

Интеллект против пробок



На международной экологической конференции, которая прошла в краевой столице, хабаровские специалисты представили иностранцам ноу-хау в борьбе с пробками. Имя этому чуду — система «Интеллектуальный город».

Нет банальности

«Тише едешь — дольше будешь» — теперь так для водителей звучит известная поговорка. Число машин с каждым годом увеличивается на 30 тысяч, а новые магистрали, к сожалению, такими темпами не строятся. Арифметика несложная: через десять лет почти полмиллиона авто перекроют кислород городским транспортным артериям. Действовать нужно сейчас. Но как?

— Новые дороги не всегда решение проблемы. Как правило, чем больше новых трасс, тем быстрее растет число транспортных средств, — го-

ворит **руководитель центра космических технологий ТОГУ Геннадий Маркелов**. — В развитых странах давно поняли, что движением следует управлять и делать это нужно умно. Попробуем и мы с помощью системы «Смарт Сити», или «Интеллектуальный город».

Подсчитано, что в России автомобилем владеет каждый четвертый. То есть примерно 250 автомобилей на тысячу человек.

По задумке разработчиков, в ядро системы в онлайн-режиме будет поступать информация о том, что происходит на магистралях: об авариях,

закрытии переездов, ремонтных работах или ухудшении погодных условий. И в каждой ситуации, как по рецепту, система рассчитает, как отрегулировать движение на трассе.

— Человеческий фактор сойдет на нет. Светофоры

ТОЛЬКО ЦИФРА

Согласно данным Минтранса России, ежегодно из-за перегруженности автодорог экономика теряет 7–9 процентов ВВП, или 4,1–5,3 триллиона рублей.

станут умными, — продолжает Геннадий Маркелов. — Они без помощи человека сами настроятся под поток, выберут, сколько гореть зеленому и красному сигналам. Около трасс электронные знаки автоматически подскажут автомобилисту, с какой скоростью стоит ехать. О происходящем на дороге, к примеру о ДТП, водителя проинформируют интеллектуальные табло.

Поездка без водителя

По мнению разработчиков «Интеллектуального города», лекарство от пробок — введение беспилотного управления транспортом. Сел, начал

кнопку, поехал — возможно, такой станет наша поездка в ближайшем будущем.

— Мне кажется, в Хабаровске можно начать с трамваев,

лов. — Удачный опыт есть у японцев, где уже несколько лет работают беспилотные трамваи. Несколько подобных участков тестируются и в Санкт-Петербурге.

В мире есть и авто, которые обходятся без водителя. К примеру, корпорация «Гугл» уже выпускает подобные автомобили на основе «Тойоты При-

ус». В Калифорнии им нашли применение: они доставляют пищу на дом к клиенту. «Когданибудь и в Хабаровске они появятся», — уверен Маркелов.

Хочешь ехать? Плати!

Одно из решений — создание дорожных сетей для разных целей. Одни — для экстренных служб, вторые — для общественного транспорта, а некоторые — платные.

— Сейчас это может напугать, — считает Геннадий Яковлевич. — Но это вполне реально: раз хочешь добраться быстрее утром до работы по свободной трассе — плати. Вопрос в том, когда мы будем морально готовы к таким переменам. Мне кажется, нескоро.

Вклад в будущее

По мнению ученых, срок реализации умного проекта — около восьми лет. Конечно, многое зависит не только от труда новаторов, но и от того, как примет эти идеи власть, а главное — общество.

— «Интеллектуальный город» — это вклад в будущее, — отмечает Геннадий Маркелов. — Если мы сегодня не будем внедрять технологии в жизнь, то еще больше отстанем от передовых стран мира. И кто тогда станет управлять? Точно не мы.

Светлана ТРУЦОВА

А КАК У НИХ?

В Нью-Йорке платные дороги и парковки применяются давно, но основной акцент в борьбе с пробками сделали на разделении транзитного и местного движения. В Вашингтоне популярность пользуется реверсивное движение, а в Лос-Анджелесе власти призывают подвозить коллег по офису до работы и тем, кто едет с пассажирами, разрешают использовать выделенную полосу. В Токио дороги и развязки начали строить в несколько ярусов. В Мадриде запрещен въезд грузовиков в центр, в исторической части все больше пешеходных зон, почти повсеместно введено одностороннее движение. В Париже власти пришли к иному решению: постарались максимально автоматизировать движение на дорогах, а для спецтранспорта открыли отдельный ряд, проезд по которому запрещен остальным участникам движения. Оптимальные системы навигации для автомобилистов, электронные табло на трассах и отрегулированные светофоры позволили парижанам за последние десять лет немного разрешить проблему пробок.