

**В удобном в транспортном отношении  
городе значительная масса населения  
НЕ совершает трудовые поездки  
на личном автомобиле**

Предложения и обоснования по повышению уровня обеспечения безопасности дорожного движения определены федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг", а также лучшей практикой крупных городов Мира.

Выделенные полосы (ВП) для маршрутных транспортных средств на улично-дорожной сети города существенно снижают число личных автомобилей в составе транспортных потоков, **соответственно снижается вероятность ДТП и повышается безопасность дорожного движения.**

Рекомендовать введение ВП на магистральных улицах города:

- ул. Профсоюзная (в продолжении ВП на ул. Алебашевской) до ул.Московский тракт с окончанием ВП у комплекса «Блошинка» с организацией движения только общественного транспорта по проезду вдоль сквера Комсомольский;
- ул.Мельникайте на всём протяжении от ул. Дружбы до ул. Федюнинского<sup>1</sup>;
- ул. Ленина на всём протяжении без всякого расширения (уже сегодня, по данным наблюдений, она на 50-60% работает в таком режиме, поскольку поток ГПТ весьма высок);
- ул.Щербакова от ул.Мелиораторов (Луговая, Челюскинцев) до ул. Ленина;
- ул. Дружбы от ул. Алебашевской до ул. Щербакова;
- ул. 50 лет Октября от ул. Пермякова до ул. Профсоюзной;
- ул. Пермякова на всём протяжении.

При моделировании последствий указанных предложений **следует считать положительным фактором снижение скорости движения личных автомобилей, увеличение их задержек на пересечениях**, поскольку это соответствует принципу удобных в транспортном отношении городов **«прогнозировать рост автомобилизации и предотвращать рост спроса на дороги»<sup>2</sup>.**

Введение ВП следует сопровождать увеличением количества комфортных единиц городского пассажирского транспорта в период часов пик, для чего использовать резервы этого транспорта (показано неоднократно, что **вложение средств в городской пассажирский транспорт кратно**

---

<sup>1</sup> Об ул. Мельникайте как магистрали непрерывного движения см. примечание

<sup>2</sup> Б.П. Елькин, Аксиомы транспортной планировки городов / Проблемы функционирования систем транспорта : материалы Международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых учёных (22–23 декабря 2017 г.) : в 2 т. /отв. ред. А. В. Медведев. – Тюмень: ТИУ, 2018.

**эффективнее для сокращения среднего времени перемещения населения в городах, чем вложение средств в расширение проезжих частей улиц и строительство бесполезных развязок<sup>3</sup> в центре города).**

Возможно продумать для некоторых магистралей вариант работы ВП только в часы «пик» (**информационные возможности сегодняшнего дня позволяют это делать**).

#### **Примечание.**

Реализация проекта строительства магистрали непрерывного движения транспорта по ул. Мельникайте **не имеет ни одного плюса по следующим основаниям:**

- **скоростное перемещение на улично-дорожной сети (УДС) города сегодня необходимо и возможно только для служб «скорой помощи», все остальные вопросы решаются с помощью современных средств связи (цифровая экономика)<sup>4</sup>;**
- **строительство развязок в разных уровнях на пересечении ул. Мельникайте с ул. 50 лет Октября и Республикой по своей сути и по опыту городов Мира – перенос заторов за миллиарды рублей на 200-300 м в сторону;**
- **на пересечениях с второстепенными улицами (Харьковская, Котовского, Таймырская и др.) исчезают направления движения личного транспорта, что ведёт к увеличению коэффициента перепробега и снижению связности УДС (например, транспортные потоки по ул. Харьковской лишаются 2/3 направлений, аналогично поток с ул. Котовского (от Минской), аналогично поток с ул. Малыгина), вследствие этого вырастет нагрузка на 50 лет Октября, Республику;**
- **жители будут подвергнуты предельному уровню шума (шумозащитные экраны уничтожат облик улицы и превратят пешеходные зоны в неприятные тоннели);**
- **пешеходов загонят во внеуличные переходы;**
- **представители малого бизнеса на улице понесут объявления в СМИ о банкротстве.**

Эксперт коллегии экологов ОС г. Тюмени,

инженер путей сообщения, к.т.н.



Б. П. Елькин

Примечание. Не претендую на истину в последней инстанции, должен быть в городе специальный комитет по образцу «metropolitan planning organization (MPO), США». **Такой структуры в городе нет.**

<sup>3</sup> Развязки необходимы только у барьерных объектов (реки, ж/д, объездные дороги). Для достижения минимального транспортного стандарта крайне необходимы: мост через Туру за мостом влюблённых, путепровод в районе Маяка, развязки у посёлков ЯР, Ембаево, Московский.

<sup>4</sup> Смысл скоростного перемещения здесь для весьма малого количества горожан (+ только для эгоистов) при весьма серьёзном неудобстве горожан, проживающих и работающих в зоне этой улицы?!