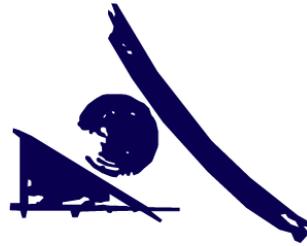




СДЕЛАЕМ ГОРОД УДОБНЫМ ДЛЯ ЖИЗНИ

Новополоцк. Концепция устойчивой мобильности





Концепция устойчивой городской мобильности для Новополоцка разработана в рамках шестого этапа «Программы поддержки Беларуси Федерального правительства Германии», которую по поручению Федерального министерства экономического сотрудничества реализует Дортмундский международный образовательный центр совместно с Минским международным образовательным центром имени Йоханеса Рау.

В течение последних десяти лет Программа является важным звеном белорусско-немецкого сотрудничества, а также во многом способствует развитию взаимопонимания между людьми. Посредством «пилотных» проектов, реализуемых Программой в отдельных белорусских городах и регионах, удалось показать, что неправительственные организации, опираясь на профессионализм своих экспертов и общественную активность, могут реально помогать государственным органам, прежде всего местным властям, в решении многих насущных проблем.

Республиканским общественным объединением «Белорусский союз транспортников» (РОО «БСТ») впервые в стране реализован проект «Платформа по коммуникации и сотрудничеству для устойчивого развития регионов», нацеленный на устойчивую городскую мобильность.

В разработке Концепции устойчивой городской мобильности для Новополоцка участвовала Группа местных действий, созданная по распоряжению Председателя Новополоцкого городского исполнительного комитета *Кочановой Н.И.*

Руководитель проекта:

Леончик В. П.

первый заместитель председателя Правления РОО «БСТ»

Группа экспертов:

Вардевяня П. Г., Готин С. В., Королев А. В., Кот Е. Н., Семченков С. С.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО АДМИНИСТРАЦИИ НОВОПОЛОЦКА.....	5
ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО РОО «БСТ»	6
ЧТО ТАКОЕ УСТОЙЧИВАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И КАК ЕЕ ИЗМЕРИТЬ?	7
ВЛИЯНИЕ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ НА КАЧЕСТВО ЖИЗНИ	10
ЕВРОПЕЙСКИЕ ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ.....	13
ДВИЖЕНИЕ ГОРОДОВ ЗА УСТОЙЧИВУЮ МОБИЛЬНОСТЬ	17
МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗРАБОТКИ ПЛАНОВ УСТОЙЧИВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ	18
ГОРОД, УДОБНЫЙ ДЛЯ ЖИЗНИ, - ЭТО ГОРОД С УСТОЙЧИВОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ	21
АНАЛИЗ СИТУАЦИИ В НОВОПОЛОЦКЕ, ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТОЯНИЯ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ	24
ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА В ГОРОДЕ.....	30
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ НОВОПОЛОЦКА И ИХ ВЛИЯНИЕ НА МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ	33
КУРС НОВОПОЛОЦКА НА УСТОЙЧИВУЮ МОБИЛЬНОСТЬ	37
УЧАСТНИКИ ТЕМАТИЧЕСКИХ СЕМИНАРОВ И ИНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ	38
ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НОВОПОЛОЦКА В ДОСТИЖЕНИИ УСТОЙЧИВОЙ МОБИЛЬНОСТИ.....	41
ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ: ИНСТРУМЕНТЫ ПРЕВРАЩЕНИЯ НОВОПОЛОЦКА В ГОРОД, УДОБНЫЙ ДЛЯ ЖИЗНИ.....	42
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	46



ВВЕДЕНИЕ

Концепция устойчивой городской мобильности для Новополюцка (далее - Концепция) представляет собой перспективное видение, составленное совместными усилиями представителей местных властей, профильных организаций и независимых экспертов. В ее основу положены принципы устойчивого развития и в этом смысле это логическое продолжение Местной повестки-21 «В интересах нынешнего и будущих поколений», принятой Новополюцком в 2010 году.

При разработке Концепции учитывался успешный опыт других городов. Авторы руководствовались общеевропейскими методическими рекомендациями, согласно которым устойчивая мобильность не может быть обеспечена без переосмысления роли транспорта в жизни города, а также без радикальных изменений в городском планировании, транспортной политике и человеческих привычках.

Концепция - это коммуникативная платформа, которую можно рассматривать как открытое приглашение к конструктивному сотрудничеству всех тех, кто готов присоединиться к движению Новополюцка за устойчивую и экологически дружелюбную мобильность.

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

АДМИНИСТРАЦИИ НОВОПОЛОЦКА

Новополоцк выбрал устойчивый путь своего развития, поскольку общество, экономика и природа неразделимы.

Разработка и реализация Концепции устойчивой мобильности для Новополоцка поможет реализовать желание его жителей, особенно молодежи, стать современным европейским городом.

Улучшения качества жизни без решения вопросов мобильности не удавалось пока ни одному городу мира. От качественной работы транспорта, надежности и безопасности всех видов передвижений во многом зависит доступность административных, медицинских, учебных и культурных учреждений, центров торговли и услуг.

Во многом облик нашего города определяется культурой поведения его жителей, их заинтересованностью в улучшении его экологии. Достижение более высокого уровня жизни без личной ответственности за город, в котором живешь, невозможно, поэтому потребности отдельных людей могут и должны корректироваться с учетом общественных интересов.

Удобный общественный транспорт и дороги без пробок, благоустроенные общественные пространства – это не сказка или мечта, а реальное будущее Новополоцка, которое может быть создано только совместными усилиями.

Если мы стремимся сделать город более чистым и уютным, то обязаны заботиться об уменьшении вредных выбросов от автомобилей и освободиться от их присутствия в местах, предназначенных для отдыха или безопасного нахождения наших детей.

Если мы будем более рационально планировать свою мобильность на благо ныне живущим людям и не в ущерб потомкам, тогда мы сможем утверждать, что развитие нашего города происходит устойчивым образом.

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

РОО «БСТ»



Урбанизированное общество трудно представить без постоянных коммуникаций и передвижений. Сегодня словосочетание «быть мобильным» является синонимом быть современным.

Более того, именно устойчивая мобильность символизирует собой свободу людей в части их беспрепятственного пространственного перемещения и, по сути, является своеобразным индикатором качества жизни.

Многие проблемы городских транспортных систем связаны с неконтролируемой автомобилизацией населения, следствием которой являются несколько угроз, главная из которых - растущее потребление невозполнимых природных ресурсов.

Поэтому устойчивое развитие любого города или региона должно основываться на такой транспортной системе, которая будет доступна для всех категорий населения, обеспечит им высокое качество и безопасность услуг, а также в меньшей степени нанесет вред окружающей среде.

Республиканское общественное объединение «Белорусский союз транспортников» в качестве главного направления своей деятельности выбрало содействие развитию общественного транспорта, поскольку именно его эффективная работа является главным условием обеспечения устойчивой городской и региональной мобильности.

Транспортная общественность заинтересована в изучении, пропаганде и разумном использовании лучшего опыта управления мобильностью, накопленного в разных городах и странах, а также конструктивном сотрудничестве с органами власти при подготовке и реализации проектов в этой социально значимой сфере.

ЧТО ТАКОЕ УСТОЙЧИВАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И КАК ЕЕ ИЗМЕРИТЬ?

В самом общем виде понятие мобильность (подвижность) означает способность человека передвигаться самостоятельно или с помощью транспортных средств. Как правило, мобильность выражается расстоянием в километрах, которое преодолевает человек за один день или иной календарный период.

«Устойчивая мобильность – это возможность удовлетворять желания и потребности людей свободно передвигаться, получать доступ к общению, торговым и другим отношениям без ущерба для других важных социальных или экологических приоритетов общества в настоящем или в будущем».

Из отчета Всемирного совета предпринимателей за устойчивое развитие
«Мобильность 2030: отвечая на вызовы устойчивости»

Процессом мобильности управляют личные предпочтения, а также физические и финансовые возможности отдельных людей в выборе способов передвижения. В последнее время мобильность трактуется более широко, то есть с учетом не только перемещения людей в пространстве, но и их электронного общения. Появились даже такие новые термины, как физическая и виртуальная мобильность. Следовательно, значение термина «мобильность» никак не укладывается в стандартное представление о транспорте и даже о транспортной системе в целом.

Многоплановость понятия мобильности требует разработки различных методов или способов ее классификации. Для разработки Концепции важно ее деление:

- по субъектам (население страны в целом, социальная группа, жители отдельных городов, различные службы, в том числе медицинские, социальные, аварийные и др.);
- по способам передвижения (моторизованная мобильность, в том числе на общественном транспорте, или безмоторная - пешеходная, велосипедная).

Цену мобильности в развитых странах принято определять по отношению к ВВП, ее величина колеблется в пределах от 5 до 15%. В эти расходы принято включать:

- инвестиции в транспортные средства и коммуникации;
- затраты на организацию перевозок и обеспечение безопасности дорожного движения;
- текущие расходы на эксплуатацию транспортных средств и коммуникаций;
- затраты на топливо и электроэнергию;
- средства, которые требуются обществу для возмещения потерь, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, шумом и вредными выбросами в атмосферу.

У нас в стране такие подсчеты, к сожалению, не делаются, и поскольку средства на цели обеспечения мобильности в городском бюджете не аккумулируются, то и затруднен их анализ. Нет так называемых «защищенных» бюджетных статей, обеспечивающих социальный стандарт на транспортное обслуживание населения. Изобилуют различного рода субсидии и субвенции из областных и республиканских источников.

Официальная статистика ведет учет жертв и пострадавших от ДТП, но нет точных оценок того, сколько людей преждевременно умирает от загрязнения окружающей среды транспортом или от болезней, связанных с малоподвижным образом жизни. Общемировая тенденция свидетельствует: на одного погибшего в дорожно-транспортном происшествии приходится четыре случая смерти от загрязнения воздуха и восемь смертей от недостатка физической активности.

Идея «устойчивой мобильности» («sustainable mobility», что более корректно переводится с английского языка на русский как «неразрушающая мобильность») была выдвинута западноевропейскими урбанистами около трех десятков лет назад. В настоящее время во многих странах это понятие не только закреплено на законодательном уровне, но и поддерживается большинством людей.

Устойчивое состояние городской мобильности отражает то, насколько удобно в нем передвигаться пешком, на велосипеде, в общественном транспорте или в личном автомобиле, а также насколько продуманно эти виды передвижений взаимосвязаны между собой. При этом система мобильности должна быть не только удобной для всех и экономически эффективной, но и безопасной для окружающей среды и здоровья людей.



В мировой практике достижение устойчивой городской мобильности имеет три измерения:

- в *экологическом измерении* оценивается уменьшение вредного воздействия транспорта на город, снижение выбросов и шума, уменьшение общественных пространств, занятых автомобилями. Тем самым определяется то, насколько транспортная система становится более «зеленой»;

- в *социальном измерении* участвуют показатели, отражающие увеличение количества людей, которые будут обслуживаться городской транспортной системой более удобным и справедливым образом;

- в *экономическом измерении* фиксируется повышение инвестиционной привлекательности объектов транспортной инфраструктуры и экономической отдачи территорий, занимающих выгодное положение в транспортном каркасе города.

Многие специалисты считают, что существует еще и *институциональное измерение мобильности*, под которым понимается укрепление авторитета местной власти за счет обоснованности принимаемых решений. Эта цель достигается посредством вовлечения населения в процесс принятия решений о развитии города.

ВЛИЯНИЕ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ НА КАЧЕСТВО ЖИЗНИ



Город - это не просто место на карте, а реальность, которая формируется ощущениями каждого человека в отдельности и затем складывается в общее представление, именуемое имидж (образ) города, его качественную характеристику. Под качеством жизни принято понимать не только экономическое процветание, но и комфортное, а также эстетически привлекательное городское окружение.

Основной новый посыл современного развития направлен на «гуманизацию» города, при которой он становится не только удобным для жизни людей, но и способствует их профессиональной реализации, социальному и культурному развитию.

Россия в течение ряда лет проводит рейтинг городов по привлекательности жизни. Соответственно, регулярными стали социологические опросы населения, благодаря которым выяснилось, что уровень материального благополучия является существенным, но не единственным показателем комфортного проживания. Не менее важны для людей экология, уровень безопасности и ощущение перемен к лучшему.

Поэтому при определении рейтинга городов в качестве критериев были выбраны: освещение и безопасность, экологическая обстановка и состояние природной среды, транспортная доступность и нагрузка на улично-дорожную сеть, а также обеспеченность жильем и покупательная способность населения. В качестве лидеров в этом рейтинге находятся Краснодар, Сургут, Екатеринбург и Мурманск, а два главных российских города Москва и Санкт-Петербург сдают свои позиции и опускаются в этом рейтинге все ниже и ниже.

Качество жизни в городе формируется многими составляющими, важнейшим из которых, безусловно, является транспортная доступность всех его районов и главных объектов городской инфраструктуры. Транспортная система это будущее города, поскольку предназначена, не только для текущего передвижения людей, но и является способом введения в нужное русло городской застройки. Она не только формирует архитектурный облик города, но и, по сути, контролирует использование и ограничивает рост территории.

По оценкам европейских экспертов, качество жизни на одну треть зависит от состояния городской мобильности, ее устойчивости, а также безопасности для людей и природы. Состояние мобильности во многих странах расценивается как равенство возможностей, гарантируемых каждому человеку Конституцией. Город, удобный для жизни, должен быть красивым, уютным и функциональным. Принять правильное решение о том, как это сделать, могут помочь его жители, ведь именно они заинтересованы в доступном общественном транспорте, безопасных пешеходных и велосипедных зонах, удобных парковках, а также комфортных общественных пространствах.

Обязанность городских властей заключается в том, чтобы создать для людей такие условия, при которых они сами смогут выбирать наиболее удобный и безопасный способ передвижения, а также сокращать свои вынужденные поездки, поскольку общественные места и базовые услуги станут более доступными.

В целом комфортная городская среда способна в значительной степени нивелировать имущественное неравенство людей, но обеспечить решение такой социально значимой задачи возможно только на основе системного подхода. Современный подход к управлению городской мобильностью базируется на комплексе инструментов градостроительного и транспортного планирования, используемых для расширения возможности горожан добираться куда им нужно без лишних затрат времени и ресурсов, комфортно и безопасно, а также с минимальным загрязнением окружающей среды.



В успешных городах мобильность участвует в обеспечении справедливого доступа для всех городских жителей к работе, образованию и здравоохранению, социальным услугам и досугу, расширяет возможности участия людей в общественной жизни. В свою очередь, создание экологически чистой и безопасной городской среды с высоким уровнем транспортной доступности, как правило, приводит к росту цен на недвижимость, повышению оборота объектов торговли и сферы обслуживания.

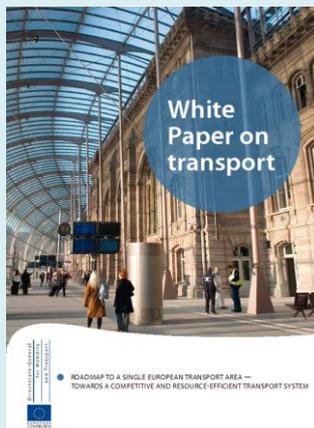
ЕВРОПЕЙСКИЕ ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ

Выработка эффективных инструментов управления городской мобильностью в Беларуси затруднена ввиду того, что государственная политика в этой сфере должным образом пока не сформирована. Национальное законодательство в области перевозок пассажиров также построено по отраслевому принципу и не ориентировано на комплексное решение проблем мобильности. Более того, такие понятия, как транспортная доступность, общественный транспорт, маршрутная сеть, а также многие другие важные понятия в сфере транспортного и социального обслуживания населения, связанные с мобильностью, в нашей стране до сих пор не имеют своего официального толкования, поскольку не закреплены в законодательстве.

В этом смысле особый интерес для разработчиков Концепции и Плана устойчивой мобильности в белорусских городах представляет европейская транспортная политика в области комплексной мобильности. Формированию политики в значительной степени способствовало принятие БЕЛОЙ И ЗЕЛЕННОЙ КНИГИ ТРАНСПОРТА. Эти книги представляют собой не традиционный правовой акт, а документ для широкого пользования. Согласно задачам транспортной политики, европейские города мотивируются в разработке и принятии Планов устойчивой городской мобильности (SUMP), которые должны соответствовать и дополнять существующие планы городского развития.

Первая редакция БЕЛОЙ КНИГИ¹ была опубликована еще двадцать лет назад и в ней была поставлена задача создания в Европе транспортной системы, сочетающей в себе аспекты высокого качества транспортных услуг, их безопасности, защиты окружающей среды, а также комплексного развития транспортных коммуникаций. При этом сам транспорт впервые стал рассматриваться как фактор общественного развития, главной задачей которого является реализация конституционного права человека на обеспечение надежной и комфортной возможности передвижения.

¹Белая книга. Европейская транспортная политика до 2010 г.: Время решать. Транспорт – важнейшее направление и движущая сила интеграции/ Международная академия транспорта. – М., 2003 г.



В 2011 году была принята новая БЕЛАЯ КНИГА² «Транспорт-2050. План создания единого европейского транспортного пространства – стремление к достижению конкурентной и ресурсосберегающей транспортной системы», в которой уже поставлена качественно новая задача: не только повсеместно повысить уровень мобильности, но и одновременно на 60% сократить вредные выбросы транспорта в атмосферу.

²White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, SEC (2011) <http://eur-lex.europa.eu>

В 2007 году была принята так называемая ЗЕЛЕНАЯ КНИГА³, в которой отмечается, что понятие «городская мобильность» должно быть переосмыслено. Это связано с необходимостью переходить к интермодальному принципу перевозки пассажиров и рациональному сочетанию использования общественного транспорта с личными автомобилями, мотоциклами, велосипедами или просто с пешей ходьбой. ЗЕЛЕНАЯ КНИГА акцентирует внимание на том, что обеспечение устойчивого развития общественного транспорта, а также организация работы по формированию Планов мобильности является обязанностью местных властей.



³Green Paper «Towards a new culture for urban mobility», European Commission, Brussels, 25.09.2007, COM (2007) 551 final

Признанием важности данной проблемы служит тот факт, что в 2013 году городская мобильность стала темой «Всемирного дня Хабитат». В обращении Генерального секретаря ООН Пан Ги Муна говорится, что для мобильности нужны удобные и эффективные системы, которые охватывают не только строительство более протяженных и широких улиц, но и другие меры, стимулирующие переход к более рациональным перемещениям внутри городов и на прилегающих к ним территориях.

Ежегодный доклад за 2013 год Программы ООН по населенным пунктам также посвящен данной теме и носит название «Планирование и



проектирование устойчивого развития мобильности в городах». В докладе говорится о необходимости «концептуального скачка» в создании устойчивых городских транспортных систем. Цель развития «транспорта» и

«мобильности» состоит в обеспечении доступа людей к конечным пунктам назначения, объектам, товарам и услугам. Основной акцент переносится, соответственно, на городскую структуру и функциональное назначение города, благодаря чему большое значение придается вопросам комплексного градостроительного и транспортного планирования.

В рамках Общеввропейской Программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), которая учреждена ЕЭК ООН и ВОЗ, организована эстафета городов по достижению устойчивой мобильности. Уникальность этой Программы состоит в том, что проблемы решаются с участием трех секторов, а также организован взаимный обмен информацией и передовым опытом. Идет постоянный поиск способов уменьшения спроса на перемещения на личных автомобилях, отрабатываются методы поощрения людей, отдающих предпочтение общественному транспорту, велосипеду или ходьбе пешком.

Директорат ЕС по окружающей среде поддерживает Европейскую Неделю Мобильности. Основная цель этой кампании - содействовать развитию широких дебатов о необходимости пересмотреть существующее отношение к транспорту и в частности к использованию личных автомобилей. Каждая Европейская неделя мобильности фокусируется на определенной теме, которой посвящаются мероприятия, организованные местными властями для горожан. В 2014 году девиз кампании - «Наши улицы, наш выбор». Кампания направлена на то, чтобы "вернуть" людям городское пространство, занятое автомобилями.

Создана глобальная сеть, объединяющая города в общее движение за мобильность, в которую входит более чем 500 членов из 70 стран, включая университеты, предприятия и международные организации. Седьмой Международный конгресс глобальной сети городов за мобильность состоится в июне 2014 года в Штутгарте. Тема конгресса - «Город в движении. Переосмысление и реализация мобильности».

Формируются более узкие союзы городов, предполагающие свободный обмен информацией по вопросам мобильности. Действуют программы по отдельным европейским регионам, одной из которых является сеть городов Балтийского региона.

Поддержка деятельности местных властей по принятию Планов мобильности, начиная с 2002 года, осуществляется в рамках проекта CIVITAS. Проект действует под девизом: «Город – Жизнеспособность – Устойчивость – более чистый и лучший транспорт в городах». С помощью данного проекта удалось укрепить организационный потенциал около 60 европейских городов, принявших решение о разработке Планов мобильности.

CIVITAS ежегодно проводит Форумы, объединяющие представителей городов-участников инициативы: политиков, градостроителей, специалистов мобильности и политиков. Они обсуждают меры по достижению устойчиво городской мобильности, доступности и социально-пространственных

неравенств. Тема CIVITAS Форума 2014: «Городская мобильность и социальная интеграция - планирование доступности для более устойчивого развития городов».

На оказание методической и практической помощи европейским городам в создании Планов мобильности нацелен и проект «ELTISPLUS», в рамках которого проводятся соответствующие научные исследования и тренинги, осуществляется экспертиза проектов, распространяется лучший практический опыт.

Устойчивая городская мобильность стала одной из тем, поднимаемых в рамках деятельности Пакта мэров городов (объединения двух тысяч городов в Европе и по всему миру), взявших на себя обязательства по сокращению выбросов CO₂ и повышению энергетической эффективности. Первым из белорусских городов к этой глобальной инициативе присоединился Полоцк, а затем его примеру стали следовать и другие. Этот шаг можно считать серьезной предпосылкой к повороту городов нашей страны к определенной и значимой цели – достижению устойчивой городской мобильности.

ДВИЖЕНИЕ ГОРОДОВ ЗА УСТОЙЧИВУЮ МОБИЛЬНОСТЬ



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



United Cities and Local Governments
Cités et Gouvernements Locaux Unis
Ciudades y Gobiernos Locales Unidos



EUROPEAN CITIES AND REGIONS NETWORKING
FOR INNOVATIVE TRANSPORT SOLUTIONS



МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗРАБОТКИ ПЛАНОВ УСТОЙЧИВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Переход к новой транспортной политике в европейских городах не только мотивируется, но и поддерживается на методическом уровне. Так, в «Руководстве по разработке и воплощению Плана устойчивой городской мобильности», изданном в декабре 2013 года, не только детально изложен алгоритм формирования стратегии (перспективного видения) и измеримых целей в области городской мобильности, а также содержится более 60 успешных примеров из практики. Это результат многолетнего и всестороннего консультационного процесса, в котором участвовали профильные специалисты и представители заинтересованных сторон из всех европейских регионов. В ходе его подготовки был проанализирован опыт городов из 31 страны. Руководство основывается на документах проектов PILOT и BUSTRIP и заключениях экспертной группы SUTP.



План устойчивой городской мобильности (SUMP) - стратегический документ, который встроен в практику существующего планирования и учитывает принципы интеграции, общественного участия и оценки мобильности для удовлетворения потребностей людей в передвижениях сегодня и завтра в целях улучшения качества жизни в городах и их окрестностях.

Согласно европейским подходам, в центре внимания всегда должны быть интересы горожан, поэтому разработка Планов устойчивой городской мобильности проходит под знаком «Планирование для людей». Этот принцип предполагает создание системы городской мобильности, которая:

- обеспечит всех жителей решениями, позволяющими получить доступ ко всем основным городским объектам и услугам;
- повысит безопасность и защиту здоровья людей и окружающей среды;
- снизит уровень шума и загрязнения воздуха, выбросы парниковых газов и потребление энергии от транспорта;
- сделает более эффективными перевозки людей и товаров;
- внесет вклад в повышение привлекательности общественного пространства и качества планирования городской среды.



*Задача транспортной системы —
перемещение людей, а не транспортных средств.*

*Профессор Вукан Вучик,
известный в мире эксперт в области
транспортного планирования, независимый
консультант мэрий многих городов*

По сути, в Руководстве детально изложен новый подход к планированию, позволяющий системно реагировать на современные вызовы и проблемы мобильности.

Разработка и реализация Планов устойчивой городской мобильности кардинально отличается от традиционного транспортного планирования, поскольку предполагает:

- координацию стратегий развития различных секторов, включая транспорт, землепользование, окружающую среду, экономическое развитие, социальную политику, здравоохранение, безопасность и пр.;
- согласование действий государственных органов различного уровня, а также интересов соседствующих территорий;
- вовлечение в процесс планирования жителей города и представителей иных заинтересованных сторон.

План устойчивой городской мобильности не должен восприниматься как «еще один план» и поэтому его следует гармонично встраивать в существующую практику планирования на основе *принципов интеграции, совместного участия и оценки деятельности*. Таким образом, планирование устойчивой городской мобильности представляет собой более эффективный подход к решению проблем, связанных с транспортом, поскольку включает в себя:

- системный анализ ситуации и построение перспективного видения;
- определение целей различного уровня и выбор инструментов для их реализации;
- активное обсуждение, мониторинг, оценку и распространение полученного опыта.

Традиционное транспортное планирование		Разработка и реализация Плана устойчивой городской мобильности
Основное внимание: транспортным потокам	→	Основное внимание – людям
Основные цели: пропускная способность дорожной сети для транспортных потоков и их скорость	→	Основные цели: доступность и качество жизни, экономическое развитие, социальное равенство, здоровье людей и экологическая безопасность
В центре внимания - форма, а не содержание	→	Сбалансированное развитие всех видов транспорта со сдвигом в сторону более экологичных и устойчивых видов передвижений
Основное внимание - транспортной инфраструктуре	→	Интегрированный комплекс действий, необходимых для достижения эффективных решений
План для отдельной отрасли	→	План, совместимый с действующими нормативными документами и дополняющий их (землепользование и градостроительное планирование, благоустройство общественных пространств, безопасность и т.д.)
Краткосрочные и среднесрочные планы	→	Краткосрочные и среднесрочные планы являются частью долгосрочного видения или стратегии
Зависимость от административного деления	→	Ориентация на функциональную модель: "дорога на работу"
Сфера деятельности инженеров по транспортным потокам	→	Междисциплинарная команда разработчиков
Планирование с привлечением экспертов	→	Планирование с вовлечением заинтересованных сторон, с использованием подхода, основанного на принципах прозрачности и взаимного участия
Ограниченная оценка воздействия	→	Регулярный мониторинг и оценка воздействия как источник информации для обучения и постоянного развития

ГОРОД, УДОБНЫЙ ДЛЯ ЖИЗНИ, - ЭТО ГОРОД С УСТОЙЧИВОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ



Население:

107 088 человек

Площадь:

48,49 км²

Положение:

6 км до Полоцка,
110 км до Витебска,
235 км до Минска

Протяженность улиц:

74 км, из них

31,2 - магистрали

Общественный транспорт:

14 автобусных маршрутов,
один - трамвайный

Обеспеченность населения автомобилями:

320 авто на 1000 человек

Велосипедное движение:

1000 м - длина велосипедной дорожки,
около 1% населения активные
велосипедисты

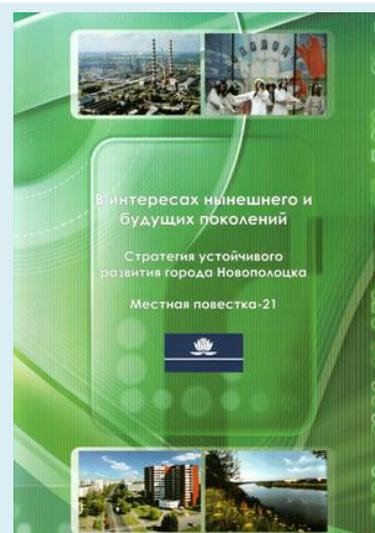




В качестве «пилотного» города Новополоцк выбран не случайно, поскольку именно здесь родились многие инициативы в области устойчивого развития, прежде всего касающиеся детей и молодежи. Большое влияние на облик города оказывает студенческая прослойка, уровень которой выше, чем в других подобного размера городах.

«... наша Местная повестка – долгосрочный план действий по переходу к устойчивому развитию, причем не только самого города, но и соседних регионов.

Реализация повестки послужит системной основой для дальнейшего повышения уровня и качества жизни всех социальных групп населения, сохранения природной среды и культурного наследия, совершенствования структуры экономики и роста ее конкурентоспособности, благоустройства жилищного фонда и территории города...»



Поучителен опыт работы Парламента детей и активной молодежи, когда дети на равных могут общаться с руководителями городских структур и вносить свои предложения в планы городского развития. Многие белорусские города присоединились к глобальной инициативе ЮНИСЕФ, нацеленной на защиту прав детей и создание условий для их всестороннего развития, но только одному Новополоцку было присвоено почетное звание «Город, дружественный детям».

Жители Новополоцка всегда отличались высоким самосознанием: без их энтузиазма и сплоченности никогда не удалось бы в такие короткие сроки построить город и его градообразующее предприятие, которое стало не только флагманом нефтеперерабатывающей промышленности, но и в значительной степени определяет экономическое благополучие всей Витебской области.

Как показывают результаты социологических исследований (рейтинг работы руководителей по 40 показателям), проведенных во всех городах



Витебской области, самую высокую оценку своей деятельности получил Новополоцк.

Валовый внутренний продукт (ВВП) на душу населения или средняя заработная плата в Новополоцке имеют самые высокие показатели по Витебской области, тем не менее, уровень рождаемости в Новополоцке меньше, чем в среднем по республике. В течение длительного периода она



была меньше показателей смертности, и только в 2012 году эта негативная тенденция была остановлена.

Жители Новополоцка отличаются не только социальной активностью, но и особой личной заинтересованностью в изменении экологической обстановки. Поэтому не случайно, во многих разделах Местной повестки-21¹ были правильно обозначены не только основные проблемы в области транспорта и его негативного влияния на экологию, но и пути их решения.

В городе насчитывается около 200 спортивных объектов, каждый пятый житель города регулярно занимается физкультурой и спортом. И поэтому люди хотят не только дождаться благоустройства набережной реки Западная Двина (в том числе для организации водных экскурсий и сообщения с городом Полоцком), городского парка, дворовых территорий, но и готовы сами лично участвовать в этом процессе.

Очень активно горожане, особенно молодежь, откликнулись на предложение властей принять участие в мероприятиях, проводимых в сентябре 2013 года в рамках Европейской недели мобильности. Кстати, Новополоцк первым из белорусских городов намерен официально присоединиться к этой глобальной инициативе, участниками которой уже в течение второго десятка лет являются тысячи европейских городов.

¹ В интересах нынешнего и будущих поколений. Стратегия устойчивого развития города Новополоцка - Местная повестка-21. - Минск: Ковчег, 2010 - 64с.

АНАЛИЗ СИТУАЦИИ В НОВОПОЛОЦКЕ, ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТОЯНИЯ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Для анализа ситуации в сфере городской мобильности был использован логико-структурный подход, являющийся методологической основой процесса стратегического планирования, а также эффективным



инструментом поиска «узких мест» (выявления причинно-следственных связей) в различных системах, в том числе и транспортных.

На научно-практическом семинаре, участниками которого являлись представители всех заинтересованных сторон Новополоцка и региональных структур, а также профильные эксперты РОО «БСТ», совместными усилиями были определены:

- субъекты правоотношений в системе мобильности;
- основные факторы, определяющие ее развитие;
- вызовы, которые должны быть приняты во внимание в качестве



существующих ограничений, прежде всего в части финансовых ресурсов.

Отличительными особенностями

Новополоцка были названы:

- размещение большого числа мест приложения труда в промышленной зоне, размещенной на расстоянии около 5 км от ближайшей границы селитебной территории города, ежедневные передвижения людей на работу и обратно;

- выполнение основного потока передвижений по улице Молодежной, из-за чего в часы «пик» ее основные узловые пункты работают на пределе своей пропускной способности;



- наличие существенных производственных и культурных связей между городами Новополоцк и Полоцком, значительные объемы передвижений между ними.

На семинаре обсуждались перспективы развития трамвая, который существует в Новополоцке тридцать лет, но так и не стал за это время полноценным видом городского общественного транспорта. Понятно, что продление трамвайной линии в сторону Полоцка невозможно без строительства нового моста через Западную Двину.

Однако есть целый ряд иных факторов, которые снижают привлекательность трамвая для ежедневных трудовых поездок. Это дальность пешеходных подходов к остановочным пунктам, а также неудобства, связанные с пересечением улицы городского значения, плохая освещенность трамвайных остановок, их недостаточное оборудование, что снижает безопасность пассажиров.

Как свидетельствует европейский опыт, основные выгоды и ценность трамвая как основы транспортной системы могут быть оценены только в перспективе, а масштабные инвестиции должны быть дополнены действенными мерами управления спросом на его услуги, в том числе за счет формирования в «трамвайной зоне» объектов деловой и потребительской активности населения.

Трамвай как один из наиболее экологичных и перспективных видов общественного транспорта должен получить в Новополоцке новое и системное развитие, нацеленное на перевозки пассажиров по всей территории города, а не только в сообщении: город – юго-западная промышленная зона.

Для привлечения пассажиров необходимо продлить трамвайную линию в восточном и западном направлениях, прежде всего в район больничного городка, с созданием двух новых разворотных колец на территории основной жилой застройки. Новые трамвайные линии должны располагаться только на



обособленном полотне, что обеспечит высокую скорость перевозки пассажиров и их безопасность. В результате появится возможность уменьшить транспортную нагрузку на улицу Молодежную за счет сокращения интенсивности движения маршрутных автобусов, а также привлечь горожан к перемещениям по городу на трамвае вместо использования личных автомобилей.

В настоящее время все городские автобусные маршруты проходят через центр, что обеспечивает его транспортную доступность из всех районов на нормативном уровне (до 30 мин). Тем не менее, в сложившихся условиях на транспортные предпочтения людей во многом влияет степень их личной удовлетворенности качеством работы общественного транспорта.

Характеризуя условия для мобильности, которые сложились в Новополоцке, следует, прежде всего, отметить сильную зависимость города от автомобиля, поскольку сохраняется возможность свободной парковки возле общественных зданий, на производственных площадках и внутри жилой застройки.

Для индивидуальной мобильности, несомненно, наилучшим вариантом является личный автомобиль, однако их массовое использование создает множество проблем. Новополоцк к таким масштабам автомобилизации просто не приспособлен. Поэтому потенциальные преимущества личного автомобиля превратились в такие угрозы, как пробки, загрязнение окружающей среды и «несанкционированный захват» общественных пространств. Из-за личных автомобилей, сутками простаивающих без движения во дворах и на тротуарах, затруднена



работа служб экстренного реагирования, в том числе скорой медицинской помощи, пожарных и иных аварийных подразделений.

Ущемляется также право на мобильность тех людей, чей достаток не позволяют купить и содержать личный автомобиль. Кроме того, одна треть населения, в силу своих физических или иных ограничений, не может не только управлять автомобилем, но и самостоятельно пользоваться общественным транспортом или даже совершать пешеходные прогулки.

Все участники семинара согласились с тем выводом, что основной проблемой существующей системы



Для парковки только одного автомобиля требуется площадь около 15-20 м², т.е. большая, чем жилая площадь (по нормативам) на одного человека. Дефицитное общественное пространство следует забирать у автомобилей и отдавать его под пешеходные зоны, парки, аллеи и другие места, предназначенные для отдыха горожан.



городской мобильности является конфликт краткосрочных индивидуальных предпочтений с долгосрочными общественными интересами.

В качестве ключевых условий для формирования системы устойчивой мобильности были также определены финансовые возможности города по инвестированию в строительство объектов транспортной инфраструктуры (нового моста, скоростного трамвая или сети велосипедных дорожек). Было предложено, пока не будет построен новый мост, реально оценить экономические и социальные аспекты организации через Западную Двину паромной переправы, ведь опыт многих европейских городов свидетельствует об эффективности этого вида сообщений.

В ходе коллективного обсуждения имеющихся проблем в области мобильности выяснилось, что многие вопросы могут решаться без серьезных финансовых затрат при условии, что они будут подниматься на этапе планирования и проектирования объектов городской инфраструктуры. Это касается включения затрат, касающихся инфраструктуры мобильности, в

обязательную часть проектных работ, связанных с созданием новых городских объектов, привлекающих значительные потоки посетителей.

Участники семинара отметили, что в рамках текущего или будущих городских проектов следует уделять внимание их экспертной, консультационной и методической поддержке. Без этого трудно рассчитывать на привлечение средств международной технической помощи, а также привлекательность объектов инфраструктуры мобильности для инвесторов.

Транспортные предпочтения во многом определяются особенностями



менталитета и привычек людей: пользоваться общественным транспортом для многих жителей города, особенно молодежи, «непрестижно», это как бы вынужденная мера. Его услуги считаются своего рода социальным пособием или товаром «второго сорта», поскольку работа общественного транспорта сравнивается с другими видами услуг, предоставляемых интернет-провайдерами или торговлей. Благодаря их активной маркетинговой политике у людей изменилось восприятие качества сервиса.



В качестве главного принципа построения новой системы мобильности для Новополоцка

следует определить отказ от приоритета автомобиля в пространстве города. Целесообразно приложить максимум усилий для того, чтобы «перенаправить» людей на общественный транспорт прежде, чем транспортная ситуация в городе станет неконтролируемой. Существует объективная возможность активизации пешей ходьбы и велосипедного движения, поскольку средняя дальность поездок по городу составляет от 4 до 6 км.

Было отмечено, что открывается широкое поле для образовательной и просветительской деятельности, проведения специальных кампаний (в том числе через СМИ, а также с использованием современных PR-технологий) в направлении изменения транспортного поведения жителей города.

Особое внимание участниками семинара было обращено на необходимость более тесного взаимодействия Полоцка и Новополоцка по различным аспектам мобильности, при этом все виды передвижений (личный и общественный транспорт, а также велосипедное движение и пешую ходьбу) надо рассматривать в комплексе, поскольку они взаимно дополняют друг друга, являются составными элементами одной системы.

Было признано целесообразным создание «зонтичной» организационной структуры, которая будет координировать весь круг вопросов, связанных с городской мобильностью, а именно:

- комплексное развитие транспортной системы, в том числе магистрально-уличной сети;

- управление дорожным движением и парковками;

- формирование маршрутной сети и организацию перевозок пассажиров всеми видами общественного транспорта;

- создание условий для велодвижения и пешей ходьбы.

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА В ГОРОДЕ

По данным из «Доклада о состоянии окружающей среды в Новополоцке»², подготовленном в 2012 году Белорусским научно-исследовательским центром «Экология», объем эмиссии вредных веществ в атмосферу в Новополоцке – самый большой в Беларуси. В городе живет около одного процента населения страны, но на него приходится 13,3% всех вредных выбросов.



«Грязный воздух – очень черный и наносит вред огромный»

*Демешко Артур,
5 лет, Новополоцк*

Опросы жителей показали, что практически всех горожан тревожит состояние окружающей среды, и, если оно не изменится, то около половины из них готовы сменить место жительства. На вопрос о том, что они лично намерены сделать для улучшения экологической обстановки родного города, многие респонденты отметили свое желание больше ходить пешком или ездить на велосипеде³.

Не случайно, в последнее время особой популярностью стали пользоваться «зеленые маршруты», представляющие собой разновидность доступного вида туризма или активного отдыха на свежем воздухе. Дополнительный импульс этому общегородскому движению дало создание Информационного центра по устойчивому развитию и экологическому туризму.

Роза ветров в Новополоцке такова, что в течение полугода на жилую (селитебную) часть территории города смещаются загрязненные воздушные потоки от стационарных источников, среди которых доминируют предприятия химии и нефтехимии, а также местная ТЭЦ. В результате уровень выбросов вредных веществ в Новополоцке во много раз выше, чем в близлежащем Полоцке или в таких промышленных городах, как Орша или Витебск.

² Кузьмин С.И., Савастенко А.А. Доклад о состоянии окружающей среды в г. Новополоцк. - Минск, «БелНИЦ «Экология», 2012 – 140с.

³ Результаты этого опроса содержатся в разделе Местной повестки-21 Новополоцка «Создание образа желаемого будущего».



Негативное влияние на экологию города оказывает и автомобилизация населения, по уровню которой Новополюк уже догоняет Москву и другие крупнейшие европейские города. На начало 2014 года в городе зарегистрировано более 34 тысяч личных автомобилей, при этом значительную долю в приросте составляют изношенные и экологически небезопасные автомобили устаревших конструкций. В результате только транспортными средствами в атмосферу ежегодно выбрасывается около 5 тысяч тонн вредных веществ. И хотя вредные выбросы от транспортных средств в Новополюке в десять раз меньше,

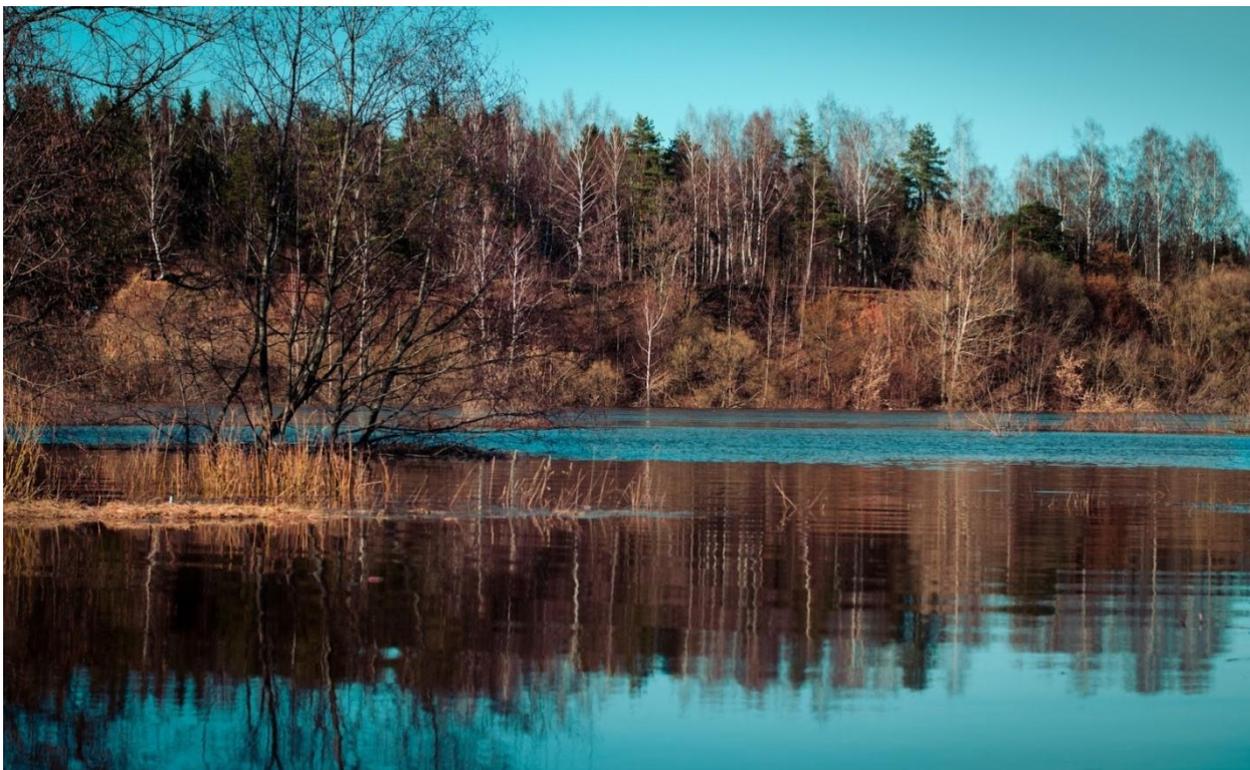
чем от стационарных источников, но эта пропорция постепенно меняется в сторону увеличения доли транспортной составляющей.

На величину выбросов влияет не только общая численность автомобильного парка, но и пропускная способность дорожной сети. Доказано, что неравномерный режим движения транспорта приводит к росту вредных выбросов в 3-4 раза. Особая опасность выхлопных газов автомобильных двигателей в том, что поступают они в приземные слои атмосферы непосредственно в местах нахождения большого количества людей и содержат более сотни вредных химических веществ, в том числе и канцерогенного характера.



Проблемы в городе существуют не только с качеством воздуха и воды (регион по негативному воздействию на водные ресурсы превышает республиканский показатель в 4 раза), но и с состоянием почвенного покрова. Известно, что зеленые насаждения способны нивелировать воздействие неблагоприятных для человека факторов техногенного происхождения, но, к сожалению, общая площадь внутригородских зеленых насаждений в Новополюке составляет 1341,9 га (12,54 м² в расчете на одного жителя города), что меньше нормы и недопустимо для его экологических условий.

В целом потенциал природной среды в Новополоцке и его окрестностях для организации отдыха горожан пока еще достаточно высок. Например, окружающие город лесные массивы остаются пока в удовлетворительном состоянии.



ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ НОВОПОЛОЦКА И ИХ ВЛИЯНИЕ НА МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ



На месте Новополоцка в пятидесятых годах прошлого века находились несколько десятков деревень, которые затем вошли в его городскую черту и промышленную зону. Бараки для первых строителей нефтеперерабатывающего завода дали начало всему городу, позже на удалении от главной строительной площадки появились первые жилые кварталы, которые имели первоначальное название «поселок Полоцкий».

Развитие Новополоцка происходило преимущественно на левом берегу Западной Двины: в направлении от промышленной зоны к Полоцку. Во многом на градостроительные решения повлияли планировочные ограничения, связанные с неудобствами освоения пойменных и заболоченных территорий, которые окаймляют город с севера и юга. Город принял вытянутую вдоль реки форму.



Новополоцк создавался в короткие сроки по единому генеральному плану. В 1984 году градостроители Новополоцка были отмечены Государственной премией БССР. В нем воплотились все основные черты «идеального города XX века». Новополоцк четко разделен на зоны, внутри которых человек либо живет, либо работает, либо отдыхает, и, чтобы связать эти части между собой, человек вынужден много передвигаться. Особенность Новополоцка состоит в делении его территории на две обособленные части, что продиктовано необходимостью создания санитарно-защитной зоны от промышленных предприятий.

К районам со смешанной застройкой можно отнести укрупненный квартал между улицами Кирова и Юбилейная, примыкающий к площади Строителей.

Иные общественные здания, привлекающие значимые потоки посетителей, расположены за пределами общегородского центра и равномерно распределяются по всей территории города. Строились они преимущественно вдоль главных улиц, а отведенные под них площадки осваивались постепенно, что обеспечило возможность создавать



зеленое окружение и собственные парковки.

Часть городских объектов (магазины, кафе, аптеки, отделения связи, банков и т.п.) встроены в первых этажах жилых зданий.

Развитие города сопровождалось строительством объектов транспортной инфраструктуры, в том числе моста через Западную Двину в створе улицы Калинина.

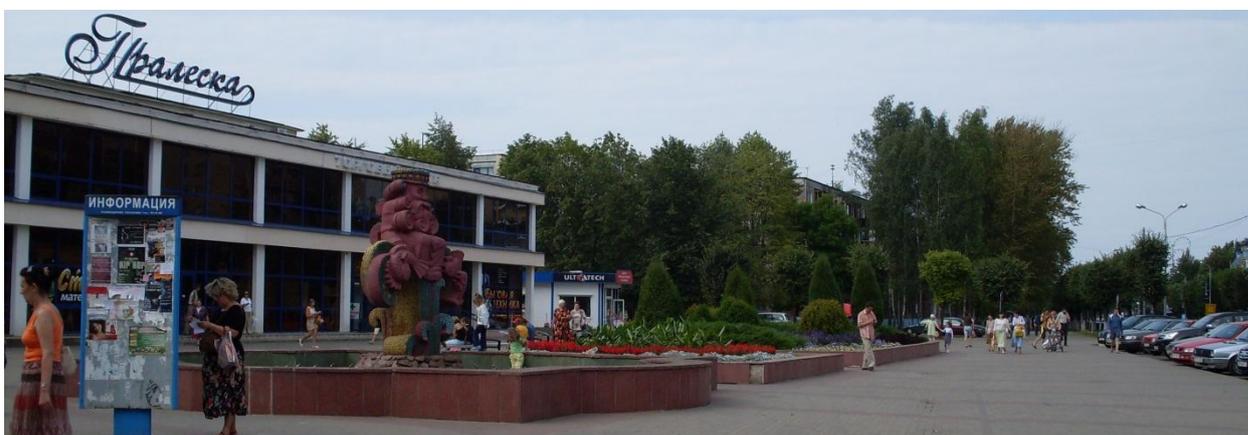
Основу городского территориального плана составили три параллельные улицы широтного направления с разным режимом использования:

- улица Парковая и ее продолжение улица Я. Коласа, отделяют город от ландшафтно-рекреационных территорий в речной пойме;

- центральная улица Молодежная соединяет все жилые районы между собой, а также с городским центром;

- по южной границе жилой застройки проходит улица Блохина, переходящая в Комсомольскую улицу, по которой идут основные потоки грузового транспорта и устроена трамвайная линия. В местах пересечения улицы Блохина с основными пересекающимися улицами Ктаторова и Калинина имеются двухуровневые транспортные развязки.

Улицы Новополюцка строились с соблюдением нормативных требований по ширине, почти все они (98%) имеют твердое покрытие. Плотность магистральных улиц в границах городской черты составляет 0,75 км/км², а на застроенных территориях - 1,6 км/км².



Освоение территорий, расположенных вдоль улицы Молодежной, продолжается до сих пор, однако в своем направленном линейном развитии город приблизился к определенному порогу, за которым рациональная организация пространства без возведения нового моста уже не представляется возможной.

Развитие региона носит в целом агломерационный характер, поскольку включает три центра системы расселения: непосредственно сам город Новополоцк, городской поселок Боровуха (в ближайшие годы он должен приобрести статус регионального туристско-рекреационного центра) и деревню Междуречье. Развиваются коттеджные и дачные поселки, обновляется застройка близлежащих деревень: налицо тенденция Новополоцка «расползаться» на окружающие территории.



Новополоцк имеет тесные региональные связи с Полоцком, образуя с ним парный центр городского расселения в белорусском Поозерье. Помимо промышленных предприятий («магнитов» трудовой миграции) объектами, генерирующими постоянные потоки пассажиров между двумя городами, являются: железнодорожный вокзал, университет, спортивные и иные сооружения. Единая сеть коммуникаций обеспечивает не просто транспортную связь, но и способствует использованию жителями Новополоцка и Полоцка исторических, архитектурных, образовательных, культурных, торговых и административных объектов, которые составляют их общую ценность.

Разумное использование агломерационных связей создает предпосылки для согласованного развития двух городов за счет строительства объектов инфраструктуры более высокого ранга, предназначенных для совместного использования. Поэтому модернизированная транспортная система (новые трамвайные линии и мост через Западную Двину) во многом будет определять не только дальнейшее развитие Новополоцка и Полоцка, но и станет планировочным каркасом всего региона.

КУРС НОВОПОЛОЦКА НА УСТОЙЧИВУЮ МОБИЛЬНОСТЬ

Курс на устойчивую мобильность предполагает формирование нового взгляда не только на развитие транспортной системы, но и на будущее Новополоцка как города, удобного для жизни. Это поможет определить приоритеты и выбрать инструменты управления процессом мобильности, которые учитывают экономические, социальные, экологические требования, а также интересы всех групп населения. В этом смысле Концепция является логическим продолжением Местной повестки-21 Новополоцка «В интересах нынешнего и будущих поколений».

Разработка Концепции представляет собой только первый этап процесса планирования устойчивой мобильности, но именно ей определена роль коммуникативной платформы, поскольку без общего видения желаемого будущего и четкого определения приоритетов не может быть и конструктивного взаимодействия заинтересованных сторон.

В разработку и реализацию Концепции были вовлечены специалисты Новополоцкого исполкома, представители отдельных учреждений и предприятий города, общественных организаций.

Одновременно с подготовкой настоящей Концепции начаты работы по формированию Плана устойчивой мобильности для Новополоцка (далее План мобильности), который будет охватывать все виды передвижений, включая поездки на личном и общественном транспорте, моторизованные и немоторизованные сообщения, а также движение и парковку транспортных средств. Содержание Плана мобильности составят конкретные и взаимосвязанные между собой мероприятия, которые должны быть сориентированы на последовательное и целенаправленное приближение всей городской системы мобильности к ее устойчивой модели.

Для достижения целей устойчивой городской мобильности необходимо не только разработать и реализовать пакет соответствующих проектных документов, но и определить систему индикаторов, позволяющих отслеживать движение города в заданном направлении.

УЧАСТНИКИ ТЕМАТИЧЕСКИХ СЕМИНАРОВ И ИНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ





ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НОВОПОЛОЦКА В ДОСТИЖЕНИИ УСТОЙЧИВОЙ МОБИЛЬНОСТИ

В перспективе Новополоцку предстоит сформировать систему мобильности нового качества, главным стержнем которой станет развитая трамвайная сеть, дополненная скоростными автобусными маршрутами, интегрированными транспортными узлами и перехватывающими парковками, а также с новой инфраструктурой, предназначенной для комфортной пешей ходьбы и езды на велосипеде.



Для этого необходимо использовать межотраслевой подход, что позволит Новополоцку перейти к эффективному управлению мобильностью, в том числе на основе новых методов городского планирования, хорошо зарекомендовавших себя в европейских городах.

Проблема устойчивой мобильности настолько сложна и значима для будущего развития города, что только глубокое и комплексное исследование всех ее составляющих и взаимосвязей может дать правильное представление о направлениях ее достижения.

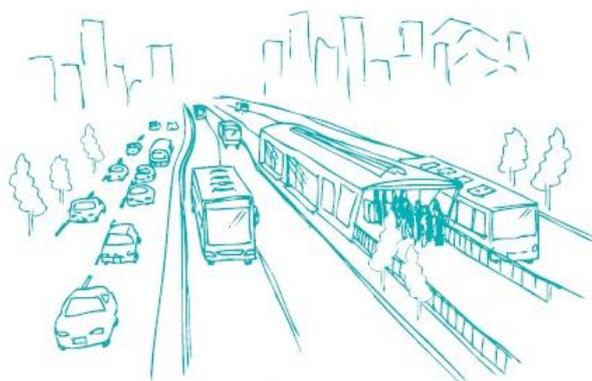
В качестве основных ориентиров движения к цели устойчивой городской мобильности могут быть названы:

- формирование более безопасного и чистого городского пространства за счет снижения негативного влияния транспорта на здоровье людей и окружающую среду;
- улучшение доступности городских объектов, в том числе мест работы или учебы, за счет их рационального размещения;
- повышение скорости сообщения и уровня комфорта общественного транспорта, что сделает его более привлекательным для городских передвижений;
- создание условий для удобных передвижений пешком и на велосипедах;
- защита жилых и общественных территорий от избыточного присутствия личных автомобилей;
- учет интересов людей с ограниченными возможностями передвижения;

- обеспечение транспортной и экологической безопасности, которые самым непосредственным образом содействуют сохранению здоровья всех жителей города.

ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ: ИНСТРУМЕНТЫ ПРЕВРАЩЕНИЯ НОВОПОЛОЦКА В ГОРОД, УДОБНЫЙ ДЛЯ ЖИЗНИ

НОВОПОЛОЦК МОЖЕТ СТАТЬ БОЛЕЕ БЕЗОПАСНЫМ И «ЗЕЛЕНЫМ» ГОРОДОМ за счет снижения негативного влияния транспорта на здоровье людей и окружающую среду, если:



- существенно повысить скорость движения автобусного транспорта посредством предоставления ему приоритета в движении по главным улицам города;

- создать более привлекательные и комфортные условия для пассажиров трамвая;

- проводить твердую и последовательную политику по сдерживанию использования личных автомобилей для внутригородских передвижений;

- поощрять совместное использование автомобилей для поездки на работу и в иных целях;

- повышать осведомленность жителей города о преимуществах для их здоровья и экологии альтернативных способов передвижения;

- оптимизировать управление парковками, поэтапно переводить пользование ими в центре города на



платную основу;

- создавать в городе зоны (жилые двory, пешеходные улицы и площади) с низким уровнем шума и выбросов загрязняющих веществ от транспорта;
- прививать населению навыки «зеленого» вождения и пропагандировать «экологичное» транспортное поведение.

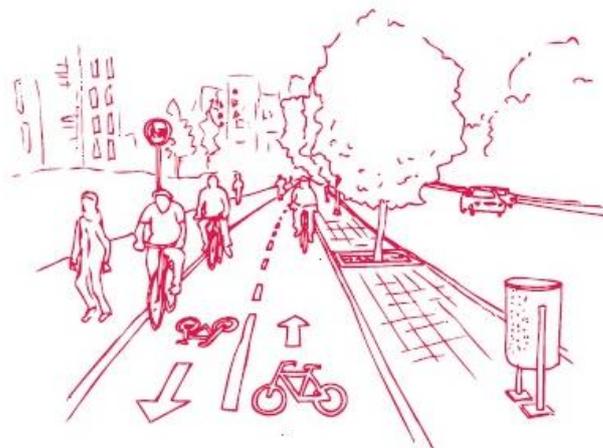
НОВОПОЛОЦК МОЖЕТ СТАТЬ ГОРОДОМ БОЛЕЕ ДОСТУПНЫМ И СОЦИАЛЬНО СПРАВЕДЛИВЫМ ДЛЯ ЕГО ЖИТЕЛЕЙ за счет сокращения расстояния и времени нахождения в пути, для этого необходимо:



- развивать сеть городских объектов «шаговой» доступности, расширять территории смешанного использования;
- оптимизировать сеть маршрутов общественного транспорта по всей цепочке передвижений «от двери до двери», включая первый и последний отрезок пути (подходы к остановкам общественного транспорта);
- повысить эффективность и комплексность использования территорий, расположенных вокруг трамвайных путей и основных транспортных узлов (вокзалов и станций);
- постоянно совершенствовать, в том числе с помощью интеллектуальных транспортных систем, расписание работы общественного транспорта за счет его увязки с прибытием и отправлением пригородных и междугородных автобусов, поездов дальнего следования;
- активнее применять более гибкие (ориентированные на спрос) формы оказания транспортных услуг;
- оборудовать остановочные пункты навесами и скамейками, оснастить их стендами с информацией о расписании движения транспортных средств;
- предоставлять актуальную информацию о работе общественного транспорта, в том числе о расписаниях и оптимальных условиях передвижения по конкретному маршруту, через сеть Интернет;
- создавать условия для самостоятельного передвижения «маломобильных» групп населения, последовательно формируя пути без

барьеров к остановкам общественного транспорта, а также создавая «бассейны безопасности» внутри городских районов.

Для того, чтобы сделать НОВОПОЛОЦК УДОБНЫМ ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПЕШКОМ И НА ВЕЛОСИПЕДЕ, необходимо:



- стимулировать безмоторную мобильность, например, поощряя передвижения на велосипеде скидками в магазинах и иных объектах, предоставляющих платные услуги населению;
- инициировать и поддержать кампанию по созданию безопасных путей в школу;
- поэтапно формировать безопасную и удобную инфраструктуру для пешеходного и велосипедного движения, в том числе, велосипедные дорожки, отделенные от автомобильных дорог и пешеходных тротуаров;
- регулярно проводить информационные кампании по популяризации велосипедного движения, организовать велопробеги и иные мероприятия в поддержку европейских инициатив в области устойчивой мобильности.

НОВОПОЛОЦК СТАНЕТ ГОРОДОМ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМ ЕГО ЖИТЕЛЯМ РАВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ И СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО, если:

- целенаправленно влиять на изменение экологического сознания населения, в том числе в отношении транспортных предпочтений;
- при разработке городской политики в области мобильности в большей степени учитывать интересы и потребности всех категорий населения;
- обеспечить максимально возможное вовлечение горожан в процесс выработки эффективных решений в области устойчивой мобильности;
- придать общегородскому движению за устойчивую мобильность статус важнейшей составной части политики городского развития;
- поэтапно реализовывать политику, согласно которой город должен становиться удобным для людей, а не для автомобилей.

НОВОПОЛОЦК МОЖЕТ СТАТЬ СОВРЕМЕННЫМ ЕВРОПЕЙСКИМ ГОРОДОМ С БРЕНДОМ ГОРОДА, ВЗЯВШЕГО КУРС НА УСТОЙЧИВУЮ МОБИЛЬНОСТЬ, для чего необходимо:

- ознакомиться с лучшими практиками планирования устойчивой городской мобильности;
- укрепить сотрудничество с городами европейских государств, в которых разрабатываются и реализуются Планы устойчивой мобильности;
- продолжить работы по управлению мобильностью в Новополоцке на основе проектов РОО «БСТ»;



- ежегодно принимать участие в Европейской неделе мобильности;
- всемерно поощрять использование автомобилей с наилучшими экологическими параметрами, а также оптимальными габаритными размерами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Многие европейские страны на своем «горьком» опыте пришли к осознанию того, что неограниченное использование личного автомобиля несовместимо с понятием «города, ориентированного на человека и удобного для жизни». Правда на это у них ушли десятилетия, именно за этот срок «гипотеза неизбежности», под которой понимались непоколебимые транспортные привычки горожан, была опровергнута.

Выяснилось, что проблемы в сфере мобильности порождают не автомобили как таковые, а их чрезмерное и неразумное (безальтернативное) использование. Более того, на практике удалось доказать, что вкладывать средства в общественный транспорт гораздо выгоднее, чем в дорожное строительство.

Значит процессом мобильности можно эффективно управлять. Интересные технические и организационные подходы, поучительные примеры удачного решения транспортных проблем можно найти во многих городах и странах. Однако главный урок, который следует извлечь из зарубежного опыта, заключается в необходимости комплексного и последовательного подхода к формированию системы мобильности, рассмотрению ее в совокупности с развитием города и его соседним окружением.

В ближайшие годы Новополюцку предстоит предметно проанализировать различные подходы и освоить новую методологию планирования устойчивой городской мобильности.

Слепое копирование чужого опыта или следование рекомендациям, подготовленным для других городов, малопродуктивно. Любая (даже самая лучшая), но чужая стратегия не может быть перенесена в иную реальность. Не случайно в Рекомендациях, подготовленных для европейских городов, имеется около 70 различных схем организации систем мобильности.

Зарубежный опыт показывает, что очень важным условием достижения целей устойчивой мобильности является создание новых интегрирующих организационных структур в виде центров мобильности или гибких транспортных агентств, представляющих собой не только институт координации, но и открытую площадку, через которую обеспечивается реализация проектов в области городской мобильности и их общественная поддержка.