

В последние годы Европа и Америка существенно пересмотрели свои взгляды на градостроительное развитие, организацию дорожной сети и транспортного обслуживания мегаполисов. Многоуровневые развязки, скоростные магистрали – все это уже не представляется градостроителям столь актуальным и остро необходимым, как это казалось прежде... Почему они приходят к выводам, что попытки удовлетворить потребность в автомобильной мобильности – это тупиковая ветвь в развитии городов? Проникают ли эти идеи в Россию? Могут ли они уже сейчас быть применены в Самаре? На эти и другие вопросы в интервью «СО» отвечает Игорь Мурых – главный инженер проектов ОАО «Трансмост», которое занимается проектами реконструкции Московского шоссе и проспекта Карла Маркса.

**– Как вы оцениваете Самару с точки зрения улично-дорожной сети и транспортной ситуации?**

– К сожалению, оценивать особо нечего. Если давать общую оценку – не только Самаре, а в целом городам России то с точки зрения градостроительства мы потерялись во времени, при этом наше отставание составляет 40-50 лет по всем базовым параметрам. Например, с точки зрения организации движения транспорта, разработки транспортной структуры городов ни один другой город в мире в настоящий момент не разрабатывает генеральные планы и транспортные схемы на основе удовлетворения потребности в автомобильной мобильности.

Модель адаптации городов к массовой автомобилизации была внедрена в США в конце 1940-х годов. По ней полностью преобразовали Нью-Йорк, Лос-Анджелес и другие американские города. В 1950-х годах ее подхватили в Западной Европе. Однако выяснилось, что такая модель имеет ряд особенностей. Это высокая стоимость реализации необходимых мероприятий. Увеличение пространства для поездок стимулирует использование личного транспорта для передвижения по городу и приводит к тому, что спрос на автомобильную мобильность растет с постоянным опережением предложения. А начавшая преобразовывать город под нужды массового передвижения на личном транспорте, надо быть готовым к радикальному изменению сложившейся городской среды, сносу жилья, социально-бытовых и производственных объектов. Радикальное изменение городского пространства для движения автомобилей шло за счет ухудшения условий проживания горожан, угнетения экологических и социальных аспектов городской среды.

По этим причинам от такой модели отказались сначала в Европе, а потом и в Америке. Во всем мире ее сменяла комплексная модель, предусматривающая развитие обществен-

**ИГОРЬ МУРОХ** Главный инженер проектов ОАО «Трансмост» о том, почему автомобили начали уступать место в городах общественному транспорту и пешеходам

# На месте эстакад могут возникнуть парки

“

Ни один другой город в мире в настоящий момент не разрабатывает генпланы и транспортные схемы на основе удовлетворения потребности в автомобильной мобильности.

ного транспорта и проведение политики подавления автомобильной мобильности. Тут есть одна тонкость: подавляется не уровень автомобилизации, а именно уровень использования личного транспорта для ежедневных поездок. В Европе и Америке, где очень сильное автомобильное лобби, никто и не пытается регулировать спрос на автомобили. Там власти стремятся сделать все, чтобы исключить максимально возможное количество ежедневных поездок «дом – работа – дом».

Методы для достижения этой цели давно и хорошо известны.

Во-первых, комплексная схема общественного транспорта должна обеспечивать доступность всех районов города, учитывать параметры расселения и точки притяжения пассажиропотоков.

Во-вторых, общественный транспорт должен восприниматься как комфортный вид передвижения. Современный общественный транспорт, низкопольный, низкошумный, большой вместимости, оборудованный кондиционерами, удобными площадками для входа-выхода, – это далеко от того, что мы имеем сейчас. Общественный транспорт должен передвигаться по городу с абсолютным приоритетом перед другими видами транспорта. Этим достигается надежность расписаний, точность соблюдения расписаний. Должны быть созданы всевозможные информационные сервисы на основе геопозиционирования подвижного состава. Общественный транспорт малой вместимости должен быть полностью исключен как неэффективный.

В-третьих, тарифная политика – тонкий и сложный инструмент. Она должна строиться на основе общих экономических интересов городского общества. Основной целью тут является переход на повременную и безналичную оплату общественного транспорта. Повременная оплата позволяет более гибко строить маршруты передвижения с использованием разных видов общественного транспорта и в итоге увеличивает подвижность горожан.

”



Кроме того можно упомянуть такие методы как предоставление поездок или скидки за счет оплаты парковочного лота на перехватывающих парковках, введение парковочной полиции или городской парковочной службы, т.к. неотвратимость наказания, – пожалуй, основной принцип существования политики подавления использования автомобилей.

– Как новая модель отражается на политике дорожного строительства в мегаполисах?

– Идет адаптация городов к общественному транспорту и к пешеходной мобильности. Во многих городах мира для этого сносятся эстакады, развязки, путепроводы, демонтируются многополосные улицы...

– Для вас это, похоже, удивительная вещь.

– Еще бы... Столько лет у нас говорят, что Самаре нужны двухуровневые развязки, эстакадные дороги, скоростные трассы... Многие расстроились, когда было принято решение строить «Центральную» «урбанистику» – это область знаний, появившихся из социологии, конкретно – из работ Чикагской школы социологии. Город – среда. Среда, в которой живут люди, определяет их поведение, их отношение к миру.

Что касается старых, ненужных эстакад, то общественные пространства создаются в том числе с использованием этих сооружений. Примеры этому есть: в Нью-Йорке (парк Хай-Лайн) и Париже (Променад Плантаэ). В обоих случаях использовали железнодорожные эстакады для создания пешеходных зон: убрали транспорт, наверху расположили эспланаду, газоны, внизу – магазины, творческие мастерские и т.д.

Кстати, не из-за потери ли социального аспекта застройки и не из-за восприятия ли городского пространства как чужого проистекает тотальный зюгизм наших соотечественни-

ков, которые могут припарковать свою машину где угодно – на тротуаре, на газоне?

– В России идеи создания общественных пространств уже проникают?

– Пока мы видим позитивную, последовательную политику только в Москве. Вы знаете про проект «Крымская набережная»: раньше там была 6-полосная дорога, а теперь эта территория стала пешеходной зоной – общественным пространством. На мой взгляд, все сделано просто замечательно. В последнее время большое количество улиц центра Москвы переведено в разряд пешеходных. Вообще в Москве делается много правильных шагов – изменяется тарифная политика, вводятся платные парковки в центре города, вводятся выделенные полосы для движения общественного транспорта.

– Вы представляете себе 16-километровую магистраль через весь город, которая проходит вдоль парковой зоны, с эспланадой и велодорожками, детскими площадками, – вместо пустыря, который сейчас на проспекте Карла Маркса?

“

Вы представляете себе 16-километровую магистраль через весь город, которая проходит вдоль парковой зоны, с эспланадой и велодорожками, детскими площадками, – вместо пустыря, который сейчас на проспекте Карла Маркса?

– Эстакады обязательно сносить?

– Нет. Снос эстакад – не самоцель. Цель – в создании такой транспортной системы, которая удовлетворяла бы потребности городских пассажироперевозок. Выбор более эффективных методов перемещения пассажиропотоков позволяет отказываться от элементов, которые были созданы для существования менее эффективных видов транспорта (ведь личный автотранспорт – самый неэффективный вид транспорта с точки зрения использования уличного пространства). Если транспортная система города справляется с пассажиропотоком без той или иной эстакады, на ее месте должны появляться объекты, актуальные для экономических и социальных потребностей города. Тут на первое место можно поставить создание общественных пространств. Не многоэтажное жильё, как это могло бы быть у нас, и не торговые моллы, а именно общественные зоны, территории, на которых люди общаются и отдыхают. Сами понятия «градостроительство», «урбанистика» – это область знаний, появившихся из социологии, конкретно – из работ Чикагской школы социологии. Город – среда. Среда, в которой живут люди, определяет их поведение, их отношение к миру.

Что касается старых, ненужных эстакад, то общественные пространства создаются в том числе с использованием этих сооружений. Примеры этому есть: в Нью-Йорке (парк Хай-Лайн) и Париже (Променад Плантаэ). В обоих случаях использовали железнодорожные эстакады для создания пешеходных зон: убрали транспорт, наверху расположили эспланаду, газоны, внизу – магазины, творческие мастерские и т.д.

Кстати, не из-за потери ли социального аспекта застройки и не из-за восприятия ли городского пространства как чужого проистекает тотальный зюгизм наших соотечественни-

ков, которые могут припарковать свою машину где угодно – на тротуаре, на газоне?

– В России идеи создания общественных пространств уже проникают?

– Пока мы видим позитивную, последовательную политику только в Москве. Вы знаете про проект «Крымская набережная»: раньше там была 6-полосная дорога, а теперь эта территория стала пешеходной зоной – общественным пространством. На мой взгляд, все сделано просто замечательно. В последнее время большое количество улиц центра Москвы переведено в разряд пешеходных. Вообще в Москве делается много правильных шагов – изменяется тарифная политика, вводятся платные парковки в центре города, вводятся выделенные полосы для движения общественного транспорта.

– Вы заявляли свою позицию митрансу Самарской области, губернатору, когда принималось решение о том, что «Центральная» должна проектироваться как плоскостная дорога, а эстакадная версия будет заложена в проекте лишь на перспективу?

– Мы изложили свои идеи, свою концепцию в пояснительных записках, которые входили в пакет документов, предоставляемых на конкурсы по проектированию Московского шоссе и проспекта Карла Маркса. Надеюсь, именно благодаря этим обоснованиям мы и выиграли конкурсы.

– Получается, что ваш проект «Центральная» укладывается в те тренды градостроительного развития на Западе, о которых вы рассказывали выше?

– В общем – да, мы проектируем городскую улицу, а не скоростную дорогу. Но тут надо понимать, что ничто не может возникнуть в одночасье. Сейчас будет реконструирован участок от проспекта Кирова до границы города, создастся только дорожная инфраструктура, решаются задачи перекладки инженерных коммуникаций и создаются пешеходные и велосипедные дорожки, базовое озеленение. Следующим, отдельным этапом можно будет приступить к реконструкции участка от проспекта Кирова до площади Урицкого. После этого появляется возможность реконструировать выделенные полосы для автобусов в полосы для движения трамваев, может появиться еще одна трамвайная линия через весь город от железнодорожного вокзала до платформы «Дачная», на которой можно организовать удобный пересадочный узел, платформу экспресса в «Курчумоч». Следующим этапом можно организовать эспланаду и парковочную зону вдоль всего проспекта Карла Маркса, как это сделано в Мадриде или в Москве (Чистопрудный бульвар). Вы представляете себе 16-километровую магистраль

через весь город, которая проходит вдоль парковой зоны, с эспланадой и велодорожками, детскими площадками – вместо пустыря, который сейчас на проспекте Карла Маркса? Это фантастическая картина, которая, если она будет реализована, может полностью преобразовать Самару.

– А в проекте реконструкции Московского шоссе западные тренды находят отражение?

– Да, мы убираем реверсивное движение, потому что это не отвечает требованиям безопасности движения. Выделяется основная проезжая часть по три полосы в каждую сторону, в разделительной полосе будут предусмотрены элементы озеленения, которые должны композиционно разделить большое открытое пространство, занятое движением автомобилей. Вдоль шоссе мы тоже предлагаем сделать линии зеленых насаждений, которые должны будут отделить тротуары и велодорожки от основного транспортного потока. Создаются боковые проезды для доступа к прилегающей территории и для движения общественного транспорта. Вдоль боковых проездов организуются парковочные лоты. Создается непрерывная пешеходная и велосипедная инфраструктура.

– Это значит, что современные города вообще должны отказываться от планирования скоростных трасс?

– Ну почему же? Возможно для быстрого перемещения по городу должны быть, но нужно учитывать при их планировании реальную городскую застройку и финансовые возможности. Современные транспортные системы основаны на двухконтурных уличных сетях. Первый контур – городские магистрали непрерывного движения, второй – городские улицы. Магистральные улицы проходят вне застроенной территории – они лишены фронта застройки. Городские улицы проходят по застроенной территории и обязаны формировать удобную городскую среду.

Буквально на днях министерство транспорта направило в



через весь город, которая проходит вдоль парковой зоны, с эспланадой и велодорожками, детскими площадками – вместо пустыря, который сейчас на проспекте Карла Маркса? Это фантастическая картина, которая, если она будет реализована, может полностью преобразовать Самару.

– А в проекте реконструкции Московского шоссе западные тренды находят отражение?

– Да, мы убираем реверсивное движение, потому что это не отвечает требованиям безопасности движения. Выделяется основная проезжая часть по три полосы в каждую сторону, в разделительной полосе будут предусмотрены элементы озеленения, которые должны композиционно разделить большое открытое пространство, занятое движением автомобилей. Вдоль шоссе мы тоже предлагаем сделать линии зеленых насаждений, которые должны будут отделить тротуары и велодорожки от основного транспортного потока. Создаются боковые проезды для доступа к прилегающей территории и для движения общественного транспорта. Вдоль боковых проездов организуются парковочные лоты. Создается непрерывная пешеходная и велосипедная инфраструктура.

– Это значит, что современные города вообще должны отказываться от планирования скоростных трасс?

– Ну почему же? Возможно для быстрого перемещения по городу должны быть, но нужно учитывать при их планировании реальную городскую застройку и финансовые возможности. Современные транспортные системы основаны на двухконтурных уличных сетях. Первый контур – городские магистрали непрерывного движения, второй – городские улицы. Магистральные улицы проходят вне застроенной территории – они лишены фронта застройки. Городские улицы проходят по застроенной территории и обязаны формировать удобную городскую среду.

Буквально на днях министерство транспорта направило в

департамент строительства и архитектуры предложения по обновлению транспортной схемы Самары. Предложения как раз основаны на двухконтурной уличной сети. То есть процесс начался. Понятно, что это только начальное предложение и впереди большая работа. Но мне приятно, что в подготовке этих предложений участвовало ОАО «Трансмост» и наши субподрядчики – Петербургский НИПИград.

– Сколько будет развязок на Московском шоссе?

– Две – на пересечении с Ракиновским шоссе и проспектом Кирова. Но я бы здесь обратил внимание, что на проспекте Кирова не традиционная двухуровневая развязка. Мы предлагаем решение, которое не нарушает сложившуюся городскую среду. Под памятником Ил-2 будет построен тоннель...

– На проекте и Московского шоссе, и «Центральная» обозначены зоны сервитут для прокладки инженерных коммуникаций. Означает ли это, что из-под дороги должны быть вынесены все сети, которые были ранее там проложены?

– Да, выделение зон для прокладки инженерных коммуникаций – это необходимость. Обслуживание, ремонт и прокладка новых инженерных коммуникаций должны быть организованы так, чтобы на протяжении долгого времени не мешать движению по дороге. При этом возникает много проблем, но надеюсь, они будут решены к концу проектирования.

– Судя по проекту, чтобы преобразить главную дорогу Самары, требуется много пространства. Много ли объектов вдоль магистрали в связи с этим может быть ревитизировано у собственников? Мешает ли реконструкция торговый центр «Нота»?

– «Нота» и пенсионный фонд – да, мешают. Вообще появление таких объектов возмутительно! В данном случае заказчику придется выкупать земельные участки с противоположной стороны Московского шоссе и корректировать красные линии. В целом весь проект укладывается

в границы красных линий Московского шоссе, корректировки красных линий требуются в местах, усложненных уплотнительной застройкой, – это участок от Кирова до Ташкентской и участок перед «Самарскими автомобилями». В границах красных линий и в самом деле есть объекты, но как они там оказались – вопрос не к нам. Земельные участки и объекты недвижимости, находящиеся в границах красных линий, будут выкупаться заказчиком, в случае если право собственности установлено. В противном случае – ликвидироваться в установленном порядке.

– Много ли появилось новых объектов в границах проектирования «Центральной» после 2008 года?

– Да, их становится все больше. Особо меня «порадовала» мойка-гостиница-шашлычная на пересечении с проспектом Кирова... Кстати, это касается не только проспекта Карла Маркса. На второстепенных улицах творится беспредел. Посмотрите на Ташкентскую и Алма-Атинскую улицы, Ракиновское шоссе. Складывается впечатление, что 90-е в Самаре все еще не закончились. В красных линиях проспекта Карла Маркса находится подлежащий ликвидации рынок «Самоделькин». Ликвидации подлежат подъездные железнодорожные пути к шоколадной фабрике, автостоянки, гаражи, автозаправки, отстойно-разворотная площадка общественного транспорта, большой массив дачных участков.

– Однако все это может затормозить реализацию проекта, а ведь обновленное Московское шоссе готовят к чемпионату мира 2018 года. Успеете?

– Я вам скажу, что мы принимали участие в проектировании транспортной инфраструктуры в Сочи. Там проблем с собственностью было предостаточно. И вы знаете, в Сочи все, что касается транспортной инфраструктуры, было готово в срок. Так что у меня есть определенная уверенность, что с подготовкой к чемпионату мира по футболу мы тоже справимся. ■