

УДК 629.113:504.054:338.45

к.т.н., доцент М.В. Семененко,

к.т.н., доцент Т.А. Шилова,

Київський національний університет будівництва і архітектури

## **К ВОПРОСУ ТРАНСПОРТНОЙ КОМФОРТНОСТИ ПРОЖИВАНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УКРАИНСКИХ ГОРОДАХ**

*Рассмотрен и проанализирован транспортный аспект в крупнейших и крупных украинских городах и предложены принципиальные положения для создания транспортной комфортности жизнедеятельности в них.*

Конечная цель строительства и реконструкции любого города – обеспечение удобной и комфортной жизни для его жителей.

Идея на первый взгляд очевидная, но чрезвычайно глубокая. По мере ее усвоения специалист любой профессии — городской планировщик, архитектор, транспортник – начинает понимать, что все его «цеховые» критерии сугубо вторичны в сопоставлении с этой простой и легкопроверяемой целью.

Не умоляя важности различных городских аспектов, мы сосредоточимся на единственном аспекте этой универсальной урбанистической идеи – транспортном, полностью осознавая важность архитектурного, экологического, социально-бытового, историко-культурного, рекреационного и многих других аспектов.

В транспортном аспекте назначение города быть удобным и комфортным для жизни, последние три четверти века определяется мерой соблюдения писанных правил и неписанных конвенций по поводу того, где и как в условиях массовой автомобилизации населения здесь можно или нельзя строить дома, прокладывать дороги, использовать автомобили.

По ряду объективных причин большую часть всей этой эпохи украинские города находились вне общемировых трендов. Немного окунемся в историю. Планировка и застройка советских городов исходила из норматива в 60-80 автомобилей на 1000 жителей в реальности и чуть более 150 автомобилей на 1000 жителей – в последующие годы советской власти.

Массовый автомобиль пришел в Украину всего-то около полутора десятков лет назад. Здесь внесли свою лепту иностранные автомобили не первой свежести, ввозимые нашими гражданами, да и массовая недостаточно аргументированная система банковского кредитования на приобретение автомобилей.

Наш отклик на эти важные события был по мировым меркам весьма нестандартным. В Киеве (как и других крупнейших и крупных украинских городах) сложился нехитрый консенсус:

- застройщик, допущенный на местный рынок, может строить везде, где найдет или расчистит место для котлована. Наличие дорог и прочего транспортного ресурса, сообразного вновь возникающей функциональной нагрузке, считалось непринципиальным;

- горожанин беспрепятственно может доехать на своем автомобиле до сердца Киева - площади Независимости и приткнуться его повсюду, где для этого найдется место в чисто физическом смысле этого слова. На началах взаимности городские власти принимали этот порядок за должное;

- общественный транспорт стал какой-то мерой неуспешного горожанина. Значительная часть экономически успешных молодых горожан приобрела автомобили (здесь и банковская система поспособствовала).

Отмеченный консенсус имел множество достоинств, вполне оцененных как застройщиками, так и благодарными горожанами.

Застройщик мог поставить 16 – 25 этажную башню на месте снесенной "хрущевки", предусмотрев в подземном паркинге лишь несколько десятков машино-мест на 100 квартир или чаще вообще не предусмотрев места хранения личного автотранспорта.

Никаких особых улучшений в окружающей транспортной инфраструктуре, как правило, не производилось вовсе. Недвижимость во всех случаях успешно продавалась; сотня автомобилей сверх подземных счастливых припарковывались во дворе и в междомовых проездах; окрестные улицы немедленно становились точками концентрации хронических заторов.

Несколько лет тому, начальник Главного управления транспорта Киевгорадминистрации Иван Шпилевой заявил о том, что в настоящее время количество транспорта превысило 1 млн. автомобилей в сутки. Из них 800 тысяч - автомобили, зарегистрированные в Киеве и свыше 250 тысяч - транзитные автомобили. В том числе более 40 тысяч – грузовые [1].

Сегодня эта картина значительно не изменилась из-за известных экономических спадов, из почти миллиона автомобилей законные места для резидентной парковки имеют в лучшем случае пятая часть, между тем все транспортные средства можно где-то и как-то пристроить «на ночлег» без особых неудобств для владельца.

У сложившейся практики есть один-единственный недостаток: при всей неприхотливости украинских автомобилистов рано или поздно места для всех не хватит. Собственно, его уже не хватает: характерные скорости сообщения в Киеве составляют порядка 10-20 километров в час, что более чем в два раза

ниже, чем в самых автомобилизированных городах мира. Жилая, торговая и офисная недвижимость отнимает городское пространство у когда-то запланированных дорог и наземных линий метро. Припаркованные автомобили отнимают городское пространство у своих движущихся собратьев и заодно у пешеходов и наземного общественного транспорта. Впрочем, места им все равно не хватает.

Наглядную иллюстрацию к этому явлению можно наблюдать на ночной парковке в любом спальном районе Киева: автомобили стоят вплотную друг к другу без каких-либо сквозных проездов; за стеклом многих из них имеется листок с номером телефона; для выезда требуется позвонить тем трем-четырем товарищам по несчастью, которые выпустят тебя на волю.

Один из показательных плачевных результатов такой парковки показали нам снежные заносы зимы этого года, когда снегоборочные машины не могли чистить дороги из-за припарковавшихся на ночлег транспортных средств вдоль автомобильных магистралей – в результате «ни пройти ни проехать».

В прессе на различных уровнях множество активных сетований по этому вопросу. Причина этих сетований очевидна: крупные и крупнейшие украинские города проходят сегодня рубеж автомобилизации порядка 200-300 автомобилей на 1000 жителей. Этот рубеж американские города прошли в конце 1920-х годов, западноевропейские – в середине 1960-х. Расчеты и международный опыт показывают, что эта отметка – критическая: автомобили уже освоились в городе, и теперь городу необходимо должным образом приспособлять не только свою планировку и стандарты застройки к автомобилям, но и (одновременно) стандарты использования автомобилей к требованиям комфортной городской среды.

Особенно тяжело городам с историческим прошлым, что делает невозможным утилитарный подход к данной проблеме. Многие зарубежные города подошли к этой проблеме с коммерческой стороны «снести и построить». Наглядный пример город Чикаго с подземной транспортной инфраструктурой.

У нас положение значительно хуже: не только исторические центры, но и районы массовой застройки всех лет (с 1960-х по 2000-е годы!) решительно не приспособлены к сколько-нибудь высоким стандартам автомобилизации. Мы приближаемся к этим стандартам хотя и не слишком быстро, но неотвратно. Мы упустили ценное преимущество догоняющего развития: специалистам были известны все пробы и ошибки, расчетные модели, муниципальные регламенты, стандартные планировочные решения и схемы организации движения, связанные с приходом автомобилей в города.

Опыт, накопленный за 100 лет присутствия автомобиля в городе, показывает: города могут адаптироваться практически к любому рубежу автомобилизации. Отметку за 500 автомобилей на 1000 жителей превзошли сегодня города всех стран с высоким уровнем душевого дохода, «мировой рекорд» давно перевалил рубеж в 900 автомобилей. Разумеется, никакой транспортной свободы при этом нигде уже не наблюдается, однако города остаются более-менее удобными для жизни, а мобильность горожан поддерживается на уровне, совместимым с этим базовым требованием.

Для достижения цели градостроительства, провозглашенной в начале статьи, необходимо строго соблюдать предложенные нами основные принципиальные утверждения. Наиболее наглядные и действенные элементы этих принципиальных утверждений связаны, как показывает опыт, не столько с движением автомобилей, а может даже в большей степени с их хранением и парковкой. Оно и понятно: большую часть жизненного цикла основная масса автомобилей не движется, а стоит.

Также следует обратить особое внимание, что выброс вредных веществ транспортного средства в фазах ускорения и торможения (что характерно для неорганизованных парковок) в 2-3 раза выше, чем при установившихся режимах движения автомобилей [2]. Этот фактор несет жизненную опасность для проживающих, особенно на первых этажах домов, жителей, под окнами которых постоянно паркуются автомобили.

Таким образом, для достижения цели, а именно создания транспортной комфортности проживания в городах, необходимо следовать следующим принципиальным положениям, разумеется, весьма различным для городских центров и периферии города.

- пешеход, велосипедист, маршрутный автобус, троллейбус или трамвай важнее автомобиля. Все автомобилисты равны (на магистралях Киева сегодня наблюдается недисциплинированность владельцев более дорогих автомобилей). Движущийся автомобиль важнее припаркованного: первый имеет водителя и попутчиков, выполняя полезную транспортную работу, второй чаще – нет.

Соответственно, парковка недопустима на тротуаре, во дворе (если этот двор не является частной собственностью) и, разумеется, везде, где вы можете хоть чем-то помешать движению автомобилей и пешеходов, а также работе общественного транспорта;

- каждый метр городского пространства—двора, улицы, проезда, тротуара – имеет собственника. Собственником является либо государство, либо жилищно-коммунальные конторы, либо владелец дома, либо владельцы квартир, объединенные в различного типа структуры. Парковка,

несанкціонована власником, вважається правопорушенням. В частині, на державній (міській) землі можна припаркуватися тільки там, де це позначено відповідними знаками і вказівками, а до того ж вказано парковочний тариф (в відповідності з тарифом зонирования міської території) і форма оплати.

- віддавати перевагу трасуванню поза ділянки забудови. Чітка функціональна стратифікація вулично-дорожньої мережі обов'язкова. Перший, базовий контур—це вулиці. Тут панує – пішохід, якому треба спускатися під землю тільки для входу в метро, але не для переходу проїзної частини. Тут швидкості руху автомобілів суворо обмежені і світлофори на кожному кроці. Другий контур – вільні магістралі, виключними користувачами яких є водії; швидкості тут високі (в відповідності з національними і місцевими нормами); пішоходів і світлофорів немає взагалі, а вторинні вулиці – рідкі і раціонально пристроєні.

#### **Література:**

1. <http://autoportal.ua/news/ukraine/299.html>
2. Семенов М.В. Зменшення витрати палива і шкідливих викидів рухомих складових автомобільного транспорту раціональним вибором експлуатаційних факторів: Дис...канд. техн. наук . 05.22.10. - К.,1998.- 193 с.

#### **Анотація**

У статті розглянутий і проаналізований транспортний аспект в найбільшій і великих українських містах і запропоновані принципи положення для створення транспортної комфортності життєдіяльності у них.

#### **Annotation**

In the article a transport aspect is considered and analyzed in the largest and large Ukrainian cities and fundamental positions are offered for creation of a transport comfort of vital functions in them.