

Мероприятия по комплексному развитию транспортной инфраструктуры городов

Борисик И.С.

УП «БелНИИПградостроительства»

Решение транспортных проблем центров городов требует комплексно-го подхода, который должен включать в себя: формирование мощных обходных магистралей с хорошими условиями движения, которые позволят отвлечь транспортные потоки из центральной части города; организация сети перехватывающих парковок на периферии центра, создание беспринципных пешеходных зон, совершенствование организации движения транспорта. Строительство обходных магистралей также существенно увеличит надежность транспортной сети города. Отсутствие в настоящее время дублирующих направлений у основных транспортных магистралей в случае возникновения кризисных ситуаций (аварии, ремонтные работы и т.д.) приводит в большинстве случаев к параличу движения городского транспорта.

Организация маршрутного пассажирского транспорта еще одна серьезная проблема. Ведь от уровня организации, комфорта поездок и регулярности движения зависит и уровень загрузки улиц. За период с 1990 года объем перевозок пассажиров в городах упал в среднем на 20 %. Численность подвижного состава снизилась в среднем на 20–30 %. Исключительно высока степень изношенности подвижного состава. Следует обратить серьезное внимание еще на один вид пассажирского транспорта – велосипедный. Многие страны, достигшие исключительно высокого уровня автомобилизации (400–600 автомобилей на 1000 жителей) активно развивают велосипедное движение. В отдельных странах доля велосипеда в пассажирских перевозках достигает до 20 %. В Беларуси до настоящего времени велодвижение не получило значительного развития. В транспортной сети городов и вдоль автодорог общего пользования практически отсутствует сеть велодорожек. Для развития велодвижения необходима большая работа по популяризации этого вида транспорта среди населения и особенно молодежи.

Резкий рост автомобилизации населения привел к большим проблемам в организации мест хранения автомобилей и размещении парковок для кратковременного отстоя автомобилей в жилых районах и в общественных центрах городов. Проблема состоит в том, что отчасти из-за градостроительных просчетов, а так же необоснованного уплотнения застройки в жилых районах выполненных в последнее время практически отсутствуют резервы территорий для размещения мест хранения автомобилей принад-

лежащих гражданам. Наиболее остро проблема размещения парковок стоит в центрах городов. Высокая плотность застройки и отсутствие свободных территорий для размещения парковок усугубляется в настоящее время бессистемным, часто без детального градостроительного анализа, размещением объектов общественного назначения большой вместимости. Без детального анализа и четкой политики в этом вопросе организация хранения и парковок автомобилей может стать неразрешимой проблемой.

Следующим важным шагом по реализации предложений «Схем развития городского пассажирского транспорта, магистрально-уличной сети» должна стать разработка целевой республиканской программы строительства первоочередных объектов магистрально-уличной сети в областных центрах Республики, как наиболее проблемных городах, с определением источников и объемов финансирования. Это предусмотрено «Основными направлениями государственной градостроительной политики Республики Беларусь на 2007–2010 годы», утвержденной Президентом Республики Беларусь. Дополнительно в составе программы необходимо выделить локальные мероприятия (расширение перекрестков, строительство карманов на остановочных пунктах, совершенствование систем регулирования дорожного движения).

УДК 656

Закономерность целостности транспортных систем

Ларин О.Н., Смолин В.Н.

Южно-Уральский государственный университет

Целостность транспортной системы, с учетом сложного видового и многоуровневого состава ее структурных компонентов, обеспечивается как за счет организации взаимодействия видов транспорта, так и за счет согласованного функционирования подсистемных образований различных функциональных уровней.

Взаимодействие видов транспорта – это «механизм», посредством которого отдельные виды транспорта объединяются в систему для повышения общей эффективности транспортной деятельности за счет рационального использования их преимуществ. Методологические аспекты взаимодействия видов транспорта включают формы, уровни и параметры взаимодействия. Взаимодействие на экономическом уровне реализуется в двух формах: альтернативного замещения и взаимного дополнения. Сущность взаимодействия на технологическом уровне состоит в координации работы различных видов транспорта.

Целостность транспортной системы возрастает при четком разграничении и согласованном выполнении интеграционных функций транспор-