

В-к "Сега"

22.08.2011 г., стр.12-13

Исходът за транспорта в София е един - по-малък трафик

Столицата най-накрая има генерален план за движение, но той ще остане за следващия мандат

Столицата най-накрая може да се похвали с генерален план за движение. Документът, с който "Сега" разполага, е изготвен от британския консултант "Мот Макдоналд", струва 2.3 млн. лв. и закъсня с повече от година. Вината за това е споделена - общината не е прецизирала какво точно иска, а консултантът е "опитал да мине метър" в разработката, обясняват общинските съветници. Документът вече е факт, но се случи да види свят в крайно неподходящо лято - предизборно. Общинските съветници трябваше да го разгледат преди ваканцията, но за да не даде поле за предизборни упражнения на опонентите си, ГЕРБ не го включи в дневния ред. Така приемането му най-вероятно ще е една от задачите, наследство за следващия общински съвет, а самото изпълнение ще се случи незнайно кога. Както винаги от това ще загубят единствено столичани.

Колкото и дискуссионно да е, развитието на транспортната инфраструктура на София трябва да следва философията на големите европейски градове - за ограничаване на автомобилния трафик в сърцето на града. "Над 30-годишния опит показва, че независимо от усилията никога не успяваме да осигурим необходимия капацитет на уличната мрежа, така че да отговори на нарастващото търсене от автомобилния трафик, новата пътна инфраструктура изисква големи финансови средства и влошава екологията, а не подобрява условията на живот в градовете", пишат в анализа си експертите. Затова генералният план за движение всъщност трябва да позволява в бъдеще постепенно да се намаляват колите, да се стимулират градският транспорт и метрото, буферните и подземни паркинги, придвижването с колело или пеша. "Постепенното намаляване на автомобилното движение в центъра на града не е анти автомобилна мярка", категорични са консултантите. Планът трябва да даде визия за развитието на града в следващите пет години по отношение на движението на всички - от пешеходците до тролейте, да предложи инфраструктурни решения за по-достъпна транспортна среда. Някои предложения

Написано от Боян Стефанов
Вторник, 23 Август 2011 07:44 -

могат да бъдат изпълнени бързо, без значителни инвестиции, а биха подобрили придвижването в града. Консултантите предлагат да се разработи транспортен коридор по бул. "Сливница", едно от най-натоварените трасета, поемащи основния трафик по направлението запад-изток. Движението би се подобрило значително, ако се промени и възстанови пътната маркировка, пусне се т. нар. зелена вълна, обособят се бус ленти. Другото бързо решение е за кръстовището на пл. "Македония". Там се предлага да се забрани достъпът на коли по ул. "Алабин". Това не би влошило с нищо трафика. Анализът на "Мот Макдоналд" показва, че чакането на светофарите би намаляло със 74%, дължината на опашките от коли - с 80%, а пропускателната способност на самото кръстовище би се увеличила с 14% - или от сегашните 7767 коли на час с новата организация биха минавали до над 9000 коли за час.

Как изглежда София сега

Преди да направят предложенията си, консултантите очертават тъжната картина в столицата. Тротоарите са тесни и в повечето случаи са заети от масите на кафенетата. А когато не са масите, са неадекватно паркираните автомобили. Състоянието на плочките е лошо и те не са обезопасени. Спирките са стари, подлезите - неподдържани и неосветени.

При над 30 на сто от кръстовищата в града липсват допълнителни светофари, които биха подобрили видимостта и своєвременното потегляне на шофьорите. Също толкова от кръстовищата са с лошо състояние на настилката - заради коловози, неравности, паважни настилки, лошо отводняване, пукнатини и т. н. "Подобряването на състоянието на настилките може да повиши с около 10% пропускателната способност на кръстовищата", пишат консултантите от "Мот Макдоналд". При над 40 на сто от кръстовищата са установени пропаднали шахти, дупки, разрушени бордюри и др. Половината от кръстовищата са с неизползваема крайна дясна лента заради неправилно паркирали коли там или заради поставени кофи за боклук. При 95 на сто липсват знаци за предварително престрояване, които биха подобрили пропускателната им способност с около 15% извън пиковия трафик. При 57 на сто от кръстовищата трябва да се увеличи броят на лентите. Допълнителната лента за изчакване би увеличила капацитета им с около 500 автомобили на час.

За 10 г. пътуващите с градския транспорт са намалели наполовина. Съответно с толкова са се увеличили столичани, които се придвижват с колите си, сочат резултатите от анкетата на консултантите. Пеша до работата си се придвижват около 10-12 на сто от хората. Тук има ясна тенденция - ако разстоянието от работата до дома е 400-500 метра, всички са пешеходци. С увеличаване на метрите делът на пешеходците рязко спада, а когато работата се намира на повече от 1.5 км - процентът на пешеходците е нула. Незначителен е броят и на хората, които се придвижват с велосипед. Причините за това са както липсата на велоалеи, така и "опасностите в смесения транспортен поток, което велосипедистите усещат".

Консултантите са проучили 53 кръстовища. Със 170 000 преминаващи коли за 12 часа най-натовареното кръстовище в столицата е на бул. "Ал. Малинов" и "Цариградско шосе". С по около 100 000 коли за ден следват кръстовището на гара "Подуяне" и надлез "Надежда". Очаквано в класацията са се наредили кръстовищата на бул. "България" и "Иван Гешов", както и на бул. "Пейо Яворов" и "Драган Цанков".

Що се отнася до скоростта на придвижване по големите булеварди изследването показва големи разлики. Средната скорост на пътуване например по "Цариградско

Написано от Боян Стефанов
Вторник, 23 Август 2011 07:44 -

шосе" е над 60 км/ч, а по бул. "България" колите кретат с по 20 км/ч. Ниската скорост се дължи основно на голямото чакане по светофарите, като най-много шофьорите стоят на червено по бул. "Евлоги Георгиев" - в участъка между бул. "Черни връх" и "Мадрид". По бул. "Сливница" измерената средна скорост е около 40 км/ч в кварталите и по-ниска в центъра на града. "Зелената вълна", увеличението на лентите и максималното им използване биха намалили чакането и увеличили скоростта.

Повече улици или по-малко коли

Консултантите стигат до извода, който всеки шофьор открива всеки ден - че в София улиците са недостатъчно, капацитетът им отдавна е надхвърлен и е необходимо да се изградят околновръстни трасета, както и да се ремонтират основно улици и кръстовища. Елементарната логика обаче показва, че това би увеличавало колите в града. Въпросът какво иска София - да ограничи движението на коли в центъра за сметка на пешеходни зони или да го стимулира, няма ясен отговор от администрацията. Консултантите настояват, че трябва да се построи транспортен коридор северно от града - т. нар. Северна скоростна тангента, както и част от западната дъга между магистрала "Люлин" и Северната тангента. Тези трасета ще обслужват най-големите търговски и индустриални зони в района.

За градския транспорт изводите и препоръките също са известни - трябва да се оптимизират маршрутите по най-натоварените трасета и да се намалят до минимум прекачванията, защото те отблъскват столичани от градския транспорт. Кметството подготвя в момента (всъщност поне от година) нова транспортна схема. Най-вероятно тя ще бъде приложена с пускането на втория лъч на метрото, който наистина би трябвало да промени транспортните навици на столичани. Някои маршрути на градския транспорт, дублиращи метрото, ще бъдат съкратени, а ще се пусне довозващ транспорт. Все пак обаче дори и с втория метро лъч, голяма част от София ще остане непокрита от него, затова трябва да се мисли за развитие и на маршрутите на автобуси, тролеи и трамваи. Обособените бус ленти по бул. "Цариградско шосе", "Сливница" и "Данаил Николаев" улесняват значително придвижването на колите на градския транспорт. Експертите предлагат да се обособят бус ленти и по бул. "Скобелев", "Патриарх Евтимий", "Евлоги и Христо Георгиеви", "Васил Левски".

Пускането на метрото и цялостното въвеждане на електронната система за таксуване ще доведе до промени и в тарифната политика. Добрите международни практики предлагат зонироване на териториите за пътуване и различен билет за различната зона. Този метод предполага, че пътуващият плаща само за превозеното разстояние. И понеже това би довело до поскъпване на билетчето, засега от "Московска" 33 не обмислят такъв вариант. А и за да работи той, първо трябва във всички превозни средства да има електронно таксуване. Другият вариант за билет според времето, в което се пътува, не е твърде приложим заради задръстванията.

Скорости

Системата, която не предполага трафикът да се направлява от регулировчици, ще увеличи и скоростта по основните булеварди. Като цяло ограниченията не са съобразени с реалната ситуация и са изкуствено наложени. Тук консултантите са стигнали до интересни заключения. Ограниченията на скоростта според нормативни документи често са с 10-25 км/ч по-ниски от реално безопасните и не са съобразени със самия път. Така над 50% от шофьорите са в нарушение. Там, където обаче е въведена скоростта, която поддържат около 85% от шофьорите, ефектът е, че всички спазват

Написано от Боян Стефанов
Вторник, 23 Август 2011 07:44 -

ограничението. Увеличаването на скоростта до реалната за конкретния участък не води до увеличаване на инцидентите, а напротив - те намаляват с около 7%, обясняват експертите. Обратно - изкуственото намаляване на скоростта без въвеждане на допълнителни инженерни мерки увеличава броя на произшествията с 5.4%. Затова от "Мот Макдоналд" предлагат 5 трасета, по които да се въведе по-високо ограничение от 50 км/ч. За Южната дъга от бул. "Симеоновско шосе" до "България" се предлага 90 км/ч. Максималната скорост трябва да е 70 км/ч по бул. "Цариградско шосе", "Ботевградско шосе", "Владимир Вазов (от моста "Чавдар" до бул. "Ботевградско шосе") и по "България". Скорост от 80 км/ч се предлага по бул. "Брюксел". С тези различни от 50 км/ч максимални ограничения времето, за което се пропътуват булевардите, би намаляло значително. Шофьорите биха спестили половината от времето за минаване по Южната дъга - ако сега я пропътуват за средно 5.8 мин., с 90 км/ч ще изминат трасето за 3.2 мин. При бул. "Цариградско шосе" времето би спаднало от 13.2 мин. на 9.4 мин. или с 30%. При бул. "Ботевградско шосе" - от 8.8 мин. на 6.3 мин., при бул. "Владимир Вазов" - от 5.8 мин. на 4.1 мин., при бул. "Брюксел" - 4 мин. на 2.5 мин. При "България" - от 6.5 мин. времето би спаднало на 4.6 мин.

Освен по-високата скорост не е за пренебрегване и че системите за управление на трафика ще помогнат използваното гориво да намалее средно с 18%, парниковите газове - с 15% и емисиите - с 12 на сто.

Другият красноречив извод от изчисленията показва, че пътните инциденти биха намалели средно с 21%, а ограниченията на скоростта биха се спазвали от 72% повече шофьори, отколкото сега.

София без колела

В столицата има малко развити пешеходни маршрути, пишат консултантите. Трябва да се подобрят условията за придвижване пеша по няколко основни направления, тръгващи от Борисова градина към бул. "Ал. Стамболийски", към Южния парк, към бул. "Македония". Трябва да се реконструират ул. "Граф Игнатиев", бул. "Христо Ботев" и "Дондуков".

Освен увеличение на цената на паркирането до 3 лв. за два часа в центъра, което е залегнало в концепцията на общината за "синя зона", консултантите предлагат и изграждане на подземни паркинги. Според тях трябва да се построят гаражи за 3300 места на 11 ключови места в централната част. Гаражите могат да бъдат ползвани и от живеещите в "сърцето" на града. Първият от паркингите трябва да се изгради под Паметника на Съветската армия, където има "джоб" при строежа на метростанцията на Ректората. Там се планират места за 300 коли. Най-голям брой паркоместа - 800, ще бъдат изградени на бившата гара "Сердика", където съоръжението ще бъде открито. От "Мот Макдоналд" предлагат подземни гаражи с капацитет от 150 до 600 места да бъдат изградени на булевардите "Ломско шосе", "Евлоги и Христо Георгиеви", "Джеймс Баучер" и "Цар Борис Трети". Паркинги се планират и на кръстовищата на "Г. М. Димитров" и "Климент Охридски" и на "Константин Величков" и "Ал. Стамболийски". "За изграждането на тези съоръжения са необходими 90 млн. лв. инвестиции, които могат да се възвърнат за 20 години, но само ако експлоатационните разходи се поемат от такси за паркиране", казаха от "Мот Макдоналд". Идеята за подземните паркинги брадясва с години, а кметството упорито нищо не прави. Засега на "Московска" 33 сторят паркингите по протежението на метрото, където ще се разкрият места за 3000 коли.

Написано от Боян Стефанов
Вторник, 23 Август 2011 07:44 -

Прогнози

С въвеждането на интелигентна система за управление на трафика на 20 кръстовища, оборудване на 750 превозни средства на градския транспорт и монтиране на 600 електронни информационни табла на спирките се очаква да се постигнат следните ефекти:

- 20% намаляване на времето за пътуване;
- 15% намаляване на емитираните газове;
- 80% подобро спазване на графика на градския транспорт;
- 40% намаляване на инцидентите на градския транспорт.

Консултантът предлага да се монтират интелигентни транспортни системи на няколко кръстовища, през които минават колите на градския транспорт. Това са по булевардите "България", "Евлоги и Христо Георгиеви", "Дондуков", "Борис III", "Яворов" и "Г. М. Димитров", както и при Ректората.