

НОВОВВЕДЕНИЕ

Около двух месяцев назад ярославцы столкнулись с тем, что скорость движения по центральным улицам Ярославля существенно снизилась. Если раньше на то, чтобы преодолеть улицу Свободы в вечернее время, у владельца автомобиля уходила дюжина минут, то в конце сентября это могло занять все двадцать. И дело оказалось не в качестве дорог или увеличении трафика.



Сдвиг по фазе?

Идти или ехать

Замедлился темп движения не только машин. Пешеходы стали ждать зеленого сигнала светофора не по 35 – 40 секунд, как раньше, а минуты по две. За это время на особо оживленных перекрестках даже успевала сформироваться небольшая толпа. Как выяснилось, дело здесь не в чьем-то волюнтаризме или сбое техники, а в ГОСТе Р 52289–2004, который действует на территории нашей страны. Его пункт 7.1.2 в 2014 году дополнили предложением: «Не допускаются пересечение транспортных и пешеходных потоков в одной фазе светофорного цикла регулирования». Раньше зеленый свет одновременно открывал дорогу пешеходам, которые переходили улицу, и транспорту при повороте направо и налево, если на светофоре не было дополнительных секций-«стрелок».

Теперь у светофоров три фазы. Две работают только на пропуск автомобилей, а третья разрешает движение пешеходам. «Зеленый» в этой фазе позволяет им перейти дорогу в любом направлении, а «красный» в это время полностью запрещает движение транспорта.

Это новшество снимает опасность при повороте автомашины направо в зоне пешеходного перехода в темное время суток.

— Всякий раз, когда мне приходится в темноте поворачивать с перекрестка направо, я испытываю некоторую тревогу, — призналась автолюбитель Наталья. — Если освещенность на улице плохая, то пешеходов, идущих на зеленый свет, я могу заметить только в последний момент, уже заканчивая поворот, когда люди оказываются в свете фар моего автомобиля. Летом это не так страшно, успею затормозить. А зимой из-за гололеда тормозной

путь значительно увеличивается. Поэтому гораздо спокойнее, когда автомобилисты знают: на переход до завершения «автомобильной» фазы пешеходы не выйдут.

Медленно, но... верно

Теперь от плюсов поправки к ГОСТу перейдем к минусам. Недостаток прежде всего заключается в снижении пропускной способности дорог. Особенно там, где она и без того невелика.

Изменения в нормативные требования в работе светофоров введены с середины 2015 года, но до ноября 2017-го они носили необязательный характер. Поначалу их внедряли на дорогах с минимальной интенсивностью движения транспорта и пешеходов. Это практически не вызывало недовольства ярославцев. Проблемы начались, когда требования стандарта приобрели обязательный характер и стали реализовываться на центральных улицах города, где интенсивность движения высокая.

— Включение светофоров в тестовом режиме, принятое решением правительства Ярославской области, в первую очередь было направлено на повышение безопасности дорожного движения. Особенно это касалось пешеходных переходов при правом и левом повороте транспорта, — пояснил начальник управления дорожного хозяйства ДГХ мэрии Ярославля Андрей Черницын. — Именно при данном маневре чаще всего происходят дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов. После того как был получен определенный опыт, решением комиссии, в которую входят представители правительства Ярославской области, мэрии Ярославля и областного управления ГИБДД УМВД России, работа светофоров как на улице Свободы,

так и на Московском проспекте возвращена в прежний режим. В настоящее время проводится анализ полученных результатов, на основе которых будут корректироваться расчеты циклов, позволяющих внедрить требования ГОСТа с минимальным дискомфортом для горожан — как автолюбителей, так и пешеходов.

Бутылочное горлышко

Осложняется эта задача тем, что в центре Ярославля есть ряд мест, где ширина дорог не соответствует потребностям, учитывая увеличение в городе количества автомобилей.

Возьмем два «бутылочных горлышка»: улицу Свободы — на протяжении от площади Волкова до площади Труда и проспект Октября — участок от Красной площади до площади Карла Маркса. Определенные сложности с движением транспорта по этим магистралям связаны с тем, что правые полосы дорог в часы наибольшей загрузки заполнены припаркованными автомобилями. И для общественного транспорта, который движется с достаточно небольшой скоростью, и для легковых автомобилей остается фактически одна полоса.

Андрей Владимирович отметил также, что закрыть весь центр Ярославля знаками, запрещающими остановку или стоянку, практически невозможно. Здесь расположено много важных учреждений, остановка рядом с которыми необходима самим горожанам. К тому же в связи с историческим характером застройки центра Ярославля сложно организовать парковки автомашин вне улиц.

Однако нельзя не признать, что даже после разработки самой точной математической модели работы светофоров с увеличением количества фаз для движения скорость трафика по дорогам Ярославля все

равно замедлится. Об этом говорит опыт таких городов, как, например, Тюмень. Там улицы в большинстве своем широкие, но определенные сложности все-таки возникли. Да и в Ярославле попытки ввести режим «зеленой волны» на одной из самых просторных автомагистралей — Московском проспекте — привели к уменьшению трафика, а не к его увеличению. Причина та же — выделенная пешеходная фаза. Она на какое-то время полностью исключает движение транспортных средств на всех направлениях перекрестков. А это 20 – 30 секунд, за которые могут проехать 6 – 8 автомобилей.

Планировать и искать альтернативы

Выход в этой ситуации может быть один: точно рассчитывать собственные возможности и искать альтернативные пути перемещения по городу.

— Мы не можем нарушать требования федеральных законов и обязаны привести режим работы светофорных объектов к действующему ГОСТу, — заметил Андрей Черницын. — Естественно, что при этом будет учтена специфика всех городских дорог и пожелания граждан, которые можно отправить на адрес департамента городского хозяйства или передать через ЕДДС. Но гарантировать высокую скорость движения транспорта в «часы пик» на некоторых участках городских автомагистралей при сохранении существующего и постоянно растущего потока автомобилей мы не можем. Выход здесь не только в совершенствовании инфраструктуры, но и в изменении психологии водителей. Автолюбители, как правило, изо дня в день ездят привычными маршрутами. Иногда, как в случае с жителями Фрунзенского района, у них просто нет выбора, пока не будет построена Карабулинская развязка.

Но возьмем, к примеру, Заволжский район. Как правило, транспортный коллапс начинается с проблем на Октябрьском мосту. И только после полной остановки движения по нему большинство владельцев автомобилей вспоминают, что есть еще и Юбилейный мост. То же самое касается доступности Дзержинского района, в который ведет не одна и даже не две транспортные магистрали.

Что же касается пешеходов, то им придется просто принять новые правила. Жители мегаполисов уже привыкли к тому, что сигнала светофора, разрешающего переход, нужно иногда ждать две-три минуты. Некоторым утешением в этой ситуации может быть то, что все это делается ради безопасности самих участников движения.

Анатолий КОНОНЕЦ

Фото Ирины ШТОЛЬБА

ОБРАЗОВАНИЕ

Драмкружок, кружок по фото...

(Окончание. Начало на с. 12)

— То есть главная задача дополнительного образования — это занять детей в свободное от учебы время?

— Конечно, организовать досуг детей — дело замечательное. Но не это главное. Дополнительное образование прежде всего выполняет задачу по всестороннему развитию ребенка, его дальнейшей профессиональной ориентации. Ребенок может записаться в один кружок, другой, третий, пятый, десятый, попробовать себя во многих занятиях. Куда-то он пару раз сходит и скажет: нет, не хочу, не мое. А где-то задержится, увлечется. Если ребенку, например, нравится заниматься техническим творчеством, собирать роботов или модели кораблей и самолетов, то, скорее всего, он станет талантливым инженером. Или, если у ребенка обнаруживаются музыкальные способности, его заметит преподаватель и будет с ним заниматься уже более углубленно. Мы выявляем «звездочек», которые в будущем станут талантливыми музыкантами, инженерами, дизайнерами.

— А если у ребенка способностей не обнаружится?

— И в этом случае ребенок продолжит заниматься в нашей системе дополнительного образования. Пусть он не получит славу на выбранном поприще, просто станет чуть более развитой личностью.

— Но в том, чтобы ребенок чем-то увлекся, большую роль играют педагоги. Зачастую ребенок выбирает не то, чем он хочет заниматься, а Марья Иванову или СанСаныча, у которых интересно...

— Разумеется, роль педагога в дополнительном образовании переоценить невозможно. В отличие от общеобразовательной школы, где ребенок, хочет он того или нет, обязан посещать уроки, от кружков и секций он может отказаться в любой момент. И нет такого закона, который бы обязал его ходить туда, где ему неинтересно. Именно поэтому наши педагоги — это прежде всего творческие личности, которые умеют зажечь в ребенке интерес к тому, чем занимается. А значит, случайные люди в системе дополнительного образования не задерживаются. Конечно, есть определенные требования к педагогам — это наличие профессионального образования. Но главное — это любовь к детям и желание поделиться с ними своими интересами.

Ольга СКРОБИНА