

Короткий огляд: МОБІЛЬНІСТЬ У ВЕЛИКИХ ЖИТЛОВИХ РАЙОНАХ



Великі житлові райони 1950-1980-их років є складовою частиною більшості міст у Центральній та Східній Європі. У них проживає приблизно 40 мільйонів людей. Поряд із соціальними змінами, змінилися як умови для мобільності, так і сама мобільність.

Під час початкового планування дизайну цих районів зосереджували увагу на використанні громадського транспорту, пішохідного і частково велосипедного руху,

пропонуючи таким чином добрі умови для стійкої мобільності також і на майбутнє. Для початкового планування було характерно:

- припущення, що рівень моторизації (легкові автомобілі) буде низьким та внутрішнє використання легкових автомобілів - незначним, обмежене системою тупикових та бічних вулиць;
- зовнішнє сполучення (тобто сполучення з центром міста та іншими важливими місцями) здійснюватиметься переважно через систему громадського транспорту (автобус, трамвай, частково метро);
- внутрішнє сполучення (будівництво доріг у житловому районі) здійснюватиметься через пішохідні дороги з частковим використанням велосипедного руху;
- спорудження комерційних установ та громадських будівель поблизу центральних зупинок; тим самим стають можливими короткі маршрути і дистанції (наприклад, робота --> покупки --> місце проживання)
- житлові райони мають здебільшого добрий рівень обслуговування завдяки таким закладам як магазини, поліклініки, а також спортивні установи та місця відпочинку, парки.
- при цьому часто виявлялося, що важко планувати широкі шосейні вулиці, тому що вони мають чітко виражену функцію розподілу вулиці, дозволяють високу швидкість приватних легкових автомобілів і на них досі не надано пріоритетного значення громадському транспорту.

Зі зміною політичного курсу у Центральній та Східній Європі змінилися і умови для мобільності у великих житлових комплексах:

- споруджено нові об'єкти (житлові будинки, супермаркети, церкви) на територіях, які раніше не використовувались, в межах житлових районів та на окраїнах без належного сполучення з вулично-дорожньою мережею (виникли нові внутрішні взаємозв'язки між вихідними пунктами і пунктами призначення): їх можна побачити у вигляді неофіційних доріг (протоптані доріжки через газони);
- виникли нові зовнішні пункти призначення, зникли старі пункти призначення (наприклад, промислові райони) – це викликає потребу у пристосуванні громадського транспорту до нових умов;
- знизився контроль дорожнього руху автодорожньою міліцією: можна спостерігати занадто швидку їзду на всіх головних вулицях міста;

- спостерігається більша кількість приватних автомобілів: збільшується попит на місця для паркування (хоча й багато транспортних засобів паркуються на автостоянках далеко від місця проживання);
- пропозиції з надання послуг комунального громадського транспорту зникли зовсім або знизились за рівнем якості та кількості;
- значно зросли пропозиції послуг маршруток, частково з недостатнім рівнем якості (безпека, комфорт перевезень і т.д.)

Ці зміни призвели до збільшення кількості нещасних випадків, низького рівня привабливості громадського транспорту, до частішого пересування пішки та поїздки на велосипеді, а також до загального зниження якості життя у цих великих житлових комплексах. На загальноміському рівні це може викликати в майбутньому зростання рівня моторизації, підвищення рівня викидів у навколишнє середовище та збільшення енергоспоживання.

Останніми роками для досягнення спільної мети, яка полягає у стабілізації та підвищенні якості життя у великих житлових районах також і в сфері мобільності, багато міст Європи вжили заходів у таких сферах:

- підвищення безпеки дорожнього руху
- пріоритетність громадського транспорту
- сприяння розвитку пішохідного / велосипедного руху
- взаємна інтеграція дорожнього руху та використання територій
- планування місць для паркування

При цьому часто мова йде про економічно вигідні конкретні заходи, які можна реалізувати за короткий проміжок часу (або інтегрувати в процесі поточних будівельних проектів,) і які принесуть відчутну користь багатьом жителям.

У цих нижче представлених конкретних рекомендаціях потрібно взяти до уваги стійку мобільність для великих житлових комплексів у концепціях розвитку та ревіталізації цих комплексів. Інтегрований розвиток та формування стійкої мобільності, що базується на економічно вигідних засадах, які можна реалізувати за короткий проміжок часу, вже сьогодні може посприяти створенню стійких моделей мобільності у майбутньому, а тим самим й економії енергоспоживання та зменшенню викидів у навколишнє середовище.

Перелік вибраних заходів міститься у таблиці (додаток 1). Конкретно вибрані рішення, які можуть допомогти у досягненні визначених цілей, продемонстровано у документації у вигляді малюнків (додаток 2).

Додаток 1: Огляд сфер діяльності в області мобільності у великих житлових комплексах

Сфера діяльності – безпека дорожнього руху:

- Розмежування зон на в'їзді в житловий район, щоб зменшити швидкість руху і розділити мережу головних та бічних вулиць (візуалізація, наприклад, через кільцевий рух)
- Створення зон «30»/зниження швидкості руху на певних територіях другорядних мереж (чітке розмежування від загального обмеження швидкості 50 або 60 км/год.)
- Покращення та захист неформальних пішохідних доріг (наприклад, шляхом створення кращих формальних пунктів перетину головних артерій)
- Перевірка безпеки на пішохідних переходах (пішохідні переходи частково є непридатними на дуже широких вулицях з дуже високою швидкістю руху)
- Гарантія безпечної дороги до школи та максимальне зменшення швидкості дорожнього руху біля шкіл та інших дитячих закладів

Сфера діяльності – громадський транспорт:

- Визначення якості руху трамваїв та автобусів (наприклад, швидкість, інтервал руху, вартість сполучення до центру міста та інших важливих пунктів призначення і т.д.)
- Якість зупинок (місце зупинки, управління інформаційними ресурсами і т.д.)
- Якість транспортних засобів
- Безпечне сполучення зупинок з пішохідними дорогами та об'єктами для велосипедного руху)
- Покращення автобусного руху до рівня перевезень, подібного до BRT (див. додаток 3)
- Створення місць для паркування та пересадки на кінцевих пунктах привабливих об'єктів громадського транспорту

Сфера діяльності – сприяння розвитку пішохідного / велосипедного руху:

- Покращення та захист неформальних пішохідних доріг (наприклад, шляхом створення кращих формальних пунктів перетину головних артерій)
- Визначення коротших сполучень між дорогами (скорочення)
- Приєднання до головних мереж велосипедного та пішохідного руху, а також створення добрих переходів у прилеглі зелені зони
- Покращення умов для людей похилого віку, інвалідів
- Покращення переходів шляхом створення «пішохідний носиків» / звуження проїзної частини / острівців безпеки для пішоходів на проїзній частині

Сфера діяльності: інтеграція дорожнього руху та використання територій

- Інтеграція нових житлових будинків та громадських будівель у вже наявні вуличні мережі
- Підтримка коротких доріг та маршрутів через посилення використання об'єктів навколо зупинок
- Визначення браку пропозицій в громадській та приватній сфері обслуговування та підтримка житлового комплексу (для уникнення транспортного руху)

Сфера діяльності: планування територій для паркування

- Визначення попиту на місця для паркування
- Створення відповідних безпечних місць для паркування
- Встановлення заборони на паркування для територій, які перешкоджають руху громадського транспорту, а також руху пішоходів та велосипедистів.

Додаток 2: Приклади вирішень проблем



Зниження швидкості руху: круговий рух перед в'їздом до житлового району (також як в'їзд до зони з обмеженням швидкості 30 км/год.)



Бордюр для автобусів з метою більшої привабливості для користувачів автобусів



Добре обладнані зупинки громадського транспорту приваблюють для упорядників та користувачів громадського транспорту



Надання переваги спеціальним смугам для автобусів збільшує прибутковість автобусних перевезень



Сучасно устатковані зупинки можуть спільно використовувати рейкові види транспорту та автобуси високого рівня якості



Пішохідний перехід з «пішохідним носком» та якісним устаткуванням



Модернізована шосейна вулиця з спеціальною смугою для громадського транспорту та привабливим зеленим насадженням.



Острівці безпеки для пішоходів на проїзній частині / звуження проїзної частини підвищують рівень безпеки дорожнього руху:

- Пішоходи та водії бачать один одного краще (навіть через припарковані автомобілі)
- Знижується швидкість
- Шлях, який потрібно перетнути, стає коротшим

(Джерело:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/fussgaenger/sicherheit/de/gvs.shtml)



Звуження
проїзної частини /
допоміжний засіб
переходу вулиці
біля школи для
підвищення
безпеки
дорожнього руху
(залишається
тільки одна смуга
руху)

Додаток 3: Система швидких автобусних перевезень (ШАП)

Система швидких автобусних перевезень у частині своєї назви містить поняття «швидкі перевезення», яке первинно означає опис залізничної транспортної системи з великою місткістю та власними шляхами, власною системою регулювання, яке часто проходить над тунелями чи проїжджає через них, а також зазвичай довгі поїзди, які проїжджають короткі ділянки шляху за лічені хвилини. Через подібність назви, люди, як правило, асоціюють швидке перевезення також з новішим виразом «система швидких автобусних перевезень». Система швидких автобусних перевезень охоплює широкий спектр форм, включаючи відомі чи раніше знані як експрес-автобуси, обмежені автобусні дороги та швидкі автобусні дороги і навіть систему швидких автобусних перевезень у Франції (автобус високого рівня обслуговування).

Як не дивно, термін «система швидких автобусних перевезень» не стосується швидкості автобусів у межах цієї системи. Зазвичай швидкість перевезення в системах швидких автобусних перевезень коливається від 19-48 км за годину, що порівнюється до швидкості, з якою їздить по поверхні легкорейковий транспорт. Характерні риси проекту системи швидких автобусних перевезень – це забезпечення високої якості та надання економічно ефективних послуг з перевезення. Це включає:

1. Відокремлене на певному рівні право проїзду, включаючи автобусні дороги (виключно для проїзду автобусів), смуги для транспортних засобів з високим рівнем використання (для автобусів, мікроавтобусів та автомобілів, які везуть двоє і більше пасажирів), та інші заходи з надання пріоритету перевезень. Деякі системи використовують так званих «дорожніх гідів», які спрямовують автобус на окремих ділянках маршруту.
2. Частий, з великою місткістю сервіс, коли пасажир чекає на транспорт менше ніж 10 хвилин в час-пік
3. Попередня купівля квитків, щоб звести до мінімуму затримки при посадці.
4. Інтегрована система оплати за проїзд, яка дозволяє пересадки з одного маршруту на інший чи з одного виду транспорту на інший, безкоштовно або зі знижками.
5. Зручна інформація для користувачів та маркетингові програми.
6. Високоякісні автобусні станції з транзитно-орієнтованим проектуванням у довколишніх районах.
7. Модальна інтеграція, при якій система швидких автобусних перевезень координується з системою для прогулянки та їзди велосипедом, послугами таксі, міжміськими автобусами, перевезенням залізницею та іншими послугами з транспортування.
8. Відмінне обслуговування клієнтів.
9. Покращений рівень безпеки для пасажирів та пішоходів.

Як це впроваджується

Системи швидких автобусних перевезень зазвичай впроваджуються шляхом спільних зусиль місцевих органів з планування та постачальників транспортних послуг. Щоб це було ефективним, потрібна координація проектування та управління автошляхами, закупівлі автобусів, операцій з перевезення, рішень щодо планування регіонального використання землі, програм з маркетингу перевезень та УПТ.

За системою швидких автобусних перевезень потрібно надати автобусному перевезенню більшу вагу та пріоритетність при ухваленні рішень щодо планування перевезень, включаючи інвестиції, управління дорогами і проектування використання землі. Там, де на даний час якість послуг з перевезення низька, впровадження системи швидких автобусних перевезень може потребувати реформ правил та інституційних реформ, таких як зміни методів планування перевезень та управління автодорогами

(надати автобусам пріоритет у дорожньому русі); закупівля транспортних засобів; регулювання перевезень та контактування (щоб утримувати високу якість сервісу) та проект міста (щоб спонукати розвиток поблизу маршрутів системи швидких автобусних перевезень).

Основні перешкоди з впровадження системи швидких автобусних перевезень – це брак лідерства, обмежені фінанси, планування використання земельних ресурсів, яке орієнтоване на автомобілі та погана слава, яка деколи асоціюється з автобусами.

Джерело: GTZ TDM guide : www.sutp.org

About us:

Про нас:

О нас:

Please don't hesitate to add information by sharing it with Armin.Wagner@gtz.de

Просимо Вас надсилати Вашу інформацію на: Armin.Wagner@gtz.de

Пожалуйста, присылайте нам Вашу информацию на: Armin.Wagner@gtz.de

More on www.sutp.org/suteca

Детальніше: www.sutp.org/suteca

Более подробно: www.sutp.org/suteca

Our project “Climate-friendly Mobility in Ukrainian Cities” works with decision-makers and planners in developing concepts, in applying international best-practices and implementing these approaches to create modern public transport systems. The project is financed by the German Federal Ministry for Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety in the context of the International Climate Protection Initiative. For more information please visit our webpage www.sutp.org/suteca



Federal Ministry for the
Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety

В рамках проекту «Кліматично сприятлива мобільність в українських містах» ведеться робота з особами, відповідальними за прийняття рішень та планування, скерована на розробку концепцій, використання міжнародного передового досвіду та реалізацію цих підходів для створення сучасних систем громадського транспорту. Проект фінансується Німецьким Федеральним міністерством навколишнього середовища, захисту природи та безпеки реакторів у контексті Міжнародної ініціативи по захисту клімату.

*За підтримки Федерального
міністерства навколишнього
середовища, охорони природи та
безпеки реакторів на підставі
рішення
Німецького Бундестагу*

В рамках проекта «Климатически благоприятная мобильность в украинских городах» ведется работа с лицами, ответственными за принятие решений и вопросы планирования, направленная на разработку концепций, использование международной передовой практики и реализацию этих подходов для создания современных систем общественного транспорта. Проект финансируется Немецким Федеральным министерством окружающей среды, защиты природы и безопасности реакторов в контексте Международной инициативы по защите климата.

При поддержке Федерального министерства окружающей среды и безопасности реакторов на основании решения Немецкого Бундестага

Findings, interpretations, and conclusions expressed in this document are based on information gathered by GTZ and its consultants, partners, and contributors from reliable sources. GTZ does not, however, guarantee the accuracy or completeness of information in this document, and cannot be held responsible for any errors, omissions, or losses which emerge from its use. This page contains links to third-party web sites. The linked sites are not under the control of GTZ and GTZ is not responsible for the contents of any linked site or any link contained in a linked site.

UA Результати, тлумачення і висновки, викладені у цьому документі, засновані на інформації, зібраній GTZ та її консультантами, партнерами і учасниками з надійних джерел. GTZ, однак, не гарантує точність та повноту інформації у цьому документі, і не може нести відповідальність за будь-які помилки, упущення або втрати, які виникають внаслідок його використання. Ця сторінка містить посилання на сторонні веб-сайти. Такі сайти не знаходяться під контролем GTZ, та GTZ не несе відповідальності за зміст будь-яких таких сайтів або будь-яких посилань, що містяться на таких сайтах.

RU Результаты, толкования и выводы, изложенные в настоящем документе, основаны на информации, собранной GTZ и ее консультантами, партнерами и участниками из надежных источников. GTZ, однако, не гарантирует точность и полноту информации в этом документе, и не может нести ответственность за любые ошибки, упущения или потери, которые возникают вследствие его использования. Эта страница содержит ссылки на другие веб-сайты. Такие сайты не контролируются GTZ, и GTZ не несет ответственности за содержание любых таких сайтов или любых ссылок, содержащихся на таких сайтах.