

Я.А. КУЗНЕЦОВА

магистр архитектуры, аспирант кафедры реконструкции и реставрации архитектурного наследия Самарский государственный архитектурно-строительный университет

УЧАСТНИКИ ФОРМИРОВАНИЯ И СОСТАВЛЯЮЩИЕ УЛИЧНОГО ПРОСТРАНСТВА. ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ГОРОДОВ

PARTICIPANTS AND COMPONENTS OF STREET SPACE. URBAN TRANSPORT POLICY

В статье сделана попытка ответить на вопросы: кто и что формирует уличное пространство; кто и в какой иерархии участвует в уличном движении; какие существуют проблемы в транспортной политике российских городов; какова транспортная политика прогрессивных зарубежных городов.

Ключевые слова: транспортная политика, главная улица, городская среда, пешеход, дорожное движение, общественный транспорт, организация уличного движения, стратегия развития.

Транспортный каркас - это кровеносная система города, от которой зависят конфигурация городов, качество и стиль жизни горожан. Эта система должна быть эффективной и доступной всем слоям населения. Таким образом, необходимо обеспечить город различными современными видами частного, общественного транспорта и транзитного грузового движения. Среди прочих важно выделить пешеходное движение, комфортность которого определяет качество жизни горожан. Динамичный рост и изменения, которые претерпевают города, требуют дальнейшего развития и модификации их транспортных систем.

Основные **составляющие** уличного пространства, образующие уникальный облик улицы (схема 1) [1, в авторском переводе], таковы:

- пути движения: железная дорога, автомагистраль, трамвайные пути;
- общественное пространство: открытое общественное и открытое индивидуальное пространство;
- здания и сооружения: ансамбль зданий.

Участники формирования уличного пространства (схема 1) [1, в авторском переводе]:

- транспортный инженер (пути движения);
- ландшафтный дизайнер (общественное пространство);
- архитектор (здания и сооружения).

При градостроительных преобразованиях городской среды участники формирования уличного пространства заинтересованы в улучшении каждый

Article focuses on the questions: who and what forms a street space, who and in what hierarchy is involved in traffic, what are the problems in the transport policy of the Russian cities, what is the transport policy of progressive foreign cities.

Keywords: transport policy, the main street, urban environment, pedestrian, traffic, public transport, traffic organization, development strategy.

своей части. Преобразования вводят фрагментарно, что негативно сказывается на эстетике городской среды. Только комплексный подход всех участников к организации уличного пространства позволяет организовать целостный облик улицы.

Опираясь на обширные практические знания в сфере городских транспортных систем Вукан Вучик (американский профессор-урбанист, югослав по происхождению) [2] пришел к выводу о том, что в городах, удобных для жизни, действует четкая **иерархия отношений** на улице города (схема 2): **пешеход** важнее, чем **велосипедист**, который в свою очередь важнее, чем **общественный транспорт**, который в свою очередь важнее, чем **личный транспорт (едущий)**, который в свою очередь важнее, чем **личный транспорт (припаркованный)**. Пешеход всегда прав, его безопасность превыше всего. Для велосипедиста создана инфраструктура (выделенные полосы движения в уровне тротуара или дороги). Общественный транспорт имеет приоритетное движение (выделенные полосы, рельсовый транспорт). Для движения личного транспорта создана инфраструктура, в некоторых частях города движение непрерывно, в центральной части города движение ограничено. Парковка личного транспорта платная, стоимость парковки зависит от района города (чем ближе к центру, тем дороже). Парковка на тротуаре и во дворе немыслима. Обширные перехватывающие парковки (подземные многоуровневые и надземные многоуровневые).

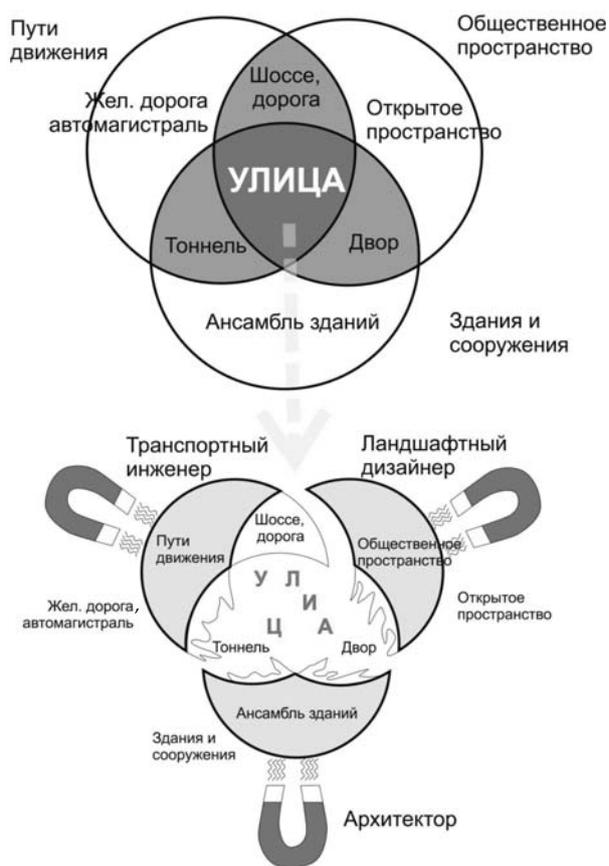


Схема 1. Основные составляющие и участники формирования уличного пространства

В отличие от передового опыта прогрессивных городов в России [2]: *личный транспорт (припаркованный) важнее, чем личный транспорт (едущий), который в свою очередь важнее, чем общественный транспорт, который в свою очередь важнее, чем пешеход, который в свою очередь важнее, чем велосипедист* (схема 3). Парковка личного транспорта бесплатна и не регламентирована (чаще всего наземная, одноуровневая). Припаркованный автомобиль является помехой движения для всех участников (никаких санкций не применяется либо они неэффективны). Личный едущий транспорт не имеет особых ограничивающих факторов. Общественный транспорт не имеет приоритета движения, поэтому в общей массе движения является неэффективным средством передвижения. Пешеход часто является помехой для движения транспорта. Его безопасность не является приоритетом, применяемые мероприятия недостаточны. Элементарная инфраструктура для велосипедиста отсутствует либо недостаточна для безопасного передвижения.

В отличие от зарубежного опыта, где найден разумный баланс отношений на улице города между всеми участниками движения (в пользу пешехода и общественного транспорта), в отечественном опыте эти отношения хаотично сложены (в пользу личного транспорта).

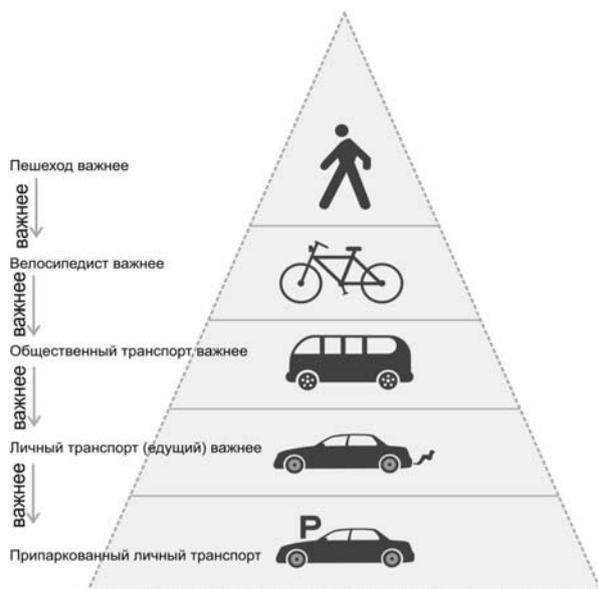


Схема 2. Иерархия отношений на улице города (зарубежный опыт)

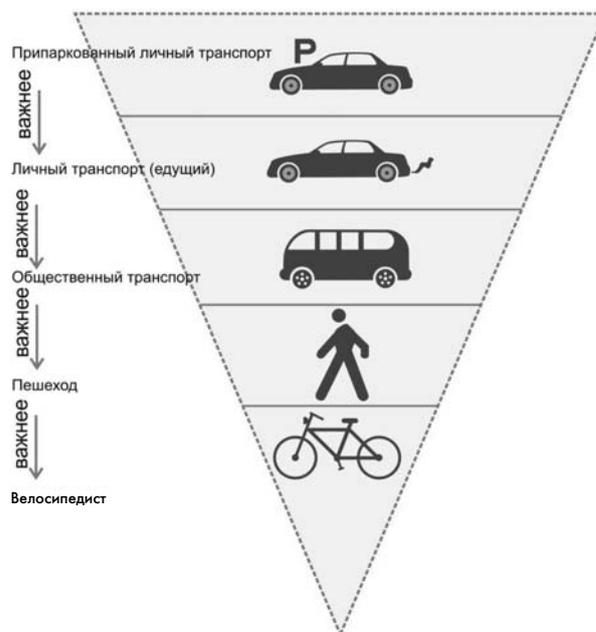


Схема 3. Иерархия отношений на улице города (отечественный опыт)

«Дорога со всеми составляющими элементами: полотном, мостами, переездами, различного рода указателями, проводами, бензиновыми колонками, помещениями ремонтных бригад, станциями и т.п. должна составлять единое архитектурное сооружение. Дорога как целостное архитектурное сооружение должна сочетаться с окружающим ландшафтом» [3].

Транспортная политика отвечает за формирование эффективной и безопасной транспортной системы, что является основой для укрепления общества. Обеспечение доступа к общественным и жилым зданиям, торговым центрам, государственным учреждениям поддерживает их стабильное использование, конкурентоспособность.

В ряде прогрессивных стран осуществляется комплексная организация дорожного движения с проведением предпроектных обширных исследований (США, Австралия). Таким образом, одновременно происходит разработка транспортно-градостроительной проектной документации и проектирование организации транспортного обслуживания территорий. Другой вариант (Россия, страны Западной Европы) - самостоятельные проекты в сфере организации дорожного движения. Концептуальные предложения по организации дорожного движения, как правило, входят в состав градостроительной документации территориального планирования (Япония, Перу, Сингапур). Рабочее проектирование оснащения улично-дорожной сети – следующий этап проектирования. Нормативные документы по составлению проектной документации по организации дорожного движения в зарубежных странах содержат детальное описание всех шагов проектирования, состава документации и порядка ее согласования [4].

Условия дорожного движения и пассажирских перевозок в большинстве российских городов неудовлетворительны. В сравнении с крупными европейскими городами их можно рассматривать как хаотические. Потенциальные преимущества использования частных автомобилей обратились в транспортный коллапс. У российских городов есть возможность разработать такие модели развития транспортных магистралей, которые предвосхитят проблемы, возникшие у европейских городов сейчас. Например, становится очевидным, что политика приспособления городов к автомобилям не является эффективным средством от заторов. В таких городах в настоящий момент остро стоит проблема заторов и снижения качества городской среды.

Исследовав транспортную политику **российских городов**, можно выделить следующие проблемы:

- С ускоренными темпами автомобилизации выросла загруженность дорог, что привело к параличу общественного транспорта, повсеместным заторам, что повлекло за собой еще большую автомобилизацию населения.
- Улицы советских городов были спроектированы для функционирования наземного общественного транспорта, а не личного автотранспорта.
- Новое строительство не сопровождается необходимым улучшением в сфере общественного транспорта и улично-дорожной сети.
- Неконтролируемая парковка (нехватка существующих инструментов регулирования, отсутствие культуры парковки) и бесплатная парковка в центрах городов (отсутствует сдерживающий фактор, сокращающий количество машин).
- Пренебрежение интересами пешехода.
- Дорожное движение имеет негативное воздействие на качество городской среды: заторы, загрязнение воздуха, транспортный шум, ДТП.
- Недостаточное понимание сложности городских транспортных проблем, усугубляемое сильным давлением групп, имеющих особые интересы, является серьезным препятствием для принятия решений, служащих общему благу.
- «Нежелание» заниматься комплексным, долгосрочным планированием (неконтролируемое разрастание улично-дорожной сети как быстрый способ удовлетворения потребностей автомобилистов существенно снижает эффективность урбанизированных территорий и качество окружающей среды и впоследствии только усугубляет проблему заторов).

Транспортная политика прогрессивных **зарубежных стран** (например, Сингапур, Мюнхен, Вена, Осло, Портленд, Штутгарт, Ванкувер) [2] демонстрирует эффективные мероприятия для решения транспортных проблем:

1. Разработка последовательной системной политики, направленной на содействие использованию общественного транспорта и сдерживание использования автомобилей.
 - Развитие общественного транспорта:
 - Централизованное регулирование общественного транспорта: интермодальная (единая) транспортная система - единая координация всех видов

общественного транспорта (на примере Сингапура)- согласованное расписание между собой и с пригородными маршрутами- сквозной тариф на все виды общественного транспорта- регулярные магистральные маршруты- поддержание конкуренции компаний- перевозчиков в целях повышения качества перевозок.

- Развитие общественного транспорта «промежуточной» мощности (вместо ликвидации): LRT легкое метро (Париж, Лондон, Берлин, Бирмингем, Кельн/Лос-Анджелес, Балтимор, Мадрид, Даллас).

- Обособленные линии для общественного транспорта (BRT- Бразилия, Мексика, Китай, Пекин, Богота, Ахмадабад): автобус, троллейбус.

- Развитие метрополитена: (Мюнхен, Сингапур, Токио). Для экономии средств использование на некоторых участках тоннелей мелкого заложения и эстакад «по земле».

- Развитие всех видов городского электрического транспорта (преимущество в эксплуатации и экологичности).

- Создание удобных пересадочных узлов.

- Сдерживание автомобильного транспорта:

- Регулирование парковочного режима - почасовая ставка (самая дорогая - длительная стоянка в центре города, самая дешевая - длительная стоянка по месту жительства).

- Плата за пользование отдельными участками улично-дорожной сети (центр города).

2. Организация гуманитарно-ориентированной городской среды (Сингапур, Ванкувер, Штутгарт, Вена):

- Сбалансированная транспортная система, ориентированная на людей, а не на автомобили: развитие индивидуальных способов передвижения (ходьба, велосипед, автомобиль), развитие массового транспорта (метро, автобус, троллейбус, LRT, BRT).

- Организация обширных пешеходных зон (особенно в центре города; гуманитарно-ориентированная городская среда). Преобразование в пешеходные зоны улиц со значительным пешеходным движением и хроническими заторами.

3. Внутри города четкая иерархия всех участников городского движения: пешеход - велосипедист

- пользователь общественного транспорта - автомобилист - припаркованный транспорт. Для этого необходимо: организовать переходы на уровне земли, а автодвижение - под или над землей, запретить парковку на тротуаре, строго лимитировать скорости автомобилей, поддерживать и развивать общественный транспорт, сдерживать развитие автомобильного транспорта.

4. Система эффективных парковок с повышением тарифа ближе к центру города. А именно: специализированные многоэтажные паркинги (подземные и наземные рядом с местом проживания или местом скопления людей), корпоративные стоянки (оплачиваемые компаниями), клиентские стоянки, перехватывающие парковки (рядом с пересадочными узлами).

5. Реорганизация автомобильного движения: реорганизация пересечений в одном уровне, двустороннее или одностороннее движение на некоторых участках, синхронизированная работа светофоров, приоритет общественного транспорта, а также организация автономных скоростных магистралей, транспортных коридоров «фривей» (для обслуживания периферии, для отвода потока транспорта от центра города).

6. Новое строительство должно предусматривать наращивание транспортного ресурса соразмерно проектируемой нагрузке здания: к участку новой застройки должен быть обеспечен автомобильный и пешеходный доступ и проезд общественного транспорта; пропускная способность улично-дорожной сети должна быть достаточной для генерируемой застройки.

7. Привлечение к проблеме политических лидеров, средств массовой информации и общественности.

8. Действие комплексного городского планирования: специальные структуры, координирующие весь круг вопросов, связанный с организацией транспортной системой города, включая начертание транспортного каркаса, управление дорожным движением, развитие общественного транспорта, взаимодействие с компаниями-перевозчиками, организация и управление временными парковками, взаимодействие с дорожной полицией и т.д.

9. Разработка конкретной модели развития с учетом мнения общественности данного города.

Кроме преобразований транспортной инфраструктуры, в передовых городах Европы и Америки особое внимание уделяется преобразованию городской среды на примыкающих территориях. Этот комплексный подход позволяет не только обеспечить необходимый грузопоток, но и привлечь к главным улицам всех участников уличного движения. Городская среда генерирует эмоциональное восприятие города, вызывает желание в нем жить, работать, заниматься творчеством, воспитывать детей. Повышение экономической эффективности главных улиц, реализация взаимоувязанных мер градостроительной, транспортной, архитектурной и ландшафтной политики, повышение качества жизни – общие для крупных городов цели.



Рис. 1. Улица Куйбышева (центральная зона)



Рис. 2. Улица Ново-Садовая (периферийная зона)



Рис. 3. Московское шоссе (срединная зона)

Среди основных транспортных артерий Самары особого внимания требуют ул. Куйбышева (расположенная в центральной зоне города) (рис. 1), ул. Ново-Садовая (расположенная в срединной и периферийной зонах города) (рис. 2), Московское шоссе (расположенное в срединной и периферийной зонах города) (рис. 3).

Библиографический список

1. Design Walkable Urban Thoroughfares: A Context Sensitive Approach, Institute of Transportation Engineers [Text]. West Washington, DC 20005. - 215 с.

2. Вучик, В.Р. Транспорт в городах удобных для жизни [Текст] / В.Р. Вучик, пер. с англ. А. Калинина; под науч. ред. М. Блинкина. - М.: Издательский дом «Территория будущего», 2011. - 576 с.

3. Сардаров, А.С. Архитектура автомобильных дорог. 2-е изд., перераб. и доп. [Текст] / А.С. Сардаров. - М.: Транспорт, 1993. - 272 с.

4. Проектирование в сфере организации дорожного движения – зарубежный опыт [Текст] / М.Б. Сарыев [и др.] // Молодой ученый. – 2011. – № 4, т. 3. – С. 107-109.

© Кузнецова Я.А., 2013