

УДК 316.422; 338.4

Анализ транспортного развития в формировании комфортного городского пространства

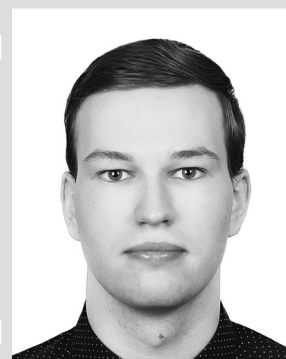


Бесчасная А.А.

Доктор социологических наук,
профессор кафедры государственного и муниципального управления
Северо-Западного института управления Российской академии
народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Костромин П.А.

Магистрант кафедры государственного и муниципального управления
Северо-Западного института управления Российской академии
народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ



Протопопова Д.В.

Магистрант кафедры государственного и муниципального управления
Северо-Западного института управления Российской академии
народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ



В статье представлен обзор транспортных проблем города и возможных путей их решения. В качестве объекта рассмотрения выступает г. Екатеринбург. Совершенствование городской транспортной сети является направлением и условием воплощения стратегических планов пространственно-территориального развития регионов. Поэтому в качестве цели выступает поиск направлений расширения дорожно-транспортной инфраструктуры города-миллионника, которая достигалась посредством выявления проблем г. Екатеринбурга. Обзор текущей ситуации в Екатеринбурге построен на анализе вторичных данных, почерпнутых из открытых источников и СМИ, а меры по сокращению проблем смоделированы на основе положительных практик других городов. В результате проведенного анализа авторы определили, что баланс в развитии города, его инфраструктуры и создании комфортной городской среды необходимо искать в продвижении общественного транспорта, экологических и индивидуальных средств передвижения, а также в активной позиции горожан, в их участии в управлении.

Ключевые слова: пространственное развитие, транспорт, город, стратегия развития, комфортная среда

Формирование и развитие городов непосредственно связано с дорогами. Города возникали вдоль и на пересечении дорог, дороги внутри го-

родов обусловили их внутреннюю организацию. По мере научно-технического развития городские поселения наполнились транспортом, что сопровож-

ждалось усилением проблем скученности, безопасности и экологии [1]. Очевидно, что стремление по их сокращению требовало управления развитием города. Данная проблема продолжает оставаться актуальной.

Создание комфортных городских пространств стало одной из национальных целей развития российских городов в рамках исполнения Указа Президента РФ от 21.07.2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 г.». Также целям создания комфортной городской среды подчинен Национальный проект «Жильё и городская среда». В рамках данных государственных программных документов каждый город разрабатывает и корректирует собственные программы развития.

В Екатеринбурге первоначально еще в 2001–2002 гг. был разработан «Стратегический план развития Екатеринбурга», который в последующем был неоднократно актуализирован и в настоящее время Екатеринбург реализует перспективы развития в соответствии со «Стратегическим планом развития Екатеринбурга до 2035 г.» [2–4]. Основной целью стратегии, реализуемой как в России, так и в Екатеринбурге, является создание комфортных условий для жизни, которые обеспечивают развитие, самореализацию и воспроизводство населения.

Екатеринбург – город с богатой трехсотлетней историей. Крупные города традиционно имеют проблемы с трафиком и транспортной доступностью. Поэтому одна из целей пространственного развития города Екатеринбурга – обеспечение устойчивого и сбалансированного развития городского пространства. Достижение этой стратегической цели предполагает реализацию трех подцелей: развитие городской транспортной сети, способствующей повышению мобильности населения, связности и доступности городских территорий; интенсивное преобразование городских территорий; формирование комфортной среды [5].

Воплощение в жизнь стратегии пространственного развития Екатеринбурга является актуальным делом по нескольким причинам:

1. В связи с ростом числа жителей Екатеринбурга и прилегающих к нему территорий возрастает потребность в рациональном использовании пространства для обеспечения комфортной жизни жителей, т.е. эффективном размещении жилых районов, зон отдыха и зеленых зон, а также транспортных маршрутов и промышленных объектов.

2. Необходим поиск баланса экономического развития и экологии. Пространственное развитие территории должно происходить при учете потребностей экономического роста и сохранении экологической устойчивости.

3. Развитие транспорта в сочетании с городской инфраструктурой. Пространственное развитие

должно учитывать улучшение транспортной доступности и связанности разных районов города, а также оптимизацию транспортных потоков для сокращения пробок, снижения автомобильных выхлопов в атмосферу и улучшения качества жизни населения в целом.

4. Пространственное развитие территорий должно способствовать справедливому доступу к ресурсам и услугам для всех жителей города.

5. Пространственное развитие территорий должно включать активное участие граждан в принятии решений и планировании развития города. Обратная связь от жителей позволит учитывать их потребности и интересы при формировании стратегии развития, способствовать их лояльности и ответственности.

6. Пространственное развитие должно учитывать не только сохранение существующих исторических и культурных объектов, но и создание новых объектов культуры и туризма.

Одним из условий создания комфортной городской среды является развитие транспортной сети.

Екатеринбург – четвертый по численности населения город России. В настоящее время в нем наблюдается пространственное расширение за счет застройки периферийных территорий при одновременном отставании в развитии городской инженерной и транспортной инфраструктуры. Поэтому главным источником проблем является внутригородская маятниковая миграция от мест жительства екатеринбуржцев к местам обучения или работы [6]. Проблемы транспортного характера выражаются в следующем:

1. Наиболее очевидной проблемой города, которая выступает кумулятивным итогом многих других, является проблема загруженности дорог. В часы пик многие основные магистрали и перекрестки испытывают значительную перегруженность, что снижает скорость движения и вызывает проблемы с доступностью транспорта. По данным сервиса «Яндекс.Пробки», Екатеринбург входит в топ-10 городов России по уровню пробок, и имеет средний индекс пробок 6,0 из 10. Средняя скорость движения в часы пик составляет около 20 км/ч. Время задержки из-за пробок в часы пик составляет от 30 мин. до 1 ч. в зависимости от района города. Основными причинами этого являются: недостаточная пропускная способность дорог и перекрестков, увеличение числа автомобилей на дорогах из-за роста трафика.

2. Недостаток надежности, комфорта и доступности общественного транспорта. Около 70 % жителей города используют общественный транспорт для передвижения по городу. В городе функционирует около 150 автобусных маршрутов, 30 трамвайных маршрутов и 15 троллейбусных маршрутов. Средняя частота движения общественного транспорта в часы пик составляет 7–10 мин., в непииковые

часы – 15–20 мин. Средняя загрузка общественного транспорта в часы пик составляет около 90–100 % от вместимости, в непиковые часы – 50–60 % [7; 8]. Нерегулярность графиков и переполненность общественного транспорта зачастую приводят к недовольству пассажиров, вынужденных искать другие способы передвижения, такие как личный автомобиль, такси или каршеринг [9].

3. Неудовлетворительное состояние дорог и транспортной инфраструктуры. По данным администрации города, около 40 % дорог в городе находятся в плохом состоянии и нуждаются в ремонте. Ежегодно в городе ремонтируется около 10 % протяженности дорог. Многие мосты, тоннели и развязки нуждаются в реконструкции в соответствии с современными требованиями [10].

4. Дефицит парковочных мест. В центральных районах города он составляет около 30–40 %. Средняя стоимость парковки в центре города составляет около 50–100 руб. в час. Желание сэкономить деньги на оплате парковочного места ведет к хаотичной парковке транспортных средств на тротуарах, газонах и во дворах. Однако автомобилизация центральных районов Екатеринбурга ниже, чем в периферийных районах. Следовательно, в ряде районов города уровень незаконной парковки на тротуарах и газонах достигает 60–70 %, как за счет жителей прилегающих домов, так и тех горожан, которые мигрируют внутри города [11].

Эти данные позволяют более указать на факторы, обуславливающие проблемы и позволяющие разрабатывать зеркальные меры по их решению.

Устранение транспортных проблем требует сотрудничества между местными властями, бизнесом, общественными организациями и жителями города. Положительный опыт в этом вопросе демонстрирует Москва, где транспортная система значительно модернизировалась, стала удобной и эффективной [12; 13]. Для разработки эффективной стратегии развития транспортной сети и инфраструктуры необходимо комплексно внедрять меры в нескольких направлениях:

1. Развитие общественного транспорта является одним из инструментов сокращения транспортных проблем и совершенствования транспортной инфраструктуры в Екатеринбурге. Москва стала успешным примером для подражания в этом направлении. В столице за последние годы на фоне введения зон платных парковок наблюдалось увеличение станций и линий метро, строительство наземного скоростного транспорта, увеличение количества автобусных маршрутов [14]. Данный пример является перспективным для Екатеринбурга – строительство новых линий метро или скоростных трамваев, внедрение выделенных полос для общественного транспорта, координация движения и управления транспортными потоками через внедрение умных технологий.

2. Развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры. В городах, таких как Копенгаген или Амстердам, успешно реализованы проекты по созданию безопасных и комфортных условий для передвижения пешком и на велосипедах. Екатеринбургу будет целесообразно последовать данному опыту и расширить пешеходные зоны и пешеходные дорожки, создать сеть велодорожек, включая их разделение с автомобильными дорогами, обеспечить инфраструктуру для парковки велосипедов и размещения велопрокатных станций. С одной стороны, данное направление городского развития уже является актуальным, а с другой – популяризация здорового образа жизни требует регулярную информационную кампанию о преимуществах использования велосипедов и ходьбы для здоровья, экологии и сокращения трафика на дорогах города.

3. Интеграция разных видов транспорта и применение smart-технологий. Изучив опыт городов с успешными решениями транспортных проблем, таких как Сингапур и Гонконг, Екатеринбург значительно оптимизирует временные и топливные ресурсы за счет интеграции разных видов транспорта в единый платежный терминал пассажиров. Это будет возможно благодаря использованию «умных» технологий по управлению транспортными потоками. Это направление работы включает в себя внедрение единой системы оплаты проезда для всех видов общественного транспорта, с использованием транспортных карт или мобильных приложений, развитие транспортных узлов, где пассажиры могут маневрировать между разными видами транспорта, применение современных технологий для мониторинга и управления транспортными потоками, например, «умные» светофоры, системы диспетчерского контроля и аналитика транспортных данных, улучшение и развитие онлайн-сервисов для планирования маршрутов, отслеживания движения транспорта и получения информации о пробках.

Таким образом, применение этих стратегий в комплексе может существенно изменить ситуацию с транспортными проблемами в Екатеринбурге. Решения должны быть адаптированы к конкретным условиям города и его жителей. Осознавая проблемы, с которыми сталкиваются жители Екатеринбурга, местные власти и гражданское общество обсуждают возможные решения. Участие горожан в создании комфортной городской среды, в планировании развития пространства городов является оптимальным и эффективным способом управления и удовлетворения запросов населения [15]. Оно помогает оптимизировать усилия городской власти по мониторингу проблемных территорий и иметь предложения от самих «потребителей» городского комфорта. Для успеха таких инициатив необходимо сотрудничество между государственными органами, бизнесом, учеными и гражданским обществом,

а также привлечение инвестиций и применение подходов к управлению городским транспортом и инфраструктурой. Такой подход позволит сформировать гибкую и адаптивную стратегию, способную с учетом изменяющихся условий и возникающих проблем привести к значительному улучшению качества жизни в Екатеринбурге.

4. Решение Екатеринбургской городской Думы от 10 июня 2003 г. № 40/6 «О Стратегическом плане развития Екатеринбурга». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/802003648> (дата обращения: 01.05.2023).
 5. Развитие транспортной системы // Портал госпрограмм РФ. – URL: <https://programs.gov.ru/Portal/programs/passport/24> (дата обращения: 01.05.2023)
 6. Булавина Л.В., Лаптева Е.А., Мухаметгалиева А.Р., Аллагуатов А.С. Транспорт как фактор устойчивого развития на примере исследования отдалённых жилых районов города Екатеринбурга // Устойчивое развитие регионов России: от стратегии к тактике. Сб. материалов II Всероссийск. науч.-практ. конф. – Екатеринбург, 2017. – С. 205–211.
 7. Благинин В.А. Проблемы общественного транспорта как объекта автотранспортной инфраструктуры крупного города (на примере МО «Город Екатеринбург») // Вестник ЮГУ. – 2015. – № S3-2 (38). – С. 33–36.
 8. Кризис в Гортрансе может привести Екатеринбург к катастрофе // Информационное агентство URA.RU – URL: <https://ura.news/news/1052586859> (дата обращения: 01.05.2023).
 9. Мухаметгалиева А.Р., Булавина Л.В. общественный транспорт, как решение транспортных проблем в городах (на примере Екатеринбурга) // Школа Науки. – 2018. – № 11 (11). – С. 4–9.
 10. Баранова В.А., Бородачева Д.В., Вотинцева В.С., Гришина Я.С., Проскуракова А.Н. Безопасный Екатеринбург. Безопасные дороги // Город: open the future: Тезисы работ финалистов Межд. конкурса молодых ученых и студентов. – Екатеринбург: УрГЭУ, 2016. – С. 18–22.
 11. Леонтьев Е.В., Булавина Л.В. Проблема размещения стоянок постоянного и временного хранения в Екатеринбурге: градостроительный аспект // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. – 2022. – № 3 (54). – С. 45–50.
 12. Березинец И.В., Соколова Е.В. Транспортная система и город: какой должна быть транспортная реформа // Вестник Санкт-Петербургского университета. Менеджмент. – 2020. – № 19 (3). – С. 362–384.
 13. Транспортная революция в Москве: что изменилось за 10 лет? // Региональные комментарии – URL: <http://regcomment.ru/regions/msk/transportnaya-reforma-sobyantina-kak-za-10-let-izmenilas-sistema-nazemnogo-obshhestvennogo-transporta/> (дата обращения: 01.05.2023).
 14. Бесчасная А.А., Покровская Н.Н. Городская партисипативность в социологическом дискурсе // Дискурс. – 2020. – Т. 6. – № 4. – С. 46–61.
 15. Екатеринбург: ситуационный анализ и разработка принципов формирования транспортной системы // Институт экономики Уральского отделения РАН. – URL: <https://economy-ural.ru/transport-strategy-ekb> (дата обращения: 01.05.2023).
- Литература:*
1. Болтаевский А.А. Транспорт как основа современного города // Урбанистика. – 2018. – № 4. – С. 88–95. – DOI: 10.7256/2310-8673.2017.1.17047.
 2. Постановление Правительства Свердловской области от 25.01.2018 г. № 28-ПП Об утверждении государственной программы Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2027 г.» // Официальный сайт Министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области – URL: https://mtrans.midural.ru/document/list/document_class/46#document_list (дата обращения: 01.05.2023).
 3. Стратегический план развития Екатеринбурга // Официальный портал Екатеринбург.рф (дата обращения: 01.05.2023).

Analysis of Transport Development in the Formation of a Comfortable Urban Space

Beschasnaya A.A., Kostromin P.A., Protopopova D.V.

The North-West Institute of Management branch of the Russian Federation Presidential Academy of National Economy and Public Administration

The article provides an overview of the city's transport problems and possible ways to solve them. The city of Yekaterinburg is the object of consideration. The improvement of the urban transport network is the direction and condition for the implementation of strategic plans for the spatial and territorial development of the regions. Therefore, the goal is to find ways to expand the road transport infrastructure of the city of one million, which was achieved by identifying the problems of Yekaterinburg. An overview of the current situation in Yekaterinburg is based on the analysis of secondary data gleaned from open sources and the media, and measures to reduce problems are modeled on the basis of positive practices in other cities. As a result of the analysis, the authors determined that the balance in the development of the city, its infrastructure and the creation of a comfortable urban environment should be sought in the promotion of public transport, environmentally friendly and individual means of transportation, as well as in the active position of citizens, in their participation

Key words: spatial development, transport, city, development strategy, comfortable environment

