

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТОКИЙСКОГО И МОСКОВСКОГО ОПЫТА ПО УЛУЧШЕНИЮ СИТУАЦИИ С ДОРОЖНЫМИ ПРОБКАМИ В МОСКВЕ: ВЗГЛЯД ИЗ МОСКВЫ И ТОКИО

Киитиро Хатояма

1. Предисловие

В Москве все большую серьезность приобретают хронические пробки. Раздражающие водителей пробки возникают в часы пик в рабочие дни, а также в другое время на многих перекрестках. Самой неприятной проблемой является то, что водители не могут рассчитать время для поездки до места назначения. Путь, который занимает 15 минут по свободной дороге, в пробках отнимает до двух часов.

Не знаю, подсчитывался ли ущерб от пробок в Москве, но в Токио в 2002 г. он составил 8 триллионов иен (около 80 млрд долларов). Естественно, я не думаю, что состояние с пробками в Москве лучше, чем в Токио. По крайней мере, ущерб от них не меньше, чем в Токио. Следовательно, решение проблемы пробок во многом будет способствовать оздоровлению экономики.

Проблема пробок заключается в «узких местах». «Узкое место» — это участок, где транспортный поток резко сужается. После того как сужение заканчивается, движение восстанавливается. Таким образом, задача сводится к эффективному решению проблемы сужений транспортных потоков. В качестве проблемных мест в Москве можно привести регулируемые перекрестки, сокращения полос движения перед тоннелями и эстакадами, места сужения дорог из-за припаркованных на дороге автомобилей, пробки из-за дорожно-транспортных происшествий, а также места переплетения различных транспортных потоков. Данные свидетельствуют, что интенсивность транспортных потоков в час пик всего лишь на 10–15% превышает пропускную способность транспортных ар-

терий. Нельзя утверждать, что возможности дорожной сети в 2–3 раза отстают от потребностей, поэтому даже небольшие изменения могут избавить город от пробок.

Как известно, Министерство транспорта России рассматривает проблему пробок как очень серьезную и в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» ставится задача расширения дорожной инфраструктуры. Однако решение проблемы пробок не терпит отлагательств, и требуются меры, которые бы дали результат в ближайшие 2–3 года. Безусловно, важно анализировать каждую меру в отдельности. Но так же важно подходить к вопросу комплексно, стратегически, принимая во внимание соотношение затрат и результатов. В соответствии с этой программой на основе анализа проблем в сфере регулирования транспорта и специфики поведения водителей на дороге предлагается проект мер, которые не требуют больших вложений в инфраструктуру, но которые могут дать быстрый эффект. Считаю необходимым перейти к реализации этого плана в той степени, насколько позволяет сегодняшняя правовая система, сделать это как можно раньше, осуществляя при необходимости экспериментальные мероприятия, предусмотренные этой программой.

В последнее время растет понимание того, что свободная дорога — это безопасная дорога. Дорога, свободная от пробок, — это дорога, где вероятность ДТП гораздо меньше. Иначе говоря, ликвидация пробок в соответствии с этим планом будет способствовать снижению аварийности на дорогах.

2. Проблемы городского автомобильного транспорта

2.1 Проблемы, связанные с особенностями управления транспортными средствами

Трудно назвать манеру вождения московских водителей безукоризненной, и здесь среди особенностей вождения хотелось бы перечислить недостатки, которые прежде всего приводят к дорожным пробкам.

1) *Выезд на перекресток во время затруднения движения*

Часто возникают ситуации, когда, даже предвидя затруднение движения на перекрестке, водитель стремится продолжить движение вперед и, выезжая на перекресток, перекрывает дорогу другим участникам движения. В результате этого перекресток блокируется, возникает помеха перекрестному движению, от чего неожиданно появляется пробка. Причина этого в непонимании водителями того, что их действия могут оказывать негативное влияние на движение транспорта, а также слишком широкие перекрестки, на которых невозможно оценить дорожную обстановку и предугадать, когда зажжется зеленый свет. Можно сделать вывод, что ошибочные действия водителей обусловлены недостатком информации.

2) *Объезды пробок по узким улицам*

Водители, которые попадают в пробки, часто сворачивают на боковые улицы в поисках объезда, изменяя свой маршрут. В таких случаях на маленьких улицах также возникают пробки, поскольку эти улицы узкие. В дополнение у водителей бывают затруднения также с возвращением на большую трассу, поскольку с боковых улиц зеленый свет включается на короткое время. Подобные ситуации возникают из-за того, что водители не могут рассчитать время нахождения в пробке, хотя на самом деле большая трасса имеет гораздо большую пропускную способность и даже в пробке движение по ней более быстрое. Одним словом, и эти действия водителей продиктованы недостатком информации.

3) *Изменение полосы движения*

Московские водители очень часто необоснованно меняют полосу движения,

резко перестраиваясь. При этом они затрудняют движение водителей, двигающихся прямо по своей полосе. В Москве повороты налево и направо часто не разрешены одновременно с движением вперед, поэтому часто водители, ожидающие включения дополнительных секций, блокируют движение водителей, двигающихся вперед. Часто полосы для движения прямо и поворотов разграничены, и водители блокируют движение вперед, занимая полосу для поворота. На дорогах с недостаточным количеством полос это действие является неизбежным. Есть и другие случаи, когда на прямой дорожной полосе возникает затруднение движения, водитель перестраивается в левую или правую сторону и создает затруднение для других водителей. Это также связано с трудностью в оценке изменения дорожной ситуации.

4) *Парковка на проезжей части*

Водители иногда не стесняются парковать свои машины на проезжей части в запрещенных местах. Это связано с тем, что не хватает места на парковках и наказания за стоянку в нарушении правил недостаточно жесткие. Поэтому машину паркуют даже во втором ряду, на автобусных остановках (автобусы для высадки пассажиров вынуждены останавливаться на второй полосе). Автомобили паркуются рядом с перекрестком и в местах, которые могут стать потенциальным узким местом для движения автомобиля. Кроме того, в поисках мест для парковки водители снижают скорость и затрудняют движение. Это тоже связано с недостатком информации, о которой уже упоминалось. В особенности если на двухполосных дорогах одна полоса будет занята, то пропускная способность дороги снизится в три раза. Одной из причин того, что водители оставляют машины на проезжей части, является также и то, что в Москве многие предприятия и организации имеют прикрепленных водителей.

5) *Водители не выдерживают оптимальную дистанцию*

Даже двигаясь на высокой скорости, водители имеют тенденцию двигаться на маленькой дистанции от впереди идущего

транспортного средства. В таких случаях при резком снижении скорости впереди идущего автомобиля следующий за ним автомобиль должен еще более резко сбросить скорость. А движущийся за ним автомобиль снижает скорость еще больше, чем предыдущий. И так до тех пор, пока машины не останавливаются. Если бы автомобили выдерживали дистанцию, то даже при снижении скорости впереди идущего автомобиля этого расстояния хватило бы, чтобы смикшировать снижение скорости без остановки. Необходимо избавиться от привычки держать короткую дистанцию, что важно как с точки зрения безопасности, так и с точки зрения движения без пробок.

2.2. Недостатки транспортной системы

Я хотел бы перечислить проблемы, связанные с недостатком транспортной системы.

1) Недостаток инфраструктуры

Необходимо учитывать, что в Москве площадь дорожной сети меньше существующих потребностей обеспечения транспортных потоков. Вдобавок к этому в городе не хватает наземных стоянок. Когда не хватает дорог, невозможно обеспечить интенсивное транспортное движение и возникают пробки. Недостаток парковочных мест также приводит к тому, что водители оставляют свои автомобили на проезжей части в нарушение правил. Ситуация требует безотлагательных мер. Но как будет отмечено ниже, недостатки в регулировании дорожного движения также влияют на возникновении пробок.

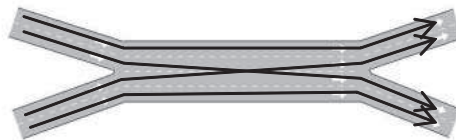
2) Не очень логичное расположение светофоров

В Москве есть проблема с расположением и конструкцией светофоров на пересечениях больших дорог. В Москве много больших перекрестков, на которых поворот налево или направо осуществляется с боковых вспомогательных дорог. Нередки случаи, когда возникают пробки из-за того, что для боковых вспомогательных дорог разрешающий сигнал светофора включается на очень короткое время. Кроме того, водители оставляют машины в местах, которые затрудняют движение по боковым дорогам, что тоже приводит к

образованию пробок. Необходимо упростить и сделать легко понятными фазы переключения светофора на перекрестках. Кроме того, на перекрестках крупных и небольших дорог светофор включается на очень короткое время, отчего тоже возникают пробки. Поэтому желательно пересмотреть время работы светофоров.

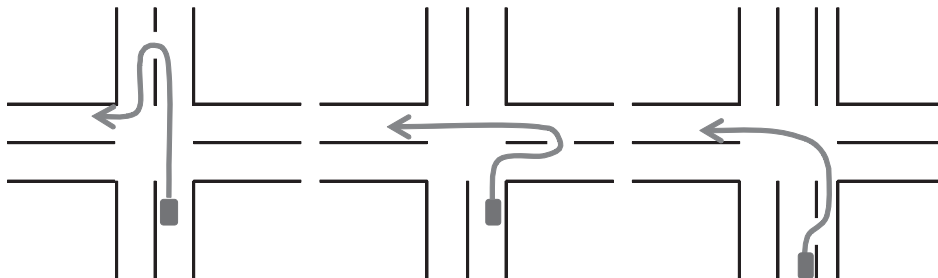
3) Сложные участки дорог с переплетающимися полосами движения

В Москве много мест переплетения полос движения на перекрестках больших улиц, съездах и выездах кольцевых дорог. Кроме того, есть участки, где такие переплетения повторяются одно за другим. На таких участках в результате пересечения потоков движения пропускная способность дороги снижается и возникает пробка.



4) Трудно понятные схемы поворота налево

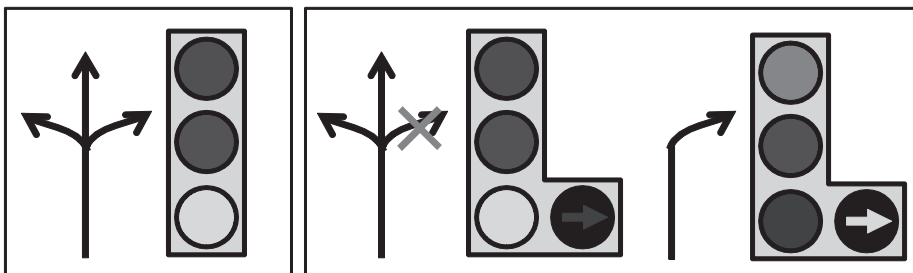
В Москве очень велико расстояние между перекрестками. Кроме того, мало перекрестков, где можно повернуть налево. Для того чтобы повернуть налево, необходимо предпринять специальные маневры с поворотом направо, разворотом, дополнительным перестроением и т.д. Все это добавляет нагрузку на дорогу. Такой способ регулирования движения эффективен, когда машин мало, но когда в одном месте дороги возникает затор, увеличивается возможность распространения пробки на всю трассу. Это надо учитывать. Есть случаи, когда для поворота налево необходимо съехать на боковую дорогу и потом поворачивать налево. Этот способ поворота создает дополнительное затруднение для потоков движения, и в таких случаях часто возникают ДТП. Кроме того, если пробка возникает на основном шоссе, то также возникает пробка на параллельной боковой дороге. Поворот налево в этой ситуации крайне затруднителен. Такую систему поворота налево желательно пересмотреть.



5) Трудно понятные секции поворота направо и налево на светофорах

Если на светофоре нет дополнительных секций, то при зеленом свете светофора транспортное средство может двигаться во всех направлениях. С другой стороны, если дополнительные секции со стрелками присутствуют, то при негорящих стрелках на дополнительных секциях в обозначенных направлениях двигаться

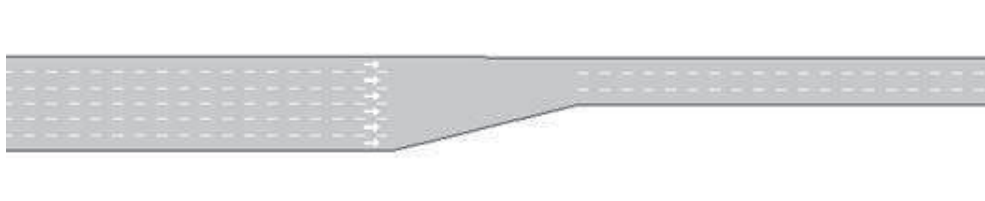
запрещено (ПДД 6.3, 6.4). При таком способе регулирования движения водитель должен быть уверен, существует ли дополнительная секция или нет, что очень сложно, когда она не горит. В такой ситуации легко ошибиться, особенно вечером. Желательно, чтобы одного взгляда на светофор было достаточно, чтобы понять разрешенные направления движения.



6) Резко сокращающееся количество полос

В Москве есть участки дорог, где резко сокращается количество полос движения. Например, восьмиполосная проезжая часть резко сокращается до трех по-

лос перед тоннелем. Естественно, возникают затруднения движения, так как водители перестраиваются на внутренние полосы. С увеличением транспортного потока эти затруднения превращаются в пробки.



7) Переходы без светофоров

Не только на больших, но и на малых улицах существуют пешеходные переходы без светофоров. Естественно, на таких пешеходных переходах без светофоров пешеходы пользуются преимуществом пе-

ред транспортными средствами. Согласно Кодексу об административных правонарушениях РФ (ст. 12.18) за нарушение этого правила на водителя налагается штраф 800–1000 рублей. В последнее время автомобили стали уступать дорогу пешеходам.

Однако когда увеличивается поток машин и пешеходов, автомобили скапливаются перед пешеходным переходом, и это тоже становится причиной пробок. А также опасно с точки зрения пешеходов.

2.3. Другие проблемы

Я хотел бы остановиться на некоторых проблемах, которые связаны с особенностями Москвы.

1) Слишком длительная фиксация ДТП

Согласно ПДД 2.5 водитель обязан при ДТП немедленно оставить машину в том положении, в которой произошла авария, и принять дальнейшие меры согласно ПДД. Это же правило есть и в других странах за рубежом, но в Москве часто создаются пробки из-за того, что инспекторы ГИБДД зачастую слишком поздно добираются до места ДТП. Конечно же, в обязанности водителя при ДТП входит создание благоприятных условий движения для других транспортных средств по проезжей части. Но эта обязанность не всегда выполняется. Часто ДТП происходят на трамвайных путях, что приводит к многочасовым заторам.

2) Непредсказуемое перекрытие дорог

Когда движется особо охраняемое лицо, ГИБДД перекрывает улицы и включает красный свет светофора. Понятно, что это необходимо с точки зрения обеспечения безопасности. Проблемой является то, что водителей не информируют о возможных путях объезда и времени, на которое движение будет перекрыто. Водители остаются в неведении. Долгое ожидание и естественно возникающее раздражение водителей тоже создают угрозу безопасности движения. Такие перекрытия движения необходимо делать как можно реже и подумать о том, какое они оказывают влияние на дорожную обстановку.

3) Большое количество неисправных машин, останавливающихся на проезжей части

Часто машины останавливаются на проезжей части из-за неисправности. В этих случаях даже на дорогах с высокой пропускной способностью возникают пробки. Поскольку нет информации о поломках на дорогах, водители не могут

предвидеть возникновение пробок. Большое количество поломок на дорогах связано с тем, что транспортные средства не всегда проходят технический осмотр соответствующим образом. Как выход можно рассмотреть вариант быстрого устранения неполадок и отказ от использования машин, которые находятся в плачевном состоянии.

3. Основные подходы к мерам по устранению пробок

Для того чтобы исправить нынешнюю ситуацию с пробками, необходимо принять меры, которые основываются на трех принципах.

3.1. Три основных принципа

1) Постепенное усиление штрафных санкций за нарушение ПДД

Понятно, что проблемы, связанные с несанкционированной парковкой на проезжей части, можно решить усилением штрафных санкций. Однако если с самого начала применять жесткие санкции, это вызовет протесты водителей. Водители должны понимать, что администрация города старается улучшить дорожную обстановку, принимая различные меры. Необходимо постепенно усиливать штрафные санкции в процессе реализации мер по борьбе с пробками.

2) Предоставлять как можно больше информации

Водителям нужно давать максимально полную информацию, если это не создает проблем с точки зрения безопасности. В настоящее время в Интернете помещается информация о дорожных пробках в городе. Но после того как водитель садится за руль, он лишается доступа к этой информации. Если бы водители знали, сколько им придется ожидать в пробке, по какому маршруту можно объехать пробку, они могли бы сами принять решение, как действовать. Это способствовало бы снятию беспокойства, раздражительности водителей и более безопасному движению.

3) Осуществлять реалистичные меры

Пропускная способность дорог Москвы близка к своему пределу. В Москве

уже нельзя думать только о мерах, которые требуют больших вложений и многолетнего строительства. Таким образом, необходимо планировать долгосрочные меры по совершенствованию дорожной инфраструктуры, одновременно решая ситуацию с пробками путем сочетания быстрых и конкретных мер. Поэтому в своей программе я предложу меры, которые могут быть приняты быстро и без больших вложений.

3.2. Три основных направления мер

1) Совершенствование управления дорожным движением

В условиях интенсивного дорожного движения необходимо совершенствовать системы его регулирования, которые сейчас можно назвать нелогичными. Необходимо совершенствовать управление дорожным движением и наиболее эффективно использовать уже имеющуюся дорожную сеть.

2) Развитие инфраструктуры

Одновременно необходимо выработать и постепенно осуществлять план развития инфраструктуры дорог в местах, где необходимо увеличить пропускную способность дорог.

3) Просвещение водителей и штрафные санкции

Сначала нужно проводить просветительскую работу в отношении водителей, а затем постепенно усиливать штрафные санкции, когда меры, описанные в изложенных выше пунктах 1 и 2, дадут определенный результат.

4. Конкретные меры

Теперь я хотел бы перечислить меры по исправлению ситуации с пробками.

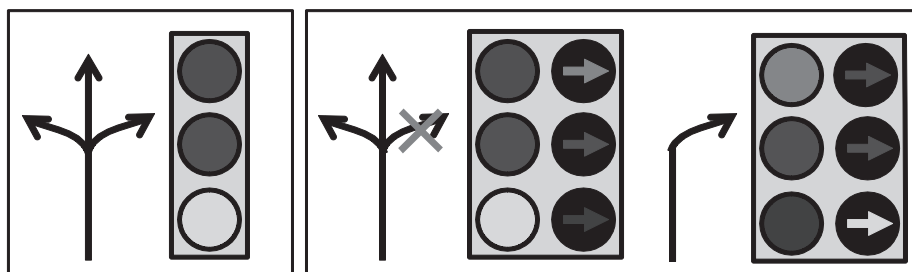
4.1. Совершенствование регулирования дорожного движения

1) Изменение расположения светофоров и дополнительных секций

Необходимо провести оценку того, насколько рационально расположены на больших перекрестках и легко понятны светофоры и их дополнительные секции. Кроме того, необходимо ликвидировать (в случае если это не создает дополнительной опасности) повороты налево с дополнительных боковых дорог и сделать их более понятными. Желательно, если это возможно, вести мониторинг ситуации на перекрестке в реальном времени и на его основе включать дополнительные секции. Длину цикла переключения светофора установить как можно короче — в пределах 100 секунд.

2) Изменение работы светофора при регулировании поворотов направо и налево

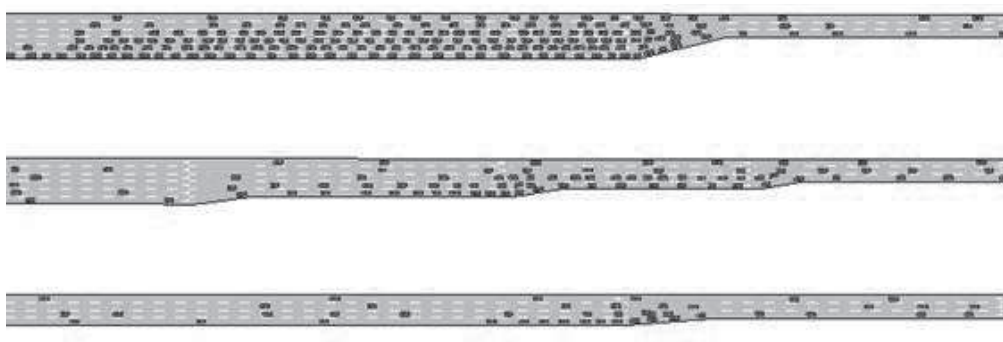
На светофорах с дополнительными секциями для стрелок налево и направо ввести их подсветку красным и желтым цветом. Следует установить следующее: зеленый свет без дополнительных обозначений направления означает, что движение разрешено во всех направлениях, это устранит лишние проблемы из-за неопределенности ситуации. Кроме того, следует разрешить, как правило, движение вперед и поворот направо в зависимости от загруженности перекрестка и количества ДТП в прошлом. Если пешеходный переход находится сразу за поворотом направо, то автомобили должны предоставлять пешеходам преимущество. Непредоставление этого преимущества в соответствии со статьей 12.18 КоАП РФ должно наказываться штрафом.



3) Плавное сокращение количества полос движения

Там, где неизбежно сокращение полос движения, сокращать их не резко, а постепенно, тем самым растягивая точки пересечения транспортных потоков. Необязательно устанавливать какие-то специальные заградительные барьеры. Можно оповещать водителей заранее о сокращении

числа полос и тем самым переводить автомобили на другие полосы. В зависимости от интенсивности движения, может быть, лучше сократить количество полос по всей длине дороги. Освободившиеся полосы можно эффективно использовать для остановок общественного транспорта, размещения парковок и создания специальных полос для поворота налево и направо.



Сравнение движения по дорогам с одинаковой интенсивностью транспорта и разным количеством полос

4) Установка светофоров перед пешеходными переходами вне перекрестков

Устанавливать на участках дорог с переходами светофоры, на которых пешеходы могли бы включать красный свет нажатием кнопки. Регулировать включение светофора необходимо так, чтобы синхронизировать работу светофора по всей длине дороги.

5) Увеличение количества двухэтапных пешеходных переходов

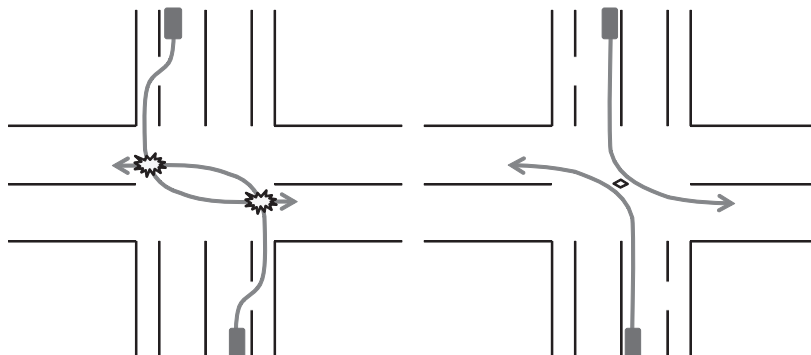
На дорогах с широкой проезжей частью необходимо в середине дороги создать островок безопасности для пешеходов. На этих островках безопасности можно также установить кнопки переключения для оставшегося участка дороги. Таким образом можно повысить безопасность пешеходов и сократить время работы запрещающего сигнала светофора. Такие места в городе уже есть, их количество необходимо увеличивать.

2–3 года их количество необходимо увеличить. Необходимо прежде всего изучить потребности в парковках и провести для этого исследование, определив, в каких районах и сколько парковочных мест не хватает. На основании этого исследования в тех местах, где уже сейчас скапливаются автомобили, устроить парковочные места. Все это необходимо сочетать со строительством крупных автомобильных парковочных комплексов рядом с метро или пунктами пересадок на общественный транспорт. Так можно обеспечить 70–80% потребностей в парковках. Во время обустройства дополнительных парковок, чтобы добиться эффективного размещения автомобилей, необходимо четко обозначать на дорожном покрытии места для парковки каждого автомобиля. Важно сделать так, чтобы легко можно было различить места, где нельзя парковать автомобили, исходя из потребностей безопасности дорожного движения и необходимости предотвращения пробок, и места, где можно парковать транспортные средства.

4.2. Развитие инфраструктуры

1) Обустройство автомобильных парковок

В настоящее время не хватает автомобильных парковок, и постепенно за



2) Создание левоповоротных карманов

Необходимо наряду с изменением работы светофоров по возможности создавать карманы для поворота налево, которые вбирали бы в себя транспортные средства, уходящие на перекрестках налево. Кроме того, нужно спланировать полосы движения транспортных средств так, чтобы водители встречных потоков при повороте налево не мешали друг другу, и при этом сделать работу светофоров эффективной. Там, где есть боковые вспомогательные дороги, необходимо их устранить либо сделать их специальными дорогами для движения направо и прямо.

3) Улучшение ситуации в местах, где происходит слияние транспортных потоков

За исключением тех мест, где нет интенсивного движения транспорта, необходимо пересмотреть целесообразность участков полос, где транспортные потоки сливаются и расходятся. В качестве решения такой ситуации прежде всего можно предложить строительство многоуровневых перекрестков, на которых бы сливалась только часть полос. Исследования показывают, что чем длиннее промежуток слияния полос, тем ниже его негативное влияние на возникновение пробок. Поэтому можно рассмотреть вопрос удлинения участков слияния полос движения, а также установить правила, запрещающие остановку транспортных средств вблизи участков слияния потоков (см. 4 из 4.3).

4) Создание специальных маршрутов, по которым можно было бы объезжать пробки

Эти маршруты могли бы быть закрыты для движения в обычное время, но в

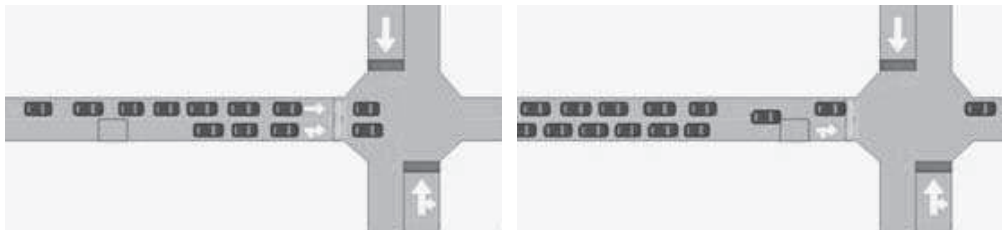
случае ДТП и перекрытия движения могли бы быть открыты по решению ГИБДД. Это могут быть дороги как для разворота, так и для ухода на боковые вспомогательные дороги.

4.3. Просвещение водителей и штрафные санкции

1) Запрещение стоянки в 30 метрах от перекрестка

Если автомобили паркуются поблизости от перекрестка на проезжей части, то пропускная способность перекрестков резко снижается. Это касается двухполосных дорог, где поворот направо и налево осуществляется с отдельных полос. Однако по мере удаления от перекрестков это влияние уменьшается (см. схему). В принципе если машины будут парковаться на расстоянии, на которое обычно выстраивается очередь в ожидании разрешающего сигнала светофора, это не будет влиять на снижение пропускной способности на перекрестке. Поэтому, принимая во внимание недостаток мест для парковки, предлагается запретить стоянку транспортных мест в 30 метрах от перекрестка. Чтобы сократить очередь автомобилей, ожидающих на перекрестке разрешающего сигнала светофора, необходимо также уменьшить цикл переключения светофора из запрещающего на разрешающий.

Согласно ПДД 12.4 запрещена стоянка автомобилей на расстоянии 5 метров от перекрестка. Целесообразно увеличить это расстояние до 30 метров. Хотя после перекрестка это расстояние можно оставить прежним в 5 метров и усилить контроль над соблюдением этой меры.



2) Пропаганда «умного вождения»

Даже если устранить проблемы регулирования движения и дорожной инфраструктуры, но при этом водители не будут соблюдать принципы «умного» вождения, желаемого результата по ликвидации пробок не будет. Поэтому важно вести пропаганду «умного» вождения, используя в качестве лозунга такие слова, как «не гони, не влезай, не догоняй», и внушить водителям, насколько их действия способствуют возникновению пробок и могут привести к опасным для них ситуациям. Эти лозунги необходимо популяризировать через рекламу на радио, телевидении, газеты, Интернет, наружную рекламу.

3) Четкое обозначение мест, где запрещена остановка

Необходимо предотвращать пробки, которые возникают из-за того, что водители выезжают на перекресток, когда впереди возникает затор, и по этой причине не могут пересечь перекресток до включения запрещающего сигнала светофора. В таких случаях необходимо четко обозначить места, к которым водитель должен быть более внимателен, в том числе перекрестки и места слияния полос. В Великобритании уже введены так называемые «желтые квадраты» (см. рис.). Если водитель остановится внутри желтого квадрата после включения запрещающего сигнала светофора, полиция его оштрафует.



Желтые квадраты в Лондоне

4) Создание «отрядов по ликвидации пробок»

Предлагается создать мобильный отряд по ликвидации пробок, который ставил бы своей задачей улучшение ситуации с пробками. Этот отряд можно было бы скомплектовать из прикомандированных сотрудников ГИБДД, но можно было бы создать и придать ему статус обще-

ственной организации. Заработная плата сотрудников этого отряда должна быть выше, чем в ГИБДД. В задачи этого отряда должен входить главным образом контроль за нарушением знаков стоянки в тех местах, где такие нарушения часто становятся причинами пробок, а также предотвращение заторов на перекрестках и т.д.

5) Предоставление водителям максимально полной информации

Необходимо сообщать о пробках не только по радио, но и иными информационными средствами, а также рассматривать возможность создания систем информирования водителей с использованием ITS. Одновременно нужно использовать все доступные формы информирования о пробках, которые возникают из-за аварий и перекрытий дорог. Например, можно использовать такую информацию — «Впереди пробка из-за аварии. Рекомендуем объезд», «Дорога впереди перекрыта на 30 минут». Такая информация, которая говорит о пробках и предлагает пути объезда, может располагаться на световых щитах, установленных на транспортных средствах, предназначенных для дорожных работ. Важно, чтобы водитель на основе полученной информации мог самостоятельно определить свои действия в данной ситуации.

б) Введение платы за стоянку либо запрет стоянки

Сейчас, когда в городе стали появляться оборудованные для парковки места, необходимо исправить укоренившееся в обществе отношение к платной стоянке как излишней трате денег. Подобными мерами можно воздействовать на водителей, чтобы те не парковали машины на проезжей части и не использовали автомобили без необходимости. Часть полученных за парковку денег мож-

но было бы использовать для обустройства новых парковок, а часть пустить на финансирование специального отряда по ликвидации пробок. Визит за парковку мог бы как отряд по борьбе с пробками, так и отдельные организации.

7) Сокращение времени фиксации ДТП и устранения неполадок в автомобилях на дорогах

Необходимо сделать так, чтобы участвующие в незначительном ДТП транспортные средства могли быть сразу перемещены в более подходящее место в том случае, если ДТП может привести к возникновению пробки. Например, работник ДПС, находящийся поблизости, мог бы сразу прибыть на место происшествия, сделать фотоснимки ДТП, и после этого транспортные средства могли бы быть перемещены в более подходящее место для дальнейшего оформления.

8) Принятие закона об обязательном обустройстве парковок при новом строительстве

Необходимо принять закон, который бы установил, что при строительстве новых зданий, особенно высотных, на инвесторов возлагается обязанность обеспечить строящиеся дома соответствующими парковочными местами. Одним словом, нужно привить инвесторам и строителям правило, что каждое новое строительство должно быть обеспечено парковочными местами.