

Проблемы транспортной инфраструктуры в современном городе. Пути решения.

Велотранспорт

Чаплыгина Д. В.

*Чаплыгина Дарья Викторовна / Chaplygina Dar`ya Viktorovna - студент,
кафедра градостроительства, архитектурно-строительный факультет,
Академия строительства и архитектуры
Крымский федеральный университет, г. Симферополь*

Аннотация: статья посвящена вопросам городского транспорта в крупных городах. Автором исследуется транспортная ситуация города Симферополя, рассматривается опыт европейских городов, а также России. Выявлена и обоснована необходимость создания велотранспортной сети. На основе проведенного анализа транспортной ситуации г. Симферополя автором предлагается ряд мероприятий по введению и поддержанию функционирования системы велотранспорта.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, улично-дорожная сеть, общественный транспорт, велосипедный транспорт.

ВВЕДЕНИЕ

Связь между структурными элементами города осуществляется посредством транспортной инфраструктуры, которая представляет собой систему транспортно-пешеходных коммуникаций (от железнодорожных путей крупных городов до лифтов жилых домов), связывающих территорию в единый организм.

Основная проблема современного города - проблема городского транспорта. Распространение личных транспортных средств позволило быстро освоить пригородные территории и содействовало быстрому росту городов. В современном городе весомое значение имеет фактор времени. Прогрессивная система расселения, качество планирования и застройки городов и целых групп населенных мест определяются, в частности, разветвленностью сети и скоростью движения городского транспорта. Затраты времени на дорогу от места жительства к месту работы либо к месту отдыха зависят от размещения промышленных предприятий, научно-исследовательских и проектных институтов, учебных заведений, административно-хозяйственных, торговых, зрелищных и других объектов. Поэтому важно правильное взаимное расположение производства, научных, административных и общественных центров и жилища. Исторически сложившаяся сеть улиц не отвечает требованиям современного транспорта и городского движения.

Автомобилизация создала разветвленную сеть городских улиц и загородных автомагистралей. Сегодня, автомобиль, запутавшись в этой сети, как в паутине, потерял свое основное преимущество — скорость.

АНАЛИЗ ПУБЛИКАЦИЙ

Исследования Датской Федерации Велосипедистов, проводимые по части транспортной системы, в частности велосипедной, в городе Копенгагене говорят о сложившейся комфортной сети велопроката и инфраструктуре, благоприятно влияющей на рост числа пользователей велотранспорта.

Руководитель туристического бюро «Wonderful Copenhagen» Ларс Бернхард Йоргенсен отмечает, что велосипедное движение стало неотъемлемой частью датского подхода к транспортной системе. И этот посыл становится все более отчетливым и ясным, когда речь идет о стране с нейтральным уровнем выбросов углерода, развитие которой нацелено на зеленый рост, сбережение энергии и безопасные для климата решения [1].

Езда на велосипеде не является целью как таковой, это, скорее, приоритетная стратегия политиков, с целью создания более благоприятных условий для жизни в городе. Копенгаген уже сейчас является городом, комфортным для велодвижения. Каждое утро сотни тысяч жителей города выбирают велосипед как естественное средство передвижения. Жители Копенгагена выбирают велосипед, так как именно с его помощью можно быстрее и проще путешествовать по городу. Если число велосипедистов увеличится, возникнет необходимость сделать велосипед самым быстрым и простым транспортным средством для еще большего числа людей. А этого невозможно добиться, если не уделять особого внимания развитию благоприятной для велодвижения инфраструктуры и исследованию новых направлений. Поэтому это и есть два ключевых принципа в развитии велодвижения: приоритизация и инновации.

В 2025 г. система велопроката будет неотъемлемой частью системы общественного транспорта в столице и станет на один уровень с автобусами, поездами и метро. Это будет касаться и систем оплаты, функционирования и маркетинга. Сочетание велосипедов и общественного транспорта является конкурентной альтернативой автомобилям в данном регионе. В 2011 г. в Копенгагене объявили конкурс проектов по развитию новой системы велопроката, которая стала функционировать уже в 2013 г.

Власти Москвы решили создать разнообразные условия для парковки велосипедов, приемлемые как для краткосрочных, так и долгосрочных парковок, а также внедрить систему велопроката, подобную тем, которые уже существуют в Лондоне, Барселоне и Париже [2].

Реорганизация отрезка протяженностью 6,4 км на Бульварном кольце свидетельствует о том, что существующую инфраструктуру можно адаптировать в соответствии с потребностями велосипедистов. В случае Бульварного кольца, вместо трех существующих автомобильных полос были запроектированы две,

после чего дорога стала отвечать дорожным нормам, и это позволило освободить место для парковки. Власти решили развивать велосипедную инфраструктуру на одном уровне с пешеходными тротуарами, для того, чтобы пешеходы могли пользоваться велодорожками зимой, когда потребность в пространстве для передвижения на велосипеде низкая.

ЦЕЛЬ И ПОСТАНОВКА ЗАДАЧ

Целью работы является:

Изучение методов решения транспортной проблемы в мире;

Детальное рассмотрение велотранспорта в инфраструктуре города;

Применение опыта европейских и других стран для решения данной проблемы в условиях климата России.

Предложение по решению проблемы транспортной сети г. Симферополя.

Основные задачи:

Выявить проблемы городского транспорта;

Проследить пути решения транспортных проблем в зарубежных городах;

Рассмотреть велотранспорт как альтернативу автотранспорту;

Выявить экономические аспекты использования велотранспорта;

Предложить модель решения транспортной проблемы на примере г. Симферополя.



Рис. 1. Велодорожки

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Существующая дорожная сеть Симферополя имеет четко выраженную радиальную структуру, сформированную магистралями общегородского значения, такими как ул. Киевская, ул. Севастопольская, проспект Победы, проспект Академика Вернадского, проспект Кирова.

Направления этих автодорог совпадают с направлениями внешних магистралей на Харьков, Евпаторию, Феодосию, Ялту и Севастополь, которые подходят к городу.

Магистральная сеть центральной части города представляет собой прямоугольную сеть улиц с пересечениями в среднем через 100-150м, что отрицательным образом сказывается на скорости движения транспорта, вызывая его задержки на перекрестках, затрудняя организацию движения. На некоторых участках скорость движения транспорта снижается до 10 км/ч. [3].

В периферийных районах старой застройки сохранилась сеть узких, извилистых, ненормированных улиц, которые не приспособлены для пропускания транспорта.

Сегодня проблема городского транспорта носит острый характер.

Транспортные потоки непрерывно растут параллельно с ростом города из-за стихийного, не подчинённого рациональному планированию размещения жилых и промышленных зон. Разрастание пригородной части ведёт к увеличению числа частных автомобилей. Их потоки, заполняющие уличную сеть (отнюдь на них не рассчитанную), препятствуют передвижению по городу в часы «пик».

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ АНАЛИЗ

Реализация системы внедрения велотранспорта в инфраструктуру города может включать следующие этапы:

1. Популяризация велосипеда как транспортного средства;
2. Создание велосипедной инфраструктуры:
 - 2.1. Разработка поэтапного плана создания велодорожек;
 - 2.2. Запуск первоочередных проектов создания велодорожек;
 - 2.3. Создание условий для хранения велосипедов;
 - 2.4. Интеграция общественного и велосипедного транспорта;
 - 2.5. Включение в нормативные требования для вновь строящихся жилых массивов;
3. Контроль за соблюдением правил дорожного движения;
4. Способствование развитию безбарьерной среды.

ВЫВОДЫ

Проектирование и создание связанной безопасной сети веломаршрутов и велопарковок в городе должно разгрузить существующие транспортные связи и способствовать эффективному взаимодействию периферии и центра города. Введение велотранспортной инфраструктуры позволит достичь следующих результатов:

- Увеличение количества жителей, использующих велосипед как транспорт;
- Развитие удобного альтернативного транспорта, который сделает многих горожан гораздо мобильнее, а также позволит экономить время и деньги;
- Увеличение числа поездок, совершаемых на велосипеде;
- Снижение автомобильного трафика в летний период;
- Приобщение жителей города к здоровому образу жизни и решение проблемы недостаточной физической нагрузки;
- Активизация улиц, уличной торговли и культурной жизни;
- Повышение привлекательности города для жителей и туристов.

Литература

1. *Шелмаков С., Шелмаков П.* Методика оценки эффективности веломаршрута / Международный научно-исследовательский журнал, 2013. № 9 (16). С. 131-134.
2. *Rutter H.* Health economic assessment tool for cycling (HEAT for cycling). Copenhagen: WHO Regional Office for Europe, 2011. 46 p.
3. Материалы натуральных исследований ЦНИИП Велотранспорта.