

ДЕАВТОМОБИЛИЗАЦИЯ: ЗДОРОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ТРАНСПОРТ В ГОРОДАХ

Ричардас ЛАВРИНОВИЧУС

Департамент Архитектуры, гр. ARH-214, Факультет «Урбанизм и Архитектура»,
Технический Университет Молдовы, Кишинев, Республика Молдова

Автор-корреспондент: Ричардас Лавриновичус, e-mail: ricerdas.lavrinovicus@udu.utm.md

Научный руководитель/координатор: **Виорика ЦИБИКИ**, доцент, кандидат технических наук,
Технический Университет Молдовы

Аннотация. Цель данной статьи заключается в анализе способов снижения количества личного транспорта в густонаселенных городах, которые не способны вместить бесконтрольно увеличивающееся количество автомобилей. Реализация рассмотренных решений позволит стабилизировать плотность трафика, безопасность возле проезжих частей и повысит качество жизни человека в целом. В статье рассмотрены такие аспекты, как развитие транспортной инфраструктуры, пешеходизация города, модернизация транспорта и развитие альтернативных видов личного транспорта. Результатом исследования станет обоснование значимости темы и необходимости применения предложенных решений в городе Кишинев.

Ключевые слова: пешеходизация города, развитие инфраструктуры, пешеходизация города, модернизация транспорта, альтернативный транспорт, дорожная диета

Введение

Деавтомобилизация – комплекс мер, предназначенный для уменьшения количества автомобилей относительно населения. Огромное количество автомобилей стало острой проблемой в городах с большим количеством населения и плотной городской застройкой. Проблемы с пробками, массивными парковками, безопасностью улиц и качеством воздуха требуют комплексных, плавных решений, чтобы сделать жизнь в городах более эффективной, безопасной и приятной. Деавтомобилизация призвана снизить негативное воздействие автомобилей на жизнь в городе и создать комфортные условия для использования общественного транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры

Развитие инфраструктуры является одним из ключевых шагов деавтомобилизации, и подразумевает создание распределенной, по всему городу, сети общественного транспорта, где автобусы, троллейбусы и прочие транспортные средства циркулируют с регулярной частотой. Такая сеть должна учитывать количество пассажиров в разное время суток, а также, в случае перекрытия дороги, учитывать пропускную способность соседних улиц.

Соблюдение «дорожной диеты» является одним из самых важных и ресурсозатратных этапов деавтомобилизации. Дорожная диета – это стратегия, направленная на рациональное перераспределение пространства проезжих частей. Эта стратегия фокусируется на более устойчивых и эффективных системах передвижения, снижении автомобильного трафика и создании более безопасного пространства для пешеходов. Выделение полос для общественного транспорта, создание инфраструктуры для альтернативного личного транспорта, расширение тротуаров и зеленых насаждений – всё это является частью дорожной диеты, превращающее безжизненные улицы в безопасные, и привлекательные для пешеходов зоны. Помимо этого, такие улицы создают благоприятные условия для развития коммерческих предприятий.

Пешеходизация города

Помимо создания эффективной транспортной сети, другой ключевой частью деавтомобилизации, является создание безопасных и комфортных для пешеходов улиц. Город должен быть приспособлен, в первую очередь, для человека, а уже после, для транспорта.

Пешеходизация города – комплекс мер, предназначенных для обеспечения безопасности и комфорта пешеходов в городе. Устранение парковочных мест рядом с пешеходными переходами избавит водителей и пешеходов от слепой зоны.

Реорганизация четырехполосной дороги в трехполосную сократит количество возможных мест столкновения вдвое и устранил некоторые слепые зоны для водителей. Также, в рамках трехполосной дороги, появляется возможность создания острова безопасности на центральной полосе, что сильно снижает риск ДТП. В редких случаях, имеют актуальность криволинейные дороги, которые заставляют водителя концентрироваться на дороге.

Для снижения скорости транспорта на переходах, эффективным решением, будет установка поднятых переходов на уровень тротуара, что увеличит уровень комфорта для пешеходов. А использование брусчатки в качестве покрытия проезжей части, способствует более спокойному вождению.

Модернизация общественного транспорта

Необходимо задуматься о создании таких условий, помимо скорости и эффективности, в которых владельцам автомобилей, было бы предпочтительнее использование общественного транспорта. Комфорт – важный фактор, который влияет на восприятие и отношение людей к общественному транспорту: вентиляция и отопление относительно погоды и количества человек в салоне, шумоизоляция салона и работы двигателя, наличие низкого пола без ступеней и пандуса для маломобильных людей, регулярная чистка и дезинфекция салона, комфортные сиденья и расстояния между ними – все перечисленные решения смогут создать сильное воздействие на общество и создаст благосклонное отношение людей к общественному транспорту.

Электробусы – новый, и на сегодняшний день один из самых лучших видов общественного транспорта. Наличие электродвигателя делает их намного быстрее, маневреннее, тише и экологичнее. В отличии от троллейбусов и трамваев, электробусы не зависят от рельс или проводов, что по всем параметрам делает этот вид транспорта самым предпочтительным, в городах с плохо развитой сетью троллейбусов и трамваев.

Альтернативные виды личного транспорта

На сегодняшний день, использование велосипедов и самокатов стало распространенным явлением. Такой вид транспорта крайне эффективен при преодолении небольших дистанций, требует минимум ресурсов, места для хранения и обслуживания. Для молодого и здорового слоя общества такой тип транспорта можно назвать самым подходящим для повседневного передвижения в приемлемую погоду. Не смотря на большой спрос, развитие инфраструктуры в большинстве городов позволяет перемещаться на таком виде транспорта только в пределах одного района или даже улицы.

Каршеринг и такси

Развитие сервисов по аренде автомобилей на короткий срок времени, становится хорошим решением в случаях, когда общественный транспорт не может удовлетворить все потребности человека. Благодаря такому компромиссу, люди, которые не имеют автомобиль, имеют возможность воспользоваться арендой в тех редких ситуациях, когда это необходимо.

Деавтомобилизация в Кишиневе

На начало 2023 года в Кишиневе было зарегистрировано более 240 тысяч автомобилей (рис. 1) [1], в то время как сам город рассчитан на не более чем 100 тысяч автомобилей. По этой причине пробки и парковки — это серьёзная проблема для Кишинева, которая продолжает расти. Проезжие части в городе также нельзя назвать безопасными. Исходя из этого, можно с уверенностью сказать, что Кишиневу необходима частичная деавтомобилизация.

(starea la 1 ianuarie 2023)

Municipiu / raion	Autoturism	Camion	Remorcă	Tractor	Motocicletă	Autobuz	Semiremorcă	Alte	Total
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
mun. CHIȘINĂU	242.671	56.563	15.527	6.163	7.631	7.056	4.532		340.143

Рисунок 1. Количество зарегистрированного транспорта в городе Кишинев

По данным опроса 05.03.2024 среди жителей Кишинева были выявлены следующие результаты:

Относительно других способов передвижения, как часто вы пользуетесь общественным транспортом?

■ Почти всегда ■ Часто ■ Через раз ■ Редко ■ Никогда

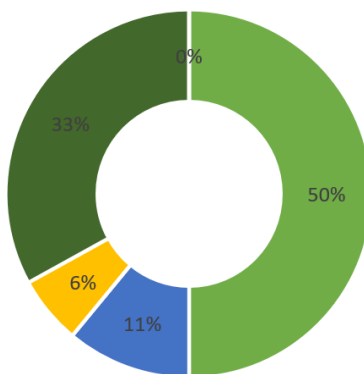


Рисунок 2. Результаты опроса по частоте использования общ. транспорта

Большее половины опрошенных пользуется общественным транспортом, либо часто, либо на постоянной основе. Одна треть опрошенных пользуется общественным транспортом редко. Это говорит о том, что каждый опрошенный с разной частотой пользуется общественным транспортом (рис. 2).

Большее половины опрошенных пользуются общественным транспортом на постоянной основе, что говорит о его развитости в часто посещаемых частях города (рис. 3).

Большая часть опрошенных довольны передвижением по городу на общественном транспорте, что говорит о том, что даже при существующих проблемах с транспортной инфраструктурой, общественный транспорт намного эффективнее личного (рис. 4).

Не смотря на то, что опрошиваемые в целом довольны использованием общественного транспорта, большинство отмечает, что они не могут пользоваться только им — это говорит о том, что сеть общественного транспорта недостаточно хорошо покрывает город (рис. 5).

Как часто у вас возникает необходимость в передвижении по городу?

■ Каждый день ■ 5 раз в неделю ■ 2-3 раза в неделю ■ Редко

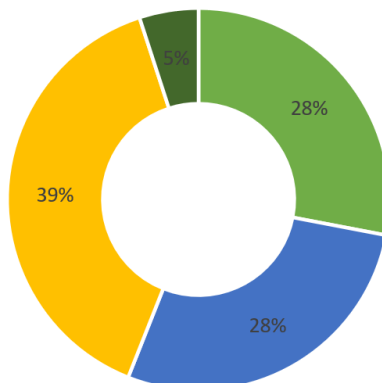


Рисунок 3. Результаты опроса по частоте необходимости передвижения по городу

Довольны ли вы передвижением по городу на общественном транспорте?

■ Полностью доволен ■ Удовлетворен ■ Неудовлетворен ■ Полностью недоволен

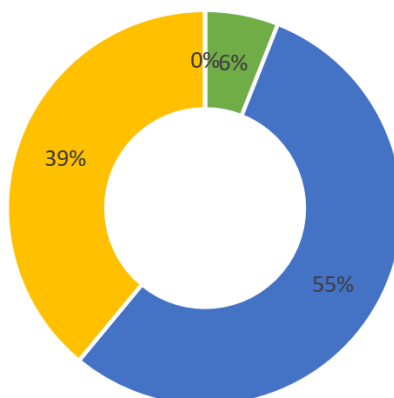


Рисунок 4. Результаты опроса по удовлетворенности передвижением по городу

Хватает ли вам использование только общественного транспорта для передвижения внутри города?

■ Хватает ■ Иногда нехватает ■ Нехватает

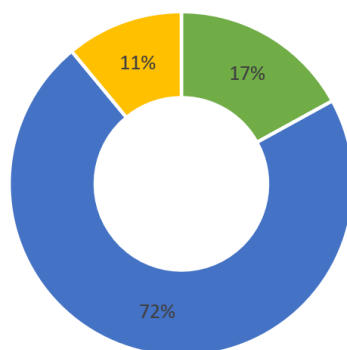


Рисунок 5. Результаты опроса по удовлетворенности использования общ. Транспорта

Результаты этого опроса открывают новую проблему междугороднего общественного транспорта, которая тоже нуждается в решении. Не смотря на это, большая часть опрошенных не желает приобретать автомобиль, что говорит о том, что общество готово принимать деавтомобилизацию (рис. 6).

При нынешнем состоянии транспортной инфраструктуры, вы бы предпочли передвигаться на автомобиле?

■ Нет ■ Да, есть необходимость ездить между городами ■ Да

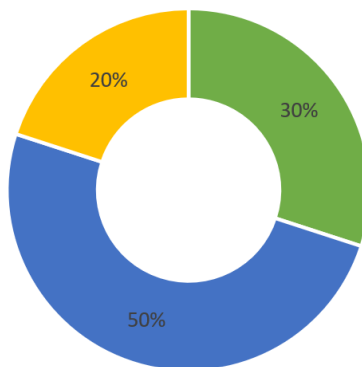


Рисунок 6. Результаты опроса по желанию иметь автомобиль

Больше половины опрошенных готовы отказаться от приобретения автомобиля при условии развития общественного транспорта, 28 процентам опрошенных необходим автомобиль для поездок туда, куда не доезжает междугородний транспорт. Это подтверждает предыдущий опрос – общество психологически готово к деавтомобилизации (рис. 7).

Если бы общественный транспорт ездил регулярно и был более комфортным, вы бы предпочли не пользоваться автомобилем?

■ Да ■ Нет, часто ездю за город ■ Нет

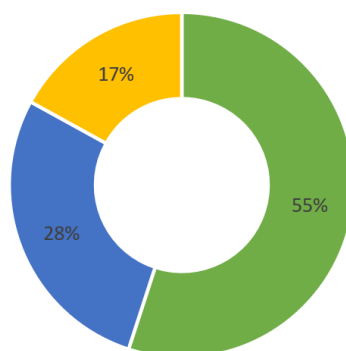


Рисунок 7. Результаты опроса по желанию пользоваться автомобилем

Три четверти опрошенных отмечают, что главной проблемой транспортной инфраструктуры являются пробки вызванные, чрезмерным количеством автомобилей (рис. 8).

Какая проблема, по вашему мнению, является самой важной для транспортной инфраструктуры?

■ Небезопасные улицы ■ Неразвитый общественный транспорт ■ Пробки

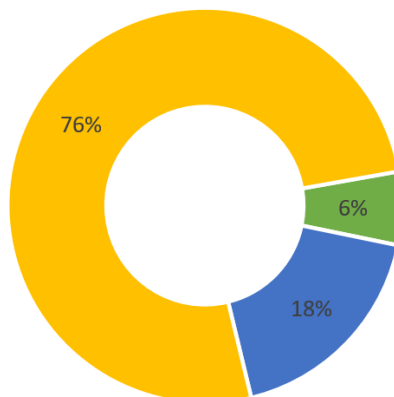


Рисунок 8. Результаты опроса по проблематике транспортной инфраструктуры

Исходя из результатов опроса можно сказать, что общественный транспорт города Кишинев развит хорошо, однако, прослеживается проблема с недостаточным количеством маршрутов. Более серьёзная проблема исходит от чрезмерного количества личного транспорта. Люди это видят и готовы отказаться от приобретения автомобиля в пользу более эффективных способов передвижения в городской среде.

Выводы

Деавтомобилизация – очень долгий, сложновыполнимый и ресурсозатратный процесс, который в долгосрочной перспективе превратит улицы в безопасные общественные зоны, с высокоэффективной системой общественного транспорта, что в свою очередь, обеспечит развитие города в логистическом, коммерческом и культурном аспектах, а также обеспечит гармоничное развитие общества.

Каждый аспект деавтомобилизации должен выполняться одновременно. Развитие только одного из аспектов, либо не принесет эффективного результата, либо создаст отрицательное воздействие на улицу или городскую среду в целом.

Важно понимать, что деавтомобилизация не стремится к тому, чтобы избавиться от абсолютно всех автомобилей, но стремится снижению их количества в пользу более эффективных видов транспорта, безопасности и комфорта. Также, необходимо осознавать, что грамотная деавтомобилизация стремится к созданию таких условий, при которых владельцам автомобилей стало бы удобнее перемещаться на общественном транспорте чем на личном. Автомобили всегда были и будут неотъемлемой частью жизни общества, но с деавтомобилизацией, в автомобилях будет нуждаться только небольшое количество населения.

Библиография

- [1] "Date statistice referitor la componența Registrului de stat al transporturilor în profil de tipul mijlocului de transport și administrativ-teritorial" [Online]. Available: <https://date.gov.md>