

СВІТОВИЙ ДОСВІД У «БОРОТЬБІ» ІЗ ЗАТОРАМИ

Нагірна П. О., студентка гр. ТД-51-19
Левченко О. С., ст. викл.

Заторові явища у великих містах давно є проблемою. Дорожні затори (пробки) — основна проблема автолюбителів, які проживають у великих містах. Фірма TomTom щороку робить дослідження заторів. Зараз у рейтингу 416 міст з 57 країн. ТОП-10 міст з найбільшими заторами [1]:

1. Бенгалуру (Індія)
2. Маніла (Філіппіни)
3. Богота (Колумбія)
4. Мумбаї (Індія)
5. Пуна (Індія)
6. Московська область (Росія)
7. Ліма (Перу)
8. Нью-Делі (Індія)
9. Стамбул (Туреччина)
10. Джакарта (Індонезія)

Старший експерт компанії з питань щільності дорожнього руху Нік Кон каже, що багато крупних міст стали жертвами свого власного успіху. Зростання економіки і населення призвели до збільшення числа машин і людей, які щодня їздять на роботу. Він зазначає, що багато людей переїжджають в передмістя, що відбивається на інтенсивності руху. У сучасному світі автомобіль вже не є розкішшю, тепер це всього лише засіб пересування. І чим більше місто, тим цих самих коштів більше. А це, як відомо, створює чималі затори на проїжджій частині, тим самим змушуючи жителів мегаполісів винаходити все нові засоби боротьби з нещасними пробками. В різних країнах вживають різні заходи.

Німеччина. У Берліні ще у 1999 році стартувала програма, яка передбачала розширення доріг з 4 до 6 смуг та побудову швидкісних магістралей в обхід центру міста. Це дозволило не тільки підвищити пропускну здатність доріг, а й розвантажити центральну частину міста. Владі німецького міста Лейпцига з успіхом вдалося пересадити більшість автолюбителів на громадський транспорт, завдяки чому відразу знизилася завантаженість доріг і покращилася екологічна обстановка. Такий план змогли повернути, коли проїзд в електричках і трамваях для всіх водіїв і їх сімей зробили безкоштовним. Щоб скористатися пільгою, їм необхідно лише пред'явити відповідні документи. В результаті впроваджена в 2012 році система прижилася дуже навіть добре. На жаль, в більших містах доводиться долати набагато більші відстані, і далеко не кожен погодиться добиратися до місця роботи на неспішному трамваї.

Лондон. Мер міста Кен Лівінгстон, який займав цю посаду в період з 2000 по 2008 рік, запропонував ввести єдину карту для оплати проїзду – Oyster card, яка дозволила скоротити вартість поїздки на міському

транспорті. Крім того, мером були виділені смуги для пріоритетного руху автобусів. А в 2003 році за проїзд в такі центральні райони, як Сохо, Уест-Енд, Вестмінстер, Сіті, стали стягувати плату. Цих заходів виявилось достатньо, щоб знизити транспортну завантаженість на 15 відсотків.

Нью-Йорк. Майкл Блумберг, мер Нью-Йорка в період з 2001 по 2009 рік, вибрав схожу методику. У місті було прокладено понад 250 кілометрів доріжок для велосипедистів, зросла кількість автобусних маршрутів, а Бродвей, що вважається головною нью-йоркської вулицею, зробили пішохідним.

Росія. Російська столиця найбільше страждає від великої кількості пробок. Міська влада намагаються переймати досвід Європи, в результаті чого з'являються дорожні смуги, призначені для громадського транспорту, і створюються багаторівневі розв'язки. Водії, в свою чергу, встановлюють на свої навігатори та телефони додатки для відстеження пробок на дорогах і вибору об'їзних маршрутів.

Токіо. У Токіо, яке входить до числа міст з найбільш високим рівнем розвитку технологій, ситуацію з дорожніми пробками вирішують шляхом будівництва складних розв'язок. Японський уряд готується також заснувати орган для сприяння розробкам «літаючих машин» зразок безпілотників з метою допомогти вирішенню проблем з автозаторами.

Греція. Творчий підхід застосували для боротьби з заторами в Афінах: у парні дні до міського центру дозволено в'їжджати тільки машинам, які мають парні номери, а в непарні дні номери повинні бути непарними.

Париж У Парижі перевантаженість доріг знижують шляхом активної підтримки міського транспорту. Так, дорожні лінії для таксі та автобусів виділені на всіх основних магістралях. А за проїзд по такій лінії на автомобілі водія можуть оштрафувати або навіть позбавити прав.

Південна Корея. У Сеулі маршрути автобусів об'єднали з метро, що скоротило час пересадки з одного виду громадського транспорту на інший до 2 хвилин. Крім того, автобуси наділені перевагою руху перед будь-якими приватними автомобілями [2].

Китай. У Пекіні вступили в дію нові правила, які, згідно планам влади, мають послабити серйозні транспортні проблеми китайської столиці. У 2011 році власті дозволили зареєструвати лише 240 тис. автомобілів, що складає третину від показника 2010 років. Нові автомобільні номери видавали за допомогою лотереї. Близько 90% квоти на нові машини розподіляється між мешканцями міста. Жителі інших регіонів будуть зобов'язані отримувати дозвіл на в'їзд до Пекіна. У години «пік» місто стоїть в багатокілометрових заторах. Власті вважають, що скорочення числа нових автомобілів зможе у певній мірі пригальмувати погіршення транспортної і екологічної ситуації в місті. Згідно новим правилам, урядовим установам буде заборонено збільшувати свій автопарк протягом наступних 5 років. В той же час влада відклала введення плати за в'їзд до центральних частин міста, відзначивши, що пропозиція має бути вивчена детальніше. Влада Пекіна продовжує боротьбу із заторами на дорогах міста. Чиновники просять різні інстанції

починати свій робочий день у різний час, щоб зменшити затори у «години пік». Крім того, у місті діє так зване правило «День через день»: у парні дні можуть їздити тільки автомобілі з номерним знаком, який закінчується парним числом, в непарні дні – авто з непарними номерами. В районі Наньань Чунцина (Південно-Західний Китай) завершили будівництво п'ятирівневої розв'язки Хуанцзюевань. Розв'язка, що займає площу близько 400 тис. кв. метрів, має 15 з'їздів загальною протяжністю 16,4 кілометра. Вона включає в себе також два великих моста, швидкісну автомагістраль і тунель [3].

Нідерланди. Нідерландський уряд виступив з ініціативою доплачувати працівникам, які, добираючись на роботу, використовують велосипеди. Таким чином Нідерланди хочуть побороти збільшення заторів на дорогах, повідомляє «Європейська правда», посилаючись на AFP. Міністерство прагне, щоб додаткові 200 тисяч осіб змінили авто на двоколісні та «накрутили» додаткові три мільярди кілометрів. Однією з новаторських ідей є компенсування співробітникам можливість їздити на роботу велосипедом – виплачувати по 19 євроцентів за кілометр на велосипеді з дому і назад. Ван Вельдховен обговорить цю пропозицію та інші способи заохочення використання велосипедів за допомогою фінансових винагород, таких як субсидії на покупку велосипедів, «з великими національними роботодавцями та малими і середніми підприємствами», – йдеться у прес-релізі міністерства. У Нідерландах із населенням 17 мільйонів осіб сьогодні нараховується понад 22 мільйони велосипедів. У країні також є належна інфраструктура з десятками тисяч велосипедних доріжок [4].

Мінськ. Удосконалюючи автоматизовану систему управління дорожнім рухом – базу інтелектуальної транспортної системи, в Мінську почали встановлювати детектори трьох типів: магнітні датчики, Bluetooth-приймачі і розумні відеокамери, що дозволить зробити автомобільний рух на складних ділянках більш комфортним. Датчики дозволяють зчитувати кількість рухомого складу на певній ділянці транспорту. Система сама оцінює обстановку і в залежності від інтенсивності руху включає той чи інший план координованого управління. Якщо пристрої бачать або прогнозують затор, то, щоб розвантажити вулицю, самі збільшують тривалість зеленого сигналу транспортних світлофорів. Установка такої техніки дозволить підвищити пропускну здатність і збільшити швидкість сполучення.

Цікавим методом вирішення проблеми заторів також є система «перехоплюючих паркінгів». Вона працює у 80 містах по всьому світу, зокрема, Відні, Амстердамі, Гельсінкі, Празі, Стокгольмі. Така система передбачає мережу автостоянок, які розташовуються у передмісті поблизу зупинок громадського транспорту. Майданчики призначені для того, щоб водії залишали свої авто та пересідали на громадський транспорт. Паркінги дозволяють зменшити завантаженість транспортної системи міста, звільнивши її від частини особистих авто.

Мілан. У Мілані, за даними Глобал Трафік, водії проводять у заторах не менше 50 годин на рік, це найбільший показник в Італії. Міська влада

проблему визнала і почала «боротися» з заторами. Методи обрали непопулярні. Впровадили обмеження потоку комерційного транспорту в центр вранці за винятком вантажів першої необхідності. Крім того, визначили безліч районів у місті, де зупинка заборонена для всіх авто, крім мешканців, які проживають у цьому районі. В гривні, паркування протягом робочого дня в центрі Мілана коштуватиме майже 1200 гривень. Це захмарна ціна для італійських автовласників, тому вони почали шукати виходи. Далі міська влада сконцентрується на популяризації альтернативних видів транспорту [5].

Методи боротьби з автомобільними пробками можуть бути державними і приватними, які здатні реалізовувати кожен окремо взятий водій. Позитивного результату і поліпшення ситуації на дорогах можливо досягти тільки тоді, коли і ті, й інші способи будуть застосовуватися спільно.

Без комплексного підходу вирішити проблему заторів майже неможливо. Особливо в умовах, що коли Україні нараховується майже 7 млн легкових авто і лише 250 тисяч автобусів. І це без урахування машин на єврономерах. Користуватись громадським транспортом в українських містах не зручно, його мало і він не ходить за розкладом. У Європі все зовсім інакше, містяни впевнені, що автобус приїде вчасно, у ньому буде працювати кондиціонер і Wi-Fi. Тож виїжджати до центру міста на власному авто не має сенсу.

Комплексний підхід до вирішення проблеми заторів вже спрацював у великих європейських містах, які пройшли період автомобільного буму. Вони давно напрацювали комплекс заходів, що допомагають розвантажити дороги.

Література

1. Измерение заторов по всему миру. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/.
2. Мир без пробок: как в разных странах борются с дорожным пробками. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://travelask.ru/blog/posts/865-mir-bez-probok-kak-v-raznyh-stranah-boryutsya-s-dorozhnyimi-z>.
3. В Китае построили 5-уровневую дорожную развязку. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://focus.ua/world/373964/>.
4. Борьба із заторами: у Нідерландах хочуть доплачувати людям, які їздять на роботу велосипедом. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zik.ua/news/2018/06/15/borotba_iz_zatoramy_u_niderlandah_hochut_dopla_chuvaty_lyudyam_yaki_izdyat_na_1346661_.
5. Місто без заторів: що робити та скільки це коштує. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://fakty.com.ua/ua/videos/misto-bez-zatoriv-shho-robyty-ta-skilky-tse-koshtuye/>.