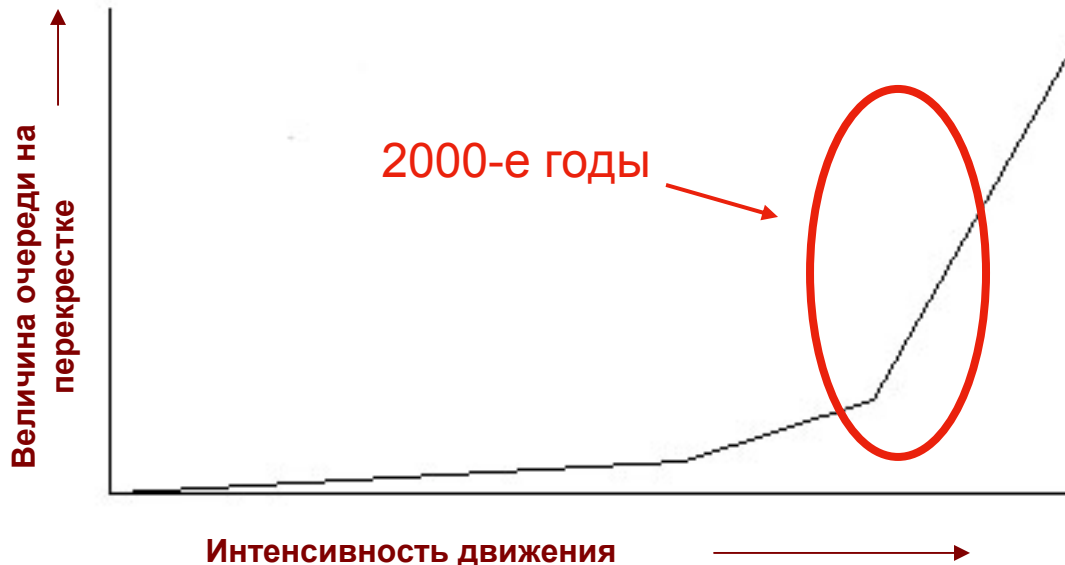


Распространенные заблуждения

Правда ли, что причиной тяжелой транспортной ситуации в крупных городах России является значительное увеличение количества транспорта за последние годы?

Нет, неправда. Просто улично-дорожная сеть уже давно работает на пределе возможностей и даже незначительное увеличение интенсивности движения приводит к резкому росту очередей и «пробок»



Распространенные заблуждения

Правда ли, что на основании видеонаблюдения за дорожно-транспортной ситуацией можно принять оптимальное решение по управлению светофорным объектом?

Нет, неправда. Можно «расташить пробку», то есть облегчить последствия неверного управления, но нельзя предотвратить затор, поскольку обоснованный выбор параметров управления можно сделать только путем сложного математического расчета, для которого нужны данные, а не «картинки»

Правда ли, что ручное управление перекрестками позволяет существенно повысить пропускную способность дорожной сети?

Нет, неправда. Повышение пропускной способности обеспечивается только координированным управлением, а ручной режим этого принципиально обеспечить не может

Правда ли, что дорожно-уличная сеть в крупных городах России работает на пределе своих возможностей?

Нет, неправда. Фактическая интенсивность движения даже на улицах Москвы и иных крупных городов в самые загруженные часы составляет 300-700 автомобилей на полосу в час, в то время как норматив беззаторового движения для городов Европы составляет 600-900, а в США – до 1300 автомобилей на полосу в час.

Правда ли, что организация бессветофорного движения позволяет существенно повысить пропускную способность городской улично-дорожной сети?

Нет, неправда. Организация бессветофорного движения позволяет только повысить скорость VIP-проезда по отдельным участкам, а максимальная пропускная способность достигается отнюдь не при наибольшей, а при оптимальной (около 45 км/час) скорости по сети в целом.

