

ПІШОХІДНИЙ ТА ВЕЛОСИПЕДНИЙ РУХ І ЗАТОРИ:

15

ОСНОВНИХ ФАКТІВ ЩОДО МІСТ



Проект CIVITAS FLOW отримав фінансування від програми досліджень та інновацій Європейського Союзу Horizon 2020 за грантовою угодою № 635998

Як впливає пішохідний і
велосипедний рух на затори
на вулицях міст?

Вступ



Чи непокоїть Вас те, що поліпшення умов для пішохідного та велосипедного руху призведе до збільшення заторів? Якщо так, то ці Основні факти проекту FLOW – для Вас!

Затори хвилюють усіх, особливо тих, хто приймає рішення на місцях: їм доводиться вирішувати багато проблем, зокрема пов'язаних із життєвим рівнем, безпекою дорожнього руху та якістю повітря. Нам відомо, що майже половина європейських політиків та керівників, які приймають рішення, занепокоєна можливістю збільшення заторів у випадку впровадження заходів із розвитку пішохідного (41%) та велосипедного руху (48%)¹.

Однак, хоча це може здатися дивним для тих, хто боїться заторів, з'являється дедалі більше даних про те, що заходи з розвитку пішохідного та велосипедного руху насправді можуть сприяти зменшенню заторів у містах.

Коротко кажучи, активні способи пересування можуть бути частиною плану збільшення пропускної здатності доріг та оптимізації транспортного потоку – для всіх учасників руху.

Як пішохідний і велосипедний рух може сприяти зменшенню заторів у містах

¹ У початковому опитуванні осіб, які приймають рішення, FLOW, описано точки зору адміністраторів, які приймають рішення, та виборних політиків з усієї Європи.

Основні факти проекту FLOW

Що відбувається, коли прибирають автомобільну смугу руху, щоб облаштувати нову велосипедну доріжку? Або коли пішоходам надається більше часу для перетину дороги з інтенсивним рухом автотранспорту? Декілька міст запровадили ці покращення та оцінили їхні результати.

Ці Основні факти проекту FLOW доводять, що заходи з розвитку пішохідного та велосипедного руху здатні не тільки поліпшити умови для пішоходів і велосипедистів, але й зменшити затори. У них наводяться деякі, можливо, несподівані, результати щодо загальної ефективності транспортного руху, досягнуті внаслідок поліпшення умов для пішохідного та велосипедного руху.

Тому ми сподіваємося, що ці Основні факти проекту FLOW допоможуть розвіяти побоювання щодо збільшення заторів і надихнуть Вас на сміливі рішення відносно вулиць Вашого міста, включно із заходами з розвитку пішохідного та велосипедного руху, що принесуть користь як самому місту, так і його мешканцям.

Якщо Вам відомі ще якісь приклади, надішліть нам їх!



Зміст



Вплив **заходів із розвитку пішохідного руху на рівень заторів**

1. Створення пішохідних зон підвищує мобільність і забезпечує додатковий простір ще для 700 осіб у години пік (м. Дублін, Ірландія).
2. Звуження проїзних частин вулиць для зменшення відстані перетину вулиць пішоходами не збільшує заторів (м. Лісабон, Португалія).
3. Покращення умов для пішохідного руху зменшує час подорожі автобусом на 40% (м. Страсбург, Франція).
4. Нові пішохідні зони зменшують час подорожі на таксі та автобусом на 15% (м. Нью-Йорк, США).

Вплив **заходів із розвитку велосипедного руху на рівень заторів**

5. Поліпшення умов для велосипедного руху призводить до зменшення автомобільного руху на 45% і пришвидшення руху громадського транспорту (м. Копенгаген, Данія).
6. Велосипедна магістраль скорочує витрачений у заторі час на 3,8 млн годин (Нідерланди).
7. Магістральна веломережа зменшує потреби на 50 000 автомобільних поїздок щодня (регіон Рур, Німеччина).
8. Програма велопрокату зменшує затори під час муніципальних робіт (м. Бордо, Франція).
9. Програма велопрокату зменшує затори на 4% (Вашингтон, округ Колумбія, США).

10. Нові велосипедні доріжки скорочують час подорожі автомобілем на 35% (м. Нью-Йорк, США).

Вплив **обмеження доступу автомобілів на рівень заторів**

11. Зони, вільні від автомобільного транспорту, забезпечують зменшення кількості автомобілів у центральній частині міста майже на 30% (м. Париж, Франція).
12. Обмеження доступу в певні райони призводить до зменшення інтенсивності руху транспорту на 16% та зменшення кількості автомобільних поїздок на 10 000 на добу (м. Лондон, Великобританія).

Потенційна можливість зменшення заторів завдяки розвитку пішохідного та велосипедного руху

13. Один мільйон щоденних поїздок можна було б пройти пішки менше ніж за 10 хвилин (м. Лондон, Великобританія).
14. 8,17 мільйонів щоденних поїздок моторизованими видами транспорту можна було б проїхати на велосипеді менше ніж за 20 хвилин (м. Лондон, Великобританія).
15. Завдяки впровадженню програми «Шкільні вулиці» понад 4000 автомобілів не використовувалися в період максимальної інтенсивності руху транспорту (м. Больцано, Італія).





Нова міська пішохідна зона
підвищує мобільність і
забезпечує додатковий
простір для

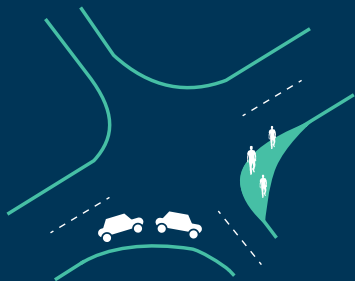
700
осіб в години пік

ЗАХІД:
Заборона руху транспорту на ділянці
вулиці
МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:
м. Дублін, Ірландія

Площа Коледж-Грін у Дубліні є однією з найпрестижніших адрес в Ірландії, але також місцем дуже інтенсивного руху автотранспорту. Це місце скупчення людей, які їздять на роботу на велосипеді або на машині, а також відвідувачів (здебільшого піших) головного туристичного маршруту. У ранкові та вечірні години-пік через T-подібне перехрестя протягом години проходять загалом 3800 людей. Спочатку планувалося закрити одне відгалуження перехрестя для приватних автомобілів. Однак проведене в рамках проекту FLOW моделювання показало, що ще більш радикальні заходи – створення пішохідної зони (а отже і зміна маршруту громадського транспорту) – можуть сприяти поліпшенню мобільності, створюючи додаткове місце для 700 людей в годині пік. Новий план було затверджено, і початок робіт заплановано на 2018 рік. Додаткові заходи з управління дорожнім рухом передбачають надання пріоритету автобусам для збереження часу подорожі та створення додаткових місць для паркування автомобілів на зовнішній кільцевій дорозі Дубліна.

ДЖЕРЕЛО:
Міська рада Дубліну – Проект College Green 2015

ОСНОВНИЙ ФАКТ **1**



Звуження проїзних частин вулиць для зменшення відстані перетину вулиць пішоходами не збільшує заторів

ЗАХІД:

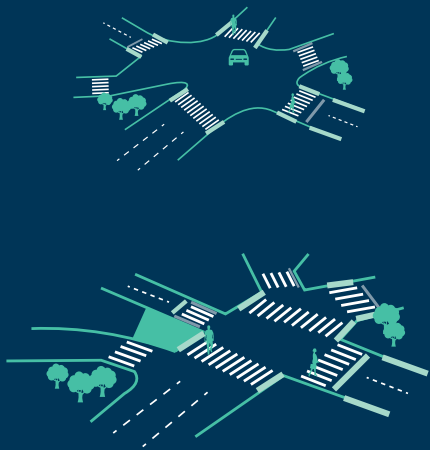
Зменшення відстаней перетину й радіусу повороту доріг
МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:
м. Лісабон, Португалія

ДЖЕРЕЛО:

Міська рада Лісабону, План заходів із покращення руху пішоходів (2017): Estudo da Percepção do Indivíduo na Modificação do Espaço Público: Comportamentos e percepções de peões antes e após obras de requalificação na Rua Alexandre Herculano.

Щоб надати пішоходам достатньо часу для безпечного перетину вулиці Александра Геркулано з інтенсивним рухом автотранспорту, у місті Лісабоні було впроваджено два заходи, розроблені під час моделювання в рамках проекту FLOW: було скорочено відстань перетину та зменшено радіус усіх поворотів. Час зеленого сигналу світлофору для пішоходів залишається незмінним, однак завдяки коротшій відстані в них є достатньо часу для безпечного перетину вулиці. Перед введенням цієї зміни пішоходам доводилося перетинати перехрестя зі швидкістю 0,51 м/с. Після впровадження цього заходу завдяки коротшій відстані перетину пішоходи мають змогу рухатися спокійніше, зі швидкістю 0,12 м/с. Зараз пішоходи відчують себе безпечніше (+18%) і зазнають меншого тиску з боку водіїв щодо пришвидшення переходу (-14%). Наслідок впровадження цього заходу дорожній рух став більш спокійним, оскільки водії тепер наближаються до перехресть на менших швидкостях. У місті Лісабоні не зареєстровано жодного збільшення заторів дорожнього руху.

ОСНОВНИЙ ФАКТ 2



Покращення умов для
пішохідного руху
зменшує час подорожі
автобусом на

40%

ЗАХІД:

Розширення пішохідних доріжок,
оптимізація роботи світлофорів

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

м. Страсбург, Франція

ДЖЕРЕЛО:

Kretz, Tobias, F. Schubert, F. Reutenauer (2013): Using micro-simulation in the restructuring of an urban environment in favour of walking. Європейська транспортна конференція 2013 року. PTV Group, Karlsruhe, Germany & PTV Group, Страсбург, Франція.

На початку існували побоювання, що плани влади міста Страсбург щодо зменшення пропускної здатності автомобільних доріг навколо центрального мосту Кюсс (Pont Kuss) на користь пішоходів призведе до збільшення заторів. Однак такі заходи, як розширення тротуарів, звуження проїзної частини доріг та оптимізація узгодженості роботи світлофорів, не лише покращили безпеку пішохідного та велосипедного руху, але й принесли значну користь громадському транспорту. Час очікування громадського транспорту та час в дорозі скоротився, при цьому на деяких автобусних лініях час подорожі зменшився на 40%. Зміни в координації роботи світлофорів також скоротили час очікування для пішоходів, який зараз становить 30–60 секунд, тоді як раніше він перевищував 60 секунд.

ОСНОВНИЙ ФАКТ **3**



Нові пішохідні зони
зменшують час
подорожі на таксі та
автобусом на

15%

ЗАХІД:

Збільшення простору, виділеного для
пішоходів

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

м. Нью-Йорк, США

Вулиця Бродвей в районі Мангеттена перетворилась на перевантажену ділянку дороги зі складними перехрестями та недостатнім пішохідним простором, особливо в районі популярних Таймс-сквер і Геральд-сквер. Щоб виділити більше місця для пішоходів, влада міста змінила напрямки руху транспорту, спростила схеми проїзду перехресть і створила пішохідні зони на двох площах.

Незважаючи на збільшення дорожнього руху, час подорожей на таксі та автобусами скоротився майже на 15%. Результатом упровадження програми стало покращене міське середовище, в якому зустрічаються та спілкуються люди. До того ж, перехрестя стали більш безпечними, а травматизм на дорогах зменшився на 63% серед автомобілістів і на 35% серед пішоходів.

ДЖЕРЕЛО:

Міністерство транспорту (2010): Green Light for Midtown evaluation report. Управління транспорту міста Нью-Йорк, проект
Living Streets (2011): Making the Case for Investment in the Walking Environment: a review of the evidence, a report for Living Streets by the University of the West of England and Cavill Associates

ОСНОВНИЙ ФАКТ **4**



Поліпшення умов для
велосипедного руху
призводить до зменшення
автомобільного руху на

45%

і пришвидшення руху
громадського транспорту

ЗАХІД:

Покращення інфраструктури та більше
обмеження швидкості

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

м. Копенгаген, Данія

ДЖЕРЕЛО:

ICLEI (2014): The Nørrebrogade Project: revitalizing a
major road corridor for enhanced public transport and
urban life. ICLEI Case Stories: Urban-LEDS Series - No. 01.
Copenhagenize.com (2013): Nørrebrogade - a
Car-Free(ish) Success.

У 2006 році влада міста Копенгаген провела реконструкцію переважаної вулиці Ньорреброгаде. Було розширено велосипедні та пішохідні доріжки, облаштовано спеціальні смуги для автобусів і знижено дозволону швидкість з 50 км/год до 40 км/год. Автомобільний рух у цьому районі зменшився на 45%, час подорожі автобусами скоротився на 10%, рівень шуму впав на 50%, а кількість велосипедистів зросла на 10%. Протягом 33 місяців кількість дорожньо-транспортних пригод скоротилася на 45%. Також підвищився рівень зайнятості та комерційних доходів, при цьому вздовж вулиці відкрилися 27 нових підприємств, що скористались перевагами кращої ефективності поставок. Результатом впровадження проекту Ньорреброгаде стала більша привабливість міського простору та поліпшена якість атмосферного повітря.

ОСНОВНИЙ ФАКТ **5**



Велосипедна
магістраль скорочує
витрачений у заторі
час на

3,8

мільйонів годин

ЗАХІД:

Облаштування швидких велосипедних
доріжок без перетинів

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

Нідерланди

Результатом дослідження, проведеного голландською консалтинговою компанією Goudappel Coffeng, став висновок про те, що облаштування додаткових 675 км велосипедних магістралей дозволить скоротити час, витрачений на очікування в заторах у Нідерландах, на 3,8 мільйонів годин на рік. При використанні електричних велосипедів час у дорозі на автомобілі можна скоротити ще на 9,4 мільйонів годин на рік. У дослідженні було використано транспортне моделювання для вивчення впливу розширення магістральної веломережі на вибір виду транспорту в Нідерландах.

ДЖЕРЕЛО:

Goudappel Coffeng (2011): Cycle freeways - What are the benefits?
Знаходиться за посиланням: <http://bit.ly/2o9Czb0>

ОСНОВНИЙ ФАКТ **6**



Магістральна
веломережа зменшує
потреби на

50 000

автомобільних поїздок
щодня

ЗАХІД:

Побудова велосипедної магістралі
протяжністю 101 км в міській
агломерації

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

Регіон Рур, Німеччина

ДЖЕРЕЛО:

Regionalverband Ruhr (2014): Machbarkeitsstudie Radschnellweg
Ruhr RS1. Ессен: RVR. Знаходиться за посиланням:
http://www.rs1.ruhr/fileadmin/user_upload/RS1/pdf/RS1_Machbarkeitsstudie_web.pdf

World Highways (2010). European highway construction costs
evaluated. <http://www.worldhighways.com/sections/euro-file/news/european-highway-construction-costs-evaluated/>

Дослідження попиту на транспортні послуги в густонаселеному регіоні Рур у Німеччини показує, що велосипедна магістраль RS1 може зменшити потреби на 50 000 автомобільних поїздок дорогами регіону щоденно. Облаштування певних частин Рурської велосипедної магістралі (Radschnellweg Ruhr) ще триває. Завершена велосипедна магістраль протяжністю 101 км привабить нових велосипедистів завдяки створенню безпечного й ефективного велосипедного маршруту, і призведе до зменшення автомобільних заторів.

Прогнозована загальна вартість проекту становить 180 млн євро (приблизно 1,8 млн євро/км), що значно ефективніше з огляду на затрати, ніж проекти автомобільних доріг, середня вартість яких в Німеччині складає 8,24 млн євро/км.

ОСНОВНИЙ ФАКТ **7**



Програма велопрокату зменшує **затори** під час муніципальних робіт

ЗАХІД:

Впровадження програми велопрокату під час тривалих дорожніх робіт

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

м. Бордо, Франція

Влада міста Бордо організувала безкоштовне надання велосипедів у тимчасове користування, щоб забезпечити дорожній рух у місті під час будівництва трамвайних ліній, що розпочалося в 2000 році. Програма стала дуже успішною й перетворилася в постійний проект, в якому використовуються 4000 велосипедів. У цей період інтенсивного руху транспорту й заторів внаслідок будівельних робіт люди одержали найпростіший, найдешевший і найбільш практичний вид транспорту. Тоді як до початку будівництва автомобіль використовувався для 64% поїздки, під час будівництва цей показник становив лише 40% поїздки у центрі міста. Якби використання автомобілів протягом періоду будівництва залишалося на рівні 64%, безумовно, затори були б значно більшими. Велосипедові віддавалась перевага у 9% всіх поїздки у центрі та 4% по всьому місту, порівняно з 1-2% до впровадження програми. Кількість пішохідних подорожей також зросла на 2% (з 22% до 24%), а використання громадського транспорту збільшилось з 9% до 10%.

ДЖЕРЕЛО:

Belhocine, Aurelien (2015): Bicycle policies of Bordeaux Métropole, Master Thesis SciencesPo Bordeaux

ОСНОВНИЙ ФАКТ 8

Програма велопрокату зменшує затори на

4%



ЗАХІД:

Впровадження програми велопрокату
МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:
Вашингтон, округ Колумбія, США

ДЖЕРЕЛО:

Hamilton, Timothy, and Casey J. Wichman (2015): Bicycle Infrastructure and Traffic Congestion: Evidence from DC's Capital Bikeshare. Документ для обговорення, стор. 15-39. Вашингтон, округ Колумбія: RFF. Знаходиться за посиланням: <http://bit.ly/2nRzNEG>

David Schrank, Bill Eisele, Tim Lomas, and Jim Bak (2015): TTexas A&M Transportation Institute's 2015 urban mobility scorecard. Технічний звіт, Техаський університет A&M.

За даними дослідження Гамільтона та Вічмана, впровадження системи Capital Bikeshare у Вашингтоні, округ Колумбія, призвело до зменшення заторів дорожнього руху на 4%. Подальше дослідження показало, що розгортання програми велопрокату по всьому місту дозволить скоротити затрати на затори в районі Вашингтона для тих, хто їздить на роботу на машині, приблизно на 57 доларів (52 євро) на кожного на рік, при цьому загальна економія складе 182 мільйони доларів (166 мільйонів євро). Зменшення заторів руху на 4% також забезпечує щорічний економічний ефект в розмірі близько 1,28 млн доларів (1,17 млн євро) внаслідок зменшення викликаних заторами викидів CO₂. Дослідження показує, що збільшення частки використання велосипедів відбувається внаслідок переходу на велосипед тих, хто раніше їздив на роботу на машині.

ОСНОВНИЙ ФАКТ 9

Нові велосипедні доріжки скорочують час подорожі автомобілем на



35%

ЗАХІД:

Нові захищені велосипедні доріжки на
пріізній частині

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

м. Нью-Йорк, США

За даними Управління транспорту міста Нью-Йорк, поїздка автомобілем по Коламбус-авеню на Мангеттені з 96-ї до 77-ї вулиці (1,6 км) займала, в середньому, приблизно 4,5 хвилини. Після облаштування в 2011 році захищених велосипедних доріжок на пріізній частині для подолання цього самого відрізка шляху тепер потрібно всього три хвилини. Зменшення дорожнього простору для автомобілів не призвело до більшої затримки на перехрестях. Навпаки, захищені велосипедні доріжки принесли користь усім видам транспорту та скоротили час подорожі для автомобілістів на 35%, при тому, що загальна кількість автотранспортних засобів на дорозі не змінилась. Це стало результатом розумної конструкційної особливості: було додано смуги руху з лівим поворотом, з яких автомобілі могли залишити транспортний потік, побачити біля себе велосипедистів і не відчувати тиску від автомобілістів позаду під час виконання маневру.

ДЖЕРЕЛО:

Peters, Adele (2014): TNew York City's
Protected Bike Lanes Have Actually Sped Up
Its Car Traffic, Fast Company.

ОСНОВНИЙ ФАКТ 10



Зони, вільні від
автомобільного
транспорту,
забезпечують зниження
кількості автомобілів у
центральной частині
міста майже на
30%

ЗАХІД:
Нова пішохідна зона
МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:
м. Париж, Франція

ДЖЕРЕЛО:
City of Paris (2017): Moins de véhicules et moins de
pollution depuis la piétonisation de la rive droite.
Знаходиться за посиланням: <http://bit.ly/2ot11YN>

Парк Рів де Сен (Parc Rives de Seine) – це нова пішохідна зона, розташована на восьми гектарах у центрі Парижа та призначена для пішохідного й велосипедного руху та дозвілля. Вона також є об'єктом Світової спадщини ЮНЕСКО. Донедавна ця територія була перевантаженою швидкісною автомагістраллю вздовж ріки, якою щодня користувалися понад 43 000 автотранспортних засобів. Через шість місяців після створення пішохідної зони на набережній у Парижі, у центрі міста кожного дня реєструвалося на 1349 автомобілів (28,8%) менше (у лютому 2017 року, порівняно з лютим 2016 року). Феномен «зникнення» руху транспорту, який ще називають вивітрюванням транспорту, пояснюється парадоксом Браєса, за яким повна ліквідація перевантажених доріг може призвести до зменшення обсягів руху автомобільного транспорту, оскільки люди змінюють свої маршрути, розклади, частоту пересування або роблять вибір на користь іншого виду транспорту.

ОСНОВНИЙ ФАКТ **11**



Обмеження доступу в певні райони призводить до зменшення кількості автомобільних поїздки на **10 000** за добу

ЗАХІД:

Обмеження доступу та закриття доріг
для руху

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

м. Лондон, Великобританія

Влада лондонського району Уолтемстоу впровадила програму Міні-Голландія (Mini Holland Programme) для зменшення інтенсивності дорожнього руху в житлових районах. Програма заходів, спрямована на створення велосипедної інфраструктури голландського типу, передбачала закриття для руху окремих доріг місцевого значення для зменшення інтенсивності дорожнього руху та заохочення велосипедного руху як стандартного виду транспорту для місцевих поїздки. У цьому районі до магістральних доріг було додано відокремлені велосипедні доріжки. Це сприяло кращому доступу велосипедистів та запобігало проходженню великих транспортних потоків через житлові райони замість використання магістральних доріг. Результати показують падіння рівня інтенсивності дорожнього руху на 12 основних дорогах на 56% і зменшення кількості автомобільних поїздки на 10 000 на добу. Незважаючи на незначне збільшення дорожнього руху на двох дорогах, що межують із цією територією, за період після початку реалізації програми загальне зменшення інтенсивності дорожнього руху становило 16%.

ДЖЕРЕЛО:

Ross Lydall (2016): 'Mini Holland' scheme in Walthamstow hailed as major success as traffic falls by half. Evening Standard. Знаходиться за посиланням: <http://bit.ly/2-fAlazN>

ОСНОВНИЙ ФАКТ **12**



Один мільйон щоденних поїздов можна було б пройти пішки менше ніж за 10 хвилин

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:
м. Лондон, Великобританія

Недавно проведений аналіз даних опитувань про подорожі показав, що лондонці кожного дня здійснюють моторизованими видами транспорту (автомобілі, мотоцикли, таксі або громадський транспорт) майже 2,4 мільйонів поїздов, які можна було б повністю пройти пішки. Для більшості людей затрати часу на проходження пішки 40% цих поїздов склали б менше 10 хвилин. Під час дослідження також виявили ще 1,2 мільйона автомобільних поїздов, які можна було б частково пройти пішки (наприклад, проїзд автомобілем або автобусом до залізничної станції й у зворотному напрямку). Хоча для досягнення цих результатів можуть знадобитися інвестиції в інфраструктуру пішохідного руху, проведене в Лондоні дослідження свідчить про наявність значного потенціалу зменшення кількості автомобільних поїздов (а отже, і заторів).

ДЖЕРЕЛО:
Проект Transport for London (2017):
Аналіз потенціалу пішохідного руху.

ОСНОВНИЙ ФАКТ **13**



6,47 мільйонів
щоденних поїздов
моторизованими
видами транспорту
можна було б проїхати
на велосипеді менше
ніж за 20 хвилин

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:
м. Лондон, Великобританія

У Лондоні було проведено аналіз потенціалу велосипедного руху, подібно описаному вище аналізу потенціалу пішохідного руху. Дослідження 2017 року показало, що з 13 мільйонів поїздов, здійснених моторизованими видами транспорту, 8,17 мільйонів (62%) можна було б проїхати на велосипеді від початку до кінця. Для 6,47 з 8,17 мільйонів поїздов, які можна було б здійснити на велосипеді, більшості людей знадобилося б менше 20 хвилин. Ці 6,47 мільйонів поїздов включають в себе зазначені вище 2,4 мільйонів поїздов, які можна було б повністю пройти пішки. Довжина понад половини з них становить менше 3 км, і наразі вони здійснюються на автомобілі. Тільки 6% поїздов, які можна було б здійснити на велосипеді, фактично здійснюються на велосипеді. Беручи до уваги очікуване значне зростання Лондона протягом наступних 25 років, повне використання цього величезного потенціалу велосипедного та пішохідного руху могло б значно допомогти зменшити затори, а також і викиди, у вій транспортній мережі.

ДЖЕРЕЛО:
ЇПроект Transport for London (2017):
Аналіз потенціалу велосипедного руху.

ОСНОВНИЙ ФАКТ **14**



Завдяки впровадженню програми «Шкільні вулиці» понад **4000 автомобілів** не використовувалися в період максимальної інтенсивності руху транспорту

ЗАХІД:

Обмеження доступу (заборона руху транспорту, зони обмеженого руху)

МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ:

м. Больцано, Італія

ДЖЕРЕЛО:

Проект Transport Learning (2012): D6.1. – Матеріали для візитів на місця у Граці (Австрія) та Больцано (Італія).

Міська рада Больцано (2009): План координації руху в місті до 2020 року.

Італійське місто Больцано в 1986 році започаткувало ініціативу «Шкільні вулиці» для початкових шкіл, спрямовану на підвищення безпеки й автономії дітей від транспорту, а також зменшення дорожнього руху в години пік. Концепція «Шкільні вулиці» передбачає обмеження часу на доступ автомобілів до певних вулиць навколо школи на короткий період (наприклад, 15 хвилин) під час пікових інтервалів – коли діти прибувають до школи та виходять з неї після занять. Це зроблено для того, щоб батьки не висаджували та не забирали дітей біля шкільних воріт. У місті Больцано проживають близько 6000 школярів початкових класів, а частка подорожей неавтомобільним транспортом складає 80% всіх поїздок по місту. Для ілюстрації того, якому навантаженню перешкоджає ініціатива «Шкільні вулиці», наведемо такий приклад: якщо до школи відвозили автомобілями 6000 дітей, то в годинник дорогами міста було б щонайменше на 4800 поїздок більше. Це складає 8% загального щоденного обсягу автомобільних поїздок.

ОСНОВНИЙ ФАКТ **15**

ПРО ПРОЕКТ FLOW



FLOW – проект ініціативи CIVITAS Horizon 2020, який реалізується з травня 2015 року по квітень 2018 року. У рамках проекту FLOW розроблено мультимодальну методологію аналізу для оцінки впливу заходів із розвитку пішохідного та велосипедного руху на ефективність функціонування транспортних мереж та утворення заторів. Ідеї проекту FLOW проходять випробування в містах-партнерах: Будапешті, Дубліні, Гдині, Лісабоні, Мюнхені та Софії.
<http://h2020-flow.eu>

УЧАСНИКИ:

Паскуаль Канселлара (Pasquale Cancellara), Polis
Дагмар Кьолер (Dagmar Köhler), Polis
Бонні Фентон (Bonnie Fenton), Rupprecht Consult
Енді Неш (Andy Nash), crowdsourced-transport
Бенедикте Свеннен (Benedicte Swennen), ECF
Бронун Торнтон (Bronwen Thornton), Walk 21
Мартін Веддерборн (Martin Wedderburn), Walk 21

КОНТАКТНІ ДАНІ:

Координатор проекту:

Rupprecht Consult
Бонні Фентон (Bonnie Fenton), Крістін Товаас (Kristin Tovaas)
b.fenton@rupprecht-consult.eu, k.tovaas@rupprecht-consult.eu

Менеджер із розповсюдження матеріалів проекту:

Polis
Дагмар Кьолер (Dagmar Köhler)
dkoehler@polisnetwork.eu

Основні факти проекту FLOW також надаються у вигляді слайдів презентацій PowerPoint на веб-сайті www.h2020-flow.eu

ВІДМОВА ВІД ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Виключну відповідальність за зміст цієї публікації несуть автори. Вона не обов'язково відображає думку Європейського Союзу. Ані Виконавчий орган із питань інновацій та мереж (INEA), ані Європейська Комісія не несуть відповідальності за будь-яке використання інформації, розміщеної в цій публікації.



Проект CIVITAS FLOW отримав фінансування від програми досліджень та інновацій Європейського Союзу Horizon 2020 за грантовою угодою № 635998