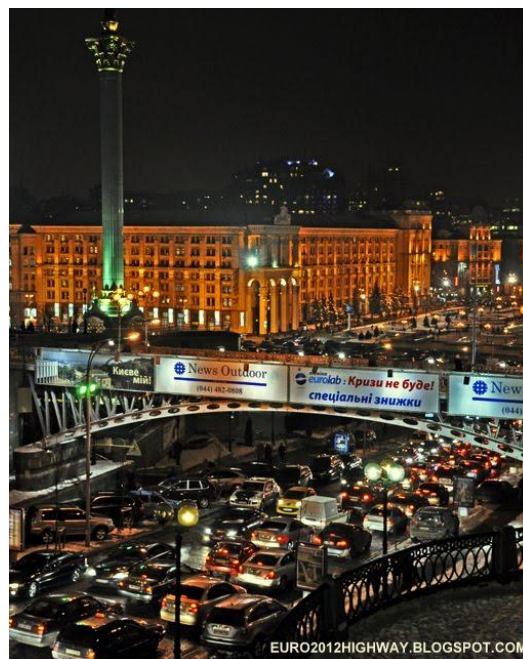


ТЕМА:

ОСНОВЫ РАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В ГОРОДАХ УКРАИНЫ

Докладчики:

**Рейцен Евгений
Александрович –
профессор
Киевского
национального
университета
строительства
и архитектуры**



**Энглези Ирина
Павловна – ректор
Донецкой
академии
автомобильного
транспорта**

Исторический экскурс

«... А ежели кто впредь, в противность Указа, дерзнёт так резко и несмирно ездить... и плетями кого бить, и санями и лошадьми давить, таким по состоянию вины их чинено будет жёсткое наказание или смертная казнь.» (Из Указа Петра I, нач. XVIII в.).

«Каждая победа человечества над природой во вторую и третью очередь может иметь самые непредвиденные последствия...» («Диалектика природы», 1855 г.)

ГОРОД	Год	Числожителей в тыс. чел.	Число извоз- чиков	На 1000 жителей приходит-ся извоз-чиков
Берлин	1899	1889	8100	4,3
Париж	1901	2714	20000	7,4
Гамбург	1899	707	986	1,4
Лейпциг	1899	457	522	1,1
Рига	1904	283	1400	5,0
Москва	1904	1092	20500	18,8
Петербург	1904	1450	15000	10,4
Варшава	1904	771	3824	5,0
Одесса	1904	800	4395	8,8
Киев	1904	320	2495	7,8
Харьков	1904	206	1829	8,8
Смоленск	1904	63	427	6,8
Калуга	1904	52	508	9,8

Дубелир Г.Д. Планировка городов. – С.-Петербург, 1912 г.

- «Ни один город не может расти быстрее, чем его транспорт.» (Ле Корбюзье, 1960 г).

На сегодня процессы городского транспортного планирования и управления транспортной системой города существенно более сложные, чем это представлялось общественности и большинству политических лидеров. Более того, многие эксперты по городским транспортным системам не смогли предвидеть реальное развитие событий и до сих пор всё ещё пытаются разобраться в сути взаимодействия между городами и их транспортными системами.

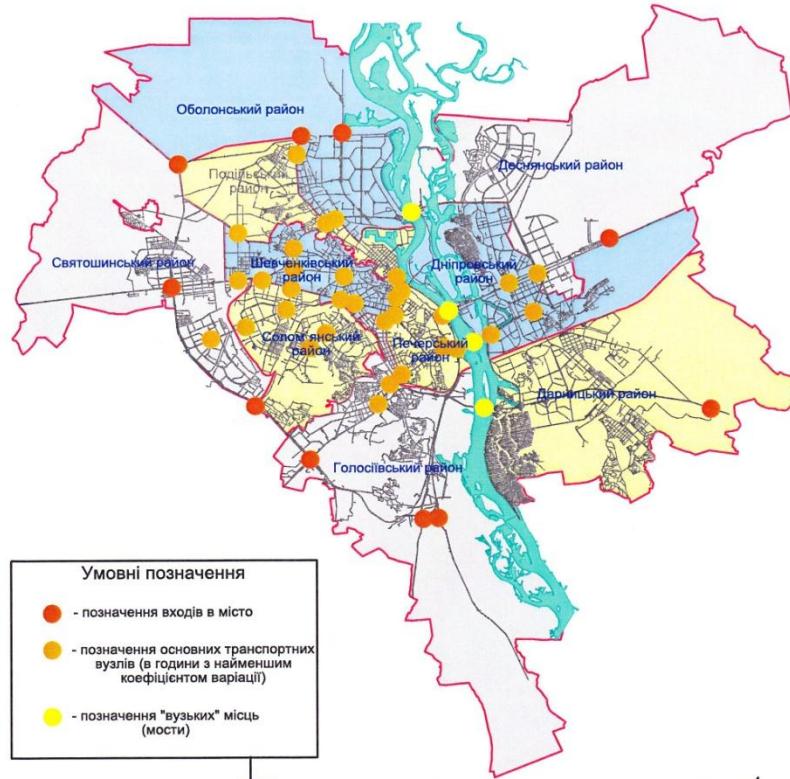
К сожалению, единого определения транспортной системы города (ТСГ) сегодня нет. Наиболее приемлемым для научно-практических целей является следующее: ***ТСГ – совокупность транспортных коммуникаций всех видов (улицы, дороги, линии рельсового транспорта) с их инженерным оборудованием и сооружениями, транспортное хозяйство и весь подвижной состав, устройства и сооружения для его хранения (постоянного и временного) и технического обслуживания, а также средства управления и организации движения, обеспечивающие передвижение людей и перевозку грузов.***

- 31.10.2011 г. родился 7-миллиардный житель Земли, а количество автомобилей превысило 1 миллиард. То есть, средний уровень автомобилизации составил 143 авт./1000 жителей. Максимальный уровень достигнут в США – более 900 авт./1000 жителей.
- Уровень автомобилизации в Киеве достиг почти 400 авт./1000 жителей, а новое Изменение №4 к ДБН 360-92** вводит уровень автомобилизации в 280 – 360 авт./1000 чел., вместо существовавших 200 – 250.
- Ежегодно в мире в ДТП погибает почти 1,3 млн. человек – более 3000 чел. в день. В странах Европейского региона ВОЗ в результате ДТП ежегодно погибают 127 тыс. человек.
- Дорожно-транспортный травматизм относится к числу трёх ведущих причин смерти лиц в возрасте от 5 до 44 лет. Если не принять незамедлительные и действенные меры, то вскоре из-за ДТП в год будут погибать 2,4 миллиона человек.

ТАБЛИЦА 1. Рациональная транспортная политика: формулировка целей и практическая реализация / Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни (Livable City) - Москва, 2011.

Ресурсы	Организационные структуры	Действия
<p>Понимание функциональной роли транспортной системы города</p> <p>Сбор данных и выявление трендов</p> <p>Техническая экспертиза</p> <p>Финансирование</p> <p>Общественная и политическая поддержка</p>	<p>Администрация города, региона</p> <p>Организация территориального и транспортного планирования на уровне агломерации</p> <p>Национальное (федеральное) ведомство, отвечающее за все виды транспорта</p> <p>Департамент транспорта</p> <p>Компании (агентства) общественного транспорта</p> <p>Компании (агентства), эксплуатирующие парковочные мощности и пассажирские терминалы</p>	<p>Определение целей, соответствующих типу города</p> <p>Выбор транспортной политики, обеспечивающей формирование сбалансированной транспортной системы</p> <p>Строительство объектов и сооружений транспортной инфраструктуры</p> <p>Создание системы координированного управления всеми видами транспорта</p>

Класифікація пунктів спостереження в місті Києві

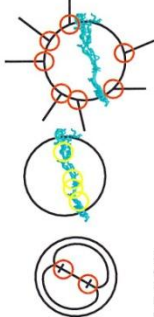


Умовні позначення

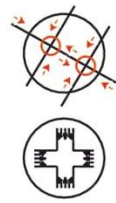
- - позначення входів в місто
- - позначення основних транспортних вузлів (в години з найменшим коефіцієнтом варіації)
- - позначення "вузьких" місць (мости)

Рівні ієрархії, періоди обстежень

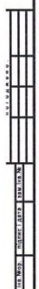
1. Входи в місто 24 години на добу протягом одного тижня В сезон /10 пунктів/
2. "Вузькі" місця /мости/ 18 годин /з 6:00 до 24:00/ протягом одного тижня
3. Магістралі в місцях пересічення кордонів адміністративних районів середній /понеділок та максимальний /п'ятниця/ день тижня раз на сезон з 7:00 до 19:00 /46 пунктів/



4. Основні транспортні вузли /без врахування поворотних потоків/ в години з найменшим коефіцієнтом варіації
5. 20 хвилин в години з найменшим коефіцієнтом варіації раз на сезон /36 пунктів/ /врахування поворотних потоків в основних транспортних вузлах/



Загальна трудоемність обстежень складає 46732 люд./год. З врахуванням отриманих коефіцієнтів загальної трудоемності обстежень





13 3 2007

Киевские перекрёстки под контролем «Интеллекта»



Киев – крупный город с населением около 3 млн. человек. Как и во всяком мегаполисе, регулирование транспортных потоков в городской черте является для Киева одной из важнейших задач. Её решение было доверено системе, основанной на платформе «Интеллект».

Выводы

- Должна быть организована команда экспертов по городскому транспорту (специалистов транспортников, проектировщиков, главных архитекторов городов, юристов, специализирующихся по этим вопросам). Поручить этой группе (может быть, создав Государственный совет по транспорту) подготовку доклада о реальном состоянии транспортных систем в городах Украины (в первую очередь при подготовке к ЕВРО-2012), а также выработку национальной политики в данной сфере и путей её реализации.
- В составе городских администраций необходимо реорганизовать существующие или создать новые структуры, способные осуществлять координацию всего круга вопросов, связанных с развитием и функционированием транспортной системы города (региона).
- Должны быть приняты меры по коренному обновлению системы организации городского движения, направленные на более эффективное использование наличного ресурса пропускной способности УДС. В число таких мер входят:
 - реорганизация движения на пересечениях в одном уровне;
 - чёткое разграничение фрагментов уличной сети, целесообразных к использованию в режиме двустороннего или же одностороннего движения;
 - упорядочение работы светофорной сигнализации, обеспечение приоритетных условий общественному транспорту;
 - обеспечение безопасных и комфортных пешеходных сообщений.
- Необходимо повысить уровень понимания существа и сложности решения транспортных проблем города со стороны политических лидеров, средств массовой информации, общественности – общество должно быть избавлено от распространённых в этой сфере иллюзий и заблуждений.

Заключение

Рациональная транспортная политика нашего государства должна быть направлена на создание городов, удобных для жизни, с высокой степенью безопасности.

Благодарим за внимание!