

УДК 316.42:35

**ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА
В СИСТЕМЕ ГОРОДСКОГО РАЗВИТИЯ**
URBAN MOBILITY AND TRANSPORT POLICY IN THE SYSTEM OF A CITY DEVELOPMENT

В. В. Маленков
V. V. Malenkov

*Ключевые слова: городское развитие, городская среда, новый урбанизм,
городская мобильность, стратегии передвижения, транспортная политика*
*Key words: city development, urban environment, new urbanism, urban mobility, strategy for transportation,
transport policy*

Рассмотрены стратегии передвижения, пространственной мобильности и транспортной политики в современном городе как фактора формирования благоприятной городской среды.

The article considers the strategies for transportation, spatial mobility and transport policy in the modern city as a factor of creating the favorable urban environment.

Проблемы развития России являлись центральными в научной и общественной дискуссии на протяжении всего периода существования нашего государства. Особую остроту данная дискуссия приобретала в переходные периоды развития страны. Содержательно акцент чаще всего делался на неких

социетальных, системообразующих факторах, затрагивались вопросы развития всей страны в целом и крупных регионов, отраслевых систем.

В последние несколько лет наблюдается смещение дискурса о развитии в локальную сферу, на уровень отдельных территорий, главным образом городов как основных центров социально-экономического и культурного развития. Происходит изменение содержательного наполнения, ракурса городского развития. Если в первое десятилетие двадцатого века стратегии развития российских городов были направлены, в основном, на достижение внешних целей (встраивание в систему хозяйственных межтерриториальных обменов и связанное с ним наращивание экономического потенциала, закрепление экономической специализации, достижение конкурентоспособности территории, привлечение инвестиций и т.д.), «внешнее позиционирование», то сейчас мы наблюдаем изменение вектора движения в сторону внутреннего развития городов, гармонизации отношений между городом и его жителями.

Первую стратегию можно в духе «идеальных типов» обозначить как «модель машины роста», актуализируемую в настоящее время стратегию – «модель генерирующего развития». Качество жизни горожан в контексте «модели машины роста» понимается как результирующая от экономических факторов и выражается посредством таких показателей, как рост доходов, уровня потребления, увеличение возможности приобретать товары длительного пользования и т.д. Показатели качества жизни горожан в «модели генерирующего развития» дополняются нематериальными, социокультурными переменными (в духе «нового урбанизма») – прежде всего необходимостью формирования удобной для жизни, доступной и комфортной городской среды.

Центральной темой в теоретическом дискурсе о формировании удобной, благоприятной для жизни городской среды занимает качество городских передвижений, повышение возможностей для роста мобильности в пространстве города. Основными критериями достижения оптимального уровня развития в этом направлении являются обеспечение возможности выбора среди нескольких вариантов передвижения в городском пространстве, возможности для каждого человека формировать свою собственную стратегию передвижений. Подразумевается, что все доступные варианты должны быть комфортными. Другими словами, в соответствии с концепцией «нового урбанизма» и «модели генерирующего развития» в городе должны быть доступны и обеспечены неким достаточным уровнем комфорта как можно большее число вариантов передвижения. Причем на первом месте – возможность передвигаться по городу пешком. Далее по степени приоритета – общественный транспорт, на последнем месте – ежедневное (систематическое) использование личного автотранспорта как средства передвижения.

«Сегодня всякий, кому дороги большие города, обеспокоен из-за автомобилей. Транспортные артерии, парковочные площадки, бензозаправочные станции, магазины и банки для автомобилистов – все это мощные и неутомимые инструменты разрушения городов. Из-за них улицы теряют единство, превращаются в нечто рыхлое и несвязное, в нечто пустое и бессодержательное для всякого пешехода» [1]. Данное высказывание Дж. Джекобс характеризует состояние американских городов в 60-е годы двадцатого столетия. Однако для России оно в настоящее время более чем актуально.

Тенденции, наблюдаемые в России и городе Тюмени, однозначно свидетельствуют о смещении акцентов транспортной политики в сторону увеличения роли личного транспорта как основного способа передвижения в городе. Вместе с тем, другие способы перемещения становятся в лучшем случае дополняющими, а чаще всего почти полностью депривированными. Происходит деградация пешеходных зон, особенно, в периферийных районах города. В некоторых районах, вообще, отсутствуют пешеходные зоны, а пешеходы передвигаются по кварталу вместе с автомобилями, лавируя между припаркованным транспортом и пропуская рядом едущие машины. Автомобили при этом выступают как явные хозяева положения. Общественный транспорт работает все хуже – увеличивается время ожидания на остановке, сервис и удобство часто не совместимы с данным видом перемещения в городе.

На этом фоне постоянно растет потребность городских жителей в личном транспорте, владение которым хотя и сопряжено с некоторыми трудностями, но все-таки является более предпочтительным по сравнению с другими средствами и способами передвижения. По данным Государственной автоинспекции Министерства внутренних дел РФ на 1 января 2011 года в России зарегистрированы 45721798 единиц транспорта, из них 34354004 легковых автомобилей. Рост в 2010 году составил в целом 3,1%, по легковому автотранспорту – 3,8%. Парк легкового автотранспорта с 1990 года увеличился в целом по стране почти в 5 раз. Только за последние 3 года (2008-2010 гг.) фиксируется общее увеличение зарегистрированных транспортных средств почти на 5 млн единиц, большинство из которых составляет легковой автотранспорт. В г. Тюмени, по данным ГАИ Тюменской области, количество автомобилей приближается к отметке 195 тысяч, что составляет примерно 315 автомобилей на 1000 горожан. По разным оценкам,

к 2025 году может достигнуть 510 автомобилей на 1000 населения города, что соответствует сегодняшнему показателю Германии. Следует оговориться, что есть и другие данные, которые несколько

отличаются от представленных выше. По данным Государственной автоинспекции, количество автомобилей в России на 1000 жителей равняется 238 (по состоянию на 1 января 2011 года), а по оценке ООН, на 1000 жителей России приходится 158 автомобилей (52 место в мире).

Как следствие, крупные города уже столкнулись с серьезными транспортными проблемами. В частности, в Москве транспортные заторы, «пробки» стали нормой повседневности, элементом образа жизни. Большинство крупных региональных городов либо находятся в положении, сопоставимом с Москвой, либо уже подошли достаточно близко к этой черте. По сути, автомобиль, функционально предназначенный для повышения собственной мобильности в городе, перестает в данной ситуации быть таковым. Однако автомобилисты редко отказываются от него, поскольку не видят никакой реальной альтернативы. Помимо возникновения напряженности на дорогах, стрессов, сопровождающих поездку, и прочих негативных социально-психологических эффектов, наступают негативные социально-экономические последствия, выступающие препятствием для устойчивого развития города. «По имеющимся оценкам, ежегодно в России убытки от транспортных заторов составляют 7–9% ВВП. Снижение скорости движения ведет к увеличению себестоимости перевозок на 20–30%, росту транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и услуг, которая в конечной цене российской продукции достигает 15–20% (в США и Европе этот показатель не превышает 7–10%)» [2].

Несмотря на то, что проблема достаточно сложная, имеет глубокие корни, в мировой теории существуют эффективные разработки, а также практический опыт комплексного решения транспортных проблем. Города США и стран Западной Европы столкнулись с негативными последствиями тотальной автомобилизации гораздо раньше России. Более того, некоторые города не только решили большинство своих транспортных проблем, но и превратили свои транспортные системы, гармонически существующие в городской среде, в конкурентные преимущества и основу маркетингового позиционирования. Например, опыт решения транспортных проблем в городе Куритиба (Бразилия) стал фундаментом для формирования бренда города и стратегии глобального позиционирования.

Анализ работ зарубежных авторов позволяет выделить несколько аксиом, характеризующих взвешенный подход к проведению транспортной политики в городе. Во-первых, транспортная политика является комплексным явлением, учитывающим градостроительные, технические, экономические, экологические, социальные и социокультурные факторы. На наш взгляд, в России мало учитываются последние три фактора. Даже в научных публикациях при рассмотрении вопросов транспортной политики чаще оперируют формальными показателями, такими как плотность населения, плотность застройки, соотношение длины дорожного покрытия с количеством автотранспорта, соотношение площади дорожного покрытия и прилегающей инфраструктуры с общей площадью города и т.д. Вместе с тем, как показывает опыт решения транспортных проблем в других странах, наращивание автомобильных дорог, дорожной инфраструктуры, мест парковки, то есть применение исключительно технических средств и мероприятий почти никогда не решало проблему полностью. Положительный эффект начинал ощущаться только с момента, когда технические решения были дополнены социальными программами.

Во-вторых, стратегия акцентирования транспортной политики крупного города на одномодальном принципе (особенно, если этот основной вид транспорта – личный автомобиль) является несостоятельной. Авторитетный специалист в области транспортной политики Вукан Р. Вучик ввел понятие сбалансированной транспортной системы, основным принципом которой является интермодальность. «Интермодальная система – это мультимодальная транспортная система, в которой интеграция различных видов транспорта приводит к повышению эффективности использования каждого из них... Сбалансированная транспортная система – это интермодальная система, спроектированная и функционирующая таким образом, чтобы каждый вид транспорта исполнял ту роль, в которой он наиболее эффективен. Иными словами, различные виды транспорта скоординированы так, что пассажиры могут с легкостью совершать интермодальные поездки, но при этом каждый вид исполняет роль, для которой он технически и функционально наиболее приспособлен» [3].

В-третьих, для обеспечения «человеческого облика» городской среды, в городе должно быть достаточное количество пешеходных зон, свободных от негативных экстерналий транспорта. Данное положение реализовано во многих городах Западной Европы, особенно в центральных районах, районах, где расположены объекты культурного наследия.

Четвертое, сбалансированная транспортная политика возможна лишь в том случае, если она формируется и постоянно поддерживается эффективной коммуникацией органов местного самоуправления и государственной власти с жителями города, городскими сообществами.

Проведение взвешенной транспортной политики в городе Тюмени позволит минимизировать транспортные проблемы в будущем и решить уже сегодня существующие. Позволит усилить эффекты проводимой политики повышения качества жизни горожан, поскольку данная интегральная категория включает качество городской среды, которая в значительной степени определяется удобством

передвижения по городу. Разработка и реализация транспортной политики должна сопровождаться эффективной многосторонней коммуникацией с жителями города, а также обеспечиваться промежуточными системами оценки, системой мониторинга. Очевидно, что уже скоро будет необходимо переходить к опережающей модели развития общественного транспорта, который сейчас находится в неудовлетворительном состоянии, повышать уровень сервиса, увеличивать интенсивность перевозок общественным транспортом. Представляется, что одной из основных проблем будет вернуть горожан, отказавшихся от использования городского общественного транспорта в пользу личных автомобилей. Потребуется применение инновационных методов, в том числе инновационных социальных программ, направленных на убеждение, стимулирование, формирование положительного имиджа общественного транспорта.

С целью выявления установок в сфере транспортного поведения, стратегий передвижения в городе, отношения к тем или иным способам передвижения, причин выбора, мы провели в сентябре-ноябре 2011 года социологическое исследование. В процессе исследования использовались два основных метода: анкетный опрос и углубленное интервью. В опросе участвовали 200 студентов высших учебных заведений (ТюмГНГУ и ТГАКИиСТ). Углубленные интервью проводились с 7 студентами, использующими систематически общественный транспорт в качестве средства передвижения в городе, и 5 студентами, которые преимущественно передвигаются по городу на личном автомобиле. Исследование носило скорее пилотажный, в большей степени «поисковый» характер. Цель — выявить некие тренды, касающиеся стратегий перемещения по городу, лежащие, так сказать, на поверхности. Поэтому мы не претендовали на репрезентативность.

Первая группа вопросов касалась стратегии передвижений, которая является предпочтительной для опрошиваемых. Абсолютное большинство респондентов отметили свое резко негативное отношение к общественному транспорту (97%). Среди причин назывались «отсутствие оперативности в работе общественного транспорта» (в некоторых районах города общественный транспорт приходится ожидать 40 минут и более, особенно ощутимо это было в сентябре, когда произошли изменения в режиме работы общественного транспорта), «негативные эмоции, возникающие в поездке» (грубое отношение кондукторов, неравномерная езда, сопровождающаяся резкими торможениями и ускорениями, грязь и плохой запах в салоне и т.д.). Почти все респонденты отметили, что они не верят в то, что ситуация в сфере общественного транспорта может в обозримом будущем существенно измениться в лучшую сторону. Наконец, более половины опрошенных (64%) признали, что пользование городским общественным транспортом является не престижной потребительской практикой. Типичный пользователь городского транспорта в общественном сознании ассоциируется с человеком, имеющим низкий социальный статус и низкий доход.

В процессе исследования выяснилось, что большинство респондентов (78%), которым исполнилось 18 лет, имеют водительское удостоверение. Остальные планируют получить его не позднее окончания учебы в вузе. Характерно, что более половины (54%) опрошенных студентов планируют приобрести либо иным путем стать владельцем автомобиля не позднее двух лет после получения высшего образования. Причем использовать кредит для достижения данной цели планируют лишь 8%, остальные рассчитывают на помощь родителей, а также на собственные силы.

Характерны оценки респондентами собственных навыков вождения, где оценка «1» соответствовала минимальной оценке, «5» – максимальной. 32% респондентов женского пола оценивают свои навыки вождения на «2», 45% – на оценку «3», 22% – на оценку «4», 0,8% – на «5». Респонденты мужского пола более уверены в своих навыках, оценивая их в большинстве на «4». Большинство респондентов высказали неудовлетворение качеством обучения, а также отметили отсутствие в структуре курсов элементов (учебных модулей), направленных на формирование культуры вождения. Вместе с тем, большинство респондентов признали низкий уровень культуры вождения, наблюдаемый на дорогах города Тюмени, и необходимость исправлять ситуацию в этом направлении. В дискуссии, имеющей цель прояснить смысл понятия «культура вождения» и обозначить некие общие характеристики «культурного водителя», мнения значительно разделились.

Итак, качество городской среды в достаточно большой степени определяется уровнем развития транспортной системы в городе, а также возможностью комфортно перемещаться по городу пешком. На сегодняшний день и в ближайшие несколько лет транспортная политика, ставящая достижение подобных целей, становится своего рода трендом городского развития. Взвешенный подход, активное вовлечение в данный процесс городских сообществ позволит развиваться городу в контексте генерирующей модели развития, откроет возможности для трансформации городской среды в режим наибольшего удобства и доступности для горожан.

Список литературы

1. Джекобс Д. Смерть и жизнь больших американских городов / Пер. с англ. – Москва: Новое издательство, 2011. – 460 с.
2. Кичеджи В. Н., Хатояма К. Москва: транспортные проблемы мегаполиса. – Москва: ДПК Пресс, 2010. – 284 с.
3. Вучик В. Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / Пер. с англ. – Москва: Территория будущего, 2011. – 576 с.

Сведения об авторах

Маленков Вячеслав Викторович, к. с.н., доцент кафедры социологии и социального сервиса, Тюменский государственный нефтегазовый университет, тел.: 89058231641, e-mail: vvmalenkov@gmail.com

Malenkov V. V., Candidate of Sciences in Sociology, senior lecturer at Department of sociology and social service, Tyumen State Oil and Gas University, mobile phone: 89058231641, e-mail: vvmalenkov@gmail.com
