





Местные особенности организации дорожного движения в транспортных узлах.

Local specific features of road traffic organization in traffic hubs.

Михаил Блинкин

Автомобили в городе: особенности национального пути

Окончание. Начало в № 2

Урок №4.

Функциональная стратификация

Научное сообщество специалистов по Urban & Transportation Planning более полувека назад пришло к убеждению, что для мегаполисов необходима двухконтурная структура сети: первый контур – проезды и улицы с непосредственным доступом с пятна застройки, второй – городские хайвеи, предназначенные для скоростного непрерывного движения. Хайвеи обычно трассируются по хордам (или кольцевым фрагментам) с тем, чтобы «выбрасывать» трафик из города с двух своих концов, а не гнать его в центр. Они прокладываются по обособленным от застройки путевым конструкциям (эстакадам, мостам, тоннелям) и, соответственно, изолированы от пешеходных потоков. Хайвеи образуют самостоятельную скоростную сеть, каждое сочленение которой является точно рассчитанным инженерным сооружением, исключающим возникновение точек турбулентности на примыканиях. Эта скоростная сеть весьма технологично состыкована с «низовой» уличной сетью города. Обычно использует планировочное разделение проезжей части городского хайвея на экспрессную и коллекторную составляющие, разгонные полосы, инструменты маршрутного ориентирования, дозированного впуска и т.п.

Разумеется, ни один мегаполис в мире такую сеть не построил «в один присест», на это требуются годы и даже десятилетия. Но ни один мегаполис в мире без городских хайвеев не обошелся.

Что касается «низовой» сети, проходящей в пределах жилой и общественной застройки, то на ней осуществляется плотное светофорное регулирование, допустимая скорость не превышает 50 км в час. Здесь безусловный приоритет имеют вагоны общественного транспорта, пешеходы и другие немоторизованные участники дорожного движения. Обозначенное ограничение скорости определяется сугубо гуманитарными соображениями: минимизацией «рисков незащищенности пешехода», а также недопустимостью превращения исторической части города в зону скоростного транзита в силу очевидных социо-культурных императивов.

Элементы улично-дорожной сети, совмещающие два эти признака (многополосное скоростное движение и прохождение в пределах жилой застройки), да еще направленные напрямиком к центру города, называются проспектами. Такие дороги легко превращаются в виртуальные хайвеи для проезда начальства посредством перекрытия примыкающих улиц. Кроме того, они отлично подходят для

«ритуальных шествий и демонстраций трудящихся». Вся беда в том, что проспекты крайне плохо приспособлены для освоения интенсивного трафика и еще менее дружелюбны к пешеходам.

Для зарубежных профессионалов все это тривиальные прописи, включаемые в курс «введение в специальность». Нам, к сожалению, эти законы не писаны: с настойчивостью, достойной лучшего применения, мы расширяем проспекты, да еще устраиваем на них «бессветофорное» движение «от Манежа до Шереметьево».

Урок №5.

Сетка, а не звезда

Все страны, обладающие большими территориальными ресурсами, рано или поздно сооружают сетку магистральных дорог, соединяющих каждый региональный центр со всеми соседними. К примеру, в США национальная система межштатных хайвеев (National System of Interstate Highways) сформировалась в 1950-1970-е годы. В Китае аналогичную сеть магистральных дорог «юг-север – запад-восток» соорудили в 1990-2000-е годы. Такие планировочные решения принимаются не только в свете очевидных транспортных эффектов, но и с учетом фундаментальных тре-



Гараж-паркинг на ул.9-я парковая.

Архит. Н.Лызлов (рук.), О.Каверина, А.Краснов; констр. Е.Шабалин.

A parking garage on 9th Parkovaya street.

Architects N. Lyzlov (team leader), O. Kaverina, A. Krasnov, structural engineer E. Shabalin.

бований пространственного развития страны. Карта дорог Европейской части страны по сей день представляет собой замкнутую на столицу «звезду»: почти никаких горизонтальных связей, поскольку «... начинается земля, как известно, от Кремля!» Как ни печально, эта же звездная структура закреплена в программах развития дорог России на средне- и долгосрочную перспективу. Как и встарь, мы гоним потоки грузов, пассажиров и автомобилей напрямик в столицу, которая играет у нас роль мощнейшего пункта конечного назначения, а также столь же мощной транзитно-перевалочной зоны.

Для множества крупнейших городов и урбанизированных территорий мира характерна сетчатая структура «низовой» уличной сети (Grid City). Эта мелкоячеистая сетка имеет (по определению!) максимальную топологическую связность¹. Она дополняется еще и сетью городских хайвеев, которые, как правило, обходят городской центр по хордам, полностью снимая транзитную нагрузку с центральных улиц города.

Москва, пережив в XX веке две большие реконструкции – по Сталину-Кагановичу и по Лужкову, сохранила архаическую структуру

улично-дорожной сети, основу которой составляют легендарные московские кольца и радиальные магистрали (проспекты), идущие напрямик в центр. Программы дорожного строительства, реализованные в столице в годы ее бюджетного процветания, были практически полностью направлены на расширение существующих и сооружение новых кольцевых и радиальных магистралей (типичные примеры – Третье транспортное кольцо, «большая Ленинградка», Краснопресненский проспект...).

По точному замечанию историков архитектуры, «радиально-кольцевая система оказалась как нельзя лучше приспособленной к эстетическим критериям утопии»². От себя добавлю, что эта структура оказалась как нельзя хуже приспособленной к инженерно-физическим критериям освоения мощных транспортных потоков. Столичная структура улично-дорожной сети плоха не только для организации движения, но и для рационализации размещения рабочих мест по территории города. Для Москвы характерна их аномально высокая концентрация в городском центре. Беда, однако, в том, что перенос рабочих мест на периферию нереален по тем же транспортным обстоятельствам. Москва – один из немногих городов мира, где условия движения в периферийных

зонах подчас еще хуже, чем в историческом центре: плотность и связность сети убывает строго пропорционально удаленности от центра, превращая обширные массивы застройки близ МКАД в настоящие транспортные острова. Так что добраться в перегруженный центр города во многих случаях куда проще, чем в Новогиреево или Гольяново. «Эстетические критерии утопии» требуют жертв...

Урок №6.

Транспортные узлы

Транспортная система мегаполиса должна располагать мощными мультимодальными пересадочными узлами, привязанными к станциям скоростного общественного транспорта. Такие узлы в идеале должны включать пассажирские автовокзалы (для обработки пересадочных пассажиров наземного общественного транспорта, прибывающих из периферийных жилых массивов и ближних пригородов), а также паркинги многотысячной емкости (для реализации технологии Park&Ride).

Для подобных узлов повсеместно в мире действует нечто вроде «охранной грамоты»: здесь не должно быть никаких объектов застройки, порождающих дополнительную транспортную нагрузку, непосредственно не

¹ 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.

² Tarkhanov A., Kavtaradze S. C. Stalinist Architecture. New York, 1992.



Проектируемый торгово-досуговый комплекс на площади Тверской заставы ухудшит условия движения, создав точки турбулентности транспортного потока в узле Белорусского вокзала.

A future shopping and leisure center in Tverskaya zastava square will hamper traffic conditions creating points of traffic stream "turbulence" at Belorusskiy station hub.

связанную с обслуживанием транзитного пассажирского трафика.

Указанные аксиомы, разумеется, не прописаны в отечественном градостроительном кодексе. Судя по ситуации, складывающейся близ всех вокзалов и конечных станций метрополитена, в правоприменительной практике они нарушаются без зазрения совести.

В этом вопросе с особенной остротой проявляется отличие механизма принятия решений в условиях наличия и, соответственно, отсутствия муниципальной демократии. Во всех случаях на одной чаше весов лежат интересы экономики города (прирост валового регионального продукта, рабочие места, налоги ...), на другой – ворчание местных жителей и критика со стороны независимых экспертов.

Базовый механизм, который мог бы удержать власти от коммерческой застройки транспортных узлов, находится в сфере «демократии налогоплательщиков»: недовольные граждане не сменяют власть на очередных выборах. Мэра Москва не выбирает, но не в этом, в сущности, дело. Ведь даже самые вопиющие решения (типа сооружения торгово-развлекательного комплекса на жутком перекрестке Люблинской улицы с Волгоградским проспектом или даже под площадью Тверской заставы) не снижают рейтинг городской власти.

Урок №7.

Место для парковки

К моменту массового прихода автомобиля в города России не только специалисты, но и любознательные обыватели располагали полной информацией о решении «проблем гаражирования» в странах пионерной автомобилизации. Увы, все известные рецепты оказались невостребованными.

Еще сегодня можно обнаружить на сайтах риэлторов объявления о продаже недвижимости в домах бизнес-класса, где на 100 квартир приходится 70 парковочных мест.

Упомянем также: «ковровую» застройку последних клочков земли, необходимых для сооружения серьезных подземных (или подземно-надземных) паркингов, включая окрестности железнодорожных вокзалов и конечных станций метро; начальственные замыслы по поводу строительства паркингов в удаленных от жилья промзонах и даже под Обводным каналом; фактическое превращение всех второстепенных улиц и проездов в центре города в стихийные одневные (и сугубо бесплатные!) парковки. Вспомним еще и об умильной московской практике ночных стоянок на газонах, тротуарах и впритык к подъездам. Так что, этот невыученный урок, пожалуй, самый наглядный.

Предварительные итоги и выводы

Проблема «автомобиля в городе» есть часть (в сегодняшних обстоятельствах, возможно, важнейшая часть) общей проблемы правильного городского устройства. Переход к нему потребует формирования адекватных механизмов и институтов.

Главнейшими из них я бы назвал:

во-первых, создание действенных публичных и экспертных механизмов, направленных на согласование интересов застройщика с правами собственников «старой» недвижимости, а также с интересами городского сообщества в целом;

во-вторых, неотложный и капитальный пересмотр правовой нормативной базы градостроительства по всем позициям, так или иначе связанным с городским движением и пребыванием массового автомобиля в городе;

в-третьих, возвращение на свое законное место института городских инженеров-планировщиков и их оснащение новейшим инструментарием моделирования (прогнозирования, количественного оценивания...) развития территории, расселения и городского движения.