

Від планування інфраструктури до стратегії мобільності

Проект: Передача знань і ноу-хау в галузі навколишнього середовища між Вроцлавом, Львовом і Дрезденом
- Конференція з питань транспортного руху 11 – 14 вересня 2007
Львів -

Дип.-Інж. Гергард Річер
Столиця землі Дрезден
Головний відділ мобільності



Столиця землі
Дрезден

Головний відділ
Мобільність



Зміст

1. Розвиток у 90-х роках
2. Підходи до дії у транспортній політиці в 90-х роках
3. Нові виклики
4. Дрезденська стратегія мобільності
5. Відповідь на питання зі Львова

Розвиток у 90-х роках

- Транспортна політика у 90-х роках була перш за все інфраструктурною
- Як і політика розвитку міста в загальному транспортна політики виходила з припущення значного росту
- У кінці 90-х всі прогнози росту виявилися перебільшеними
- Незважаючи на великі інвестиції в громадський пасажирський транспорт зріс автомобільний рух
- Наслідком автомобільного руху було навантаження міського життєвого простору та довкілля

Підходи до дії у транспортній політиці 90-х років

➤ Вимоги 1990

- Інтеграція агломерації Дрездена до європейської транспортної мережі
- Нова мобільність, яка виникла після об'єднання Німеччини та з потреб європейського внутрішнього ринку
- Різке зростання транспорту, яке односторонньо відбувалося у вуличному русі

➤ Транспортна концепція 1994

- Широка громадська дискусія про транспортно-політичну модель
- Розвиток сумісного з екологією міського транспорту як передумова для транспортної політики
- Збереження міста як високо якісного життєвого простору є пріоритетним у відношенні до вимог моторизованого індивідуального транспорту
- Зміст транспортної концепції
 - Рамкові умови міського розвитку
 - Грубий аналіз стану транспортної системи
 - Цілі та пріоритети транспортної політики
 - Керівний принцип Дрезденської транспортної системи
 - Рамкові програми для окремих видів транспорту

Нові виклики

- Майбутнє транспорту залежить від нетранспортного розвитку. Деякі тенденції розвитку майже неможливо передбачити, як економічний розвиток або як ціни на кінцеву сировину (нафта).
- Якість життя в наших містах виявляється по мобільних можливостях, а також в попередженні негативних наслідків автомобільного руху. Забруднення повітря та рівень шуму досягли в багатьох сферах критичного для здоров'я значення. Зростає загроза нещасних випадків.
- Через демографічні зміни у західноєвропейських країнах нас буде менше, ми будемо старші та різні (індивідуальніші)!
- Висока потреба в інвестиціях для збереження приведе до зміни теперішнього фінансування транспортної інфраструктури. Очікуваний зростаючий розвиток цін на горючі корисні копалини впливатиме на моторизований індивідуальний транспорт.

■ Мета:

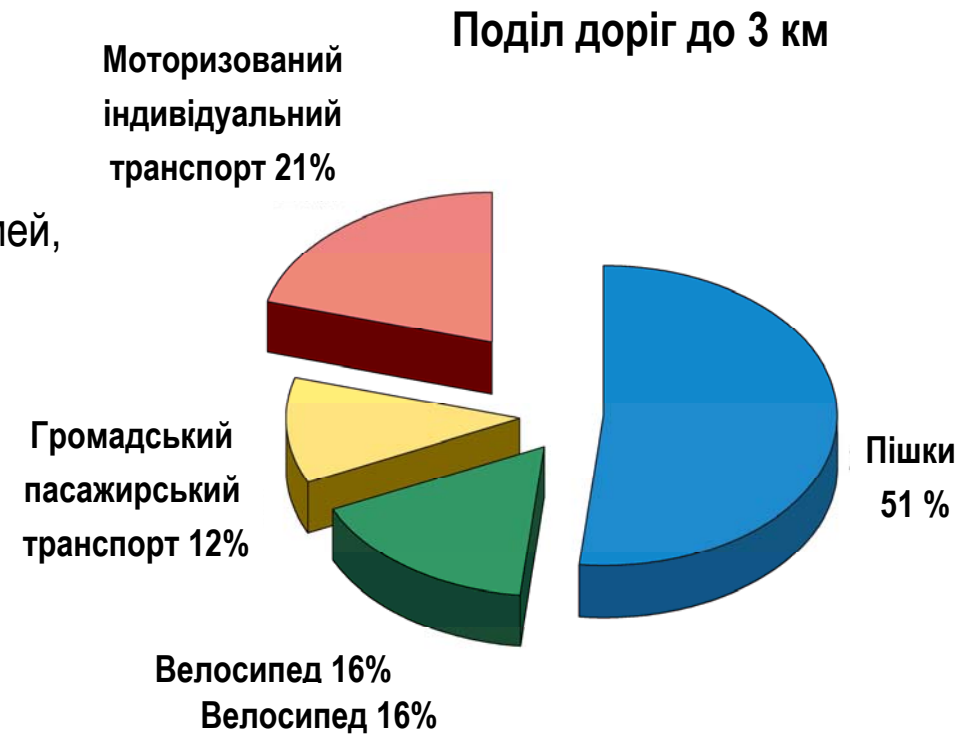
- Зменшення коштів для інфраструктури і мобільності
- Відновлення якості міського життя
- Місто коротких шляхів

■ Заходи:

- Рішення про місцезнаходження у контексті транспортних впливів
- Внутрішній розвиток перед зовнішнім розвитком
- Ревіталізація невикористовуваних площ
- Вуличний простір для всіх

■ Підтримка близької мобільності „Місто коротких доріг“

- Підвищення ролі мікрорайонів з високою значимістю міського життя та дозвілля, дружньою атмосферою для дітей, сімей, осіб похилого віку, доброю досяжністю, високим рівнем безпеки руху
- Інвестиції в якість міського життя – з бережливим ставленням до ресурсів і розвантаженням бюджету
- Сьогодні понад 40 % всіх доріг Дрездена не довші за 3 км



■ Санація вулиць



Велосипед 16%

Вул. Кьонігсштрассе
Джерело: управління
планування міста

■ Мета:

- Обмеження нового будівництва у інфраструктурі вуличного руху
- Розвантаження житлових районів від негативних впливів транспортного руху
- Оптимізувати досяжність центральних районів економічного руху
- Зменшення інфраструктурних коштів

■ Заходи:

- Акцент на ремонті наявної інфраструктурної мережі
- Об'єднання представників транспорту через інтермодальні та мультимодальні пункти зв'язку
- Коротко-, середньо- та довготермінові стратегії для розвитку транспортної інфраструктури

■ Короткотермінові стратегії

- Ліквідація проблеми та усунення вузьких місць в громадському пасажирському транспорті (ГПТ), моторизованому індивідуальному транспорті (MIT), NMV
- Програми анти-затор

■ Середньотермінові стратегії

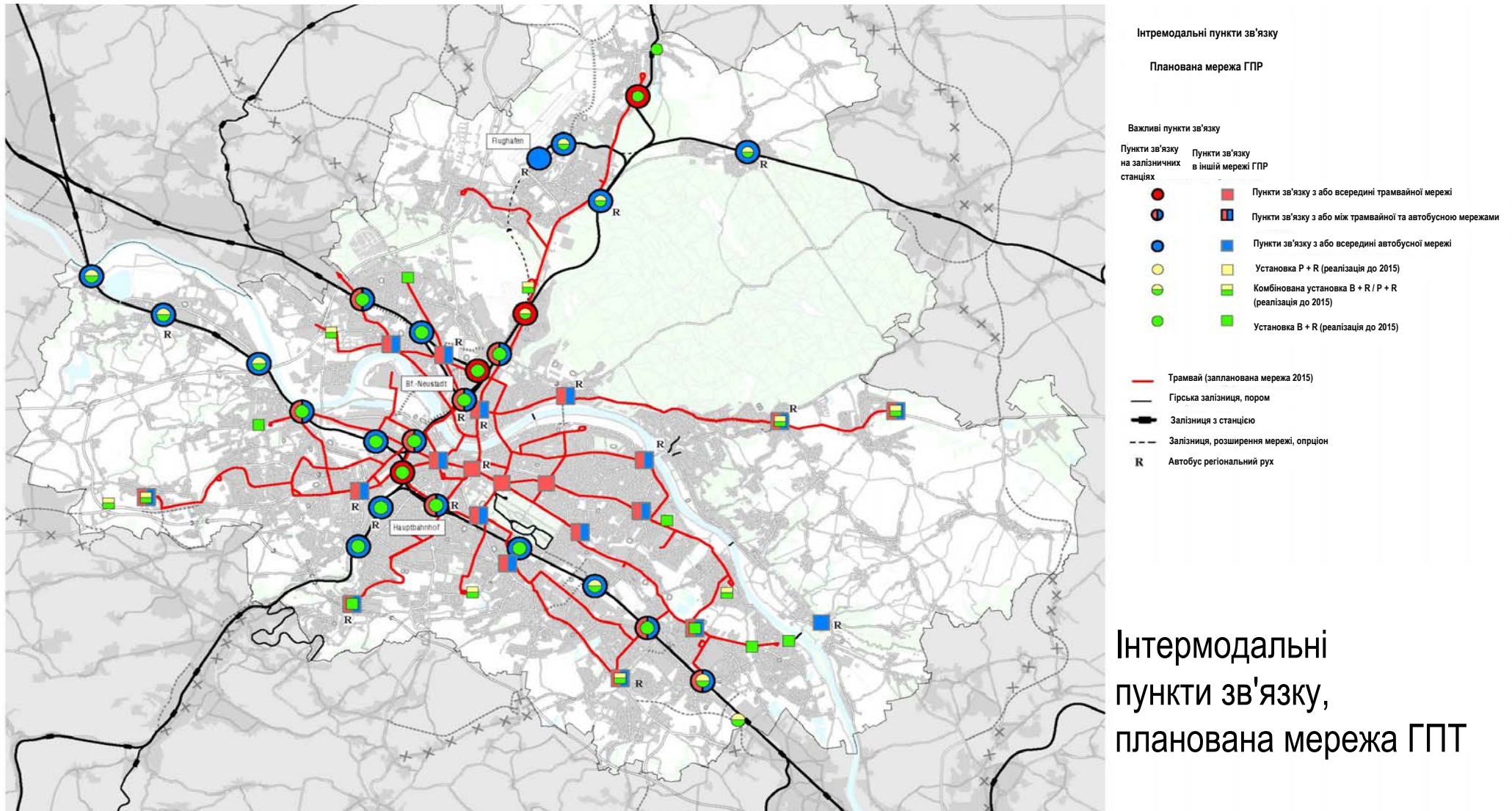
- Побудова функціональної сталої транспортної системи
- Основне завдання – збереження та відновлення наявної інфраструктури
- Проекти для покращення якості містобудування
- Проекти для підвищення привабливості ГПТ, безпеки, захисту від шуму та зменшення викиду шкідливих речовин

■ Довготермінові стратегії

- Адаптація до структурних змін та змінних моделей
- Створення переваг місцезнаходження на міжнародному конкурсі

Дрезденська стратегія мобільності

Розвиток міста і транспорт **Транспортна інфраструктура** Транспортний менеджмент Менеджмент мобільності

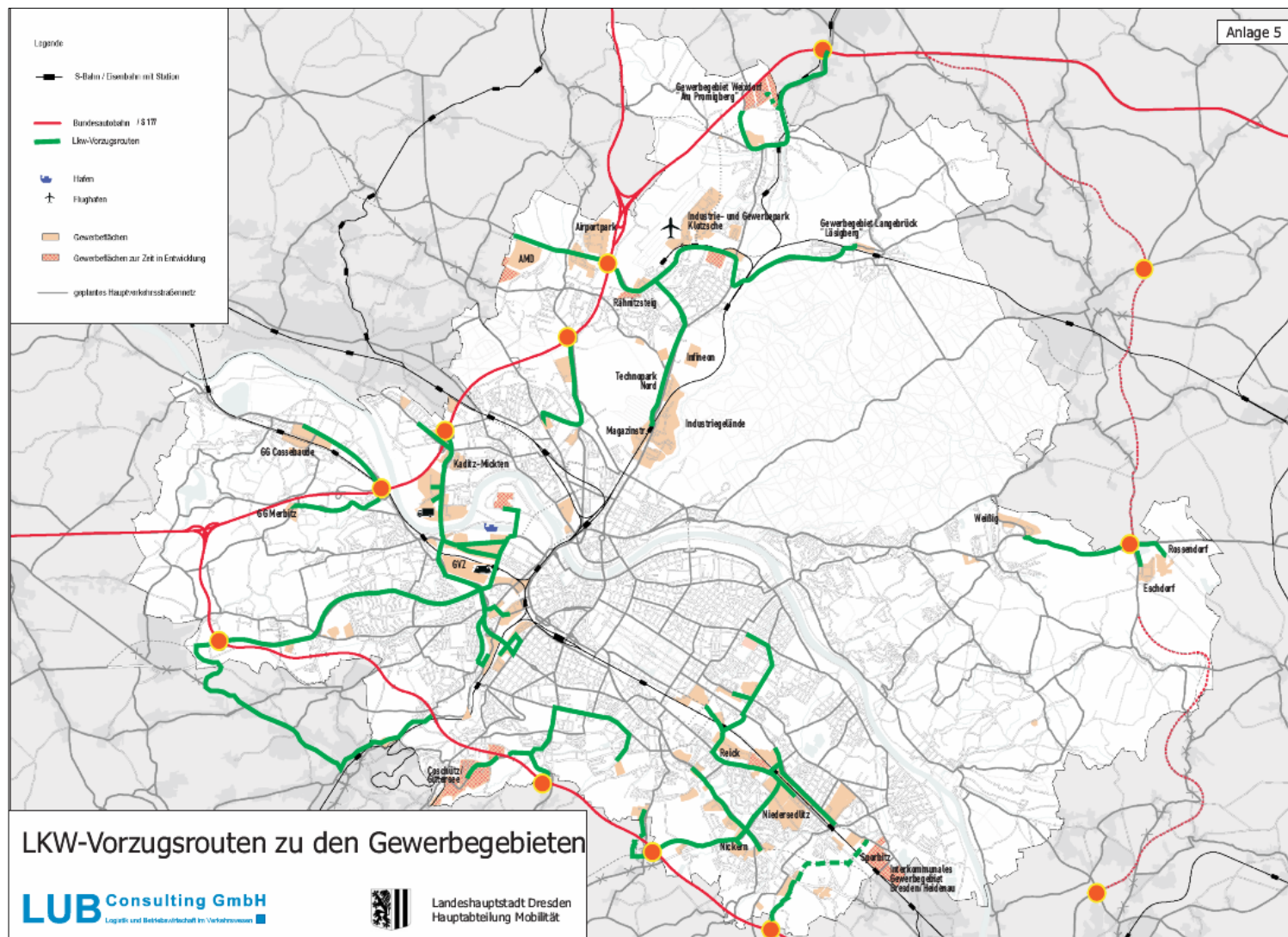


Столиця землі
Дрезден

Головний відділ
Мобільність

Дрезденська стратегія мобільності

Розвиток міста і транспорт **Транспортна інфраструктура** Транспортний менеджмент Менеджмент мобільності



Столиця землі
Дрезден

Головний відділ
Мобільність

■ Цілі:

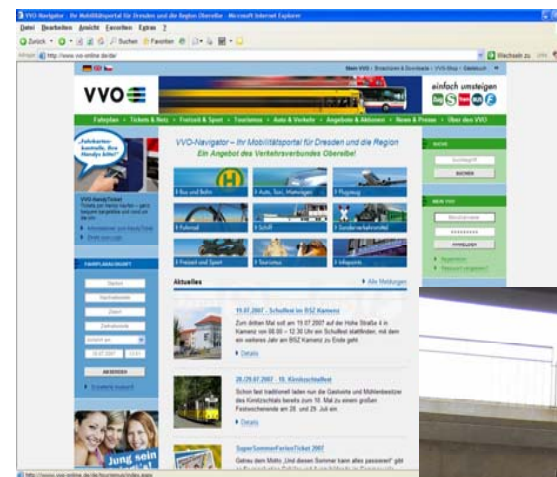
- Ефективне використання наявної транспортної інфраструктури
- Актуальна інформація МІТ і ГПТ
- Безперервність моторизованого індивідуального транспорту (МІТ)
- Надання переваги громадському пасажирському транспорту (ГПТ)

■ Заходи:

- Розважливе управління транспортними потоками
- Оперативна інформація: перешкоди, спричинені будівельними роботами, можливості паркування, можливість використання інших транспортних засобів
- Інформація різних представників транспорту

■ Приклади:

- Мультимедійний мобільний портал ФФО
- Обширна інформація для пасажирів на зупинках (реальний час)
- Інформаційні термінали
- Актуальний розклад руху на мобільному телефоні



■ Цілі:

- Формувати мобільність, не боротися з транспортним рухом
- Залучення виробників транспортних засобів до вирішення проблеми
- Вплив на вибір транспортного засобу на користь ГПТ і велосипедів
- Зменшення навантаження в години пік
- Бережливе ставлення до ресурсів і зниження коштів

■ Заходи:

- Підтримка через дослідницькі проекти
 - Інтермобіль регіон Дрезден, Федер. Мін. освіти, науки, досліджень і технологій
 - ExWoSt, BMVBW і BBR
 - UrBike, INTERREG IIIC
 - Взаємозв'язок між використанням велосипеда та ГПТ, BMVBS у рамках NRVP

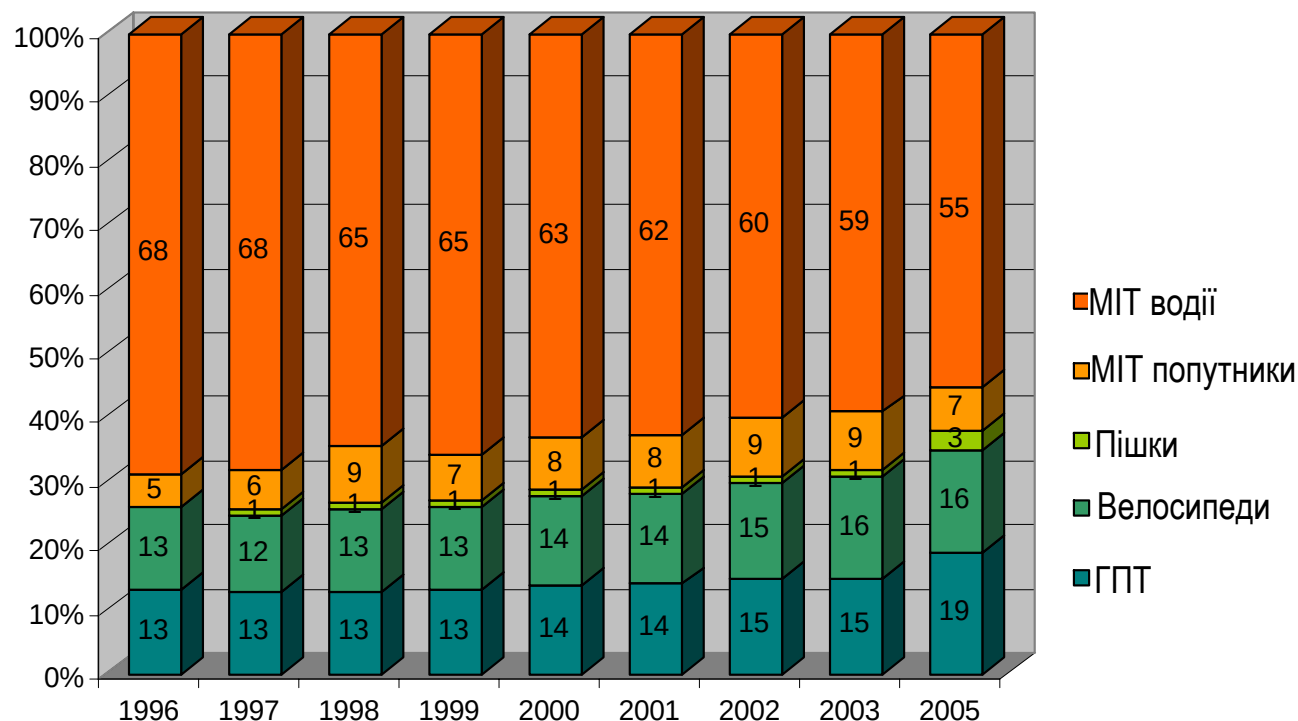
■ Приклади:

- Спільний збір даних щодо мобільності містом і ДФБ АГ як комплексних та інтерактивних даних
- Фірмові квитки, узгодження розкладу руху під час зміни, перенесення автобусних зупинок
- Нові, часто не в центрі, відповідно обладнані велопарковки, душі для велосипедистів, сушилки для велосипедного одягу
- Біржі товариств водіїв у виробничій мережі /почергове використання автомобілів
- Мобільний колектив у Infineon/Qimonda



■ Використання транспортних засобів по дорозі на роботу

Модальний спліт для
зайнятих у Infineon та
Qimonda впродовж
1996 – 2005 рр.
у відсотках



■ Кошти мобільності:

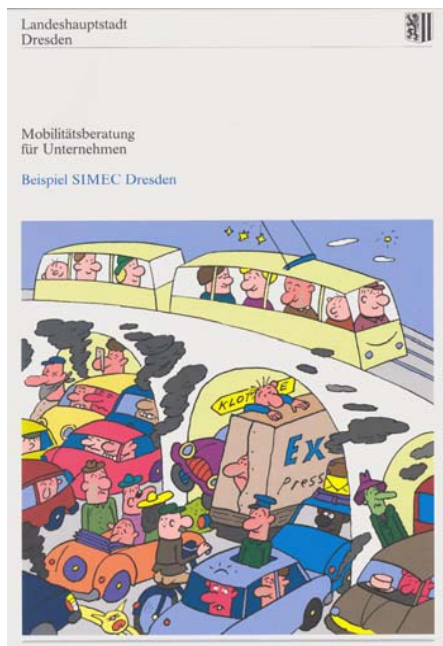
З бюджету (схід) видається
на мобільність більше
ніж кожен сьомий євро

На місяць 272 €
або 15,2% видатків на споживання
(Бюджет (захід): 313 € або 14,4%)

Дані 2003, джерело: Держ.Фед.управління



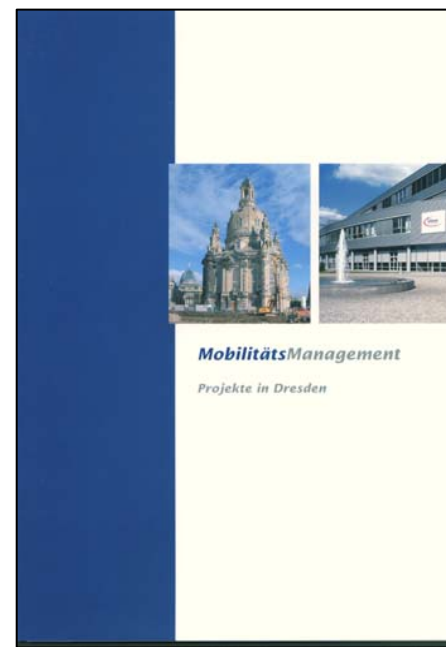
■ Публікації



1996



2003

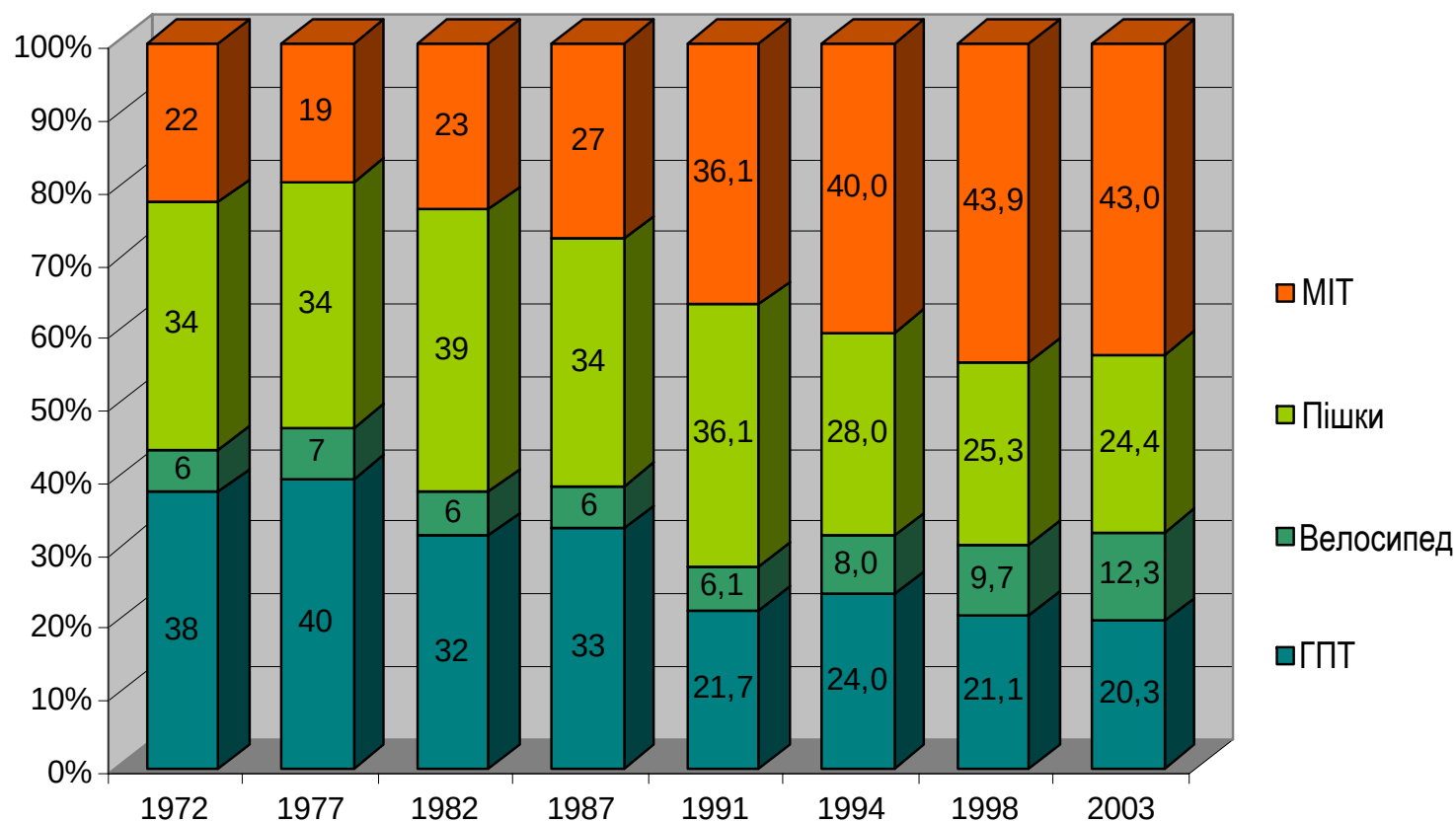


2005



2006

■ Частка транспортних засобів за дорогами (загальний транспорт, SrV)



Відповідь на питання зі Львова

I.

1. Необхідність „Генерального плану“

- Розробка моделі
Формулювання цілей розвитку міста і транспортної політики
- Створення інтегрованого плану розвитку міста і транспортного руху

2. Відсутність об'їзних доріг для розвантаження центральної частини міста

- Покращення можливості доїзду до центральної частини міста ГПТ
- Створення достатньої кількості об'їзних можливостей. Транспортні потоки не повинні надто сильно шкодити людині, природі, історичному середовищу

3. Відсутні паркінги

- Не розбудовувати паркінги, якщо транспорт не може розвиватися без заподіяння шкоди екології міста
- Визначити обмеження для кількості паркувальних місць: замість 30 авто на 1000 м² офісної площі - тільки 3 – 10 авто на 1000 м² офісної площі

Відповіді на питання зі Львова

II.

Необхідно створити стратегію розвитку для пасажирського руху до 2010.

Визначити пріоритетом розбудову головних транспортних потоків.

Обмін досвідом

- Дискусія про модель і цілі
 - Стратегічні роздуми
 - Визначення пріоритету
 - Громадська дискусія
- Базова стратегія
 - Уникати транспорту
 - Переносити транспорт
 - Розвивати транспорт без заподіяння шкоди екології

Відповіді на питання зі Львова

III.

1. Організація наземних і підземних паркінгів
 - Інформація про оператора
2. Знесення будівель для розв'язання транспортних проблем
 - У західній Європі застосовується тільки у виключних випадках
Не боротися з транспортом, а формувати мобільність
 - Сприяння автомобільному руху шкодить міському життєвому простору та довкіллю
Трамвай та автобус розвантажують довкілля та зменшують потребу в транспортних площах