

ЛЕКЦИЯ 1 СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К РЕШЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ В ГОРОДАХ

1.2 Транспортные проблемы в городах



Рисунок 1.1 – Загазованность



kievrada.com → novostey.com

Рисунок 1.2 – Заторы

90 % времени основная масса автомобилей не едет, а стоит.





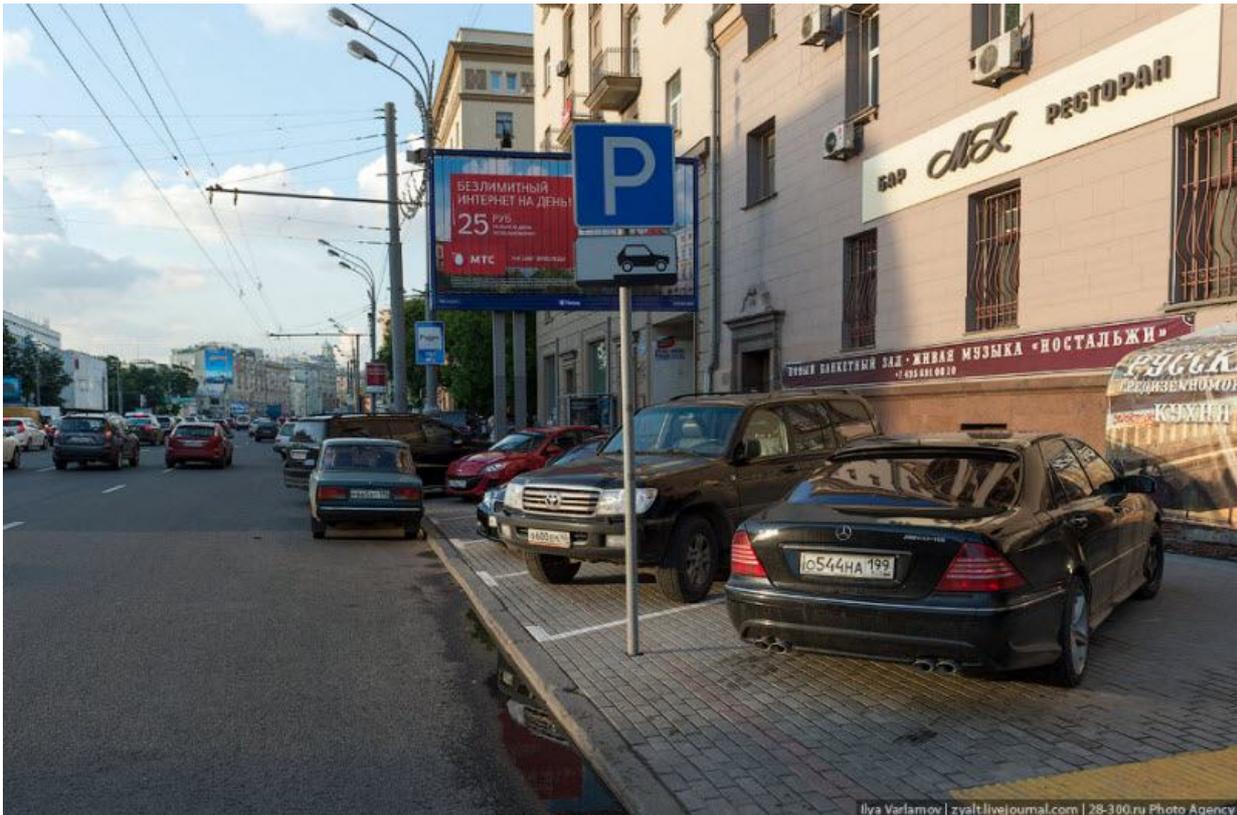


Рисунок 1.3 – Организация стоянок автомобилей

2 Основные направления улучшения транспортной ситуации в городах

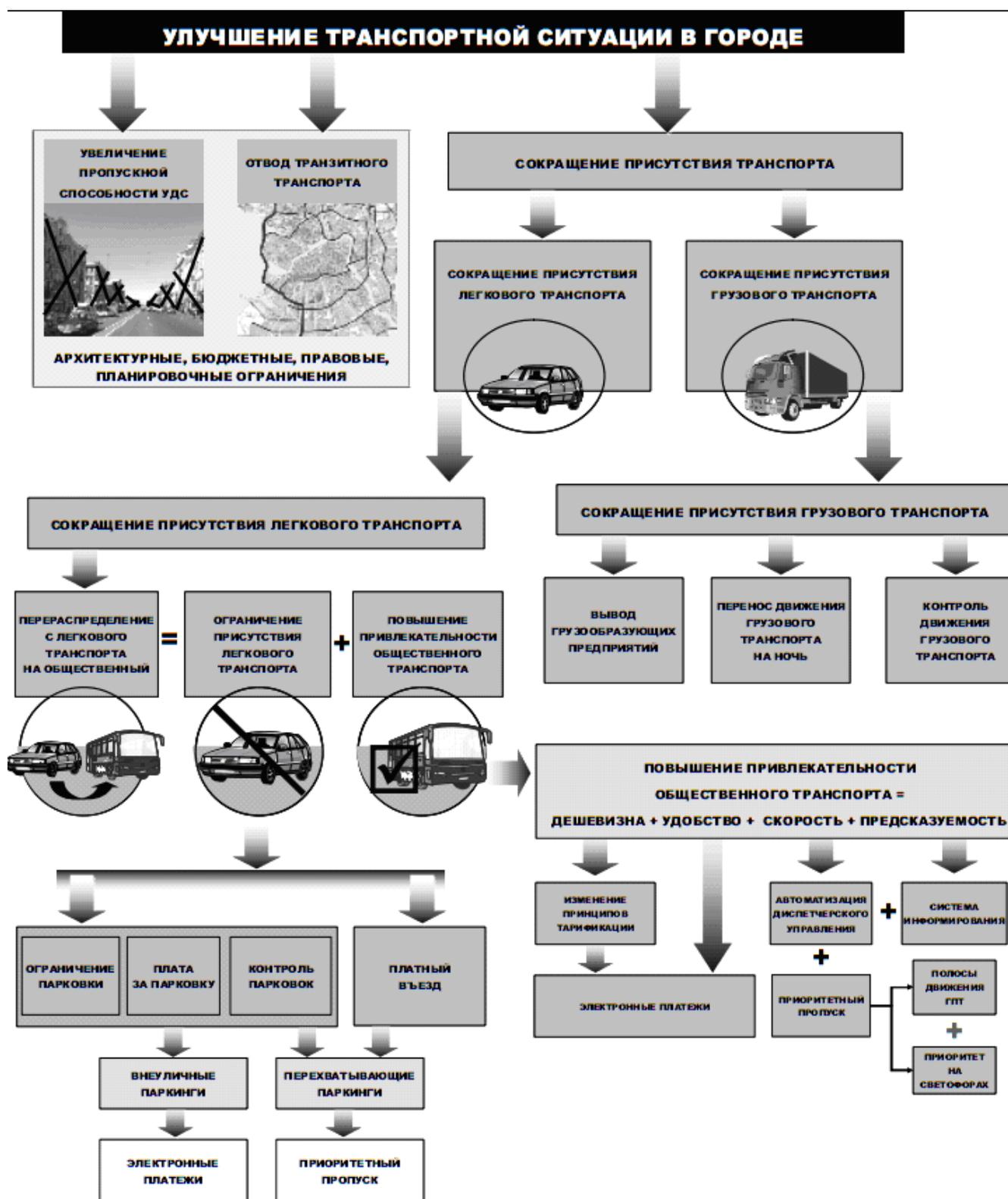


Рисунок 2.1 – Структура комплекса мероприятий по улучшению транспортной ситуации в городе



Рисунок 2.2 – Последствия различных мер транспортной политики, направленных на улучшение транспортной ситуации в городах

С конца 1950-х годов принципы транспортного планирования базировались на тезисе: «прогнозировать и обеспечивать». Из этого тезиса вытекала аксиома: сначала мы прогнозируем, насколько увеличится трафик, затем мы расширяем дорожную сеть в объемах, достаточных для его обслуживания.

Строительство новых дорог в ответ на перегруженность существующих, как правило, приводит к увеличению общего объема трафика, сокращая тем самым недолгий период освобождения от заторов.

Тезис «прогнозировать и обеспечивать» сменился тезисом «прогнозировать и предотвращать». Именно это обстоятельство, а не только изменения в моде, или же нехватка средств, обусловило в 1990-е годы включение категории «управление спросом» в транспортную политику всех политических партий. «Управление спросом» означает, что там, где это необходимо, придется замедлять рост трафика, либо даже сокращать трафик, а то и прекращать его вовсе.

Хороша это идея, или плоха, но она стала актуальной не раньше, чем английские города обзавелись вполне приличной сетью местных и магистральных дорог и улиц: к концу 1990-ых годов удельный вес улично-дорожных сетей в городской территории достиг там рубежа в 20-25 процентов.

«Задача транспортной системы – перемещение людей, а не транспортных средств».



Рисунок 2.3 – Перераспределение пассажиропотока с легкового транспорта на общественный транспорт

Поскольку для перевозки определенного числа пассажиров требуется гораздо меньше автобусов, нежели автомобилей, то пересадка автомобилистов в автобусы позволит трафику двигаться быстрее.

Но здесь есть ловушка. Если некоторое количество людей пересядет на автобусы, ваша автомобильная поездка в условиях мало-интенсивного трафика заведомо станет быстрее, что лишит вас стимулов сделать то же самое. Это один из тех случаев, когда индивидуумы (по Адаму Смиту), преследуя свои собственные интересы, не добавляют общего блага для всех. Успех может быть достигнут только за счет внешнего вмешательства: либо перераспределения дорожного пространства (выделения обособленной полосы движения для автобусов), либо введения платности пользования дорогами.

4. Базовые принципы транспортного планирования в Европе

Принцип №1. Пешеход важнее автомобиля. Велосипедист важнее автомобиля. Маршрутный автобус или трамвай важнее автомобиля. Все автомобилисты равны. Едущий автомобиль важнее припаркованного (первый выполняет полезную работу, второй – нет). Соответственно парковка немислима там, где вы можете хоть чем-то помешать движению автомобилей и пешеходов, а также работе общественного транспорта.

Принцип №2. Единственная часть городского пространства, где автомобилист не является угнетенным существом и где он не увидит ни пешеходов, ни велосипедистов, ни остановок общественного транспорта – это сеть городских скоростных магистралей. На всех остальных улицах хозяин – пешеход, которому надо спускаться под землю только для входа в метро, но не для перехода проезжей части. Здесь скорости движения автомобилей строго лимитированы.

Принцип №3. Каждая часть городского пространства – улицы, проезды, тротуары – имеет собственника. Собственником является либо муниципалитет, либо владелец дома, либо владельцы квартир, объединенные в кондоминимум. Парковка, не санкционированная собственником, считается правонарушением.

Принцип №4. Парковка, за немногими исключениями – платная. Плата за парковку растет по мере приближения к городскому центру.

Принцип №5. После мероприятий в местах концентрации ДТП их количество на прилегающих участках не должно увеличиваться в большей степени, чем до проведения мероприятий.