

DOI 10.35775/PSI.2025.118.1.004

УДК 711.7.364.122.5

И.П. ВЯЗЬМИТИНОВА

кандидат исторических наук, доцент кафедры
гуманитарных и социально-экономических дисциплин
УИГА им. Б.П. Бугаева,
Россия, г. Ульяновск
E-mail: IPVyazm@yandex.ru

ОТРАЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ В РОССИЙСКОЙ УРБАНИСТИКЕ

Публикация носит историографический характер. В ней предпринята попытка выявить в научной литературе транспортные проблемы, рассматриваемые в человеческом измерении, чтобы способствовать более полному решению этих проблем. Используются методы: сравнительный, аналитический, системный. В ходе исследования выработаны некоторые рекомендации, исходя из концепций урбанистов: 1) следует ориентироваться на экологический пешеходный город с развитым общественным транспортом; 2) любой город при грамотной транспортной политике можно адаптировать к росту автомобилизации; 3) необходима правильная организация дорожного движения; 4) нужно направить усилия на создание большей привлекательности общественного транспорта; 5) следует разумно внедрять новые виды транспорта, не отказываясь при этом от проверенных.

Изложена лишь часть проблем, так как их объем значителен. Урбанистический подход не заменяет, а дополняет технические стороны развития транспорта, экономические расчеты, социологические исследования и усилия многих других специалистов. Необходим комплексный подход с учетом опыта зарубежных стран и отечественного опыта.

Ключевые слова: удобный для жизни город, общественный транспорт, пешеходы, общественное пространство, урбанистика, городская среда.

Под урбанистикой понимаются междисциплинарные исследования городов на стыке таких дисциплин, как социология и история, география и экономика, политология и право, а также градостроительство, транспортное планирование, архитектура и многие другие. Урбанистика рассматривает город в человеческом измерении. По мере автомобилизации перед урбанистикой встали новые задачи, которые невозможно решить с помощью организационно-технических подходов. Необходим гуманитарный подход к транспортным проблемам.

Цель исследования: выявление в литературе транспортных проблем, рассматриваемых под другим углом зрения, в человеческом измерении, чтобы способствовать более полному решению этих проблем.

Объектом исследования данной работы являются труды российских ученых по урбанистике, а также иностранцев, работавших в России, чьи идеи оказали значительное влияние на развитие российской урбанистической мысли.

Предметом исследования служат современные транспортные проблемы Российской Федерации, отраженные в работах урбанистов. Современные транспортные проблемы возникли в период массовой автомобилизации в России в 90-е годы и сохраняются по сей день. Рассматриваются системы городского транспорта, в некоторой степени инфраструктура.

Методы изучения: сравнительный, аналитический, системный.

Актуальность данной темы не вызывает сомнений. Проблемами транспорта занимаются городские транспортные администрации, транспортные компании, ведутся многочисленные инженерно-технические разработки, социологические исследования, разрабатываются экономические модели, тем не менее трудно найти город, где транспортные проблемы были бы решены.

Большое количество мер, направленных на развитие городского общественного транспорта, предусматривает Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [19. С. 121], что тоже подчеркивает актуальность темы.

Научная новизна заключается в выделении урбанистического подхода к транспортным системам, который оценивает город комплексно, в человеческом измерении, как место, удобное для проживания.

Практическая значимость. Выявление транспортных проблем с точки зрения урбанистики, использование зарубежного и передового российского опыта, изложенного в трудах урбанистов, позволит избежать ошибок в планировании транспортных систем в городах, которые еще не накрыл вал автомобилизации.

Литература и источники по теме. Проблемами города как особой системы интересовались советские ученые: историки, краеведы, филологи, культурологи. Среди них – Н.П. Анциферов, который впервые использовал комплексный метод изучения городской среды, определил взаимовлияние исторической составляющей города и его культурной жизни [2]. Региональными исследованиями Поволжья, изучением внутригородской географии – предтечи геоурбанистики – занимался В.В. Покшишевский [17]. Основы российской урбанистики были заложены в работах В.Н. Семенова, Г.Д. Дубелира, П.А. Велихова [12]. Проблемы города и транспорта в СССР рассматривались А.А. Поляковым [4], А.Э. Гутновым и другими учеными. При этом транспортные проблемы не были приоритетными, так как в плановой экономике развитие транспорта определялось не столько научно-техническим прогрессом, сколько постановлениями партии и правительства.

В советское время ученые были очень ограничены в своих возможностях ссылаться на опыт других стран и труды зарубежных урбанистов. Так, Н.П. Анциферов был репрессирован, В.В. Покшишевский подвергся жесткой критике

с идеологических позиций и обвинениям в создании «вредной антимарксистской путаницы» [18].

В это время мировая урбанистика ушла далеко вперед как в практике, например, урбанистические проекты выдающегося архитектора Ле Корбюзье, так и в исследованиях, например, «Смерть и жизнь больших американских городов» Джейн Джекобс [13].

В девяностые годы XX – нулевые годы XXI века, когда Россия начала открываться для восприятия международного опыта, известные урбанисты с мировыми именами, такие, как Ян Гейл, Вукан Вучик, подключились к исследованиям проблем Москвы. Американский урбанист В. Вучик и датский архитектор Я. Гейл являются крупными специалистами в сфере городских транспортных систем и транспортной политики. Это зарубежные специалисты, но, окунувшись в градостроительные и транспортные проблемы российского мегаполиса, они смогли выработать целый ряд важных рекомендаций для решения транспортных проблем в России. В этом контексте монографии Я. Гейла и В. Вучика также рассматриваются как источники.

В последние годы сделала значительный шаг вперед российская урбанистика, находясь в тесном сотрудничестве с зарубежными школами и направлениями. Необходимо назвать В.Л. Глазычева, теоретика и практика в сфере городской среды [11], Ю.П. Бочарова, одного из крупнейших ученых в области градостроительной науки [5]. Ведущим специалистом в России по городским транспортным системам является М.Я. Блинкин, профессор Высшей школы урбанистики им. А.А. Высоковского, директор Института экономики транспорта и транспортной политики г. Москвы [3; 4]. Написаны первые учебники по урбанистике [12; 16; 20], этот предмет стал преподаваться в архитектурных вузах страны.

Труды данных авторов 90-х годов XX – начала XXI веков, а также работы исследователей, поднимавших технические вопросы транспорта, но в той или иной мере выходявших за инженерные рамки, послужили источниками для выявления транспортных проблем в российской урбанистике.

Необходимо отметить, что, несмотря на возросший интерес к урбанистике, аналитические исследования находятся только в начале пути, ибо проблемы транспортных систем сложны, многогранны, находятся в динамике и требуют комплексного подхода.

Рассмотрим, какие транспортные вопросы чаще и подробнее всего рассматриваются урбанистами.

1. Наиболее важной проблемой является выделение моделей организации городской среды в условиях массовой автомобилизации. В мире накоплен определенный опыт, который важно учитывать в России, позже других развитых стран вступившей на этот путь. Если до начала автомобильной эры пешеходы были хозяевами улиц, то с развитием техники ситуация стала меняться. В. Вучик пишет о глобальной дилемме, фактически о двух моделях трансформации городов в новых условиях.

Первая модель – это модель автомобильно-ориентированного города, какие формировались в развитых странах мира, особенно в США [8]. Наплыв машин привел к тому, что улицы не справлялись с транспортным потоком. Тогда стали сужать тротуары, убирать трамвайные пути, расширять улицы, но это не избавило от дорожных пробок. Доминирование автомобилей привело к разрыву городского пространства [4], сложностям при переходе улиц, невозможности передвигаться по городу без личного транспорта, что еще больше усиливало автомобилизацию. Получался замкнутый круг. Качество жизни в таких городах деградировало. К этому добавились экологические проблемы. По справедливому замечанию В.Л. Глазычева, «город для автомобилей» не стал комфортным ни для пешеходов, ни для водителей [11. С. 273].

Вторая модель была реализована с учетом негативного опыта. Она была направлена на развитие общественного транспорта и сдерживание автомобилизации. Интересны подсчеты Шумского А.Н. и Хакимовой Д.Р. о соотношении общественного и личного транспорта в перевозке пассажиров: одна дорожная полоса может пропустить 600 автомобилей, 100-150 автобусов и 70-90 троллейбусов в час. 600 автомобилей перевозят порядка 840 человек. Средняя загрузка автобуса составляет 47 пассажиров. 100 автобусов могут перевезти 4 700 человек, или в 7,5 раза больше, чем автомобили. То есть для перемещения 840 человек 600 автомобилями понадобится всего 20 автобусов при организации выделенной полосы [21]. Если автолюбитель считает общественный транспорт более удобным, чтобы добраться до центра, и держит автомобиль для загородных поездок, то у такого решения множество плюсов. Город становится удобным для пешеходов. Это нашло свое отражение в концепции «нового урбанизма»: компактного экологического пешеходного города в противоположность нездоровому автомобильному мегаполису. «Новый урбанизм» выступает за гуманистический подход к организации городского пространства. Его поддерживают многие ученые (В.Л. Глазычев, Я. Гейл, В. Вучик, А.В. Крашенинников и другие).

В России урбанисты отмечают бессистемность решений, принимаемых в транспортной сфере, которые направлены на достижение краткосрочных целей и не учитывают накопленный опыт. Чаще всего, повторяются ошибки развитых стран середины XX века, т.е. стихийное следование модели автомобильно-ориентированного города.

2. Следующим вопросом, которому уделяется большое внимание, является взаимосвязь роста городов и городского населения и усложнение транспортных проблем. Эта взаимосвязь является неоднозначной, она опосредована. Так, Е.Н. Перцик отмечает фактор «растущей транспортной усталости», характерный для больших городов. Парадоксальное противоречие он видит между увеличивающимися скоростными возможностями современного автомобиля и снижением реальной скорости передвижения, между увеличением насыщенности городов автомобильным транспортом и замедлением движения из-за заторов [16. С. 27]. По мере роста городов увеличивается время, затраченное на поездки до места работы и обратно. Вместе с тем, Е.Н. Перцик оспаривает утверждение,

что транспортные проблемы больших городов достигли остроты, препятствующей их дальнейшему развитию, что большие современные города менее удобны для жизни людей, чем города прошлого [16. С. 29].

Столь же оптимистичен и М.Я. Блинкин, который считает, что за столетие автомобилизации к ней могут адаптироваться даже самые старые города при грамотной политике. Наиболее развитые страны преодолели рубеж в 500-600 автомобилей на 1000 жителей, а некоторые города – даже 900 автомобилей. При этом такие города могут быть удобными для жизни, а горожане оставаться достаточно мобильными [3].

М.Я. Блинкин сформулировал 4 принципа «виртуального руководства» для удобного для жизни города и при этом поддержания определенного уровня мобильности. Эти принципы являются общими, но дальше следуют различия в зависимости от того, идет ли речь о центре города или о периферии [3].

3. Для того, чтобы ликвидировать заторы на улицах городов, нужна правильная организация дорожного движения. Эта тема проходит как в работах урбанистов, так и специалистов по организации дорожного движения [10; 17].

Важно отметить, что урбанисты не выступают против использования личного транспорта. «Город без автомобилей» – это надуманная конструкция. Автомобиль, обеспечивающий личную мобильность граждан – фундаментальный элемент современной цивилизации. Автомобильная доступность для людей относится к числу стандартов высокого уровня жизни. Эту максимуму провозглашает В. Вучик. Необходимо лишь рационально подходить к организации дорожного движения в условиях городской среды.

Не вызывает споров идея создания выделенных полос для общественного транспорта. Она содержится во многих работах [21. С. 64]. Приоритет общественному транспорту должны также обеспечивать соответствующим образом организованная работа светофоров и другие инженерные и организационные меры, которые позволят увеличить скорость движения, чтобы сделать более удобными и привлекательными автобусы, трамваи и троллейбусы по сравнению с личными автомобилями.

Для правильной организации дорожного движения важна четкая функциональная стратификация улично-дорожной сети. Речь идет о двух контурах. Первый, базовый – улицы, особенно в центре города. В черте старой застройки улицы узкие. Там же находится немало исторических, архитектурных, культурных достопримечательностей, привлекающих туристов и горожан в часы досуга. Скорость движения автомобилей здесь ограничена. Частный транспорт вынужден искать другие пути, не заезжая в центр города.

Другие пути тоже должны существовать. Второй контур, по В. Вучику, это фривэи – сеть городских скоростных магистралей, проложенных вне густонаселенных районов. Это, своего рода, объездные дороги, где разрешены высокие скорости, мало светофоров и пешеходов. Такие магистрали предназначены для автомобилистов, их удобства и комфорта.

Широкие дороги в центре города, являющиеся гибридами улиц и скоростных магистралей, считаются плохим вариантом [8]. Они неудобны как для пешеходов, так и для автолюбителей. Их трудно перейти. В центре города людям приходится спускаться под землю, чтобы воспользоваться переходом. Это создает серьезные проблемы для маломобильных граждан. Автомобилисты также вынуждены стоять в пробках. Неверные представления о тенденциях развития транспорта, бытовавшие в прошлом, создают большие проблемы для всех.

4. Следующая проблема, интересующая урбанистов, – как сделать общественный транспорт более привлекательным для поездок по городу, чем личный. Особенно это касается центра города. Эта проблема тесно связана с предыдущей, так как выбор человека в пользу автобуса, трамвая, троллейбуса, а не личного автомобиля, сокращает трафик по улицам города, уменьшает число стихийных стоянок автомобилей, мешающих проходу. Особенно важно не допускать стоянки автомобилей на тротуарах, клумбах, газонах, что искажает облик города. Одними штрафами проблему не решить.

Урбанистическое понятие «удобный общественный транспорт» чаще всего пересекается с экономическим понятием «эффективность транспортной системы», в которой используется многокритериальный подход. Еще одно экономическое понятие: «качество транспортного обслуживания населения» с точки зрения пассажира рассматривается в транспортной литературе как минимальное время, затраченное в пути, безопасность и комфортабельность поездки, комфортабельность ожидания, низкая плата за проезд [7. С. 57].

В урбанистике, однако, оспаривается требование комфортабельности ожидания. Считается, что важно сокращать время ожидания, а не улучшать его условия. Вместе с тем, остановка общественного транспорта является одновременно и элементом транспортной инфраструктуры, и неотъемлемым элементом городской среды. Остановка должна вписываться в архитектурный облик улицы, городского пейзажа. Эстетические требования предъявляются также и к другим элементам транспортной инфраструктуры: вокзалам, аэропортам, речным и морским портам и т.п.

При оценке качества транспортных услуг выделяют следующие компоненты: среда (включая чистоту салона и внешний вид транспортного средства), надежность, ответственность, законченность, доступность, комфортность, безопасность, вежливость, коммуникабельность, взаимопонимание [7. С. 78]. Нетрудно заметить, что некоторые компоненты синонимичны. При этом единая номенклатура показателей качества транспортных услуг в настоящее время отсутствует [1; 16. С. 343].

Часто встречающийся недостаток российского общественного транспорта – скученность пассажиров, переполненность, давка в салоне и, как следствие, отсутствие личного пространства, – не фигурирует, хотя и существуют определенные нормативы. Этот недостаток теоретически можно отождествить с отсутствием комфортности, надежности, негативной средой и т.п., но то, что он не выделяется

отдельно, свидетельствует о непонимании проблемы. Личный автомобиль, пока эта проблема не решена, выглядит более привлекательным.

Горожанам в поездках часто приходится использовать не один вид транспорта, а несколько. Вот почему на развитие мультимодальных [14. С. 148], а еще чаще интермодальных [6; 8] сбалансированных и координированных городских транспортных систем обращают внимание многие урбанисты.

Кроме стимулирования использования общественного транспорта Я. Гейл и В. Вучик считают необходимым создание условий для максимального удобства и привлекательности пешеходных передвижений. А.В. Крашенинников рассматривает движение пешеходов как один из видов социальной коммуникации, а пешеходная доступность, в свою очередь, формирует макространство городской среды [14. С. 190].

5. Еще одной проблемой, обсуждаемой урбанистами, стало влияние научно-технического прогресса на развитие транспорта. Прогресс техники позволяет улучшить экологию за счет большего использования электротранспорта. Если в 50-е годы при расширении дорог в черте города власти снимали трамвайные пути, считая трамвай устаревшим видом, то по мере внедрения модели «город для человека» электротранспорт переживает второе рождение. Я. Гейл стремился сделать транспорт в большом городе максимально экологическим [10]. Эти же идеи присутствуют в учебнике Е.Н. Перцика [16. С. 343] и других. О приоритете экологически чистых транспортных средств сказано в Транспортной стратегии РФ [19. С. 122].

Единодушная поддержка высказывается урбанистами также использованию информационных систем, внедрению скоростного трамвая или легкого метро. При этом роль новых видов транспорта в решении транспортных проблем оценивается осторожно. Так, В. Вучик утверждает, что их использование не может быть панацеей [8]. Ряд специалистов доказывает нецелесообразность использования в российских климатических условиях направляемого легкого городского общественного транспорта – трамвая на шинах [9. С. 43]. Совершенствование техники не может заменить гуманитарный подход к решению транспортных проблем.

Основные выводы. Подводя итоги, можно дать следующие рекомендации, вытекающие из обсуждения транспортных проблем российскими урбанистами и иностранцами, работавшими в России:

1. Из двух моделей организации городской среды следует ориентироваться на экологический пешеходный город с развитым общественным транспортом в противовес автомобильно-ориентированному.

2. Любой город, с учетом его особенностей, при грамотной транспортной политике можно адаптировать к росту автомобилизации.

3. Необходима правильная организация дорожного движения, заключающаяся в создании приоритета общественному транспорту и стратификации улично-дорожной сети.

4. Нужно направить усилия на создание большей привлекательности общественного транспорта и пешеходных передвижений при наличии интермодальных транспортных систем.

5. Следует разумно внедрять новые виды транспорта, не отказываясь при этом от проверенных.

Конечно, это лишь часть проблем, которые рассматривают урбанисты, ибо невозможно охватить весь комплекс разноплановых задач, которые требуют своего решения для успешного функционирования городских транспортных систем.

Взгляд на город в человеческом измерении, которого придерживаются урбанисты, ни в коей мере не заменяет, а дополняет технические стороны развития транспорта, экономические расчеты, социологические исследования и усилия многих других специалистов. Необходим комплексный подход к транспортным проблемам с учетом опыта зарубежных стран и собственных пилотных проектов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Андреев С.А.** Разработка метода оценки качества транспортного обслуживания населения в системах планирования городских транспортных систем // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 5 (108) // <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-10/>
2. **Анциферов Н.П.** Проблемы урбанизма в русской художественной литературе: опыт построения образа города – Петербурга Достоевского – на основе анализа литературных традиций. М.: ИМЛИ РАН, 2009.
3. **Блинкин М.** Предисловие научного редактора. В кн.: Вукан Р. Вучик. *Livable City* («город, удобный для жизни»). Транспорт в городах, удобных для жизни. Университет штата Пенсильвания // <https://flibusta.su/book/78904-transport-v-gorodah-udobnyih-dlya-zhizni/read/>.
4. **Блинкин М.Я., Воробьев А.Н.** Городское движение и планировка городов // Городские исследования и практики. 2018. Т. 3. № 2 // <https://doi.org/10.17323/usp3320187-26>.
5. **Бочаров Ю.П.** Особенности функционирования транспортно-коммуникационных коридоров в крупнейших городах и агломерациях / Ю.П. Бочаров, М.Л. Петрович, А.С. Баранов и др. // Фундаментальные, поисковые и прикладные исследования по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2015 году. Сб. науч. тр. РААСН. М.: АСВ, 2016.
6. **Бочаров Ю.П.** Целесообразность создания интермодальных транспортных систем / Ю.П. Бочаров, М.Л. Петрович, А.С. Баранов // Вестник Волгоградского гос. арх.-стр. университета. Серия: Строительство и архитектура. Ч. 2. Строительные науки. Волгоград, 2013. Вып. 31 (50).
7. **Бочкарев А.А.** Логистика городских транспортных систем: учеб. пособие для бакалавриата и магистратуры / А.А. Бочкарев, П.А. Бочкарев. 2-е изд.,

- перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2019. (Серия: Бакалавр и магистр. Академический курс). ISBN 978-5-534-04733-2.
8. **Вукан Р. Вучик.** Livable City («город, удобный для жизни»). Транспорт в городах, удобных для жизни. Университет штата Пенсильвания // <https://flibusta.su/book/78904-transport-v-gorodah-udobnyih-dlya-zhizni/read/>.
 9. **Воробьев А.А., Будюкин А.М., Кондратенко В.Г.** Перспективы применения направляемого легкого транспорта в российских городах. Транспорт Российской Федерации // Журнал о науке, практике, экономике. 2022. № 3.
 10. **Гейл Ян.** Города для людей / Ян Гейл; пер. с англ. М.: Альпина Пабlishер, 2012. ISBN 978-5-9614-1933-7
 11. **Глазычев В.Л.** Город без границ. М.: ИД Тер. будущего, 2011. (Университетская библиотека Александра Погорельского) ISBN 978-5-91129-072-6 // <http://znanium.com/catalog/product/351716/>.
 12. **Глазычев В.Л.** Урбанистика. М., 2008.
 13. **Джекобс Джейн.** Смерть и жизнь больших американских городов. The Death and Life of Great American Cities by Jane Jacobs (Author). Paperback, December 1, 1992.
 14. **Крашенинников А.В.** Когнитивная урбанистика: архетипы и прототипы городской среды: монография. М.: КУРС, 2020. (Серия «Наука»). ISBN 978-5-907228-53-5.
 15. **Лосин Л.А.** Определение приоритетного развития общественного пассажирского транспорта в городах / Л.А. Лосин, Н.В. Левадная, В.А. Черняева // Транспорт РФ. 2013. No 4 (37).
 16. **Перцик Е.Н.** Геоурбанистика: учебник для академического бакалавриата / 2-е изд., стер. Москва: Издательство Юрайт, 2016. (Высшее образование). ISBN 978-5-9916-8105-6 // Образовательная платформа Юрайт // <https://urait.ru/bcode/393896>.
 17. **Покшишевский В.В.** Урбанизация и этногеографические процессы. В кн.: Проблемы урбанизации в СССР. М.: Изд-во МГУ, 1971.
 18. **Страхов К.А. В.В. Покшишевский** о внутригородской географии. 2023 // <https://rep.herzen.spb.ru/publication/874>.
 19. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-п. // <http://static.government.ru/media/files/41d4e8c21a5c70008ae9.pdf>.
 20. Урбанистика. Городская экономика, развитие и управление: учебник и практикум для вузов / Л.Э. Лимонов и др.; под редакцией Л.Э. Лимонова. Москва: Издательство Юрайт, 2024.
 21. **Шумский А.Н., Хакимова Д.Р.** Эффективная организация приоритетного проезда общественного транспорта. Транспорт Российской Федерации // Журнал о науке, практике, экономике. 2021. № 5-6.

I.P. VYAZMITINOVA

Candidate of Historical Sciences, associate professor,
Chair of Humanities and Social and Economic
Disciplines, Ulyanovsk Civil Aviation Institute
named after B.P. Bugaev,
Ulyanovsk, Russia

REFLECTION OF TRANSPORT PROBLEMS IN RUSSIAN URBAN PLANNING

The publication is of a historiographical nature. It attempts to identify transport problems in the scientific literature, considered in the human dimension, in order to contribute to a more complete solution of these problems. The following methods are used: comparative, analytical, systemic. In the course of the study, some recommendations were developed based on the concepts of urbanists: 1. Of the two models of organizing the urban environment, one should focus on an ecological pedestrian city with developed public transport as opposed to a car-oriented one; 2. Any city with a competent transport policy can be adapted to the growth of motorization; 3. Proper organization of road traffic is necessary; 4. Efforts should be directed at making public transport more attractive; 5. New types of transport should be wisely introduced without abandoning proven ones.

Only a part of the problems is presented, as their volume is significant. The urban approach does not replace, but complements the technical aspects of transport development, economic calculations, sociological research and the efforts of many other specialists. A comprehensive approach is needed, taking into account the experience of foreign countries and domestic experience.

Key words: *livable city, public transport, pedestrians, public space, urban studies, urban environment.*