

АКСИОМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПЛАНИРОВКИ ГОРОДОВ

Шесть аксиом, следование которым позволит адаптировать Тюмень к растущему уровню автомобилизации населения.

Цель статьи: акцентировать внимание общественности города на научно обоснованные и апробированные в странах мира направления превращения городов в удобные в транспортном отношении. «Город должен быть удобным в отношении расселения и передвижения. С этим, очевидно, все согласны и это звучит трюизмом (банальная истина). Но у удобства есть свои законы и свои требования». Эти слова принадлежат российскому учёному и инженеру Г.В. Шелейховскому, сформулированные им задолго (1932) до модных сегодня упоминаний книги В. Вучика (2011) «Транспорт в городах, удобных для жизни».



В связи с ростом уровня автомобилизации проблема быстрого перемещения в пространстве российского крупного города становится всё острее. Автор, опираясь на опыт стран, успешно одолевших проблему, обращается к поиску её решения для Тюмени, по крайней мере, на протяжении XXI века.

Следует констатировать: системного подхода движения к решению названной проблемы не наблюдается, Тюмень идёт по пути мероприятий, которые уже давно в Германии, Франции, США и др. признаны ошибочными. У нас достаточно людей, считающих, что, построив (расширив) магистрали, мы добъёмся цели. У нас продолжается принципиально ошибочная стратегия наращивания бесплатного парковочного пространства в центральной части города (сегодня ошибка исправляется). Обратимся к достижениям транспортной науки и опыту стран, которые можно сформулировать как аксиомы транспортной планировки города.

Первая аксиома: обеспечить беспрепятственное движение растущего автопарка по улично-дорожной сети только за счет строительства новых дорог и развязок невозможно. Поэтому наиболее актуальными являются задачи управления транспортным спросом и совершенствования организации дорожного движения. Тезис «прогнозировать рост автомобилизации и обеспечивать дорогами» сменился тезисом «прогнозировать и предотвращать рост спроса на дороги».

Вторая аксиома: процессом адаптации города к любому уровню автомобилизации необходимо профессионально управлять. У нас такого органа

нет: администрация, ГИБДД, архитекторы, экологи, строители, бизнес отстаивают свои интересы. Объектом транспортного планирования должен быть не только город в его границах, - обязательно включение всех ближайших поселений, значительные потребности которых (работа, отдых и пр.) в областном центре. Примером являются многокилометровые пробки на дорогах общего пользования в «дачные» дни и не только.

Что касается органа планирования, из В. Вучика: «Планирование, включая землепользование, зонирование, транспортные сети, объекты и сооружения, осуществляют наделенные специальными полномочиями региональные планирующие организации агломерационного уровня (metropolitan planning organization МРО)». В США МРО были введены Федеральным законом 1962 года для любого урбанизированного района с населением более 50 тысяч человек. Такой орган должен быть, иначе мы долго будем решать и оптимизировать задачи 3-4 уровней (по Вучику) – строить развязки, оптимизировать транспортные маршруты и режимы работы светофоров. Основа деятельности этого органа - решение задач 1-2 уровней, т.е. координация действий по взаимодействию строительного комплекса города и транспортной системы, расселения, экологии, координация по развитию улично-дорожной среды, по использованию личных автомобилей, городского общественного транспорта, пешего и велосипедного движений. В Интернет-сети распространены мнения непрофессионалов об устранении пробок путём автоматизации светофоров, расширения улиц, строительства развязок.

В структуре МРО обязательны социологические и маркетинговые специалисты, поскольку договориться с гигантским и агрессивным строительным комплексом, а также с тремястами тысячами тюменских автовладельцев (сегодня уже около 400 тысяч), многие из которых привыкли ездить на работу и по другим делам на автомобиле и парковаться по правилу «можно везде и бесплатно» будет весьма затруднительно. Поездки на работу на автомобиле ведут к увеличению аварийности на дорогах, поскольку, как правило, во-первых, нет достаточного опыта (профессионализма) вождения при таком использовании личного авто, во-вторых, спешка утром и вечером в пробках, в-третьих, усталость после работы.

Третья аксиома: разумные пропорции распределения территории города между транспортными и нетранспортными нуждами. Высокий уровень интеграции транспортного планирования с регулированием землепользования. По данным М. Блинкина: стандартная модель – американо-австралийская – 30-35% территории выделяем на транспортные нужды, это около 200 кв. м асфальта — то есть, там можно ездить на машине. Западноевропейский стандарт – это 20-25%, т.е. показатель составляет около 100 кв. м — там тесно. Есть азиатский стандарт, просто ужасный – 10-12%, совсем мало места — 70-60 кв. м на автомобиль. В Москве всего-то – 8,7%, на автомобиль приходится меньше 30 кв. м — это самый низкий показатель в мире. В Тюмени на один автомобиль приходится около 35 кв. м, в составе сети очень низкий процент магистральных улиц и дорог, около 20%, рекомендуемый около 50%. Превратить даже в Западноевропейский стандарт в ближайшем будущем очень затратно.

Четвёртая аксиома: вытекает из предыдущей, набор мер по предотвращению роста спроса на дороги для российских городов должен быть достаточно жёстким и неприятным для автовладельцев. Самыми эффективными и первоочередными мерами являются введение платы за парковки в центральных частях города и создание сети выделенных полос для движения общественного транспорта.

Что получается, если парковаться «можно везде и бесплатно» для Тюмени. В этом году нами определено количество автомобилей, ежедневно паркующихся в центральной части города, в треугольнике ограниченном сторонами: ул. Герцена,

ул. Профсоюзная-ул. Мориса Тореза и ул. Осипенко-берег Туры до Музея, ежедневно стоят около 6000 автомобилей, как на парковках, так и в пределах проезжей части. В соответствии с информацией (19 октября 2017г) администрации г. Тюмени о мерах, принимаемых по организации и развитию парковок в г. Тюмени их количество в 2017 году составит (прогноз) около 25000.

Таким образом, созданы условия для того, чтобы каждое утро 25000 автомобилей и примерно столько же паркующихся на проезжих частях улиц (всего около 50 тысяч) стремились занять эти места, создавая сверхплотные потоки на магистралях. Аналогично, вечером необходимо вернуться.

Стратегия реализации этих первоочередных мер - платных парковок и полос выделенного движения – должна быть продуманной и постепенной, поскольку среди 300-х тысяч автовладельцев есть «активисты», предпочитающие только автомобиль, которые могут стать «большой силой», особенно, если они объединятся.

Пятая аксиома: объёмы маятниковой миграции населения в центральные части города должны быть снижены (см. четвёртую аксиому). Так, по данным НТПИ ТИ в центре до 200 тысяч рабочих мест. Продолжается массовое строительство жилых комплексов в южной части города, а число рабочих мест в этих микрорайонах ничтожно мало.

Шестая аксиома: строительство развязок в разных уровнях, а также тупиковая практика превращения городских улиц в «бессветофорные магистрали непрерывного движения» переносит явление затора чуть в сторону (смотрим массовое неприятие жителями, архитекторами создание магистрали непрерывного движения по ул. Мельникайте).

Как утверждает М. Блинкин: «Любимое занятие всех градоначальников на постсоветском пространстве, а также глав городов Африки, Азии и Латинской Америки — строительство новых развязок. Но развязка — это принадлежность скоростной дорожной сети, а не городской. Старинные европейские города, которые были автомобильными лежбищами, сейчас практически свободны от них. Это не дань моде, это городская практика».

В заключение следует отметить, что профессионалами транспортниками перечисленные аксиомы признаны абсолютно бесспорными, поэтому город удобный в транспортном отношении должен иметь:

1. Стремление стать таким городом (констатируем – Тюмень);
2. Организацию по типу МРО;
3. Интегрированную систему общественного транспорта. Первоочередная задача создания удобного города, кстати решается на порядок меньшими затратами бюджета, чем на расширение улиц и строительство развязок в жилых зонах города;
4. Двухконтурную и многосвязную улично-дорожную сеть (двухконтурная – скоростные дороги и городская УДС; многосвязная – это когда перемещение из одного района в другой происходит с перепробегом не более 25%. Желание сделать город удобным можно реализовать путём строительства недостающих мостов и путепроводов через Туру и Ж/Д, т.е. увеличить связность, а не продвигать ущербное для города создание ул. Мельникайте скоростной);
5. Регламентированное (платное в центре) парковочное пространство (решается);
6. Адекватное транспортное поведение водителей, которые должны быть информированы о проблемах, затронутых в статье.

Можно ли Тюмень адаптировать для массового автомобиля и нужно ли это делать в принципе? Как говорит М. Блинкин: «..в просторных городах американского типа возможна политика Роберта Мозеса: хотите ездить — все построим, только заплатите. В менее просторных господствует европейская мульти модальная

политика: у нас замечательный общественный транспорт, пешеходные пространства, но автомобилистов мы тоже не убиваем и приучаем к какой-то цивилизованной жизни. Классический пример такой модели — немецкие города. Самое страшное происходит в тесных плотно населенных городах — там должна действовать политика сингапурского типа: у нас тесный город, у нас может поместиться только определенное количество автомобилей».

Мечты М. Блинкина: «На смену современной парадигме идет качественный высокотехнологичный общественный транспорт, комфортная информационная среда, когда человек с помощью смартфона управляет своими поездками. Он вписывает свой режим в режим общественного транспорта, у него удобное билетно-тарифное меню, позволяющее ему делать пересадки без потери денег. Это уже не «завтра», этого в европейских городах добиваются сегодня».

Елькин Б.П. –
Эксперт коллегии экологов ОС г. Тюмени,
инженер путей сообщения, к.т.н.