

О важности создания и развития интегрированной сети общественного и специального транспорта в городе Харькове

Жорник В.В.

Харьковская национальная академия городского хозяйства

Вследствие нерегулируемой автомобилизации населения современные мегаполисы оказались на грани транспортного коллапса. Из-за заторов снижается регулярность движения наземного общественного транспорта и оперативность транспорта МЧС, МВД, скорой медпомощи и других служб экстренного реагирования (СЭР), что приводит к материальным потерям и людским жертвам. Кроме того, неритмичная работа общественного транспорта – это неэффективное использование бюджетных средств, а значит, – отсутствие должного развития в этой сфере. Поэтому сегодня актуален поиск возможностей движения общественного и специального транспорта без заторов. В Харькове для этого имеются благоприятные условия:

- 1) трамвайная система Харькова уже имеет развитую сеть обособленных от движения автотранспорта линий, которые уже сегодня могут широко использоваться транспортом СЭР для объезда заторов;
- 2) в центре Харькова, где нет обособленных линий, имеются улицы, которым можно придать статус трамвайно-парковочных, трамвайно-пешеходных;
- 3) планировка Харькова позволяет развивать обособленные линии, а интеграция транспорта СЭР и трамвайных линий ускорит их совместное развитие.

Также следует отметить такие предпосылки создания интегрированной системы общественного и специального транспорта в Харькове.

1. Историческая. Сложившаяся УДС Харькова ассиметрична. Это связано с непропорциональным её развитием. В условно левобережной части (Салтовский жилмассив, Новые дома, ХТЗ) УДС развита хорошо, притом, что это – селитебные и промышленные зоны. В условно правобережной части (Центр, Холодная Гора, Лысая Гора, Н. Бавария) УДС развита недостаточно, притом, что в правобережной части расположен деловой центр Харькова. Этот транспортно-планировочный "перекос" приводит к заторам, особенно

на стыке этих двух частей города. Учитывая невозможность исключения заторов, нужно выделять специальные полосы движения, чтобы общественный и специальный транспорт мог избежать заторов.

2. Урбанистическая. Можно выделить три причины образования заторов:

1) чрезмерное количество личных автомобилей (нужны аргументы для возврата людей в общественный транспорт, поскольку от чрезмерного количества автомобилей развитость УДС не спасает);

2) помехи от остановок общественного транспорта на магистралях;

3) недостаточная оперативность ГАИ при реагировании в случае ДТП (на магистральных улицах города у ГАИ должна быть возможность своевременно оформить ДТП и минимизировать его последствия).

3. Социальная. Все горожане зависят от своевременности услуг общественного транспорта: не только трамвая, троллейбуса, автобуса, а прежде всего, – транспорта СЭР, от оперативности которого зависит безопасность.

4. Экономическая. Совместная эксплуатация общественного и специального транспорта на обособленном полотне позволит сконцентрировать ресурсы для содержания этой инфраструктуры (приоритет в ремонте, малая площадь, умеренная нагрузка), а также снизит эксплуатационные затраты на ремонт подвижного состава, который будет работать на хорошей трассе.

Подчеркнём важность использования на обособленных линиях именно трамвая, поскольку работа легкорельсового электротранспорта – наиболее эффективна. Исключительно высокая провозная способность, безопасность, экологичность, экономичность, возможность повышения эксплуатационной скорости и комфортности ставят его вне конкуренции.

Итак, интеграция трамвайной сети и движения транспорта СЭР повысит безопасность жизнедеятельности и мобильность населения, создаст предпосылки модернизации и развития легкорельсового электротранспорта в Харькове, что будет способствовать улучшению качества жизни горожан.