

План развития транспорта 2025плюс столицы федеральной земли города Дрездена в контексте дрезденской стратегии мобильности

д-р экон. наук **М. Мюхаупт**, ведомство городского планирования, столица федеральной земли города Дрездена

Сокращенное изложение

В 2014 г. городской совет столицы федеральной земли города Дрездена утвердил план развития транспорта (ПРТ) 2025плюс, неотъемлемой составной частью которого является стратегия мобильности на данный период. После краткого вступления для разъяснения цели и значения, которые имеют планы развития транспорта в сфере планирования развития транспорта и города, в докладе рассматриваются существующие в настоящее время рамочные условия, с учетом которых был разработан план ПРТ 2025плюс.

Далее описываются процесс его разработки с подразбивкой на его отдельные части, а также состав и работа органов, созданных для реализации этого процесса. В рамках изложения методики проработки уделяется внимание выявлению и определению целей, выработке сценариев и отбору предпочтительного сценария, а также методике определения приоритетов в рамках мер, предусмотренных планом ПРТ. Раскрывается основное содержание плана ПРТ 2025плюс и в заключение обрисовывается место, которое занимают четыре главных направления стратегии мобильности 2025плюс в контексте мер плана ПРТ, выбранных в качестве примера.

1. Основы и процесс проработки

Планы развития транспорта являются инструментом планирования транспорта с тем, чтобы определить развитие транспортной системы территориальной единицы в среднесрочной до долгосрочной перспективе и развивать ее в этих заданных условиях. Поэтому планы развития транспорта не являются новшеством, а фактором, определявшим работу по планированию транспорта в Дрездене как минимум с 1950 года и фигурировавшим под различными названиями (генеральный план развития транспорта, концепция развития транспорта и т. д.). Несмотря на то, что эти планы развития транспорта во многих пунктах опираются друг на друга, ориентируя на

будущее отдельные цели и замыслы, они всё же находятся в контексте специфических рамочных условий соответствующей современной эпохи, в которой они разрабатываются.

Рамки развития дрезденского плана ПРТ 2025плюс устанавливаются, помимо всего прочего, с учетом того, что на транспорт – то есть также в Дрездене и его регионе – во всё большей степени накладывают отпечаток такие тенденции развития как глобализация, цены на сырье, колебания на финансовых рынках и т. д. Влияние оказывают находящиеся на качественно новом уровне требования людей, предъявляемые к качеству жизни, к поддержанию чистоты воздуха и к снижению шумовой нагрузки или же к уменьшению риска аварий, которые в конечном итоге отражаются также в европейском и национальном законодательстве (напр., в планах по поддержанию чистоты воздуха). Сюда добавляются демографические изменения, требования обеспечить многогранное участие граждан в процессах планирования, но также возрастающие затраты на поддержание исправного состояния и восстановление транспортной инфраструктуры, вызовы в связи с энергетической реформой, а также оцифровка (общественной) жизни. На этом фоне в 2009 г. началась разработка плана ПРТ 2025плюс для столицы федеральной земли города Дрездена, которая продолжалась до 2014 г.

План ПРТ 2025плюс был подготовлен по поручению администрации столицы федеральной земли города Дрездена консорциумом планировщиков, в состав которого входили офисы компаний Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, а также IVAS – проектно-конструкторского бюро по транспортным сооружениям и системам. Весь процесс проработки сопровождался Круглым столом, в котором – под руководством независимого ведущего – принимали участие свыше 40 учреждений, объединений, ассоциаций и т. д. За этим столом намечались, например, цели будущего развития транспорта Дрездена, вносился вклад в анализы, озвучивались и оценивались мероприятия и, наконец, обсуждался весь проект в целом. Научный комитет содействия поддерживал процесс проработки, действуя также в качестве посредника и консультанта на уровне коммунальной политики. Круглый стол под названием „Соседи/Регион“ отражал тесные связи дрезденской транспортной системы с внешними структурами и формулировал совместные проекты (напр., концепцию управления грузовым автомобильным транспортом в регионе).

С самого начала проект „ПРТ 2025плюс“ был включен в контекст современного европейского планирования транспорта, и он задумывался как пример „экологически устойчивого плана городской мобильности“ (SUMP), который в большой степени достиг этой цели, что и было оценено по достоинству Европейским Союзом.

2. Методика

Намеченные за этим Круглым столом цели будущего развития транспорта Дрездена, которые были обобщены и приняты городским советом столицы федеральной земли города Дрездена, явились основой для методической работы по составлению плана ПРТ 2025плюс, а также для подготовки проекта по его содержанию консорциумом планировщиков.

В результате интенсивного обсуждения за Круглым столом недостатков и подлежащих реализации мер поступило множество предложений по инфраструктурным и другим мерам. После этого консорциум планировщиков, опираясь на эту наработку, просчитал необходимые базовые сценарии (A, B, C) с целью выяснить, какой из этих сценариев лучше всего поможет достичь цели, заданные в планах транспортного развития.

Сценарий А ориентировал в большей мере на улучшение инфраструктурных условий для автотранспорта, делая несколько меньший упор на экологический комплекс (общественный транспорт, велосипедное сообщение, передвижение пешком). Сценарий В сдвигал центр тяжести в сторону экологического комплекса. В сценарий С, который назывался „изменениями в поведении“, полностью вошли меры из сценария В, однако здесь исходили из того, что население – в силу более сильной экологической ориентации и других рамочных условий – уделяет больше внимания экологическому комплексу.

Было установлено, что сценарий С наиболее близко способствует достижению целей. Сценарий В следует по пути достижения целей лишь с небольшим отрывом от него. Сценарий А не достигает целей, поставленных для развития транспорта до 2025 г. и далее. Городской совет столицы федеральной земли города Дрездена принял решение ориентироваться на реализацию сценария В. Это обосновывалось, помимо всего прочего, тем, что изменения в поведении зависят от множества рамочных условий, на которые не могут оказать влияния предпринимаемые городом действия. В отличие от этого сценарий В нацелен на меры, на которые администрация города может оказать воздействие и которые она в состоянии осуществить.

На следующем этапе консорциум планировщиков при помощи оценочной матрицы расставил приоритеты в отношении предложенных мер. Оценке подвергалась каждая отдельная мера с учетом ее воздействия на достижение целей (брались три ступени по градации: отсутствует – значительное); они группировались по значимости фактора вовлеченности (несколько ступеней: большая – малая); затем соответствующая мера закреплялась за категорией затрат (I – V). На базе этого меры заносились в матрицу так, что самые недорогостоящие и наиболее эффективные с точки зрения достижения целей были отнесены к категории наивысшего приоритета по реализации, а все остальные получили иную градацию с менее важным приоритетом. Обзорный перечень всех прибл. 140 мер приведен в таблице 6.2 плана ПРТ 2025плюс.

3. Основное содержание

План ПРТ 2025плюс подразделен на четыре раздела и включает в себя обширную часть с приложениями. В разделе А содержатся описание основ, анализ наличия, а также структурные прогнозы, в части В приводятся развитие сценариев, расчеты эффективности и подразбивка на приоритеты, в разделе С представляется стратегия мобильности 2025плюс, а в раздел Д включена концепция действий или, соотв., описание мер, перечисленных в таблице 6.2.

Дрезденская стратегия мобильности 2025плюс базируется на четырех главных направлениях:

- развитие города и транспорт,
- транспортная инфраструктура,
- транспортный менеджмент,
- управление мобильностью.

Развитие города и транспорт

Это главное направление устанавливает рамки для сохранения или восстановления городских жизненных пространств в увязке с городским транспортом. В этой связи речь идет о принятии интегрированных решений о развитии территории с учетом развития транспорта, в особенности за счет содействия экологическому комплексу с тем, чтобы создать „город кратких путей“, но также в интересах оформления уличных пространств с ориентацией на такие аспекты как качество жизни, охрана климата, функциональность и безбарьерное участие граждан.

В качестве примеров в плане ПРТ 2025плюс предусмотрены следующие меры:

- обеспечение магистралей в больших городах и многофункциональных главных дорог за счет инновационных концепций,
- реализация планов по снижению уровня шума,
- мост Августа без движения автомобильного транспорта,
- расположенный а уровне грунта пешеходный переход на улице Альбертштрассе.

Транспортная инфраструктура

Это главное направление задает рамки для эффективного развития транспортной инфраструктуры, центральным элементом которой являются восстановление и поддержание исправного состояния. Уже сегодня столице федеральной земли города Дрездена нужно тратить около 50 миллионов евро в год на дороги (улицы, мосты, системы управления). В секторе общественного транспорта затраты на поддержание состояния трамвайных путей и на приобретение новых транспортных средств составляют прибл. 135 миллионов евро в год. Тем не менее, необходимо расширять эту сеть (напр., для обеспечения экономической деятельности), причем здесь в соответствии с ориентированным на экономический комплекс сценарием В основное внимание уделяется прежде всего инфраструктурному развитию точек пересечения маршрутов общественного транспорта, велосипедному сообщению, а также новым трамвайным трассам в качестве замены автобусных линий с большими пассажиропотоками.

Примерами таких мер в плане ПРТ 2025плюс являются следующие:

- программа городских железных / рельсовых дорог, в том числе центральная остановка на улице Тарандтер Штрассе,
- подключение к дорожной сети научного региона в восточной части города,
- интегрированная концепция велосипедного транспорта для всей территории города,
- точки совместного использования автомобилей/пункты мобильности.

Транспортный менеджмент

Это главное направление задает рамки для эффективного использования существующей транспортной инфраструктуры (напр., управление парковочным пространством), для систем управления транспортом и информацией интеллектуального типа или же для обеспечения стабильного характера моторизованного личного транспорта и предоставления преимуществ общественному транспорту с целью минимального расхода энергии при максимальном эффекте в интересах охраны климата и сбережения затрат в области мобильности. В этой связи

всё большее значение приобретает форсированное развитие таких новых форм мобильности как совместное использование автомобилей или мобильность на базе электромобилей, которые включают в себя также раскрытие возможностей современных форм обмена информацией и коммуникации (от билетной системы на базе мобильных телефонов до оказания поддержки водителям в автомобилях). В центр внимания будут всё больше перемещаться концепции, объединяющие в себе современную (цифровую) автомобильную технику с возможностями (цифрового) транспортного менеджмента.

Примерами таких мер в плане ПРТ 2025плюс являются следующие:

- развитие инновационных систем управления для светосигнального оборудования,
- отвечающее запросам, интегрированное развитие центральной станции транспортного менеджмента,
- усиление информационных систем общественного транспорта на базе реального времени,
- создание карты мобильности в качестве интегрированной системы доступа и расчетов для смешанного пользования (общественный транспорт, аренда велосипедов, парковочные талоны и т. д.).

Управление мобильностью

Это главное направление задает рамки для того, чтобы оказать влияние на поведение в рамках мобильности в пользу экологического комплекса или, соотв., создать предпосылки для малозатратной, энергоэффективной и экологически чистой мобильности. В этой связи требуется за счет использования современного транспортного менеджмента, а также развития поддерживающей инфраструктуры поощрить переход на виды транспорта из экологического комплекса. Здесь стратегии решений видятся прежде всего в сосредоточенном на предприятиях и на местах расположения объектов управлении мобильностью, центральным элементом которого является ориентация выбора видов транспорта на экологический комплекс и на содействие мобильности за счет предложений в сфере инфраструктуры (напр., стоянок для велосипедов), предложений в сфере информации (напр., консультации на темы мобильности, биржа с предложениями для участников совместного использования автомобилей), предложений в сфере технологии (разработка графиков движения, интервалы движения транспорта), а также благодаря созданию различных стимулов (напр., билеты для людей, которые едут на работу и возвращаются с нее).

Примерами таких мер в плане ПРТ 2025плюс являются следующие:

- расширение сети управления мобильностью на предприятиях и создание коллективов мобильности,
- более широкий охват билетами людей, которые едут на работу и возвращаются с нее, в системе общественного транспорта,
- инициативы для поддержки использования общественного транспорта и велосипедов в перевозке на место работы и обратно,
- стимулирование совместного использования автомобилей, использование электромобилей, объединение в группы для совместной еды на работу и обратно и т. д.

4. Заключительные замечания

В этом докладе освещается тема, которая, как кажется на первый взгляд, не вписывается в круг вопросов специализированного совещания по приводным системам. Однако, если взглянуть поближе, прослеживаются более или менее сильные связи между темами городского планирования и планирования транспорта, а также автомобильной / приводной техникой, потому что всё то, что разрабатывается в области новой техники и технологий на примере приводной техники, существует не само по себе или как самоцель, а должно вписываться в определенное строительное, природное, социальное и „мобильное“ окружение, гармонично сочетаться с ним и также осуществлять с ним связь с учетом всё более развивающейся оцифровки городских пространств. Для этого в обязательном порядке необходимо выработать межведомственное мышление, охватывающее целый ряд областей.

Со всем планом ПРТ 2025плюс возможно ознакомиться, вызвав его на веб-странице столицы федеральной земли города Дрездена по адресу www.dresden.de/ver. Информационная брошюра для граждан содержит обзор основного содержания плана ПРТ 2025плюс и видеофильм (его продолжительность ок. 20 минут), документирует процесс разработки плана ПРТ 2025плюс, дает представление о широком участии граждан и предоставляет слово действующим лицам Круглого стола. Брошюру и видеофильм можно бесплатно получить в ведомстве городского планирования столицы федеральной земли города Дрездена.

Библиографические ссылки

- [1] План развития транспорта 2025плюс столицы федеральной земли города Дрездена,
Решение № V2745/14, 14 ноября 2014 г.

Список литературы

- [1] Столица федеральной земли города Дрездена, План развития транспорта 2025плюс – обзор.
(2016 г.)
- [2] д-р Мохаупт М., Пфотенхауэр Э.: План развития транспорта столицы федеральной земли города Дрездена – стратегии экологически устойчивого развития транспорта растущего города. Журнал „Internationales Verkehrswesen - Международное транспортное дело“ (4/2014), стр. 18-21

Информация о тексте:

Слов: 2008

Символов с пробелами: 15771