

УДК 32

DOI 10.21661/r-461617

А.А. Колгин

УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА МОСКВЫ)

Аннотация: в данной статье рассмотрена проблема организации транспортной системы и меры правительства, которые могут служить для построения рациональной системы транспорта в городе.

Ключевые слова: транспорт, транспортная политика, системный подход, управление развитием.

A.A. Kolgin

MANAGEMENT OF TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT (ON THE EXAMPLE OF MOSCOW CITY)

Abstract: this article describes the problem of the organization of transport system and measures taken by the government. These measures can help to create a rational system of transport in the city.

Keywords: transport, transport policy, systemic approach, development management.

Бурный рост городов и численности их населения, так или иначе, связан с проблемами и ограничениями. Любой житель или гость российской столицы отмечает проблемы в транспортной системе Москвы. Не нужно быть великим ученым в области урбанистики или большим градостроителем, дабы понять, что транспортные коллапсы, случающиеся в городе ежедневно, – результат неправильной политики московских властей.

Можно, конечно, заявлять о нерациональной планировке, стихийно складывающейся на протяжении исторического развития города, говорить, что причина заторов зимой в большом количестве осадков или в ажиотаже перед праздни-

ками. Можно разводить руками, говорить, что ничего нельзя поделать с пробками в Москве. Но невозможно отрицать опыта мегаполисов в области транспортной политики, которым удалось преодолеть проблемы планировки, не учитывающей большое количество автомобильного транспорта. Токио и Пекин, Мюнхен и Берлин, Париж и Лондон, Нью-Йорк, Вена – это не полный список городов, успешно преодолевших свои транспортные проблемы не смотря ни на что.

Многие города могут справиться с транспортными проблемами (Москва в их числе), если подойти к ним с умом. Стоит только обратиться к трудам великих урбанистов, занимающихся проблемой транспорта, обратить внимание на разумный системный подход в управлении транспортной системой города.

Системный подход к решению транспортных проблем это осуществление на государственном (местном) уровне сложной интегрированной политики на основе синтеза систем управления транспорта, градостроительства, землепользования и организации дорожного движения, реализуемой через соответствующие отраслевые и правовые базы. Только такой синтез управления становится необходимым условием ликвидации транспортного коллапса в крупных городах.

Одной из причин автомобильных заторов является непродуманная градостроительная политика как публичных пространств и жилых кварталов. так и транспортной сети и инфраструктуры. Поэтому правительству городов следует более внимательно относиться к возведению новых районов, которые бы изначально обеспечивали большой спрос на парковочные места среди населения и пропускную способность дорог с учетом растущих потребностей общества; контролю над точечной застройкой, которая тоже должна удовлетворить потребности населения.

Исследователи городских транспортных систем выделяют два кардинально разных направления в реализации транспортной политики города. В рамках первого – автомобильно-ориентированное направление – ставить вопрос «о коренной реконструкции городов, позволяющей адаптировать городское пространство

к неограниченному использованию частных автомобилей посредством сооружения разветвленных сетей скоростных автомобильных магистралей (фривзэй, автобанов) и надлежащих парковочных мощностей. Альтернативой этому направлению является идея «городов, удобных для жизни», располагающих интермодальной транспортной системой, которая формируется из сбалансированного и координированного использования разных видов общественного транспорта.

Заметим, что при использовании автомобильно-ориентированного направления потребуется фундаментальная перестройка городской среды, которая создаст значительную нагрузку на городской бюджет и приведёт к «автомобильной зависимости» и недовольствам со стороны пешеходов. Как произошло это в Детройте, Фениксе и Лос-Анджелесе (США), где в свое время была построена весьма разветвленная система фривзэев. Второй подход ставит общественный транспорт и удобство пешеходов во главу угла, воплощая в жизнь рациональную транспортную политику. При использовании идеи «удобного города» предотвращаются хронические заторы и минимизируется ущерб, наносимый городской среде.

На пути формирования сбалансированной транспортной политики в рамках направления «удобный город» следует использовать два набора политических мер: содействие и противодействие.

Суть содействия, или поощрения, использования общественного транспорта за счет обеспечения независимости работы маршрутов и линий публичного транспорта от уровня загрузки улично-дорожной сети, а также улучшения качества предоставляемых услуг. Примером поощрения использования общественного транспорта является строительство метрополитена и организация выделенных полос для автобусов, городских маршрутных такси, прокладка путей систем LRT (лёгкое метро в Германии) и BRT (скоростные автобусы).

Меры противодействия, или антистимулирования автомобильных поездок, реализуются посредством ограничения и оплаты парковки в центре города, ввода оплаты за проезд по тем или иным участкам дорог, предоставления преимуществ

в движении общественному транспорту, использования квотирования на покупку автомобиля (Сингапур) и другие антиавтомобильные меры являются непопулярными среди достаточно больших масс населения, поэтому их реализация сопряжена с неизбежным противодействием общественных институтов и требует от правительства жёсткого управления, нацеленного на долгосрочные перспективы.

Еще одной проблемой транспортной системы является дезинтегрированность различных видов транспорта в черте одного города или агломерации. Она выражается в непродуманности политики правительства в использовании пригородных железнодорожных линий и внутригородских систем общественного транспорта, отсутствии удобных транспортных пересадочных узлов (ТПУ), единых тарифов и транспортных карт.

Что касается политики московских властей в области транспорта, то в последние годы город встал на путь исправления, он становится более пешеходно-ориентированным. Например, в центре города устраиваются исключительно пешеходные зоны, вводятся парковочные режимы в центральных районах Москвы, ввели единую транспортную карту «Тройка»), с помощью которой можно оплатить почти все виды транспорта.

Нельзя сказать, что процесс улучшения транспортной ситуации в городе идет гладко и без заминок. Ошибки допускаются, к примеру, не до конца отлажен процесс получения резидентского парковочного места или не везде еще построены перехватывающие парковки возле ТПУ или крайних станций метро. Но и Москва не сразу строилась, поэтому всё-таки надежда на улучшение транспортной ситуации в городе существует. Пусть это случится не в ближайшие несколько лет, но лучше поздно, чем никогда.

Список литературы

1. Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни. – М., 2011.
2. Игорь Пугачев. Проблема транспортных систем городов и возможные пути их решения. Координационный совет по организации дорожного движения [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

http://www.ksodd.ru/bdd/publication/the_problem_of_transport_systems_of_cities_and_possible_solutions.php (дата обращения: 07.04.2017).

Колгин Александр Андреевич – магистрант кафедры «Государственное и муниципальное управление» ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», Россия, Москва.

Kolgin Aleksandr Andreevich – graduate student of the “State and Municipal Management” Department FSBEI of HE “State University of Management”, Russia, Moscow.
