

# Кризисное состояние пассажирского транспорта в крупнейших городах

Андроник АГАСЬЯНЦ, старший научный сотрудник Московского государственного строительного университета, к.т.н.

**В настоящее время около 73% граждан России проживают в городах и поселках городского типа (ПГТ), обслуживаемых массовым пассажирским транспортом (МПТ). Автобусный транспорт организован в 1304 городах и ПГТ. В 87 из них имеется троллейбус, в 68 — трамвай, а в 7 крупнейших городах — метрополитен (Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Нижний Новгород, Самара и Казань). Однако наличие МПТ в городах еще не говорит о его удовлетворительной работе по обслуживанию населения.**

Следует признать, что уровень развития МПТ в городах Российской Федерации катастрофически отстает от потребностей населения в транспортных услугах. Чрезвычайно остро транспортные проблемы проявляются в крупных и крупнейших городах: здесь повсеместно затраты времени на проезд к месту работы в 1,5–2 раза превышают рекомендуемые санитарными органами 30–45 минут. При этом условия поездок пассажиров в часы «пик» и условия пересадок достигли недопустимо низкого уровня, выражающегося в переполнении подвижного состава и переходов между станциями метрополитена до 8–10 чел./м<sup>2</sup>. Снизились скорости сообщения на уличном МПТ до 14 км/ч, а метрополитена — до 22 км/ч, возросло число дорожных происшествий. Ежедневно в российских городах погибают от ДТП до 100 человек, и около 500 получают ранения и увечья. Общее количество погибших от транспортных происшествий на дорогах в 2004 году превысило 34 тысячи человек.

Все это является следствием целого ряда негативных факторов, главные среди которых — некавалифицированное управление развитием городов, непонимание приоритетов в реализации программ строительства и модернизации транспортных систем, нарушение сформулированного Ле Корбюзье основного принципа развития городского пассажирского транспорта: «Ни один город не может расти быстрее, чем растет его транспорт».

В результате трех-пятикратного увеличения уровня насыщения городов

легковыми автомобилями возникла транспортная проблема с пропуском концентрированных автомобильных потоков, к освоению которых уличная сеть городов оказалась совершенно не подготовленной. Наиболее напряженная обстановка, сопровождаемая часовыми заторами, сложилась в крупнейших городах при въезде в центральный район в утренние часы и выезде из него в вечернее время, а также на границах городов и пригородных зон. Поскольку положение с движением транспорта в городах с каждым годом обостряется, то потребуются десятилетия для целенаправленного выхода из создавшейся критической ситуации.

Попытки разрешить транспортные проблемы путем локальной реконструкции существующих магистральных улиц и даже строительства отдельных автомобильных дорог без должного внимания к системам пассажирского транспорта в условиях растущей автомобилизации являются совершенно бесперспективными. Исправление транспортной обстановки (например, в Москве) путем усиления распределительных (кольцевых), а не соединяющих (радиальных, хордовых) магистралей и даже устройство для жителей удаленных районов легкого метрополитена с подключением его к перегруженным линиям действующего метро, вместо необходимого строительства экспресс-метрополитена, представляется нецелесообразным и просто ошибочным.

Не менее безответственными выглядят действия городских руководителей, часто называемых «хозяйственниками», допускающих ликвидацию линий

электрических видов транспорта (трамвая и троллейбуса) в целях создания удобств для движения автомобилей (Санкт-Петербург — 34,2 км, Ростов-на-Дону — 17,1 км, Новосибирск — 14,2 км, Воронеж — 10,4 км). При этом игнорируется важнейшее правило: основной целью любой градостроительной программы должно служить повышение общего благополучия для всех категорий населения как равноценных налогоплательщиков. Наилучших результатов достигли те города, где сохранились традиции, где местное руководство поддерживает и развивает созданную в предшествующие периоды систему общественного электротранспорта — трамвая, троллейбуса и метрополитена.

Все причастные к градостроительной деятельности руководители и проектировщики должны понимать, что генеральное направление совершенствования транспортных систем в крупных и крупнейших городах призвано в конечном итоге снижать нагрузку на городские территории. Речь идет, в первую очередь, о градостроительных приемах, сдерживающих использование индивидуальных автомобилей при поездках в центральный район, к местам массового приложения труда, благодаря снижению концентрации городского населения, ограничению масштабов высотного строительства, рассредоточению объектов массового посещения, а также опережающему строительству и модернизации систем МПТ. В противном случае в крупнейших городах, где сохраняется динамика роста автомобилизации, магистральные улицы превратятся в автостоянки со всеми вытекающими последствиями для работы МПТ, для экономики и экологии городов.

Безотлагательно необходимо реализовывать мероприятия, повышающие целостность существующей транспортной системы городов путем строительства путепроводов через железно-дорожные линии, разделяющие районы, а также дополнительных мостов через водные преграды для отвода,



прежде всего, транзитного транспорта. Достижение расчетных провозных способностей и скоростей сообщения наземных видов МПТ возможно обеспечить только при условии полной изоляции путей движения транспортных средств большой вместимости. Особого внимания заслуживают проблемы улучшения взаимодействия различных видов транспортных систем, рациональной организации движения подвозящих видов транспорта (троллейбус, маршрутное такси), а также создание комфортабельных путей для движения пешеходов не только в центрах городов, но и в жилых районах. Без чего невозможно ограничить местные автомобильные передвижения населения, организовать удобную систему парковки автомобилей.

В отечественной практике признавалось, что в городах, население которых превышает 1 млн. человек, следует предусматривать развитие метрополитена. Такое правило являлось оправданным при наблюдаемой в прежние десятилетия динамике роста населения. В то же время, это положение не стимулировало ни руководителей, ни проектировщиков к поиску путей повышения эф-

фективности работы существующих наземных видов пассажирского транспорта. Плоды подобной самоуспокоенности прошлых лет сегодня пожинают такие города, как Пермь, Уфа, Челябинск, Омск, Саратов, Ростов-на-Дону. Не менее сложное положение с транспортным обслуживанием населения сохраняется и в городах, построивших пусковые участки метрополитена: Нижнем Новгороде (11 км), Новосибирске (10 км), Самаре (4 км), Екатеринбурге (3 км). А в 2005 году к ним присоединилась и Казань (6 км). Финансирование Федеральным правительством ограничено или же вообще отсутствует, а возможностей местных бюджетов недостаточно для продолжения ранее заявленной программы. В несколько лучшем положении оказался Волгоград, где еще в 80-е годы было принято решение о строительстве скоростного трамвая, который ныне успешно функционирует. Для дальнейшего развития транспортных систем в названных выше городах более рациональным явилось бы использование легкого метрополитена — вида транспорта, в несколько раз более дешевого по сравнению с традиционным метрополите-

ном, либо же комбинация систем метрополитена со скоростным автобусом или трамваем.

Крупнейшие города России испытывают острый дефицит в квалифицированных кадрах инженеров-градостроителей (планировщиков, транспортников, экономистов), подготовка которых так и не нашла одобрения в государственных органах власти. Это еще более обостряет проблему развития городов как центров общественной и экономической жизни страны.

#### ЛИТЕРАТУРА

Агасьянц А.А. **Современные и стратегические задачи градостроительного и транспортного развития. Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов зон их влияния** // Материалы Межд. науч.-практ. конф. — Екатеринбург, 2004. С. 19–25.

Бочаров Ю.П. **Подготовка дипломированных градостроителей. Развитие современных городов и реформа жилищно-коммунального хозяйства** // Третья Межд. науч.-практ. конф. — Москва, 2005. С. 173–175.

**Транспортные системы (чч. I, II). Архитектура и строительство России. 3.04; 6.04.**

Фролов Ю.С., Голицинский Д.М., Ледяев А.П. **Метрополитены.** — М.: Желдориздат, 2001, 525 с.