

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПОЛОС ВЫДЕЛЕННОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ КРАСНОЯРСКЕ

Захарцов А.Г.,

научный руководитель ст.преподаватель Голуб Н.В.

Сибирский федеральный университет

Политехнический институт

В настоящее время актуальной проблемой является наличие транспортных заторов на улицах больших городов. Данная проблема возникла по нескольким причинам:

- темпы строительства и расширения дорог не успевают за темпами роста автомобилизации населения;

- ширина улиц не была рассчитана на современные объемы транспортных потоков, так как большинство крупных городов были основаны 2-3 века назад.

Одной из основных мер по увеличению пропускной способности дороги, а также уменьшению времени нахождения пассажиров общественного транспорта в пути, является применение полос выделенного движения.

Полоса выделенного движения – это полоса, предназначенная для движения общественного транспорта в общем потоке движения. Чаще всего данные полосы выделяют у бордюра со стороны основного движения, однако они могут находиться в любом месте дороги. В европейских странах и США такие полосы обозначаются нанесением на них слова «BUS». В России они обозначаются нанесением буквы «А», а также установкой знака 5.14 или 3.1 при въезде и знаком 5.11 при начале такой полосы.

Наибольшего успеха при внедрении подобных полос достигли в Европе, в частности в Германии, так как автобусы там ходят четко по расписанию, вне зависимости от трафика в городе. Главный секрет – грамотное применение выделенных полос. В общем объеме дорожной сети они занимают небольшую часть, однако работают очень эффективно. В больших городах, на широких улицах располагают такие полосы слева, справа или по центру, часто дополнительно отделяются от основной дороги специальными разделителями – газонами. Большую часть пути автобусы едут по свободной дороге, словно по колее.

Наибольший интерес представляет решение проблемы в том случае, когда ширина улицы не позволяет сделать выделение полосы для движения общественного транспорта. В этом случае автобусы в Германии получают преимущество не на всем протяжении улицы, а только там, где особенно высока вероятность заторов. Такие участки могут быть совсем короткими: от нескольких десятков до пары сотен метров, однако этого достаточно для того, чтобы автобус объехал затор.

Еще один очень эффективный способ, способный уменьшить время простоя автобуса в заторах - выделение пространства, которое позволяет объехать скопившиеся перед перекрестком машины. При таком способе светофор устанавливается за несколько метров до перекрестка, а справа создается специальный карман, проезжая через который, автобус объезжает стоящие перед светофором автомобили. Дополняет перекресток светофор со специальной секцией. Пока для основного потока горит красный, автобусы могут проехать перекресток.

Немаловажным фактором, влияющим на график движения общественного транспорта, является то, что все светофоры связаны в единую сеть и практически по всем дорогам, по которым совершают движение автобусы, образована зеленая волна.

В качестве эксперимента водителям на социально – важных маршрутах выдали специальные устройства, которые напоминают пульт дистанционного управления. С помощью них водители, подъезжая к перекрестку, могут включать зеленый сигнал светофора и без задержек преодолеть перекресток.

Одними из первых в России перенимать опыт западных стран начали власти города Москвы. Повсеместное внедрение выделенных полос в Москве началось в 2011 году. К Концу 2012 года общая протяженность полос выделенного движения составила 93 километра, а общее число улиц, которые имеют данные полосы, равняется 15. К концу 2013 власти Москвы обещают добавить еще 5 полос выделенного движения, а общая протяженность составит больше 150 километров. Данное решение положительно сказалось на скорости движения общественного транспорта, однако в некоторых местах скорость движения личного транспорта упала на 7,3-17,7 процентов. В общей сложности, по оценкам властей, им удалось повысить скорость движения автобусов на 7,3 процента, а пассажиропоток вырос на 23,2 процента. Рост скорости свидетельствует о правильности мер, предпринимаемых правительством Москвы при решении транспортной проблемы.

Следующим шагом при решении заторов на дороге стало отделение полосы для общественного транспорта от остальной проезжей части бордюром. Данная мера должна отбить у водителей желание выезжать на полосы общественного транспорта. Если данная мера оправдывает ожидания властей, подобным образом автобусные полосы могут отгородить и на других улицах Москвы.

Не так давно подобные меры при решении проблем с заторами на дороге начали применять и в городе Красноярске. Первые полосы выделенного движения появились на улицах Ленина и Маркса в начале 2012 года, однако должного эффекта они не принесли по нескольким причинам:

- водители нашего города при заторе заезжают на перекресток, хотя подобное действие строго запрещено по правилам дорожного движения. Чтобы повернуть на смежную улицу, необходимо перестроиться на полосу выделенного движения, которая имеет пунктирную разметку перед перекрестком (примером служит пересечение улицы Ленина и Кирова). Водители, перестраиваясь в правую полосу, предназначенную для движения общественного транспорта, не могут повернуть направо из-за наличия затора, тем самым создают помеху для движения автобусов;

- правилами дорожного движения запрещена остановка и стоянка на полосе выделенного движения на улице Ленина, однако все могут увидеть, как в течение всего рабочего дня правая полоса занята припаркованными автомобилями. Водители автобусов, видя издали припаркованные автомобили, перестраиваются в левую полосу и продолжают движение, не перестраиваясь обратно, так как через пару десятков метров могут стоять такие же, неправильно припаркованные автомобили;

- улицу Маркса, которая является одной из главных городских артерий, так же не прошли проблемы стороной. Власти выделили полосу общественного движения с правой стороны, однако от остановки «кинотеатр Луч» до остановки «Перенсона» справа у тротуара расположены карманы для парковки автомобилей. Часто данные автомобили припаркованы неправильно, что вызывает трудности для движения не только общественного транспорта. Автобусам, в таких случаях, часто приходится перестраиваться в левую полосу, создавая помеху для движения всего транспорта;

- одной из основных причин наличия заторов на улице Маркса является частая парковка такси на остановке «Перенсона». Водителям автобусов для того, чтобы объехать такие автомобили, приходится перестраиваться в левый ряд. Так как автобус имеет большие габаритные размеры, часто им приходится частично заезжать в третий ряд, создавая помеху для движения всего транспорта;

- парковка автомобилей у ТЦ «Евразия» вторым рядом также негативно сказывается на движении по улице Маркса. Все участники дорожного движения вынуждены поворачивать на Коммунальный мост иногда всего в один ряд, что приводит к заторам;

- нельзя не ответить тот факт, что водители автобусов часто совершают правонарушения, обгоняя впереди идущие автобусы, выезжают за пределы выделенной полосы движения, что так же ведет к уменьшению эффективности от введения данных полос.

Все вышеперечисленное отрицательно сказывается на скорости движения не только автобусов, но и всего транспорта на улицах города Красноярска. Власти предпринимают меры по улучшения дорожной обстановки, однако, процесс этот медленный и эффект не ежеминутный.

Одним из вариантов улучшения ситуации может стать переманивание опыта зарубежных специалистов, но при этом могут возникнуть следующие проблемы:

- отделение полос бордюром может привести к тому, что зимой эти бордюры превратятся в небольшие сугробы, что негативно скажется на безопасности движения автобусов;

- в городе Красноярске не удастся снабдить водителей автобусов устройствами, с помощью которых можно переключать сигналы светофора, так как количество автобусов в нашем городе намного больше, чем в зарубежных городах. В Европейских странах только половина пассажиров перевозится с помощью автобусов, вторая половина перевозится на электрическом общественном транспорте. В Красноярске автобусами перевозится до 90-95% пассажиров;

- применение специальных карманов, которые позволили бы автобусам объезжать скопления автомобилей перед светофорами, так же затруднительно, так как ширина улиц Ленина и Маркса практически на всем своем протяжении не позволяет выделение данных карманов.

Для того чтобы освободить полосы выделенного движения от припаркованных автомобилей, необходимо увеличивать штрафы за неправильную парковку. Также положительный эффект достигается путем применения эвакуаторов на улицах города.

Можно добавить, что сознание полос выделенного движения стало важным шагом на пути к улучшению дорожной ситуации в городе Красноярске. При должном решении проблемы с неправильно припаркованными автомобилями, скорость движения автобусов должна увеличиваться. Как следствие, некоторые автомобилисты предпочтут общественный транспорт личному, что положительно скажется на дорожной обстановке в городе.