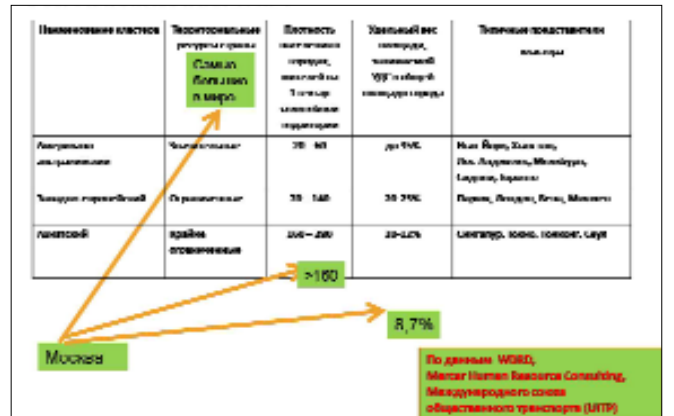




Вид на Садовое кольцо от площади Маяковского. Март 2010 г.
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx



Международная кластеризация городов: а мы в каком кластере?
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Михаил Блинкин

Автомобили в городе: особенности национального пути

Продолжение. Начало в № 1

Невыученные уроки

Судя по всему, сложившаяся ситуация вполне устраивает как генералов милиции, так и начальствующих архитекторов из числа сторонников, так сказать, «суверенного» городского планирования. Суть этого направления когда-то точно выразил Шелейховский: «...уличная сеть города не проектируется, а рисуется; в основе построения уличной сетки города лежит в лучшем случае интуиция, чаще традиция, а не расчёт». Модернизация и развитие этого направления в постсоветскую эпоху сводилась в основном к сопряжению традиционных идей «монументальной пропаганды достижений власти» с достижением одношаговой коммерческой выгоды. Перечень не выученных нами уроков чрезвычайно велик. Зафиксируем самые из них наглядные, невыполнение которых в миллионном городе, прошедшем хотя бы скромный начальный рубеж автомобилизации – 1 автомобиль на 1 домохозяйство, с неизбежностью приводит к невообразимым потерям по части «времени и удобств» горожанина.

Урок №1.

Распределение территориальных ресурсов

В планировочной практике развитых стран мира известно три характерных кластера распределения городской территории. В первом из них, американо-австралийском, на долю улично-дорожных сетей приходится до 35% всего городского пространства. Типичные представители этого кластера – Нью-Йорк, Хьюстон, Лос-Анджелес, Мельбурн, Сидней, Торонто и т.д. Во втором, западноевропейском – улично-дорожные сети занимают до 25% территории. В этот кластер входят Париж, Лондон,

Вена, Мюнхен и т.д. В третьем, азиатском – на долю УДС остается всего 10-12% территории. Типичные представители кластера – Сингапур, Токио, Гонконг. Для всех этих стран с «либерально-буржуазным» подходом к планировке городов логика формирования кластеров очевидна: баланс между многоэтажной застройкой и пригородным посемейным расселением определяется наличием в стране соответствующих территориальных ресурсов. Соответственно, чем большими территориальными ресурсами располагает страна, тем меньше плотность населения в ее мегаполисах и, соответственно, тем просторнее сеть городских улиц и дорог. Очевидно, что этих ресурсов в США, Канаде, Австралии больше, чем в Западной Европе, а в Западной Европе – больше, нежели в Гонконге или Сингапуре. Россия, располагая наибольшими в мире территориальными ресурсами, резко выпадает из этого логического ряда. Крупнейшие города страны и, прежде всего, Москва пришли к модели расселения, свойственной азиатским деловым и промышленным центрам. Так, на долю улично-дорожных сетей в Москве приходится всего 8,7% городского пространства. Это положение, противоречащее здравому гуманитарному, экологическому и транспортно-географическому смыслу, сложилось в результате вполне конкретных планировочных решений советской и постсоветской эпохи, в равной мере недружественных как к автомобилизованному горожанину, так и к горожанину как таковому.

Историческое отступление

Города развитых стран прошли в своем развитии, по крайней мере, две весьма различ-

ные парадигмы транспортного планирования. В рамках первой из них многие десятилетия, вплоть до 1990-ых годов, шло активное и повсеместное дорожное строительство за счет целевых дорожных налогов. Ресурсы пропускной способности наращивались адекватно росту трафика и, соответственно, массы этих налогов. Пространство улично-дорожной сети было наращено до обозначенных выше весьма высоких показателей. На последующем этапе экспертное сообщество пришло к выводу, что чисто экстенсивный путь является тупиковым. Окончательный диагноз был поставлен в инаугурационной лекции¹ знаменитого британского ученого Фила Гудвина: «...мы строили дороги (увеличивая тем самым бюджетные расходы, теряя голоса избирателей, нанося ущерб экономике и окружающей среде...), но никогда не могли прийти к равновесию между спросом и предложением на пропускную способность. Похоже, мы не должны этого делать». Вытекавшая из этой констатации «вторая парадигма» означала переход к активному управлению спросом и, в частности, ограничению интенсивности использования частных автомобилей с помощью фискальных и регулирующих инструментов, включая перераспределение проезжей части в пользу общественного транспорта. В качестве «кнутов» были использованы методы сдерживания трафика за счет высоких парковочных тарифов, платности въезда в городские центры и др. В качестве «пряника» – заметное повышение качества перевозок общественным транс-

¹ Лекция Гудвина в русском переводе доступна по адресу: <http://www.polit.ru/analytics/2009/03/24/probki.html>



Систематический затор на Садовом кольце
и грандиозный новострой на площади Павелецкого вокзала, который его усугубит.

XX

XX



портом, приспособление улиц для комфортного передвижения пешеходов, развитие сети удобных перехватывающих парковок, а также введение сквозных «парковочно-транспортных» тарифов, стимулирующих пересадку на общественный транспорт по принципу Park & Ride.

С сожалением отмечаю, что указанная парадигма, основанная на реальном потребительском выборе вариантов транспортного поведения, схожа с советской установкой на «приоритетное развитие общественного транспорта» не более, чем доиндустриальный уклад с постиндустриальным. Ресурсы пропускной способности улиц и дорог в российских городах настолько малы, что там зачастую попросту нечего перераспределять. Так что разговор о второй парадигме для нас, увы, неактуален. Для начала надо бы сформировать и обустроить улично-дорожные сети российских городов хотя бы под наш, вполне скромный, уровень автомобилизации.

Урок №2.

Баланс

Аксиомой рационального градоустройства является неукоснительное соблюдение баланса функциональной нагрузки (то есть плотности, этажности и назначения застройки) с пропускной способностью улично-дорожной сети.

Это соображение, особенно важное в условиях высокой автомобилизации города, настойчиво продвигал Шелейховский: «... если автомобилизация вступила в резкий конфликт с планировкой, то бороться надо не с автомобилизацией, а с остальными формами транспортно-несостоятельной плани-

ровки, полностью еще живущей идеями города XIX столетия».

За последующие полвека транспортная несостоятельность планировки была только усугублена. Сегодня можно с грустью констатировать, что новейшее российское законодательство и правоприменительная практика нисколько не приблизились к здравому планировочному и транспортному смыслу.

Какой уж тут баланс, когда улично-дорожная сеть имеет, согласно нормам Градостроительного кодекса, неограниченную, безразмерную пропускную способность: на нее не распространяются установленные для прочих инженерных сетей правила подключения новых и реконструируемых объектов застройки. Вместо строгих инженерных норм предусмотрена отсылка к авторитету (*I pse dixit*²) органов ГАИ. Более того, улично-дорожная сеть мертва в законе: согласно тому же Градостроительному кодексу городская улица (дорога, площадь) – это либо часть территориальной зоны, либо граница между двумя такими зонами. Напомним, что для каждой территориальной зоны – общественно-деловой, жилой, промышленной – законодательство предусматривает наличие собственного градостроительного регламента, определяющего порядок использования территории. А вот для элементов улично-дорожной сети (улиц, проспектов, площадей) никаких регламентов не предусмотрено в принципе.

Добавим к этому, что по Земельному кодексу и федеральному закону «Об автомобильных дорогах» земли, занимаемые улицами (дорогами, площадями) и, тем более, их придорожными полосами, не являются землями

² Сам сказал (лат.) – традиционное в логике обозначение «аргумента к авторитету».

транспорта и, соответственно, не имеют какого-либо специального статуса.

Все эти обстоятельства могли бы стать поводом для интересной теоретической дискуссии, если бы не вполне очевидные и весьма тяжелые практические последствия. Сохранение земельных резервов для нового дорожного строительства, либо для расширения и реконструкции улиц и дорог становится в этих условиях не более чем предметом благих пожеланий. Любые резервы под транспортное строительство, оставленные трудами советских инженеров-планировщиков (рисковавших в 1930-е годы головой, а в 1960-1970-е – профессиональной карьерой!), признаются сегодня земельными участками общественно-деловых или жилых территориальных зон и застраиваются без взимания стоимости. Сооружение многоэтажных деловых центров и жилых кварталов на месте бывших промышленных зон, либо замена старой пятиэтажной застройки новой высотной может вестись без какого-либо увеличения пропускной способности примыкающей улично-дорожной сети.

Торгово-развлекательные комплексы и центры активно (на ура!) строятся на привокзальных площадях, у конечных станций метрополитена, словом, в любых самых перегруженных транспортно-пересадочных узлах.

Все эти начинания уместно сравнить с попытками влить пять литров воды в трехлитровую банку; но ведь, как ни старайся, все равно на пол прольется.

Систематические заторы, в которых стоят крупнейшие российские города, являются наглядным свидетельством нарушения этого баланса, производимого, я бы сказал, с особым цинизмом и дерзостью!



Богота. Система скоростного автобусного транспорта.
xx



Куритиба

Система скоростного автобусного транспорта

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Урок №3.

Общественный транспорт

Еще одной аксиомой следует считать баланс функциональной нагрузки с сетевым развитием и провозными возможностями общественного транспорта, одной из старейших институций, определивших лицо города как такового.

Эффективный общественный транспорт в рамках современных научных представлений обязан: обеспечивать неунизительные условия перевозки для горожан и жителей предместий, не имеющих личных автомобилей; предоставлять достойную альтернативу личным автомобилям для жителей, живущих в многоэтажных домах, находящихся в пешей доступности от ближайшего пассажирского терминала; делать привлекательным использование комбинированных схем «Park & Ride» и «Kiss & Ride»³ для жителей периферийных районов и предместий, удаленных от линий общественного транспорта.

Что касается миллионного города (а мегаполиса, в особенности), то он не может жить без стандартных систем скоростного внеуличного общественного транспорта: метрополитена, линий городских железных дорог или скоростного трамвая, автобусных линий, трассированных по обособленным полосам или даже по обособленным путевым конструкциям.

Крупнейшие города России упустили ряд последовательных этапов развития таких систем. Во многих из них систем скоростного внеуличного транспорта нет вовсе. Немногие когда-то

³ «Park & Ride» - комбинированная поездка: автомобилем до паркующей парковки, далее на скоростном внеуличном общественном транспорте. «Kiss & Ride» - совместная поездка двух лиц, предполагающая кратковременную остановку автомобиля для высадки спутника (спутницы) у пассажирского терминала или в деловом центре.

сооруженные внеуличные системы все больше отстают от успешных зарубежных аналогов. Москва располагает весьма эффективным и одним из крупнейших в мире метрополитеном. Именно метрополитен сохранил единство города, не позволив ему развалиться на транспортные изоляты. К сожалению, однако, даже в бюджетно-благополучные 2000-е годы инвестиции в развитие московского метрополитена не соответствовали задачам поддержания устойчивой мобильности города. Дефицит плотности сети на периферии и экстремально глубокое залегание в центре (вытекающие из мобилизационных, но не транспортных надобностей), заметно снижают его эффективность и потребительские качества. Автомобилизированный горожанин прибегает к услугам этого вида транспорта только в силу крайней необходимости.

И уж совсем скверно обстоит дело с наземным общественным транспортом. Суть этой системы составляет целостная маршрутная сеть и фиксированные маршрутные расписания. К сожалению, в российском законодательстве понятие маршрутной сети отсутствует как таковое.

В мировой практике есть два принципиально разных подхода к организации массовых перевозок в городах.

В рамках первого из них город утверждает целостную маршрутную сеть с четким функциональным членением (магистральные, экспрессные, подвозящие, кольцевые, вылетные и другие специальные типы маршрутов), а также пакет согласованных расписаний движения. Затем он передает эти маршруты с утвержденными расписаниями на обслуживание компаниям-перевозчикам, обычно на

тендерной основе. Для основных маршрутов во многих городах мира выделены обособленные полосы (Only Bus, Bus&Taxi, 2+)⁴, обеспечивающие общественному транспорту возможность гарантированного соблюдения заранее объявленных расписаний и оптимальные скорости преимущественно перед общим потоком транспортных средств.

Этот подход рекомендован Международным союзом общественного транспорта и широко применяется в практике развитых стран. Альтернативный подход сводится к тому, что город отдает инициативу в прокладке маршрутов компаниям-перевозчикам; заявленные ими маршруты разыгрываются на тендерах. То, что получится в результате, условно называется маршрутной сетью. Такой подход характерен для стран третьего мира и, увы, закреплен в отечественном законодательстве. Для крупнейших и крупных городов закрепленный в нашем законодательстве «бессетевой» принцип не может обеспечить требуемого баланса функциональной нагрузки и провозных возможностей массового наземного общественного транспорта. Добавим к этому, что «бессетевой», не координированный пассажирский транспорт обречен на работу в общем потоке транспортных средств; его технически невозможно канализовать на обособленных полосах. Соответственно такой пассажирский транспорт не может стать привлекательной альтернативой использованию личного автомобиля для трудовых поездок.

Окончание в следующем номере

⁴ На полосы «Only Bus» допускаются только маршрутные автобусы и автомобили неотложных служб, на полосы «Bus&Taxi» – еще и лицензированные таксомоторы, на полосы «2+» – также и частные автомобили, включенные в технологию «Carpool», то есть в кооперацию соседей – попутчиков для деловых поездок.