

БӨЛІМ: БАЯНДАМАЛАР / КОЛЛЕДЖ

Проблемы городского транспорта

ЖАРИЯЛАНДЫ
04.05.2017СІЛТЕМЕ
<https://bilimger.kz/13209/>

АННОТАЦИЯ / АҢДАТПА

Бахыт Сулушаш

Преподаватель специальных дисциплин: Бахыт Сулушаш

г. Астана «Колледж транспорта и коммуникаций»

Темпы развития и качественные перемены на транспорте в XXI веке сравнимы по своим масштабам с тем, что было достигнуто в целом за всю его предыдущую историю. В результате не только возросло значение транспорта, но и проявилась его роль как важнейшего звена инфраструктуры.

Устойчивый транспорт (или зеленый транспорт) — любой способ или организационная форма передвижения, позволяющие снизить уровень воздействия на окружающую среду. К нему можно отнести пешеходное и велосипедное движение, экологические автомобили, транзитно-ориентированное проектирование, аренда транспортных средств, а так же системы городского транспорта, которые являются экономичными, способствуют сохранению жизненного пространства и пропаганде здорового образа жизни. Устойчивые транспортные системы вносят позитивный вклад в экологическую, социальную и экономическую устойчивость общества, которому они служат. Транспортные системы существуют для обеспечения социальных и экономических связей, и люди быстро овладевают средствами повышенной мобильности. Преимущества необходимо оценивать с учетом экологических, социальных и экономических издержек, которые создает транспортные системы. Транспортные системы оказывают значительное воздействие на окружающую среду, на них приходится 20-25% мирового потребления энергии и газа. Дорожные заторы увеличивают экономические расходы

людей и замедление поставок товаров и услуг. Сообщества, которые успешно повышают устойчивость своих транспортных сетей, делают это в рамках более широкой программы создания динамичного, удобного для проживания, стабильного города.

Вопрос о том, как повысить мобильность и в то же время уменьшить масштабы заторов, аварий и загрязнения окружающей среды, представляет общую проблему для всех крупных городов Европы. Наиболее верный ответ на этот вопрос с учетом конкретных обстоятельств способны найти только города. Городские жители как никто другой на себе испытывают непосредственные негативные последствия собственной мобильности и, вероятно, готовы к поиску инновационных решений для обеспечения устойчивой мобильности.

Усовершенствованию общественного транспорта способствуют различные стратегии, обуславливающие выбор пассажиров, перемещающихся по собственному усмотрению (т.е. тех из них, у кого есть также возможность передвижения на собственном автомобиле), в пользу общественного транспорта. К числу этих стратегий относятся:

- предоставление более качественных услуг на общественном транспорте, в том числе повышение их разнообразия, быстрое и более удобное обслуживание;
- снижение тарифов и предложение скидок (например, более низкие тарифы вне часов пик или для определенных групп пассажиров);
- реализация программ снижения стоимости пригородных поездок, финансового стимулирования пригородных поездок, а также других программ управления спросом на перевозки, стимулирующих использование альтернативных видов транспорта;
- совершенствование программ информирования пассажиров и маркетинга;
- реализация программ строительства перехватывающих парковок и их рекламирования (Rodier and Shaheen, 2006);
- подготовка руководства по мульти модельной системе доступа, включающего карты, графики движения, контактные телефоны и другую информацию о том, как достичь того или иного места назначения на общественном транспорте;
- установление тарифов на парковку и проезд по дорогам, которые стимулировали бы использование общественного транспорта.

Чем больше город, тем более сложны его проблемы и тем более велика вероятность дестабилизации при отсутствии действенных мер по решению этих сложных проблем. Самые серьезные транспортные проблемы зачастую связаны с городскими районами и возникают в то время, когда транспортные системы по целому ряду причин не в состоянии удовлетворить многочисленные требования относительно городской мобильности. Наиболее существенные проблемы городского транспорта связаны:

- с его надежностью: граждане будут пользоваться общественным транспортом, если они будут ему доверять. Доверие к оказываемым услугам, графикам движения и способом сообщения служит самым важным для пользователя;
- с его комфортабельностью: пользователи нуждаются в услугах. Всем видам общественного транспорта следует предоставлять услуги своим пользователям в виде кондиционирования воздуха, обеспечения чистоты, билетных автоматов, станций, защищающих интересы пассажиров и предоставляющих путевую информацию в электронном виде и т.д.;
- с несоответствием общественного транспорта потребностям: многие системы общественного транспорта или их элементы либо перегружены, либо недогружены;
- с трудностями в плане постановки автомобиля на стоянку: поскольку транспортные средства большую часть времени находятся на стоянке, автомобилизация привела к увеличению спроса на места для их стоянки; в результате этого возникают проблемы в связи с использованием имеющихся пространств, в частности в центральных районах города;
- с пригородными перевозками на более длинные расстояния: люди тратят все больше времени на ежедневные поездки на работу из пригородов и обратно;
- с заторами движения: дорожные пробки являются одной из самых распространенных транспортных проблем в крупных городских агломерациях с населением, превышающим, как правило, порог в один миллион жителей;
- с распределением грузов: глобализация и материализация экономики приводят к увеличению количества перевозимых в городах грузов;
- с утратой общественного пространства: большинство дорог находится в общественной собственности, и доступ к ним свободен;
- с ИТ и интеллектуальными транспортными системами, улучшающими общественный транспорт, так как операторы способны повысить качество предоставляемых ими услуг благодаря наличию точной информации о местонахождении и движении транспортных средств;
- с использованием земель: транспорт, особенно автомобильный, весьма влияет на характер использования территорий. От 30 до 60% территории любого крупного города с пригородами может быть отведено под перевозки ввиду чрезмерной зависимости жителей от некоторых видов городского транспорта.

Самый первый вид транспорта — пешеходный является самым устойчивым. Общественный транспорт восходит по крайней мере, к изобретению автобуса Блезом Паскалем 1662 году. Первый пассажирский трамвай начал свою работу в 1807 году первые железнодорожные пассажирские перевозки начались в 1852 году. Педальный

велосипед датируется 1860-ми годами. Он был единственным личными видом транспорта, доступным для большинства людей в развивающихся странах. Грузы перемещались мускульной силой человека, силой животных или железнодорожным транспортом. В послевоенные годы началось повышение благосостояния, и появился спрос на более высокую мобильность людей и товаров. За период между 1950 и 1979 количество автомобилей увеличилось в пять раз. Начиная с этого периода, на транспорте появились такие инновации, как выделенные полосы движения для хорошо загруженных автомобилей и система управления спросом на перевозки. Тенденции в логистике грузоперевозок, в том числе переход от железнодорожного транспорта и прибрежного судоходства на автомобильные перевозки и требование доставки точно в срок означали, что грузовые перевозки росли быстрее, чем общая интенсивность автомобильного транспорта

Транспортные системы являются основным источником выброса парниковых газов, ответственны за 23% титровых выбросов парниковых газов в 2004 году, и примерно три четверти из этого приходится на автотранспортные средства. В настоящее время 95% энергии, потребляемой транспортом, приходится на нефть. Энергия потребляется при производстве, а также при использовании транспортных средств, и воплощается в транспортную инфраструктурную, включающую автотрассы, мосты и железные дороги. Экологическое воздействие транспорта может быть уменьшены за счет улучшения системы пешеходного и велосипедного движения в городах, а также путем усиления роли общественного транспорта, особенно электрической железной дороги. Экологические автомобили предназначены для того, чтобы оказывать меньшее экологическое воздействие, чем эквивалентные стандартные транспортные средства, хотя если воздействие на окружающую среду транспортных средств оценивать по всему их жизненному циклу, этого, может быть, и не происходит. Электроавтомобили потенциально могут перевести к сокращению выбросов CO₂ на транспорте, все зависит от воплощенной энергии транспортного средства и источника электроэнергии. На практике существует скользящая шкала зеленого транспорта в зависимости от варианта устойчивости. Зеленые транспортные средства имеют большую топливную эффективность, но только в сравнении со стандартами транспортными средствами, и они так же способствуют образованию заторов и дорожно-транспортных происшествий. Сети общественного транспорта, находящиеся под контролем, основанные на традиционных дизельных автобусах, используют меньше топлива на одного пассажира. Причем личные автомобили, как правило, они безопаснее и занимают меньше дорожного пространства, чем частные транспортные средства. Зеленый общественный транспорт, включающий электропоезда, трамваи и троллейбусы, сочетает достоинства зеленых транспортных средств преимуществами выбора устойчивого транспорта. Другими вариантами транспорта с очень низким воздействием на окружающую среду является езда на велосипеде и других транспортных средств, приводимых в движение

мускульной силой человека, а также гужевого транспорт. Самым распространенным выбором зеленого транспорта с наименьшим воздействием на окружающую среду является ходьба. Но в мегаполисе, в век технологии городская коммуникация без скоростного транспорта не возможно.

Мировой опыт по решению мобильности городского транспорта предлагает электромобили, двух и трехярусные автобусы, скоростные поезда, многоярусные мосты и дороги, которые в свою очередь и решают проблемы «затора», и создают дополнительные вопросы финансирование, необходимости нового пространство. Казахстан, как одна из развивающихся стран мира, с темпами развития технологии и прогресса, тоже сталкивается перед проблемой мобильности и развития экологического городского транспорта. Экспо 2017 который пройдет в Астане предложит решение проблем не только для всего мира, но и конкретно для мобильности городского транспорта и использование экологический выгодные предложение.

Использованная литература

1. Автомобили/энциклопедия. – М. Росмэнпресс,2012.-104с
2. Горбачев Р.В. Городской транспорт. Учебное пособие для ВУЗов/-М, Стройиздат., 1990,-215с.
3. Коссой Ю.М., Поначугин В.А., Ширин В.Н. Организация движения и пассажирских перевозок на городском электрическом транспорте.- М.: Академия, 2002.
4. Самойлов Д.С. Городской транспорт. Учебник для ВУЗов/-М. Стройиздат, 1983, -384с
5. Юдин В.Д., Самойлов Д. С. Городской транспорт. Учебник для ВУЗов — М , Стройиздат, 1975 287 с