

Краткое содержание выступлений экспертов во время рабочего визита участников "Зеленая Арена" в Орхус, Дания 20-23.03.2013г.



Жеблиенок М.А. специалист по транспортному развитию территорий
ООО "Лаборатория Градопланирования"

Шестернева Н.Н. к.арх., доцент кафедры "Городского строительства"
Санкт-Петербургского Государственного Архитектурно-Строительного
Университета (СПбГАСУ)



март 2013г.

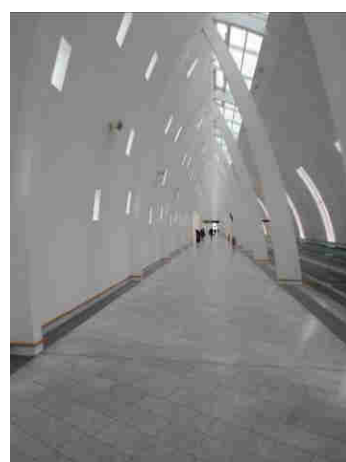
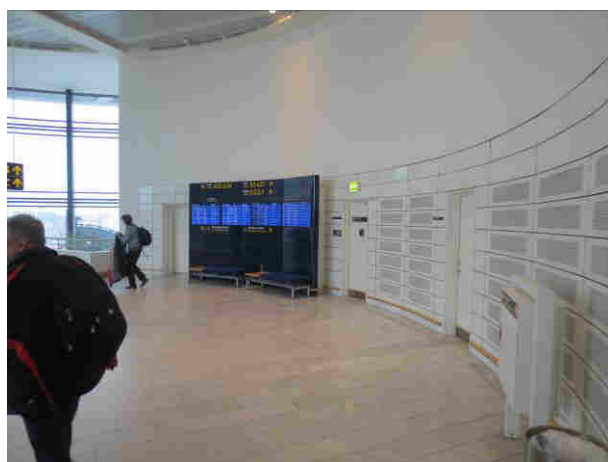
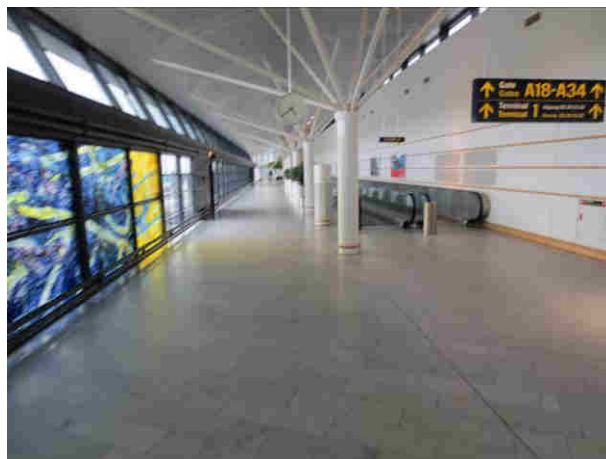
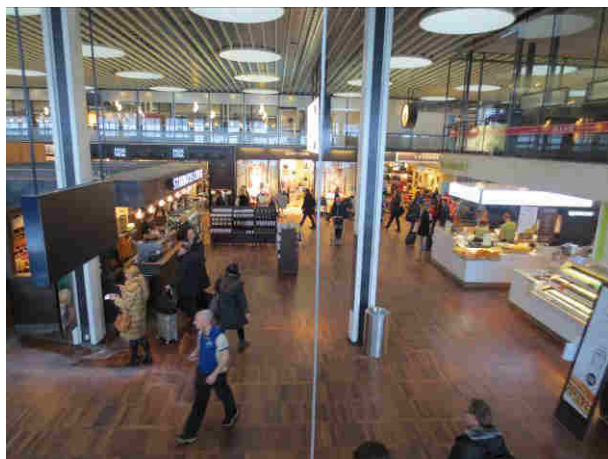
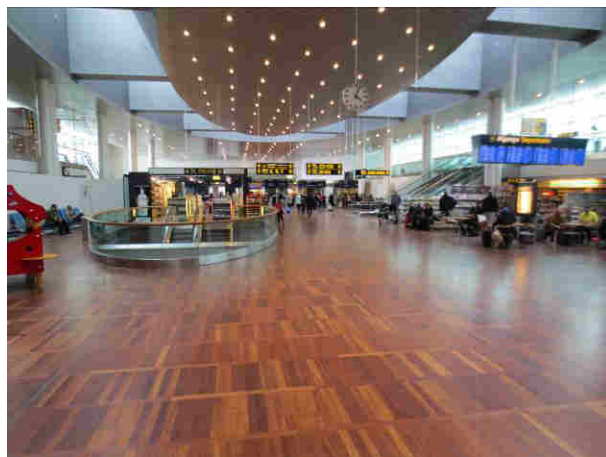
Организатор: МЦСЭИ «Леонтьевский центр»

Куратор: Белова Елена Георгиевна

20.03.2013 Среда

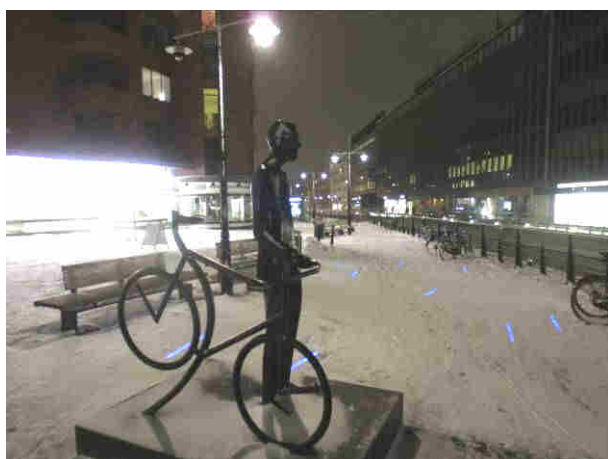
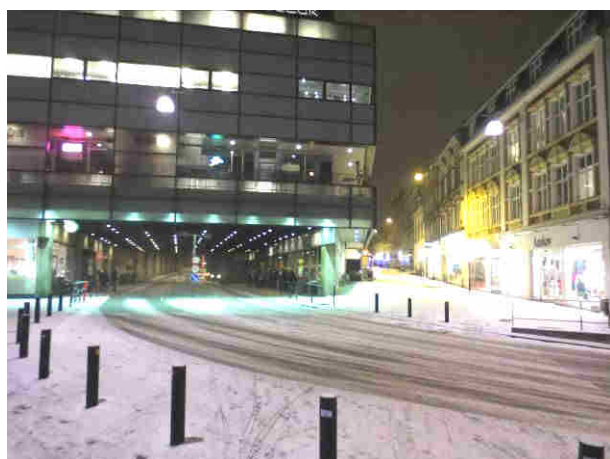
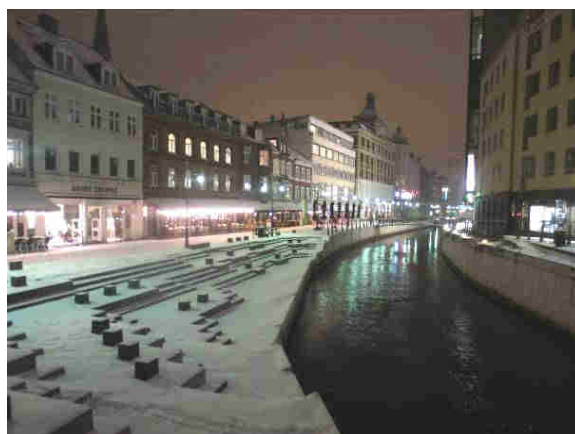
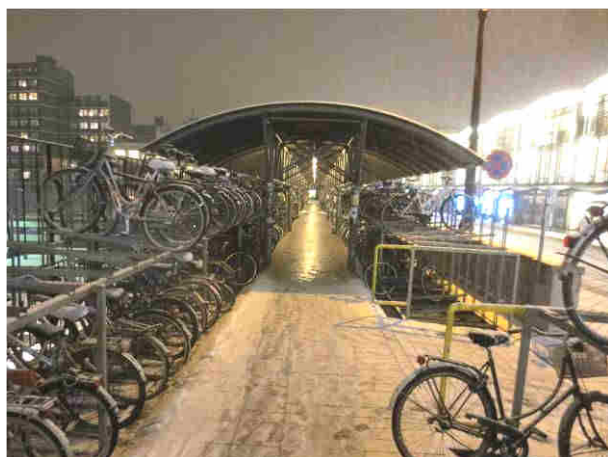
14:00-19:00 Перелет из Санкт-Петербурга (Россия) в Орхус (Дания)

Перелет в Орхус с пересадкой в аэропорту Копенгагена (Kastrup).



19:00-21:00 Местоположение: г. Орхус

Самостоятельное изучение г.Орхус (пешеходная улица, железнодорожный вокзал, двухуровневая велопарковка, пешеходная набережная, остановочный пункт автобуса под зданием)



21.03.2013 Четверг

9:00-12:00 Местоположение: муниципалитет г. Орхус



1) Флемминг Майер



2) Пабло Целис (инженер дорожного движения, муниципалитет г. Орхуса),



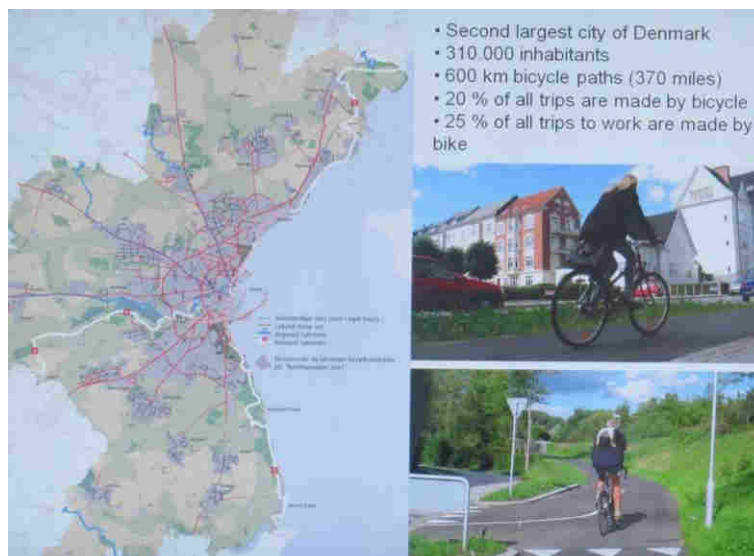
3) Марианна Вайнрих (представляет компанию, которая занимается продвижением устойчивого развития в сфере коммуникаций для велосипедного движения)

4) члены российской делегации проекта Green Arena.

А) Представление всех членов делегации.

Б) Пабло Целис

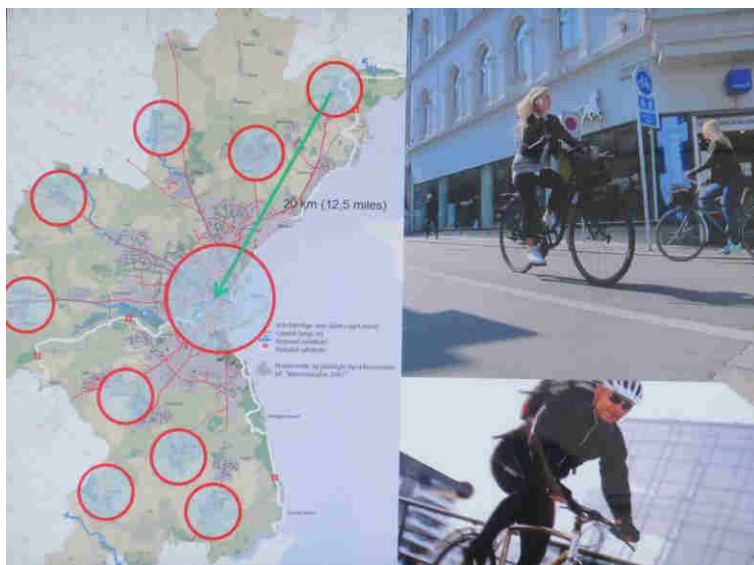
Орхус второй по величине город Дании, 310 000 жителей, примерно 20% всех передвижений осуществляются с помощью велосипеда, велосипед выбирается как вид передвижения, потому что так быстрее, а не потому что не могут позволить себе автомобиль.



- Second largest city of Denmark
- 310.000 inhabitants
- 600 km bicycle paths (370 miles)
- 20 % of all trips are made by bicycle
- 25 % of all trips to work are made by bike

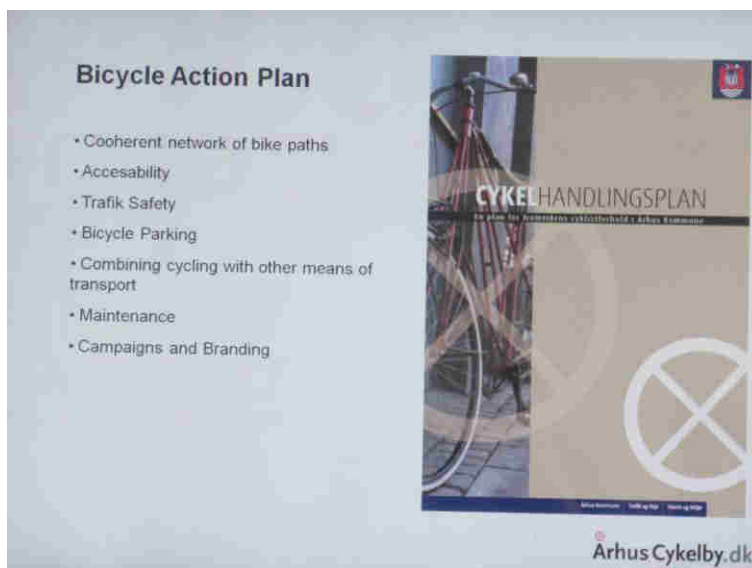
В городе велодорожки размещаются параллельно основным улицам, вдоль них. За городом - по своему маршруту (без привязки к автодорогам). Но процент использования велосипеда ниже, чем в других крупных городах Дании (Копенгаген, Оденсе – более 30% поездок на велосипеде): причиной этому является очень крутой рельеф, имеются перепады высот до 100 м. Орхус студенческий город и большинство поездок совершается студентами.

Благодаря растянутости в плане город также не может осуществлять все производственные поездки по работе на велосипеде, потому что протяженность поездок превышает 20 км. Поэтому муниципалитет стремится пересадить на велосипеды в центре города. Но для этого надо, чтобы на работе была возможность переодеться и принять душ. В Орхусе стали появляться "супер-велосипедисты", которые могут проехать на велосипеде 20 км, помыться, переодеться и работать целый день. Становятся все более популярными гибридные велосипеды (на электричестве) – каждый третий покупаемый велосипед, гибридный.



Планы действий:

Была разработана стратегия в 2008 г. Ее реализация финансировалась муниципалитетом - 10 млн. евро. Главные цели проекта – 1) повышение здоровья населения; 2) уменьшение трафика на дорогах; 3) снижение вредных выбросов в атмосферу.



Примерно 600 км велодорожек. 1200 км протяженность автомобильной инфраструктуры. Но в целом, **количество велосипедистов падает**. Причинами этого они считают рост общего благосостояния страны и рост стоимости недвижимости в городах, что приводит к росту продаж недвижимости в субурбанизированных зонах. Подцели в проекте: а) непрерывность; б) доступность; в) парковки; г) безопасность; д) комбинация видов транспорта; е) рекламные акции.



Рассказ, про отдельные проекты:

Первый принцип в плане приоритетности - делать велотрассы, которые удобнее и красивее, чем трасса с автомобильным движением.

Поскольку много людей прибывает в Орхус из соседних муниципалитетов, муниципалитет Орхуса хочет именно этих посетителей пересадить на территории Орхуса на велосипед. Для этого около шоссе есть охраняемая, с отдельными кабинками, стоянка для хранения велосипедов. Чтобы вы могли оставлять там велосипед и поехать дальше по городу. Также делают небольшие спортивные площадки у этих стоянок, чтобы можно было потренироваться до маршрута, растяжка и проч.



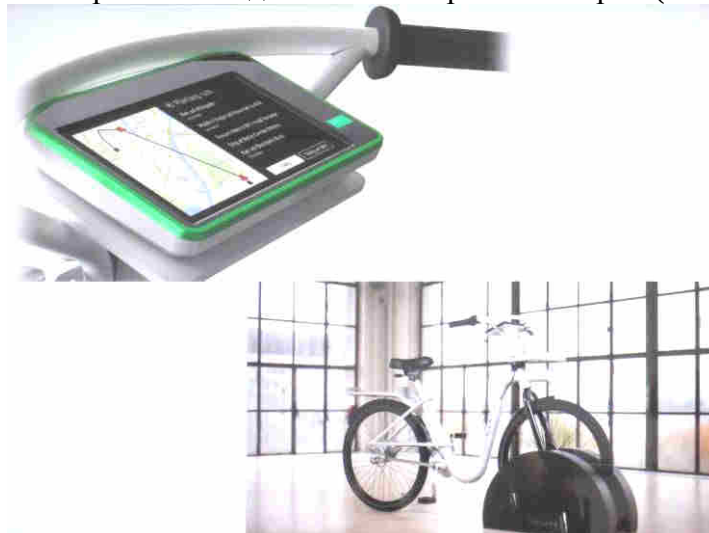
Цена за год аренды ключа от ячейки: 50 евро в год. Пока есть только одна такая парковка и на ней 56 мест (сейчас занято 26 мест).



Есть также система бесплатных (залог 20 крон) городских велосипедов – CityBike (450 велосипедов). Их делают специально тяжелыми (18 кг) и не очень удобными, чтобы их не воровали (антивандальные). Но они хорошо только для местных поездок.

Разрабатывается проект, позволяющий еще по дороге в электричке заказать себе велосипед. Они надеются внедрить этот проект, чтобы пересадить тех, кто добирается до города на электричке на велосипед внутри города.

Город также планирует развивать (улучшать) систему городских велосипедов. В том числе за счет внедрения электровелосипедов с навигаторами - 50 крон (300 руб) за 4 часа.



В городе имеется вело-круг, вело-кольцевая (вокруг центра города). Все пригородные маршруты доходят только до этой велосипедной круговой дороги. Не вся эта дорога сделана на выделенных велодорожках, кое-где надо использовать проезжую часть. Вся автомобильные дороги, которые совпадают с этим кругом - односторонние, а все велодорожки - двухсторонние. В центре есть ряд улиц, на которых преимущество имеют велосипедисты. То есть вы можете въехать туда на машине, но вы должны уступать дорогу велосипедистам!



Использование велосипеда имеет и финансовое основание: парковка за один рабочий день составит примерно 15 евро в день, поездка на автобусе будет стоить 2,5 евро в один конец (время действия 2 часа), на этом фоне велосипед получается сильно дешевле и зачастую быстрее.

Проблема использования пригородных велотрасс в том числе в подсветке, в течение полугода по вечерам бывает очень темно. Они внедряют наземную систему освещения дорожек, с использованием солнечной энергии. Это стоит примерно 10% от стоимости традиционной системы освещения. Велосипедисты довольны.



Arhus Cykelby.dk

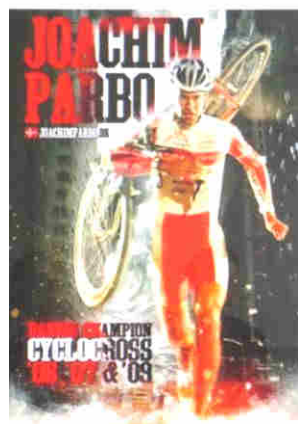


Также используются пропагандистские проекты. Например, в городе есть палатки, где велосипедистам предлагают подкачать шины и правильно настроить высоту сидения. Есть специальные места, где можно подкачать шины самостоятельно.

Также есть специальные устройства и автомобили, которые призваны следить за качеством поверхности велодорожек. Например, специальная машина, оборудованная регистратором проблем поверхности, машина ездит, фиксирует проблемы на поверхности, потом их чинят. Для устранения «миниям» был приглашен датский чемпион по велогонкам и он проехал по всем велодорожкам (600 км) за 2 дня и выявил все «минидефекты», также эта кампания использовалась для PR.



Arhus Cykelby.dk



Другая **проблема**: взаимодействие пешеходов и велосипедов. Фото (велопарковка на пешеходной зоне): "если это и значит быть велогородом - мы не хотим им быть" (цитата от жителей города). Так что проблема для парковки велосипедов стоит довольно остро. В качестве решения пока наняты три человека, они "инспекторы велопарковок". Инспектор следит за парковками и должны сами переставить и упорядочить велосипеды. Тк дефицит места – то строятся двухуровневые велопарковки (1-ый этаж для леди, 2-ой для джентельменов) и приходится работать с местными архитекторами для увеличения парковочного пространства для велосипедистов.



Проблема - воровство велосипедов - 6000 краж в год. Была внедрена система сигнализации для велосипедов. Все велосипеды застрахованы. В среднем в Дании по 1.5 велосипеда на жителя.

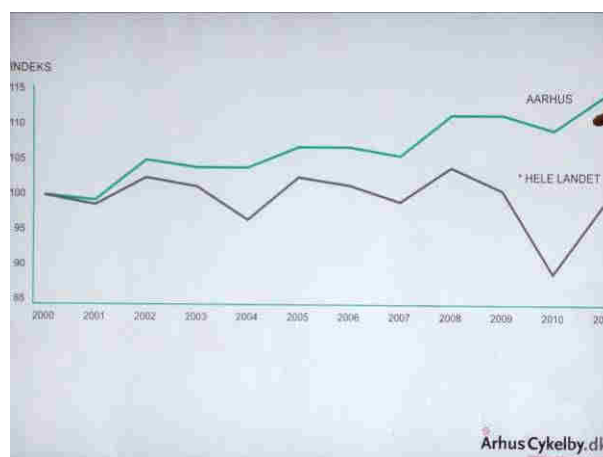


Arhus Cykelby.dk

Другая **проблема**: брошенные велосипеды. В основном их оставляют нетрезвые студенты. Поэтому придумана система сканирования штрих кода, которые крепится к велосипеду и позволяет найти его владельца. Велосипед становится разновидностью

домашнего животного... Также есть велотюрьма для брошенных велосипедов, откуда они по прошествии 3 недель отправляются в Африку и Индию

Следующий вопрос: уборка снега.



Для отчетности: процент аварийности, интервью с жителями, количество аварий с велосипедами. Это делается раз в два года. Инвестиции в здоровье также считается очень значительным вложением.

В) Марианна Вайнрих

Брендинг велоинфраструктуры.

Специалист, который представляет эту тему, работает в отделе, который состоит из трех женщин, все они имеют гуманитарное образование и занимаются городской подвижностью.

Миссия: «Дания – велострана»

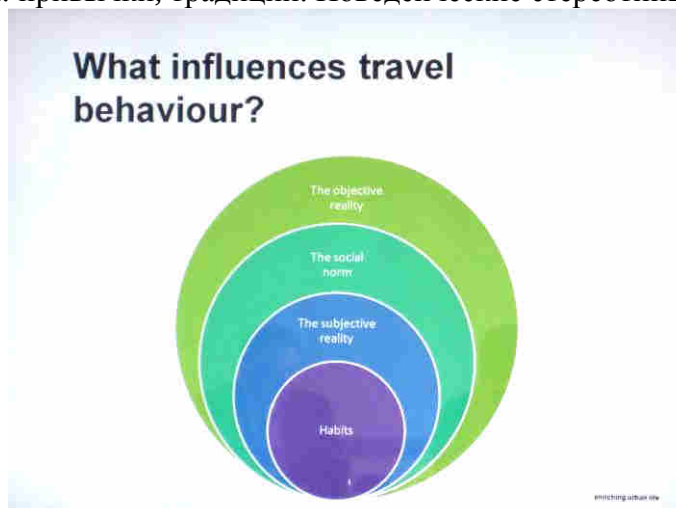
Вопрос: что влияет на наше поведение в процессе движения?

Во-первых, разумеется физическая основа: планировка города, удобство путей передвижения. В этой связи нельзя не вспомнить тренд, популярный во всем мире, развивать города в большей степени для людей, не для машин.

Вторая группа факторов: социальные нормы.

Третья группа: субъективная реальность, как мы сами думаем о движении в городе.

Четвертая группа: привычки, традиции. Поведенческие стереотипы.



Пабло (первый докладчик) рассказывал об изменениях первых параметрах - оптимизировать физическую инфраструктуру. Но надо влиять на все параметры. Это возможно делать разными способами: делать велосипедистов более видимыми (привлечь внимание к их количеству), брендинг города как велосипедного города, наглядность принимаемых решений, диалог с жителями.

Проект носит название "8000 причин, чтобы пользоваться велосипедом" (8000 это почтовый код Орхуса). Дарят подарки велосипедистам с символика проекта, есть

странички в социальных сетях, где можно написать свои пожелания и замечания. Разные группы жителей: разные тезисы для рекламы.



Дети - веселье, игра, велосипед для бега, то есть без педалей.

Школьники - радость и свобода

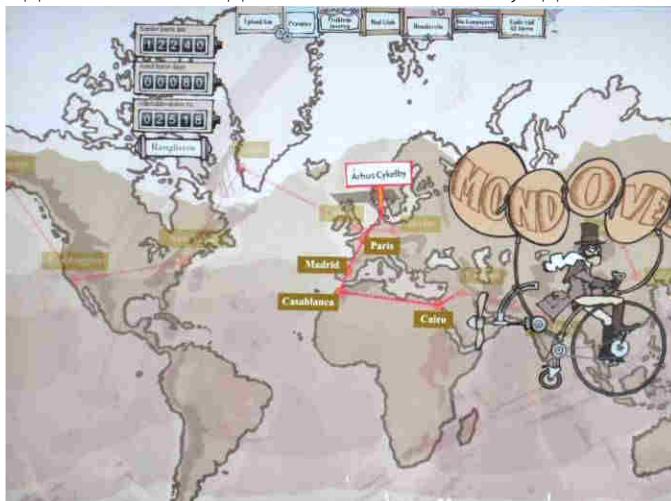
Жители, которые используют общественный транспорт - здоровье и быстрота

Жители, которые ездят на велосипеде по городу - признание, вознаграждение (хвалят за то, что они уже являются велосипедистами).



Примеры совмещения рекламной компании и развития велоинфраструктуры. Счетчики велосипедистов, чтобы и сам велосипедист видел, что его посчитали.

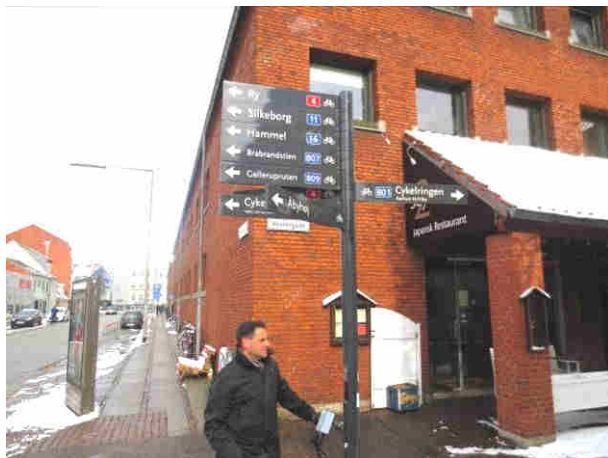
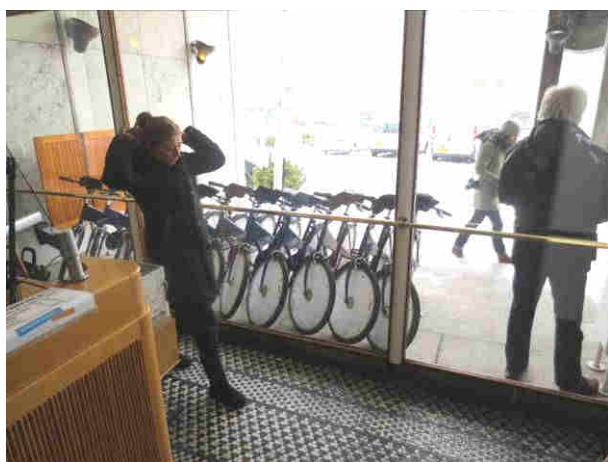
Счетчики устанавливались в разных районах, и районы соревновались между собой. В отдельных районах раздавали шоколадки около счетчиков, один из этих районов и победил.



В Дании нет возрастного ценза для поездок детей без родителей. И только родители решают отпускать ребенка на дорогу на велосипеде или нет. Показатель безопасности – сколько женщин пользуется велосипедом.

12:00-13:00 прогулка на велосипедах по Орхусу

Знакомство с велоинфраструктурой города (что такое городской велосипед «CityBike», счетчики велосипедистов за 12.00 в «-2» и снег проехало 1100 велосипедистов, пункты проката городского велосипеда, велоуказатели, почтовая служба на гибридных велосипедах, велосипедный пересадочный узел,, велотюрьма, двухуровневая велопарковка, закрытая платная велопарковка)

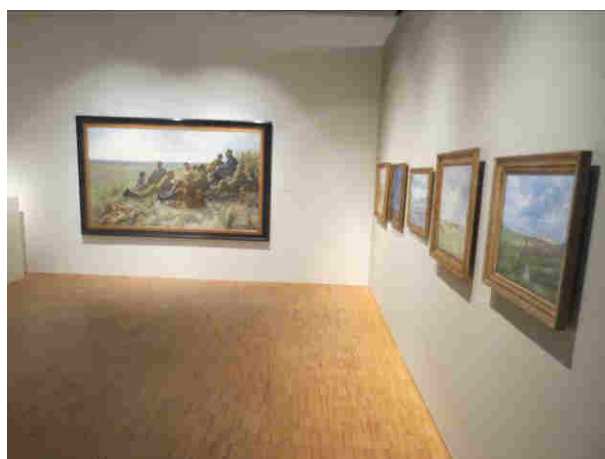
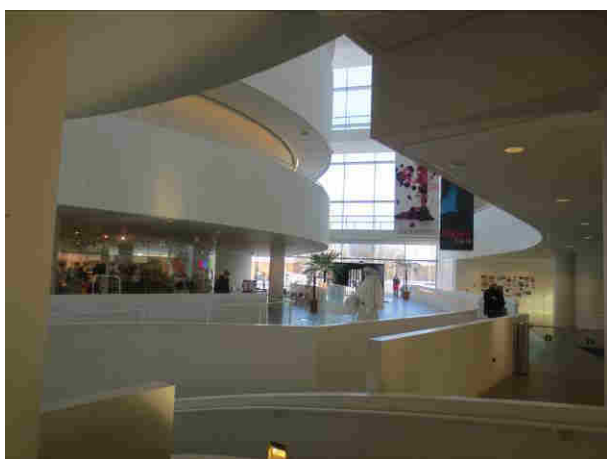


13:00-14:00 обед

14:00-15:00 знакомство с достопримечательностями

15:00-18:00 Самостоятельное изучение г.Орхус

Пешеходная улица, привокзальная площадь, музей современного искусства.



22.03.2013 Пятница

10:00-12:00 Местоположение: центр занятости г. Орхуса

А) Выступление

- Жеблиенок М.А., Шестернева Н.Н. «Зеленые маршруты Санкт-Петербурга»
- Коротыч В.И. «Преобразование ТКП»
- Гуревич И. «Велосипедный маршрут Москва - Санкт-Петербург»



Б)



5) Вернер Штайн - был руководителем организации "Городской велосипед". Этот проект начал свою работу с 2005 года, сейчас этот проект имеет постоянную основу и поддержку муниципалитета.

Идея проекта взята из Копенгагена, где эта идея развивается с 1990х годов.

У городского совета заняло много времени, чтобы понять в рамках чего будет реализован этот проект; в результате проект стал работать на базе центра занятости и включать в себя ряд тренинговых программ для безработных.

Примерно 450 велосипедов сейчас доступны на улицах с 1 апреля по 31 октября. Объяснение деталей устройства парковки велосипедов. Сначала были куплены велосипеды как в Копенгагене, но из-за холмистого рельефа приобрели трехскоростные велосипеды. На каждом велосипеде есть схема размещения стоянок для велосипедов в городе. Велосипеды работают (срок службы) более 7 лет в прокате.

Цель: продвижение велосипедного транспорта вместо – автобусного транспорта.

Система сканирования позволяет отправлять смс компании, которая следит за ними и таким образом контролировать этот вопрос. Примерно 20 велосипедов в год пропадают. В

первый год было много украденных и сломанных велосипедов, в последующие годы эти показатели снизились.

Главное достоинство этой системы все таки в том, что отсутствует плата. Во многих городах, где эта схема работает надо платить за использование велосипеда. Здесь платить не надо. Поэтому эти велосипеды нельзя сравнивать с современными скоростными велосипедами. И сами велосипеды простые и дешевые, чем довольны также и налогоплательщики. С 2013 года внедряется 3-я генерация велосипеда с радио-меткой для поиска велосипеда с помощью интернета.

Обслуживание велосипедов осуществляет специальный ремонтный центр, к работе в этом центре привлекаются безработные, и есть два человека на постоянной основе. Быть водителем грузовичка, который обслуживает городские велосипеды - очень популярно и престижно среди безработных.

Обсуждение проблем обслуживания городских велосипедов.

12:00-13:00 обед

13:00-14:00 Местоположение: центр занятости г. Орхуса

В)



6) Кристиан

Рассказ по энергетическим вопросам города.

Предпосылки:

- климат меняется;
- большая часть города ниже уровня моря
- большое количество выбросов углекислого газа

Муниципалитет контролирует только около 25% от общего количества выбросов углекислого газа.

Для себя специально ставят амбициозную цель, для того чтобы подстегнуть общество – 0% выброса углекислого газа к 2030 году.

Создают союзы (аналог СРО) и сводят отдельные фирмы вместе, если это необходимо (когда у одной фирмы есть технология, а другая может произвести эти изделия).

Проводится работа с населением по энергоэффективности домов, и кризис помог продвинуться в этой сфере, тк люди стали считать и экономить деньги. Ставят цели и строят здания с «0» потреблением энергии.

www.CO2030.dk

14:00-20:00 Местоположение: г. Орхус

Самостоятельное изучение города («старый город», ботанический сад, улица «ремесленного дела», новая застройка в гавани)



