где всегда жили соловьи, предполагают построить огромную парковку. То есть опять объект транспортной инфраструктуры, но в данном случае с риторикой уже не расширения дорог как спасения от пробок, а более современной: мол, предлагается «перехватывающая парковка». Перехватывающие парковки, действительно, являются частью современных транспортных стратегий крупных городов на Западе, но их устраивают за пределами центра, чтобы автовладелец мог бесплатно или недорого, по сравнению с парковкой в центре, оставить машину и для дальнейшей поездки воспользоваться специальным автобусом, остановка которого находится максимально близко к парковке. От этого и название «перехватывающий». Это сокращает общее время проезда, так как освобождает узкие улицы центра от машин, создающих пробки. То есть ничего общего с предлагаемым вариантом.

Я не случайно употребляю термин «риторика». Во всех описанных решениях эксплуатируется тема «ужасных пробок в центре города», правда, крайне выборочно, даже точно. Помимо указанных дефектов, эти решения негодны еще и тем, что в них речь идет, по сути, о совершенно другом типе города, чем Нижний Новгород и подобные российские мегаполисы с их промзонами и огромными спальными многоэтажными районами с высокой плотностью. Слушая архитекторов, можно подумать, что у нас западный тип города с деловым центром, плотным ядром и разреженными одноэтажными пригородами, из которых все поутру едут на работу на автомобилях в сити. Чем бли-

же подъезжают, тем выше плотность автопотока, а совсем в центре уже и пробка тут как тут. В Нижнем - если честно интересоваться именно нижегородскими пробками - они образуются далеко не только в центре. То и дело стоят Ванеева, Родионова, Гагарина аж в районе Щербинок, Московское и Сорновское шоссе, Циолковского, Культуры и пр. Картина сложная, подхода требует комплексного, то есть анализа и плана действий, рассчитанного на весь город.

То есть в этих решениях нет даже пусть неудачной, но честной попытки реально разрулить проблему именно с пробками, именно в Нижнем Новгороде. Одна риторика.

Некоторое время назад сайт Doroga TV опубликовал статью «Что такое BRT, или почему Нижнему Новгороду и другим городам не помогают новые дороги в борьбе с пробками?». Автор - сотрудник Doroga TV Евгений МАКАРОВ, а сама компания занимается интерактивным приложением для мобильных устройств, позволяющим получать информацию о пробках в режиме реального времени и о маршрутах общественного транспорта. Для этого в разных точках Нижнего Новгорода размещены видеокамеры, а на некоторых автобусах прикреплены маячки.

Автор напоминает слова Эйнштейна - «ни одну проблему нельзя решить на том уровне сознания, на котором она была создана» - и математические, экономические и социологические теории, объясняющие, почему строительство новых дорог не всегда улучшает ситуацию с пробками. Одним из подлинных решений, по мнению Евгения, является BRT - скоростная система передвижения по городу при помощи автобусов, которая сочетает

в себе преимущества скорости железнодорожного сообщения и удобства использования автобусов в качестве передвижного состава. При сравнительно низкой, по сравнению с метро, цене создания и поддержки системы, BRT имеет высокую скорость передвижения (27-48 км\час) за счет выделенных полос и ряда других особенностей. Первая система BRT была создана в Бразилии в 1974 году в городе Куритиба, причем здесь используются трехсекционные автобусы. Система успешно работает в Боготе, Стамбуле, Нью-Джерси и пр.

Иногда применяется такой вариант, как автобусная полоса, смешанная с общим автомобильным потоком, но имеющая ответвления для объезда пробок (Mixed Flow Lanes with Queue Jumpers). Такой способ организации подражает выявлению «узких мест» в транспортной системе города и создание специальных линий в этих местах, по которым перемещается только общественный транспорт. Стоимость ее - 100-290 тысяч долларов за один типовой отрезок. Выделенные полосы снижают время перемещения и улучшают общий комфорт использования общественного транспорта. Иногда выделение полосы идет только в пиковое время или в от-

дельные дни. Полосы могут выделяться рядом с тротуаром или по центру. «Хотелось бы, чтобы в Нижнем Новгороде, да и вообще в других городах России транспортные службы активно применяли вышеописанные методики для организации транспорта», заключает Евгений МАКАРОВ. Мда, это сильно лучше, чем бросать Молоху последние деревья... Будем надеяться.

Кстати, известный нижегородский транспортный эксперт Александр ИВАНОВ, доцент Нижегородского архитектурно-строительного университета, считает, что расширение проезжей части на ул. Горького ведет к тому, что пробок там гарантированно прибавится! Для этой территории, по мнению ученого, возможны два альтернативных варианта - превращение улицы Горького в пешеходную зону или доступ только для общественного транспорта.

Ирина ФУФАЕВА.

