

ПРОБЛЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА КАЛИНИНГРАДА И ИХ РЕШЕНИЕ

11.1 ВВЕДЕНИЕ

Еще в 1993 году профессором Ю. Коссым был сформулирован и обоснован закон технологического единства: «Эффективное функционирование маршрутного городского транспорта предполагает безусловное соблюдение пяти технологических единств - это единство транспортной сети, единство маршрутной системы, единство расписаний и диспетчерского управления, единство технических условий и единство правил безопасности» [8]. Прошло более 20-ти лет, а ситуация не улучшилось.

Что мы имеем на сегодняшний день? В российских городах, хотя и с низкой интенсивностью, но ведется дорожное строительство, хотя этого недостаточно для удобной дорожной связности. В то же время, несмотря на кризис, объемы продаж автомобилей продолжают оставаться довольно высокими. При такой тенденции среднесетевые скорости передвижения, составляющие сейчас 18-20 км/ч, неуклонно будут снижаться. Через несколько лет средняя городская скорость приблизится к скорости пешего хода. Для того, чтобы этого не произошло в мегаполисах должна сложиться двухуровневая комбинация: состоящая из высокоскоростных магистралей (вне «пятен» застройки) и многосвязной улично-дорожной сети с лимитированной скоростью движения (порядка 40 км/ч). Именно так обстоит дело в цивилизованных городах, стремящихся стать городами, «удобными для жизни».

Положение, сложившееся в российских городах с транспортом (особенно, с общественным), является, мягко говоря, неблагополучным, причем с каждым годом оно все больше усугубляется. Жизнь подтвердила, что закон технологического единства, действующего на городском транспорте, безнаказанно нарушать нельзя. Все это в полной мере относится и к Калининграду.

11.2 ТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ В КАЛИНИНГРАДЕ

Начнем с того факта, что градоправители Калининграда сначала последовательно дискредитировали трамвайный транспорт, а затем, в угоду «автобусному» лобби и владельцам маршрутных такси, по сути, уничтожили его, оставив сейчас полтора маршрута (в Кенигсберге в 1937 году было 15). Существующий трамвайный транспорт без обособленных линий и с рассыпающимися на ходу вагонами –

это убожество! Практически каждый день мы видим сбои в движении трамваев из-за их технической неисправности, или из-за того, что на рельсовом полотне два очередных «урода на колесах» не поделили путь. Учитывая значительную долю упомянутых лиц, без обособления рельсового полотна так и будет продолжаться дискредитация трамвая. Нелестный эпитет по отношению к этим лицам подтверждается частыми случаями их езды на запрещающие сигналы светофора на пешеходных переходах. Вообще, в цивилизованных странах на жёлтый свет светофора водители уменьшают скорость, а у нас, - наоборот. Представляется, что на всех пешеходных переходах нужно установить камеры наблюдения, а перед ними, - возвышающиеся полосы. Необходимо установить огромные штрафы за нарушения, и безусловное лишение прав на вождение в тяжелых случаях! На наших дорогах ведутся «боевые» действия по уничтожению собственного народа (ежегодно в стране гибнет около 27000 человек). Дорожно-транспортные происшествия, да ещё с тяжкими последствиями, способны поднять волну народного гнева и гражданского неповиновения (это показывают «нашумевшие» случаи со «слугами народа» или с их отпрысками).

В Калининградских СМИ с завидным постоянством появляются сообщения о тех или иных попытках городских властей улучшить транспортную ситуацию, напоминающих судорожные движения утопающего. Облегчить жизнь калининградцам собирались в соответствии с «замечательной» КСОД (Комплексная система организации движения) из Белоруссии (носились с ней лет пять, как с «писаной торбой», даже устраивали международную конференцию, в итоге, - отказались). Как показывает попытка ее анализа, она была не обоснована по многим современным критериям. Кроме того, отсутствовали предварительные научные исследования.

Городские власти планировали наладить единую автоматическую систему управления движением, «интерактивные» светофорные объекты, работающие во взаимодействии с автобусами и троллейбусами (это с нашими то!), парконы, подвесную монорельсовую магистраль «Стрела» - «небесный трамвай» (до экзотики докатились!). Теперь вот разработка новой маршрутной схемы осуществлена малоизвестным петербургским НИИ территориального развития и транспортной инфраструктуры (можно подумать, что в Санкт-Петербурге всё прекрасно благодаря разработкам этой фирмы!). Последние события показали, что предложенный ими вариант, уже получил отрицательные отзывы. Да и не очередная маршрутная схема нам нужна, а концептуальный подход к созданию интермодальной транспортной системы. Не спасут несистемные решения от пробок, от которых все мы «сатанеем», да, ещё экология! Посмотрите на наши магистрали и площади, теперь уже и не только в «часы пик»! Наши дворы превращаются в скопища автомобильного хлама. Наш город всё больше становится городом не для людей, а для автомобилей. Позитивным решением (пожалуй, единственным за последнее время) представляется введение рельсобуса. Если это начало внедрения легкорельсовой маршрутной системы, а не разовое решение, то его стоит оценивать положитель-

но. Весьма правильные отдельные положения высказаны в статье председателя горсовета Калининграда А.Кропоткина (газета «Дворник», № 15, 2014), только и в ней нет представления о концептуальном развитии транспортной системы города. А некоторые мысли, мягко говоря, вызывают недоумение. Например, он с милой непосредственностью сообщает, что «в маршрутках не дают проездных билетов, а значит, перевозчик уходит от налогов, город теряет деньги». Подчеркну: да ещё какие! Или, - «Новый транспорт сразу же решит несколько проблем. Во-первых, исчезнут пробки, во-вторых, у людей не будет болеть голова о том, где припарковать машину». Святая наивность!

Удивляет также понимание некоторыми работниками городской администрации интермодальной транспортной системы города, в основном, как наличие единого проездного билета. Да даже и единые билеты, о которых С. Мельников, заместитель главы администрации («ярый» приверженец интермодальной системы), говорил лет пять назад, где они?

Элмер Джонсон, бывший президент General Motors, основной причиной деградации городских образований считает «столкновение городов и автомобилей» [5]. Все эти проблемы связаны с низким уровнем понимания эффективной транспортной системы, а также нежеланием руководителей принять решение по приоритетности массового пассажирского транспорта. Да и, наверное, профессиональная неспособность. А может быть ещё, давление транспортного и строительного «лобби». Негативные последствия всего перечисленного продемонстрированы недавним конфликтом между городской властью Калининграда и частными автобусными перевозчиками, едва не ввергнувшим город в транспортный коллапс. Калининград находится в числе российских «передовиков» по закатыванию трамвайных линий в асфальт, что в будущем не раз будет помянуто недобрым словом в адрес «отцов» города. Заменяли их автобусными маршрутами, а также «африканскими маршрутками», которые движутся в общем потоке. Ну и что, «пробки» стали меньше?

В Калининграде преодолен критический рубеж автомобилизации порядка 300-400 автомобилей на 1000 жителей. Горожанину на автомобиле в часы пик требуется для движения многократно больше территории, чем пассажиру автобуса или рельсового транспорта (по расчетам, соответственно в 30 и 40 раз). Надо учитывать также и серьезнейшие негативные последствия от дорожного трафика в городах, где пройден критический рубеж: ужасающая экология, транспортный шум и высокий уровень дорожно-транспортных происшествий, случающихся в Калининграде ежедневно. Следовательно, делает вывод М. Блинкин, самый авторитетный российский эксперт в этой области, «использование автомобилей как основного вида транспорта в долгосрочной перспективе способствует деградации природной и культурно-исторической городской среды» [2].

Обязательным признаком городов, «удобных для жизни», является общественный транспорт высокого качества в рамках интермодальной транспортной системы с координацией всех видов транспорта и хорошее отношение к пешехо-

дам [5]. Общественный транспорт в таких городах эффективен и привлекателен для горожан, а его использование всячески стимулируется. При этом использование автомобилей для движения по городу должно ограничиваться всеми возможными способами.

Общественный транспорт представляет собой единственную транспортную систему, которая позволяет городам эффективно функционировать, иметь «человеческое лицо» [1, 2]. Поэтому возможность перемещаться с удобствами без необходимости владеть автомобилем или водить его должна быть одной из основных характеристик «удобного» города.

Почти во всех «удобных» городах, особенно в Западной Европе, где для передвижения горожан приоритет отдается общественному транспорту, базовую роль играют системы рельсового транспорта. Кроме того, их центральные районы располагают обширными пешеходными зонами. Периферийные районы обслуживаются преимущественно автомобилями, дополняемыми комфортными условиями для пешеходных и велосипедных перемещений, а также системами паратранзита (подобие наших «маршруток»). Даже американскими экспертами признается более высокая перспективность и привлекательность направленности развития европейских городов, «удобных для жизни».

У нас же тротуары, предназначенные исключительно для пешеходов, заставлены припаркованными автомобилями, а пешеходы вынуждены переходить улицы, маневрируя в плотном потоке едущих и стоящих автомобилей (посмотрите на площадь Победы в Калининграде!). В «прогрессивных» городах, особенно в их центральных районах, парковочный режим строго контролируемый. В России сохраняется «дикий», с точки зрения жителей «удобных» городов, режим свободной, неконтролируемой парковки.

Надо усвоить, что только изменения транспортной политики, городского планирования и человеческих привычек радикальным образом способны разрешить приближающийся транспортный кризис, с коллаптическими заторами, деградацией общественного транспорта и пренебрежением к пешеходам. Нам всем на ментальном уровне надо понять: только кардинальные изменения в транспортной политике повысят жизнеспособность наших городов и сделают их более привлекательными и удобными для жизни. При этом власти, проявляя политическую волю, должны осознать свою ответственность. Если же этого не происходит, то, как считают в демократических развитых обществах, человечество не придумало ничего более толкового, нежели муниципальная демократия, для согласования всех этих интересов, абсолютно необходимого на пути создания городов, удобных для жизни. По верному замечанию Вукана Вучика, главным субъектом, предъявляющим спрос на это благо, является «хорошо информированная городская общественность» [5]. Правда, для этого должно быть развитое гражданское общество.

Однако сначала, до введения каких-либо ограничений автомобильных поездок, необходимо создать доступные и удобные альтернативные способы внутри-

городского сообщения. В городе, «удобном для жизни», должны быть осуществлены меры транспортной политики по двум параллельным координированным направлениям [1-9].

11.3 СПИСОК НЕОБХОДИМЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Меры, содействующие использованию общественного транспорта:

- сбалансированная интермодальная система городского пассажирского транспорта (ГПТ) с базовым видом транспорта (метрополитен в городах - «миллионниках» и LRT (легкорельсовый транспорт) – в средних по численности городах и четко выполняемым расписанием;
- безусловная приоритетность движения ГПТ (городского пассажирского транспорта) за счет выделенности и отделенности полос движения;
- обновленный и комфортный парк ГПТ;
- финансовая выгодность поездок в ГПТ (поездка в ГПТ, даже с пересадкой, должна быть дешевле поездки на автомобиле с парковкой);
- наличие единых проездных документов для всех видов ГПТ с разнообразием по времени действия (разовых, индивидуальных, групповых, однодневных, недельных, декадных и т.д.);
- создание комфортных условий для пешего и велосипедного движения;
- наглядность и легкая доступность информации о работе ГПТ и его режимах на маршрутах и для всей системы;
- учет требований функционирования системы ГПТ в принципах градостроительства и управления землепользованием, например, возведение новых жилых зон и крупных объектов осуществлять только с учетом возможности обеспечения их маршрутами ГПТ;
- активизация работы с общественностью, политическими лидерами, СМИ, направленной на разъяснение необходимости решения и сложности городских транспортных проблем.

Меры, сдерживающие использование автомобилей (по группам):

1. Административные:

- ограничения на владение и регистрацию автомобилей;
- ограничения (или даже запрет) на движение в определенных зонах и в определенное время;
- запрет или ограничение времени парковки;
- обременение автовладельцев обязанностью иметь резидентную парковку для своего автомобиля;
- лишение права на управление автомобилем за грубейшие и преднамеренные нарушения Правил дорожного движения и др.

2. Физические:

- создание препятствий средствами регулирования движения;
- организация отдельных полос движения ГПТ;

- ограничение количества парковочных мест по принципу максимально допустимого;
- принудительная эвакуация автомобилей за нарушения парковочных режимов;
- массовая установка видеокамер слежения;
- недопущение строительства многополосных магистралей на городской территории;
- недопущение возведения крупных торговых и промышленных объектов в центре города;
- введение одностороннего движения в нецентральных зонах для уменьшения заторов;
- замена нерегулируемых перекрестков светофорными с возвышающимися поперечными полосами перед ними.

3. Фискальные:

- налог на владение АТС;
- платность пользования дорогами или въезда в определенные зоны;
- налог на топливо;
- плата за парковку, в том числе, тотальная платность парковок в центре города;
- существенно высокие штрафы за нарушения Правил дорожного движения, парковочные режимы и др., мотивированные защитой города от заторов и экологических ущербов.

Эти меры изначально весьма непопулярны, но становятся политически приемлемыми по мере осознания большей частью общественности несложной альтернативы: платить и ездить в приемлемых условиях, либо не платить, но тратить часы в заторах. Сложность внедрения этих мер объясняется в первую очередь экономическими причинами [2, 5]:

1. Низкие прямые затраты на автомобильные поездки приводят к тому, что общественный транспорт, за пользование которым взимается плата, не может конкурировать с автомобилем. Таким образом, занижение цены на использование автомобиля через прямые субсидии и обусловленная этим нереалистичная, искаженная структура затрат приводят к необходимости субсидировать общественный транспорт.
2. Автомобилисты не оплачивают социальные издержки, обусловленные использованием автомобилей. Имеются в виду в основном издержки, связанные с заторами, от которых страдают все участники дорожного движения, включая профессиональных водителей грузовиков и автобусов, пассажиров общественного транспорта и пешеходов. Автомобилисты также не компенсируют экологические издержки, влияющие на все общество.
3. Автомобилисты не компенсируют издержки, связанные с деформирующим воздействием дорог и автомобилей на городскую среду.

Таким образом, в коренном изменении ситуации главная роль принадлежит фискальным мерам сдерживания использования автомобилей. Но, мы должны все понять, что бесплатного «транспортного счастья» не может быть, а также то, что без этого не обойтись, если мы хотим жить в городах, «удобных для жизни».

Нельзя строить в пятне застройки скоростные дороги! Вот сейчас реконструирована ул. 9-го Апреля. После ввода объекта в строй Калининград получил шестиполосную дорогу, по 3 полосы в каждом направлении. Двигаться автомобили могут по ней со скоростью до 80 км/час. Но смогут ли и зачем? Чтобы давить разбегающихся пешеходов? Тем более, что по обоим концам этой гоночной трассы (чуть больше километра) – перекрестки. Так что Калининград получил еще один мощный источник «пробок». При этом мэр города А. Ярошук на стадии начала реконструкции отрицал всякие изменения проекта, уповая на «круглые» столы с научной общественностью (где они в Калининграде нашли специалистов в области городских транспортных систем?) и нежелание терять полмиллиарда федеральных денег («Аргументы и факты», 2015, №17). Конечно, проще «вбухать» деньги, а там «трава не расти». Но мэры приходят и уходят, а город остается нашим потомкам!

Здесь уместно привести некоторые аспекты системного подхода к городскому транспортному комплексу. Нельзя улучшить систему, улучшая ее отдельные элементы (а скорее даже наоборот). Эффективность системы определяется эффективностью ее самого слабого элемента (принцип «слабого» звена). Например, улучшая и расширяя городские дороги, но, не изменяя перекрестки, получим эффект «узкого горлышка», «пробки» на дорогах станут еще больше.

Если отдельные элементы системы мешают друг другу, нужно разнести их функционирование во времени и/или в пространстве. Так, например, для снижения количества дорожно-транспортных происшествий следует обязательно устраивать разделительные полосы между встречными направлениями, развязки в разных уровнях, а пешеходов - обособить от транспорта. Организационными мерами можно разнести работу грузового и пассажирского транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для Калининграда идеальная транспортная схема к чемпионату мира по футболу 2018 года, да и вообще на будущее, представляется в виде 4-6 - ти диаметральных маршрутов LRT, дополняемых кольцевыми, полукольцевыми и хордовыми автобусными и троллейбусными маршрутами, а также паратранзитом (маршрутными такси) на периферии. Центр города должен быть освобожден от транспорта, ну, может быть, за исключением LRT и велосипедов. А куда деть автомобили? В подземные тоннели, а лучше вообще отвести от центра, за редчайшим исключением.

Так что же будет в 2018 году? Учитывая крайне малый срок, наверняка, ужатое финансирование, а также, что Калининград не Сочи, получим по незабвенному В.С. Черномырдину: «Хотели как лучше, а получилось как всегда». Наверняка

найдется временное решение, но оно будет далеко от положительного и долгосрочного.

Что делать? Нужно принимать концепцию транспортной системы, собирая под неё все возможные финансовые потоки в увязке с новым генеральным планом Калининграда, а потом уже - комплексную схему развития пассажирского транспорта. Если сами не умеем, надо использовать опыт европейских «удобных для жизни» городов, например, Ганновера, Мюнхена, Осло, Хельсинки. Для этого взять за основу одну из их транспортных концепций и схем, пригласить их специалистов.

Ну, а самое главное, нужна политическая воля, подкрепленная активностью гражданского общества с демократической настроенностью.

ЛИТЕРАТУРА

- 1 М.Я. Блинки. “Как пересадить автомобилистов в автобусы?” электронный доступ: <http://www.forbes.ru/sobytiya-column/avtomobili/98579> [Accessed: Apr. 4, 2016].
- 2 М.Я. Блинкин. „Вукан Вучик и его книга.” Статья на сайте Полит.ру. электронный доступ: <http://polit.ru/article/2011/03/22/vuchic/> [Accessed: Apr. 4, 2016].
- 3 М.Я. Блинкин, А.В. Сарычев. „Городской транспорт: либеральный взгляд на проблему.” Статья на сайте Полит.ру, электронный доступ: <http://polit.ru/article/2005/12/07/transport/> [Accessed: Apr. 8, 2016].
- 4 В.Р. Вучик. „Дорожное движение и городской транспорт в Москве и других российских городах.” Статья на сайте Полит.ру, электронный доступ: <http://polit.ru/article/2009/12/10/transport/> [Accessed: Apr. 1, 2016].
- 5 В.Р. Вучик. *Транспорт в городах, удобных для жизни (Transportation for Livable Cities)*. М.: Территория будущего, 2011. 576 с.
- 6 В.Р. Вучик. „Эффективность общественного транспорта.” Пассажирский Форум, Москва, 27.03.2013, электронный доступ: <http://passengerforum.ru/2013/ru/vuchik.php> [Accessed: Mar. 12, 2016].
- 7 В.В. Донченко. „Транспортная политика и проблемы устойчивого развития.” электронный ресурс: <http://www.omnibus.ru/technology/technology1/> [Accessed: Feb. 12, 2016].
- 8 Ю.М. Коссой. Коммерческая эксплуатационная деятельность ГТ в условиях рыночных отношений (уч. пособие). Нижний Новгород: изд-во НГУ, 1993. 50 с.
- 9 В.В. Нордин. „Будет ли наш транспорт соответствовать городам, удобным для жизни.” Статья на портале Intellika сайта БФУ им. И.Канта, 2014, электронный доступ: <http://www.intellika.info/articles/> [Accessed: Jan. 23, 2016].

ПРОБЛЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА КАЛИНИНГРАДА И ИХ РЕШЕНИЕ

Резюме: Основной причиной деградации наших городов является «столкновение городов и автомобилей». В Калининграде преодолен критический рубеж автомобилизации порядка 300-400 автомобилей на 1000 жителей. Эта ситуация характеризуется автомобильными заторами, дорожно-транспортными происшествиями и ухудшением экологии. Для преодоления кризиса должны быть разработаны и осуществлены меры транспортной политики по двум рассмотренным в статье направлениям. Без их внедрения город не может стать городом, «удобным для жизни».

Ключевые слова: город, городская транспортная система, общественный пассажирский транспорт

URBAN TRAFFIC PROBLEMS OF KALININGRAD AND THEIR SOLUTION

Abstract: The main cause of degradation of our cities is a "clash of cities and cars". In Kaliningrad overcome the critical threshold of motorization around 300-400 cars per 1000 inhabitants. This situation is characterized by traffic jams, road accidents and environmental deterioration. To overcome the crisis should be developed and implemented measures of transport policy in two areas discussed in the article. Without their introduction the town cannot become a city „liveable”.

Key words: city, the city transport system, public passenger transport

PROBLEMY TRANSPORTU MIEJSKIEGO KALININGRADU I ICH ROZWIĄZANIE

Streszczenie: Główną przyczyną degradacji naszych miast jest "zderzenie miast i pojazdów". W Kaliningradzie przewyżczony krytyczny granicą motoryzacja około 300-400 samochodów na 1000 mieszkańców. Sytuacja ta charakteryzuje się samochodowymi opóźnieniami, wypadkami drogowymi i degradacją środowiska. Dla przewyżczenia kryzysu powinny być opracowane i wdrożone środki polityki transportowej na dwóch omówionych w artykule kierunkach. Bez ich wdrażania miasto nie może stać się miastem, "wygodne życie".

Słowa kluczowe: miasto, miejski system transportowy, publiczny transport pasażerski

В. Виктор НОРДИН, кандидат технических наук, доцент кафедры «Торговое дело»
Калининградский Государственный Технический Университет
Soviet Avenue, 1, 236022 Kaliningrad, Россия
e-mail: V.Nordin@mail.ru

Date of submission of the article to the Editor: 05/06/2016
Date of acceptance of the article by the Editor: 05/19/2016