

Регулирование движения транспорта градостроительными методами

*Завальный А.В., Анощенко Н.В., Харьковская национальная академия
городского хозяйства*

В связи с интенсивным ростом автомобилизации резко обострились транспортные проблемы в крупных городах и мегаполисах. На сегодняшний день проводятся различные конференции и круглые столы, создаются форумы, пишется множество статей, посвященных решению данных проблем.

Под городской транспортной системой подразумевают различные виды внешнего пригородного, городского пассажирского и грузового транспорта с соответствующими устройствами, парком подвижного состава, ремонтно-профилактической базой и техническими средствами организации и управления движением, комплексом путей сообщения, объединенных пересадочными узлами и погрузочно-разгрузочными пунктами, обеспечивающими качественное обслуживание населения и народного хозяйства в перевозках пассажиров и грузов. Управление транспортной системой города – управление не простой суммой всех отраслей, а единой системой, обеспечивающей транспортное единство города и обеспечивающей для пользователей транспортных услуг дополнительный системный эффект. Таким образом, понятие управление транспортных систем тесно связано с решением транспортных проблем.

Проблема транспортного обеспечения промышленных районов уступила первые позиции проблеме обеспечения перевозок в направлении центра города и проблеме стоянок в центральном деловом районе. Задачи транспортного строительства, обусловленные освоением новых территорий под крупномасштабную застройку микрорайонного типа, сменились задачами использования имеющихся территориальных ресурсов под частную малоэтажную и многоэтажную застройку.

Транспортная система города – это капиталоемкая отрасль, где ошибки в проектировании и строительстве приводят к миллиардным потерям. Экспериментальное строительство недопустимо. Требуется предварительное многовариантное градостроительное моделирование будущих систем.

Одностороннее и круговое движение, скоростные автомагистрали, оборудование «интеллектуальных» светофоров и подземных транспортных путей, паркинг-хаузов, эстакад, туннелей и дорог второго уровня – все это с успехом использует Европа. Проблема парковок решается организацией перехватывающих парковок.

Опыт развитых стран говорит о том, что «перехват» себя оправдывает. Перехватывающие автостоянки существуют ныне во многих европейских странах, в Японии и в Северной Америке. Пионером такого решения транспортной проблемы была отнюдь не Германия и не Америка, а Китай. Популярными во многих странах стали «интеллектуальные» светофоры, которые представляют собой пешеходный светодиодный светофор с обратным отсчетом времени, способный самостоятельно определять длительность включенных сигналов за 2-3 цикла работы светофора, а также подстраиваться под изменяющиеся времена включения «зеленого» и «красного».

Проблема спонтанно брошенных автомобилей во дворах и вдоль проезжей части дорог решается с помощью сооружения многоуровневых паркингов. Многоуровневые паркинги могут решить проблему размещения большого количества автомобилей на ограниченной площади.

Анализ представленных на рынке недвижимости паркингов говорит о том, что популярны паркинги, запроектированные не как отдельные постройки, а как прикрепленные к какому-либо зданию, будь-то жилой дом, офисный или торговый центр.

В последнее время проблему пробок и множества брошенных автомобилей в центре города решают с помощью организации трамвайно-пешеходных зон.

Трамвайно-пешеходная зона – часть улично-дорожной сети, предназначенная для движения трамваев, пешеходов, велосипедистов и автомобилей экстренных служб.

Трамвайно-пешеходные улицы как принципиально новая концепция организации прежде переполненных транспортом центральных частей впервые появились в Германии в 1990-х годов. Сейчас они имеются в подавляющем большинстве городов Европы, где сохранилось и развивается трамвайное движение, и список городов с трамвайно-пешеходными улицами постоянно растёт.

Таким образом, всем крупнейшим украинским городам, которые столкнулись с такими проблемами предстоит ураганным темпом пройти тот путь, который страны Запада прошли за 100 лет, а особенно городу Харькову.

Градостроительные методы по регулированию транспортного движения на сегодняшний день довольно актуальны и важны. Применение их совместно с геоинформационными технологиями является путем устранения данных проблем. Без их внедрения решение транспортных проблем в городах невозможно.