

УДК 625.7

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Ступишин Л.Ю.

к.т.н., профессор, ЮЗГУ, Курск, РФ

Мошкевич М.Л.

к.э.н., доцент, ЮЗГУ, Курск, РФ

Гарбузов А.С.

магистр, ЮЗГУ, г. Курск, РФ

Аннотация

В данной статье рассматриваются проблемы дефицита уличного пространства больших городов, варианты развития транспортной системы, а также условия для устойчивого развития транспортной инфраструктуры города.

Ключевые слова: дорожная инфраструктура, «безбарьерная среда», мобильность, транспорт, городское пространство.

**PROBLEMS AND PROSPECTS OF URBAN TRANSPORT
INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT**

Stupishin L.Y.

k.e.s, professor, South-West state University, Kursk, RF

Moshkevich M.L.

k.e.s, associate professor, South-West state University, Kursk, RF

Garbuzov A.S.

master, South-West state University, Kursk, RF

Abstract

In this article problems of deficiency of street space of big cities, options of development of transport system, and also a condition for sustainable development of transport infrastructure of the city are considered.

Keywords: road infrastructure, barrier-free environment, mobility, transport, urban space.

Стремительный путь развития дорожно-транспортного комплекса приводит к проблеме дефицита уличного пространства города, а прилагаемые усилия по развитию улично-дорожной сети только стимулируют новые потоки транспорта. Известно, что в связи с этим фактом, удовлетворить спрос на использование автомобилей в городской среде не удалось ни в одном городе мира.

Как и многие мегаполисы, город Курск вступил в стадию «взрывной» автомобилизации. Но среди населения преимущество обладания личным транспортом неразрывно связано с общими транспортными проблемами города. Из этого следует, что данная стадия автомобилизации превращает индивидуальный транспорт, который приобретен семьей для улучшения качества жизни, в полную противоположность для города – он становится одной из основных причин, вызывающих кризис нормального функционирования города и городской среды.

Чтобы город мог нормально развиваться, жители должны свободно передвигаться, не ощущая отрицательного воздействия транспортной загруженности, для этого необходимо разрабатывать тщательно продуманные планы и принимать действенные меры по урегулированию данной проблемы. Все схемы и мероприятия учитываются при рассмотрении проекта Генерального плана и осуществляются в целях формирования политики Администрации города Курска в сфере управления и финансирования транспортной системы города.

Главной целью данного проекта является обеспечение условий для поступательного устойчивого развития города Курска во всех направлениях, а

именно его максимальное использование в культурном, пространственном, ресурсном и человеческом потенциалах, во имя благополучия всех граждан при соблюдении их интересов и взаимодействии органов власти, населения, инвесторов и застройщиков.

Доступность транспортных услуг для населения — это ключевой элемент развития транспортной инфраструктуры. Доступность означает возможность всех групп населения пользоваться объектами данной инфраструктуры в целях передвижения и возможности достигнуть мест учебы, работы, а также реализации других функций жизнедеятельности. При рассмотрении всех вопросов о транспортной доступности, нельзя забывать о так называемой «безбарьерной среде».

Понятие «безбарьерная среда» очень часто ассоциируется только с инвалидами, и как правило с людьми, имеющими нарушения двигательных функций, но доступная среда также нужна и пожилым людям, и лицам трудоспособного возраста в период восстановления послетравмы или операции, беременным женщинам и женщинам с маленькими детьми в колясках.

Но всегда существует проблема обеспечения «безбарьерной среды», так как люди с ограниченными возможностями находятся в зависимости от выбора, который за них делает городская архитектура зданий и некоторых элементов городской среды, в связи, с чем приходится акцентировать внимание городских властей на необходимость реализации комплекса мер по созданию доступной среды для людей с ограниченными возможностями. Поэтому во многих городах дороги и перекрестки постепенно реконструируются и вводятся с учетом вышеперечисленных условий и ограничений.

Транспорт и землепользование имеют неразрывную устойчивую связь и влияние друг на друга. Большинство выгод, которые возникают при застройке периферии городов нейтрализуются возрастающими издержками, вызванными увеличением транспортных перемещений, стоимостью содержания избыточной инфраструктуры, и убытков от неэффективного землепользования.

Данная модель развития города характеризуется такими негативными факторами, как уменьшение плотности застройки, увеличение длительности поездок и удаленность конечных точек транспортных маршрутов. Поэтому данная модель снижает привлекательность и качество общественного транспорта, так как транспорт для перевозки населения предназначен для передвижения в густонаселенных районах и между хорошо связанными пунктами.

Мероприятия по улучшению мобильности в основном ограничиваются дорожными работами, это благоприятствует увеличению числа автовладельцев и использованию повсеместно индивидуального автотранспорта, что делает поездки на дальние расстояния более быстрыми и менее дорогостоящими.

Данное улучшение дорожной инфраструктуры, позволяющее быстрее добраться до удаленного от города пункта назначения, способствует повышению спроса на перемещения, и также провоцирует строительство новых дорог. Таким образом по спирали растет число машин, протяженность дорог, происходит разрастание пригородов. План транспортных мероприятий обозначает основные стратегии, которые помогут разорвать этот круг, способствующий увеличению использования автомобилей, и вывести мобильность на путь устойчивого развития.

Городское пространство является доступным для всего города, но общественный транспорт использует его более эффективно, чем частный автотранспорт. Общественный транспорт не только занимается перевозкой своих пассажиров, но и освобождает дорожное пространство для возможности пользования им всеми жителями города, кроме того снижается уровень уличных заторов, которые делают города непривлекательным местом для проживания и работы.

Учитывая постоянную урбанизацию и увеличение спроса на мобильность в крупных городах, можно прийти к выводу, что заторы уличного движения во всех городах мира будут расти, если не изменить сам подход к мобильности. То есть город должен предложить различные варианты решения проблемы

передвижения, которые будут более благоприятными для городской среды, рационально использующие общественное пространство. Поэтому задача развития транспортной инфраструктуры заключается в основном в том, чтобы сделать общественный транспорт привлекательным даже для автовладельцев.

Кроме данной задачи, особое внимание городской власти при планировании транспортной инфраструктуры должно быть нацелено на безопасность при передвижении на транспорте, а также экологический фактор, так как ежегодные суммарные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников и автотранспорта составляет около 40 тыс. тонн, в которых содержатся не только загрязняющие вещества, но и чрезвычайно опасные для здоровья людей.

На сегодняшний день, российские города испытывают трудности, очень похожие на те, с которыми столкнулись западные города, когда люди стали скупать автомобили быстрыми темпами, а именно растущее количество и продолжительность заторов, неконтролируемый паркинг, игнорирование пешеходов и ухудшение качества жизни.

Наиболее серьезной проблемой является то, что транспортные эксперты и политические лидеры, которые находятся под непрерывным давлением ухудшающихся дорожных условий в городе, не в состоянии выработать решения в сфере транспортного планирования с дальнейшим внедрением конструктивных мер в сферу общественного транспорта, а также сдерживающих стимулов и ограничений использования легковых автомобилей.

Неконтролируемое и спонтанное развитие транспорта в итоге приведет к захвату территории населенных пунктов личным транспортом и как следствие заторам на дорогах. Общественный транспорт в свою очередь перестанет быть востребованным, что создаст благоприятные условия для увеличения количества частного транспорта на дорогах, таким образом стоимость мобильности вырастет, а то и вовсе станет неприемлемой.

Транспортная система – это важнейший элемент градостроительного планирования, который находится в теснейшем взаимодействии со всеми его компонентами.

Транспортная инфраструктура является важной составляющей и во многом определяет характер и уровень экономического развития города. Размещая в своей структуре транспортные средства, а также возможности для передвижения как пешеходов, так и велосипедистов уличная сеть обеспечивает разнообразные связи населения: экономические, культурные, социальные и бытовые, но тенденция увеличения уровня и количества автотранспортных перемещений населения разрушает способность улично-дорожной сети реализовывать эти функции горожан.

Основной задачей органов местного самоуправления на данном этапе в области транспортного планирования и организации дорожного движения является разработка системы приоритетов и установление механизмов, позволяющих эффективно развивать и рационально распределять общественный ресурс транспортной системы.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р. Главными ориентирами данной стратегии являются социальные и общеэкономические, но немаловажную роль играют также и ориентиры по видам транспортной деятельности.

К социальным ориентирам относятся подвижность населения и доступность транспортных услуг, снижение аварийности, и конечно же снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общеэкономические ориентиры направлены на улучшение и предоставление высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста внутреннего валового продукта, повышение коммерческой скорости, использование инноваций при строительстве и содержании транспортной инфраструктуры, а также проведение эффективной государственной тарифной политики.

Основными направлениями развития в области общественного транспорта являются:

- развитие выделенной инфраструктуры для пассажирского транспорта общего пользования и систем городского внеуличного транспорта, таких как метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесные канатные дороги, фуникулёры, а также новые виды транспорта второго уровня, такие как SkyWay;

- внедрение электронных систем заказа и бронирования проездных документов на транспорт межмуниципального, междугородного и международного сообщения;

- массовое оснащение рабочих мест водителей системами контроля режима движения, установка ограничителей скорости движения транспорта, а также систем контроля бодрствования водителей.

- реализация проектов совершенствования маршрутных сетей городских агломераций и внедрение современных диспетчерских систем.

Также при рассмотрении перспективы на 2016-2030 года в сфере дорожной сети России предусмотрено включение в данную сеть дорог федерального значения, которые включены в состав маршрутов федерального значения и обеспечивают межрегиональное сообщение, позволяющих разбросанную дорожную сеть отдельных областей объединить в единую транспортную систему России.

Библиографический список:

1. Гавриш, В. В. Экономика дорожного строительства: учеб. пособие: в 2 ч. Ч. 2 / В. В. Гавриш. – Красноярск :Сиб. федер. ун-т, 2013. – 347 с.
2. Дингес, Э.В. Экономика строительства, ремонта и содержания дорог: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы» направления подготовки «Транспортное строительство» и направлению подготовки бакалавров

«Строительство» (профиль подготовки «Автомобильные дороги») [Текст]
/ Э. В. Дингес. - Москва: Академия, 2014. – 280с.

3. Прокофьева, Т.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: Монография [Текст] / Т.А. Прокофьева, Н.А. Адамов. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2012. – 524 с.

© Л.Ю. Ступишин, М.Л. Мошкевич, А.С. Гарбузов, 2017