

Вардеванян П.Г.

Белорусский национальный технический университет

Современные города, выбирая для себя приоритеты устойчивого развития, ищут тот способ передвижения (мобильности), который позволит их жителям добираться, куда им надо, без лишних затрат энергии, времени и денег, с наименьшим шумом и выбросами загрязняющих веществ. Желаемые изменения условий для будущей мобильности требуют пересмотра подходов к проектированию генерального плана (далее – ГП) для города.

Изучение методических рекомендаций и нормативных требований показывает, что в основе проектных решений ГП по транспорту лежит принцип «прогноз-обеспечение». Спрос на пропускную способность улиц прогнозируется, исходя из размещения объектов, генерирующих и привлекающих транспортные потоки, с учетом уровня автомобилизации населения и технических характеристик работы общественного транспорта. Перегруженность улиц градостроители устанавливают по результатам транспортных исследований. При этом движение велосипедистов и пешеходов не изучается; в расчетах транспортной доступности игнорируется первый и последний отрезок пути «от двери до двери». При таком подходе, прежде всего, разрабатываются проектные предложения, сориентированные на удобное движение автомобилей, а не людей. В ГП, как правило, предусматривается увеличение в 1,5-2 раза длины магистралей и сокращение на 7-10% доли общественного транспорта в уличном движении. Эти решения продиктованы особенностями жилищного строительства в нашей стране, обе формы которого – многоэтажные микрорайоны и коттеджные поселки – стимулируют использование личных автомобилей.

Действующими нормативами «горизонт планирования» ГП сократился с 25 до 10 лет. В этих условиях растут риски утраты территориальных резервов для строительства значимых транспортных сооружений; невозможно обосновать внедрение новых видов скоростного общественного транспорта, а также начать и довести до логического завершения планы по созданию инфраструктуры, предназначенной для велосипедного движения и пешеходов. Недостатки методических и нормативных подходов к проектированию ГП с точки зрения достижения устойчивой городской мобильности следует учитывать и преодолевать за счет корректировки тех учебных программ, которые касаются планировки и застройки городов.