

ТРАНЗИТНО-ОРИЕНТИРОВАННОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Халаф Омар Исмаил Саадех

магистрант Институт архитектуры и строительства Волгоградского государственного
технического университета – ИАиС ВолгГТУ, РФ, г. Волгоград

Ишмаметов Рамиль Хамидуллович

научный руководитель, доцент Институт архитектуры и строительства Волгоградского
государственного технического университета – ИАиС ВолгГТУ, РФ, г. Волгоград

Аннотация. В данной статье рассматриваются проблемы автомобильной зависимости и неконтролируемого разрастания городов. Отмечены признаки разрастания и факторы, способствующие разрастанию городов и автомобильной зависимости. Для решения обозначенных проблем предлагается использование стратегии транзитно-ориентированного проектирования, в совокупности с другими подходами для создания комплексного решения имеющихся проблем.

Abstract. This article discusses the problems of automotive dependence and uncontrolled urban sprawl. Signs of sprawl and factors contributing to urban sprawl and car dependency are noted. To solve these problems, it is proposed to use a strategy of transit-oriented design, in conjunction with other approaches to create a comprehensive solution to existing problems.

Ключевые слова: разрастание городов; автомобильная зависимость; транзитно-ориентированное проектирование; умный рост; городское планирование; транспортные системы.

Keywords: urban sprawl, car addiction, transit-oriented design, smart growth, urban planning, transport systems.

Существует ряд городских проблем, такие как: автомобильная зависимость, неконтролируемое разрастание городов и все последствия, с этим связанные: пробки на дорогах, нехватка доступного жилья и загрязнение воздуха. В мегаполисах стали особенно очевидными негативные побочные эффекты городского планирования и транспортных систем [1, с. 63]. Для нивелирования этих побочных эффектов необходимо эффективное планирование, которое может направить решение таких проблем в нужное русло.

Разрастание городов – это переселение населения из центральных городских районов в малонаселенные, монофункциональные и обычно зависящие от автомобилей пригороды в процессе, называемом субурбанизацией [6, с. 23]. Помимо описания конкретной формы урбанизации этот термин также относится к социальным и экологическим последствиям, связанным с этим развитием. Широко распространены разногласия по поводу того, что представляет собой расползание и как его количественно оценить. Например, некоторые измеряют расползание только средним числом жилых единиц на метр в данном районе [8, с. 169]. Но другие связывают это с децентрализацией (распространение населения без четко определенного центра), разрывами (скачкообразное развитие, как определено ниже),

сегрегацией использования и так далее [4, с. 59].

Выделим десять признаков разрастания:

- Неограниченное внешнее расширение;
- Низкая плотность населения в жилых и коммерческих поселениях;
- Хаос и разрозненное развитие;
- Раздробленность полномочий по землепользованию между многими малыми населенными пунктами;
- Высокое использование частного транспорта;
- Отсутствие централизованного планирования или контроля землепользования;
- Широкое распространение коммерческой застройки;
- Значительные бюджетные различия между населенными пунктами;
- Разделение видов землепользования в различных зонах;
- Нацеленность на обеспечение жильем домохозяйств с низким доходом.

Факторы, способствующие разрастанию городов и автомобильной зависимости, отображены на схеме.



Рисунок. Автомобильная зависимость

Автомобильная зависимость – это концепция, в соответствии с которой некоторые планировки городов предпочитают автомобили альтернативным видам транспорта, таким как велосипеды, общественный транспорт и прогулки.

Эти городские явления влекут за собой ряд экономических, социальных и экологических издержек, которые изложены в таблице.

Таблица.

Негативные последствия разрастания городов и автомобильной зависимости

Экономические издержки	Социальные издержки
Снижение доступности и повышение транспортных расходов	Ограниченная доступность для людей, не пользующихся транспортом
Увеличение площади дорог и парковок	Уменьшение разнообразия городской среды
Увеличение расходов на оказание государственных услуг	Увеличение внешних издержек транспорта и загрязнение окружающей среды
Снижение региональной деловой активности и занятости	Деградация общественной сферы
Снижение экономии на агломерации	Уменьшение взаимодействия и сплоченности
Снижение эффекта масштаба в транзитных и других альтернативных видах транспорта	Сокращение возможностей сохранения культурного наследия
Угрозы для экологически чувствительных предприятий (например, сельское хозяйство и курорты)	Снижение физической активности при ходьбе и езде на велосипеде

Альтернативой автомобильной зависимости является не полное отсутствие личного автотранспорта. Скорее, речь идет о мультимодальной транспортной системе, которую часто называют транзитно-ориентированным проектированием, это означает, что имеются различные варианты транспортировки, из которых можно выбирать, эти варианты эффективно интегрированы, чтобы обеспечить высокую степень доступности не только для водителей, также можно выбрать наиболее эффективный вариант для каждой поездки [3, с. 57].

Термин транзитно-ориентированное проектирование (ТОП) стал ключевой фразой мира планирования [2, с. 59]. ТОП – это только один инструмент, который можно использовать для достижения принципов умного роста, но он стал одним из самых популярных. В результате ТОП был использован для описания разнообразных инициатив и идей [10, с. 201]. Большинство людей ошибочно думают, что ТОП может быть создано путем проектирования и разработки одного проекта, на самом деле, это обычно несколько проектов, работающих вместе для создания городской ткани, которая плавно сочетает в себе идеалы умного роста. Есть две стратегии, которые должны работать вместе, для создания целой транзитной зоны, которая соответствовала бы своему потенциалу.

Лучше думать о ТОП как о транзитной зоне, а не как об одном проекте. Это изменение в мышлении особенно важно для городских чиновников, ответственных за зонирование и транспортные правила [5, с. 15].

С другой стороны ТОП – это инструмент для достижения трех целей: проходимость улиц, интенсивность и концентрация строительства и полная интеграция транспорта [9, с. 88]. ТОП не может достичь этих целей в одиночку. Пешеходные улицы важны, потому что места, где люди садятся на транспорт, также являются местами, где люди ходят [7, с. 363]. Для создания комфортных пешеходных улиц должна быть определенная координация и взаимодействие между ТОП и стандартами уличного дизайна, дизайна остановок и других соответствующих элементов общественной сферы. Повышение интенсивности строительства принимает другие обороты, когда это делается для поддержки транспортной системы. Интенсивность отдельных участков и совокупная деятельность, окружающая транзитную зону, должны быть правильно

сконфигурированы, чтобы позволить пешеходам, велосипедистам, автомобилям и иному транспорту процветать. Интеграция транзитной зоны, возможно, является самой трудной из трех целей, поскольку она должна совмещать проектирование, как самих транзитных пунктов, так и создание облегчения доступа к транзиту.

Однако для успеха ТОП необходима поддержка социально-экономического рынка, политики местного самоуправления, сильных и активных институтов, лично политического лидера и общества в целом, должны быть высококачественный транзитный сервис, доступность привлекательных участков под застройку, сильные рынки недвижимости и управление парковками.

Список литературы:

1. Арутюнов Э.К., Гичко К.А. К вопросу о взаимодействии органов государственной власти и местного самоуправления в области градостроительной деятельности // Приоритетные модели общественного развития в эпоху модернизации : экономические, социальные, философские, политические, правовые аспекты : Материалы международной научно-практической конференции. В 5-ти частях. – Энгельс, 2016. – С. 62-65.
2. Альджабери А.А.Х., Перькова М.В. Принципы планирования и дизайна для транзитно ориентированного развития и устойчивого развития // Тенденции развития науки и образования. – 2018. – Т. 37. – № 4. – С. 56-63.
3. Башкина А.В. Вопросы эффективности организации городских транспортных сетей с использованием транспортного моделирования // Системный анализ и логистика. – 2018. – № 3 (18). – С. 55-59.
4. Благинин В.А., Мухатинова Р.Н., Сулимин В.В. Практика транспортно-ориентированного девелопмента // Наука и бизнес : пути развития. – 2016. – № 12 (66). – С. 58-60.
5. Господинова А.Ж. Понятие «разрастание городов» в научной литературе // Экономика и Финансы (Украина). – 2018. – № 2. – С. 11-20.
6. Ишмаматов Р. Х. Особенности формирования населенных мест в пригородных зонах под воздействием современных социально-экономических и экологических аспектов // Проблемы и перспективы развития современных пригородных зон : материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, 30 июня 2015 г., Волгоград . - Волгоград : Изд-во ВолгГАСУ, 2015. - С. 17-23.
7. Захарова В.И. Роль горожан в управлении пространством города // Социальные практики и управление : проблемное поле социологии : Материалы Сибирского социологического форума с международным участием. – Новосибирск, 2017. – С. 361-364.
8. Кукина И.В. Взаимоотношение оптимального и минималистского в идее микрорайона // Градостроительное искусство новые материалы и исследования. Российская академия архитектуры и строительных наук, Научно-исследовательский институт теории архитектуры и градостроительства. – Москва, 2010. – С. 166-178.
9. Пелевина Д.П. Принципы транзитно - ориентированного развития // Дни студенческой науки : Сборник докладов научно-технической конференции по итогам научно-исследовательских работ студентов института строительства и архитектуры. – Москва, 2017. – С. 88-89.
10. Сошников Н.А., Иванов А.В. Транзитно-ориентированное проектирование для устойчивого развития городов // Межвузовский сборник статей лауреатов конкурсов Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет. Нижний Новгород, 2011. – С. 201-202.