

Вместе к устойчивой мобильности

Science Forum объединяет российских и немецких ученых

«Устойчивая мобильность. Городское планирование. Изменение климата» — именно под таким названием состоялся Российско-Германский Science Forum. Форум стал платформой для профессионального обмена ученых из обеих стран.

Анна Финькенцеллер и Иржи Хёнес

Модель города, ориентированного на автомобили, достигла предела своих возможностей. В XX веке эта идея считалась инновационной, но огромная нагрузка от дорожного движения, как для людей в городе, так и для окружающей среды и климата, сделали ее неактуальной. В сфере городской мобильности требуются новые идеи, которые должны быть ориентированы на человека, учитывать его потребности и оберегать его здоровье — и в то же время максимально обеспечивать безвредность транспорта для окружающей среды.

Германский дом науки и инноваций в Москве (DWIN) уже несколько лет успешно проводит Российско-Германский Science Forum совместно с посольством Германии в Москве. 23 и 24 ноября форум был посвящен теме «Устойчивая мобильность. Городское планирование. Изменение климата».

Особенностью проведения форума стало сотрудничество с историческим институтом в Москве (DHIM) и Московским государственным строительным университетом (МГСУ).

Мы живем в ситуации, когда негативные последствия для здоровья, окружающей среды и климата попросту не могут быть проигнорированы.

«Я думаю, что мы можем многому научиться, анализируя прошлые ожидания насчет будущего. Это может помочь нам задуматься о том, как именно возможно реализовать устойчивое развитие городов и почему необходимые изменения не всегда так легко осуществить», — прокомментировала идею сотрудничества директор DHIM в Москве Сандра Дальке.

«Форум — это платформа, которая объединяет важных участников из России и Германии и инициирует дискуссии между странами», — говорит координатор DWIN Михаил Русаков. «Мы счастливы, что наконец-то сможем провести форум, потому что уже дважды его пришлось откладывать из-за пандемии». Михаил Русаков отметил возможность организации форума в гибридном формате, при котором половина участников присутствовала офлайн. Реальные личные встречи, безусловно, важны, отметил он.

Форум, в котором приняли участие высококлассные представители немецких и российских университетов и исследовательских институтов, состоял из трех основных тематических блоков: последствия городской мобильности для экологии и здоровья, концепты для устойчивой мобильности и будущие сценарии с альтернативами ориентированному на автомобили городу.



Из-за пандемии коронавируса мероприятие прошло в гибридном формате.

Тематические блоки: ущерб окружающей среде и здоровью, наносимый ориентированным на автомобили городским и транспортным планированием, концепции устойчивой мобильности, а также будущие сценарии с альтернативами ориентированному на автомобили городу.

Посол Германии в Москве, Геа Андреас фон Гайр, подтвердил наличие уверенных перспектив российско-германского научного сотрудничества в России и выразил свое восхищение тем, что Германия и Россия совместно работают над «актуальными темами».

Директор DWIN Андреас Хёшен подготовил трудности текущих задач. Речь идет о том, «как устранить противоречия между экономическими потребностями, качеством городской среды и защитой климата».

Беньямин Бойерле из DHIM обозначил тему форума: «Речь идет о городской мобильности с точки зрения ее влияния на климат, окружающую среду и, следовательно, на здоровье человека». При этом он упомянул в своем выступлении конец 1980-х годов. По его словам, в ходе своего исследования он был поражен тем, что, например, во Владивостоке 60 процентов вредных для здоровья выбросов уже в то время были связаны с автомобилем транспортом.

Почетный президент МГСУ Валерий Теличенко отметил, что в настоящее время речь идет не только об инновациях на практике, но и о том, «как все эти инновации влияют на здоровье людей и как сохранить здоровье». Соответственно, первая панельная дискуссия была посвящена теме «Последствия городской мобильности для экологии и здоровья».

Удо Беккер с кафедры экологии транспорта Технического Университета Дрездена отметил, что транспортное планирование и транспортная политика в прошлом, безусловно, отражали стремление людей к мобильности и процветанию. Однако они также «способствовали тому, что люди стали чаще пользоваться транспортом». По мнению Беккера, развитие транспорта означает увеличение шума, большее потребление энергии и площади, а также разрастание городов. «В текущей ситуации бесспорно игнорировать последствия этого процесса для здоровья, окружающей среды и климата просто нельзя», — добавляет он. По словам ученого, необходим новый подход: «Исторически человечество стремилось как можно активнее использовать транспорт, теперь же мы хотим приостановить этот процесс. Это основополагающее изменение, обозначенное как своеобразный переворот в транспортной сфере».

Барбара Ленц из Института транспортных исследований при Германском центре авиации и космонавтики рассказала о трудностях переноса инновационных концепций и новых идей на практику. «У нас много идей, связанных с транспортом, новыми технологиями и бизнес-моделями. Но очень редко мы имеем возможность объединить эти отдельные идеи в стратегию, которая может быть использована на международном, национальном или муниципальном уровне», — сказала она. По словам Барбары Ленц, нужны не только хорошие задумки, но и цели. «А именно четкие цели, которые можно измерить».

Необходимо обратить внимание не только на транспортную политику, но и на муниципальную политику, социальную политику, организацию рабочих мест и рабочего времени, поделилась ученая. «Мы не учитываем, что автомобиль за целые десятилетия также позволил создать определенные структуры времени в нашей повседневной жизни. Если мы хотим изменить мобильность, мы не можем просто заменить автомобиль, мы должны подумать и об этих временных структурах».

Важно рассмотреть вопрос о том, как адаптировать социальную и экономическую среду людей к новым концепциям мобильности.

Нина Данилина, заместитель заведующего кафедрой градостроительства МГСУ, выступила на форуме в секции «Мобильность в городе будущего» с докладом о том, как все более быстрый темп изменений, вызванный цифровизацией, затрудняет высказывания о будущем. По словам Нины Данилиной, пандемия усилила еще одну тенденцию: «Появилось молодое "поколение Zoom", для которого совершенно нормально сидеть дома». Учитывая такие тенденции, очень трудно предсказать будущую мобильность молодежи, отметила она.

Клайн-Хитпасс, руководитель отдела исследований мобильности в Немецком институте городского хозяйства, предупреждает: «Если мы серьезно взглянем на смену парадигмы, то мы должны что-то изменить в ценностном отношении к мобильности. Это имеет радикальные последствия». Она отметила, что в Германии стоимость проезда в общественном транспорте растет уже много лет, в то время как плата за парковку в центрах городов остается неизменной. «Если мы хотим продвижений в этом вопросе, мы должны что-то поменять».

По ее словам, самым большим препятствием для инноваций часто являются «жесткие административные структуры». «В Германии есть проблема не со знаниями, а с их реализацией», — сказала Анна Клайн-Хитпасс. Без смелых действий со стороны политиков транспортный переворот не будет успешным, отметила она.

Феликс Кройтциг, профессор экономики устойчивого развития населенных пунктов Берлинского технического университета, рассказал о трех современных революциях в мобильности с технической точки зрения, не все из которых обязательно ведут к улучшению экологического и климатического баланса. Автономная городская мобильность позволяет повысить эффективность и рентабельность общественного транспорта, но также может привести к еще большей индивидуальной мобильности.

Электромобильность является позитивной тенденцией, приводящей к более эффективному потреблению энергии, но этого будет недостаточно для сокращения выбросов углекислого газа в атмосферу. Кроме того, эта тенденция не учитывает выбросы загрязняющих веществ при износе шин и торможении. Факторы, которые нельзя проигнорировать. Совместная мобильность или каршеринг и подобные концепции особенно выгодны, если они увеличивают степень заполнения транспортных средств. Уже с нынешними техническими средствами можно достичь большой экономии. Тем не менее, требуется политическая поддержка, например, через перераспределение парковочных мест, что может подразумевать меньше мест для личных автомобилей и больше мест для автомобилей каршеринга.

Москва в последние годы демонстрирует заметное развитие в урегулировании парковочного вопроса. Введение платы за парковку в центре города и строгий контроль за соблюдением правил заметно улучшили качество пребывания в городе. Так же считает и Владимир Кумов, представляющий инициативу «Let's bike it» и консультирующий министра транспорта Российской Федерации. «Еще десять лет назад у велосипедистов и пешеходов здесь были серьезные проблемы. Считалось абсолютно нормальным парковаться на пешеходных дорожках».

Во второй день мероприятия, которое проходило в Германском историческом институте в Москве (DHIM), была организована программа, посвященная историческому развитию транспортного планирования в России, Германии, а также в других странах. Например, Кристоф Бернхардт из Института пространственных социальных исследований имени Лейбница рассмотрел развитие Берлина в 20 веке как города, удобного для автомобилей. С российской стороны Юрий Никифоров из Ярославского государственного педагогического университета рассказал о том, как советская социальная политика повлияла на транспортное планирование.

Российско-Германский Science Forum «Устойчивая мобильность. Городское планирование. Изменение климата» состоялся в рамках года Германии в России 2020/21, а также германо-российского перекрестного года «Экономика и устойчивое развитие 2020-22» и является частью «дорожной карты сотрудничества в области образования, науки, научных исследований и инноваций», которая образует стратегические рамки для российско-германского сотрудничества.

Science Forum показал, что Германия и Россия могут многому научиться друг у друга в области устойчивой мобильности и что существует множество подходов для сотрудничества. А также обе стороны пришли к мнению о том, что тема изменения климата является одним из общих вызовов, для которого необходимо найти совместные решения, выходящие за пределы границ обоих государств.