

ЗМІНА СУСПІЛЬСТВА В МІСТАХ УКРАЇНИ: НОВІ ЗАВДАННЯ ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЬКОГО РУХУ І ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНУВАННЯ

*Гук В., доктор технічних наук професор
Інститут «Харківська школа архітектури»*

Зміст тез є закликом до «побудови та планування культури міського руху (мобільності)» за рахунок дизайну, що для міст України передбачає підвищення якості інтеграції стратегій і процесів, спрямованих на її адаптацію до соціальних, економічних, технологічних і демографічних умов, що змінюються. «Культура мобільності» це погляд у майбутнє, а також оперативне визначення та інтегрування міждисциплінарних впливів та послуг, нові стратегії та підходи до планування міського середовища, вулиць та доріг, організації міського руху.

Сучасний ритм руху в містах України диктує нові вимоги до організації руху при проектуванні вулиць та доріг, згідно з якими новий підхід має враховувати безліч функцій, які виконують вулиці та головні магістралі міста.

У містобудівній практиці вулиці є одні з найважливіших, але недостатньо використовуваних громадських просторів. Вулиці є джерелом життєвої сили країни, регіонів та міст та наріжним каменем розвитку економіки населеного пункту. Вони становлять більшу частину громадських просторів міста і мають потенціал для розвитку ділової активності.

Новий підхід до проектування організації руху виходить із принципу, що вулиці та дороги одночасно є і громадськими місцями, і транспортними артеріями. З урахуванням цього вуличному та дорожньому простору відводиться роль каталізатора перетворення міського середовища, в умовах якого дизайн вулиці має враховувати потреби пішоходів, водіїв, велосипедистів, так само як і користувачів громадського транспорту – і все це в рамках обмеженого простору. Вулиці не лише надають місце для пересування містом, а й відіграють серйозну роль у житті їх мешканців. Слід зазначити, що багато вулиць українських міст виникали у різні епохи і мають змінитись з урахуванням сучасних вимог. У багатьох закордонних містах усвідомили, що вулиці є не лише функціональним елементом транспортної системи, а й фінансовим активом. Правильно спроектовані вулиці генерують більше прибутку для бізнесу та забезпечують більш високий дохід для власників нерухомості.

Сучасні тенденції дизайну дозволяють вільно підходити до створення форми вулиці, її конфігурації, при цьому можна переміщати краї проїжджої частини та змінювати їх вигини та форми, створювати буферні зони перед пішохідними переходами та кутами проїжджої частини, а також перенаправляти дорожній рух. Згідно з новим підходом, вулиці – цілі екосистеми, в яких створені людиною елементи взаємодіють із природними. Екологічні рішення є основою для довгострокової роботи над створенням природно-орієнтованого міського простору. Вищеперелічені ідеї покладено основою терміна – «комфортні вулиці». Вони комфортні та приємні для пересування та сприймаються як невід'ємна частина самого міста, і користуватися ними приносить задоволення. Основне завдання комфортних вулиць полягає у забезпеченні балансу інтересів усіх учасників руху: доступний, безпечний, комфортний та зручний для пересування всіх користувачів вуличного простору, незалежно від віку, фізіологічних особливостей, фінансових можливостей та способу пересування, що вибирається: пішки, їзда на велосипеді, громадському транспорті, на особистому автомобілі або доставка товарів у крамниці. Комфортна вулиця надає своїм користувачам безліч зручностей. Завдяки концепції комфортної вулиці відбувся перехід до нових принципам проектування, згідно з якими спочатку приділяється необхідна територія у межах червоних ліній з двох сторін вулиці, виходячи з просторових потреб землекористування прилеглих будівель для пішоходів, велосипедистів, озеленення, організації місць для паркування і т.д. На наступному етапі визначаються межі проїзної частини та траєкторія руху для автомобілів, що в надалі дозволить збалансувати розподіл простору вулиці між її користувачами з урахуванням попиту різних місць тяжіння. Застосування принципу «дорожня дієта» скорочення кількості та ширини смуг руху для автотранспорту - дозволяє створювати виділену смугу для велоруху та забезпечувати ширший та комфортніший тротуар для пішоходів. Разом із комфортними вулицями перетворюється не лише спосіб життя людини, але й позитивний ефект на економіку міст. Місцеві органи влади та приватні підприємства можуть отримати вигоду від інвестицій у реконструкцію та перетворення вулиць у невід'ємну частину привабливого міського середовища. Комфортні вулиці пропонують населенню конкурентоспроможну альтернативу індивідуальному транспорту, тим самим знижуючи фізичне та

екологічне навантаження на місто, заохочуючи та збільшуючи міську мобільність на короткі відстані.

Мобільність та розвиток міського простору сильно взаємопов'язані. Сьогодні розуміння мобільності змінилося. Довгий час при плануванні руху (трафіку) основна увага приділялася можливостям інфраструктури, які залежать від розширення чи перебудови міських просторів. Але поточні проблеми, такі як подальше зниження шуму та викидів CO₂, затори створюють необхідність у вивченні нових сфер діяльності міського та транспортного планування. «Культура мобільності» повинна бути активною на декількох рівнях: на стратегічному рівні з розвитком комплексного планування концепцій, вона повинна забезпечити якість дизайну; на рівні міського планування та архітектурному рівнях має покращити сам процес планування, організації дорожнього руху із залученням різних зацікавлених сторін та важливих персон міста.

Першим рівнем дії для культури мобільності є комплексне планування концепції, де транспортне планування слід розглядати як невід'ємну частину розвитку міста та містобудування. Містобудування та землекористування, питання транспорту повинні бути включені та ретельно розглянуті. Тільки так зможуть досягнути корисні спільні дії. Ефективне транспортне планування потребує гарного просторового планування і, навпаки, потреби мобільності мають бути узгоджені з існуючою міською структурою.

«Стійкий міський розвиток» має на увазі жвавий центр міста як компактну міську структуру з різними функціями. Таким чином досягається необхідна доступність, близькість функціональних джерел та місць тяжіння, що дозволяє забезпечити високий рівень послуг, зберегти необхідні маршрути для пересування та припинити утворення заторів. У той же час усім мешканцям міських просторів, незалежно від їхнього соціального статусу, має бути гарантований високий рівень мобільності.

Мобільність та доступність є пріоритетними особливостями якості життя майбутніх міст. Ідеальні міста України – це не умовне поняття, а можливість досягнення високоефективних принципів, які роблять повсякденне життя міста приємним, зрозумілим та зручним.

Другим рівнем дії є міська та архітектурна якість планування. Ретельно розроблені в дизайні громадські простори, що ефективно обслуговуються, не просто існують, а є частиною міської культури. Громадські простори, площі та вулиці також несуть у собі і інфраструктурне значення. Багато міст демонструють чудові приклади: автобусні та залізничні станції, автобусні зупинки та автопаркування, що знаходяться на привабливих міських просторах, стають привабливими місцями для прибуття, переїзду та виїзду з міста. Вони є місцями для зустрічей та спілкування, створюючи при цьому особливу ідентичність міської архітектури. Завдання полягає в тому, щоб створити соціальні та естетичні критерії якості, які б дозволили розробляти та погоджувати адекватні рішення у діалозі з місцевими жителями кожного району міста.

Третя вимога – це якість процесу планування. Культура будівництва та планування означає більше, ніж просто високоякісний архітектурний вигляд. Це стосується не тільки до проектування будівлі або простору, але також включає культуру планування і такого елемента як сама процедура планування: планування та управління розвитком, діалог і участь громадян, організація змагань між проектами та ідеями.

З метою забезпечення безперервного вдосконалення якості у функціональності та плануванні, міські простори разом з транспортними функціями мають бути спроектовані на основі ідеї змагання шляхом проведення конкурсів. Нові моделі фінансування мають бути розроблені для того, щоб звільнити бюджет муніципалітету. Жителі громадських просторів, вулиць та площ, бізнесмени, підприємці повинні вносити свій внесок у догляд та перебудову суспільних просторів.

Пейзажі вуличних та громадських просторів характеризуються різними типами покриттів поверхні, оснащенням елементами та принципами дизайну. У той же час вулиці та площі зайняті таким чином, що лише опосередковано виконують функцію суспільного простору.

Міста взяли виклик та диверсифікували транспортні послуги за рахунок інвестицій у нові лінії метро, приміські потяги, сучасні трамвайні системи, створення пріоритетних автобусних смуг та організації програм групового користування автомобілями. Але такі проекти у сфері громадського транспорту потребують значних фінансових інвестицій, довгострокового планування та комплексного управління. Подібні інвестиційні пропозиції є престижними і, безумовно, важливою платформою для стратегічного міського розвитку, але, в той же час, мають обмежені гнучкість і ресурси.

Активна мобільність. Паралельно інвестиціям у громадський транспорт з'явилося поняття «активна рухливість (мобільність)», під якою розуміється вчинення пересування пішки та їзди

велосипедом. Активна мобільність з нашої точки зору може мати навіть сильніший вплив на майбутній вигляд міст, ніж громадський транспорт. Крім сприятливого впливу на довкілля Харкова, вона дозволяє скористатися низкою переваг: зустрічі у міському просторі, щоденні фізичні вправи, менш напружений психічний стан, ніж при користуванні автомобілем чи громадським транспортом. Активна мобільність змінює уявлення людей про відстань та навколишнє міське середовище у зв'язку з фізичними зусиллями на рух, що витрачаються (навіть при користуванні велосипеда з електричним двигуном); активна мобільність зміцнить попит городян на локальні центри інтересів, наголосить на необхідності реконструкції міста та модернізації монофункціональних зон на базі малих відстаней та їх перетворенні у зв'язку з послугами для повсякденних потреб. Цей необхідний перехід від використання приватного автомобіля до використання піших прогулянок та велосипедних поїздок має гарні перспективи. Наприклад, у регіоні Іль-де-Франс кількість велосипедних поїздок у період між 2001 та 2010рр. подвоїлася, а середня відстань поїздки велосипедом досягла 2 км; 22% всіх велосипедних поїздок були пов'язані з відпочинком та 38% – з роботою. Сьогодні частка велосипедних поїздок до Іль-де-Франса складає 2-3%, що ставить весь регіон на рівень таких міст, як Лондон. Однак, ця цифра набагато менша, ніж в інших європейських столицях з часткою велосипедного транспорту 13% у Берліні, 22% в Амстердамі та 31% у Копенгагені.

Тому слід уявити, який вплив на регіон і на міське середовище вплине на частку велосипедних поїздок, яка може збільшитися в п'ять разів у найближчі роки.

Спільно використовуваний простір. Підвищення використання велосипедів та їх вплив на якість життя, що стало важливим фактором інвестиційної привабливості, вимагає від міст реконструювати вуличний краєвид, пропонуючи нові види міської інфраструктури та адаптацію правил дорожнього руху. Співіснування різних видів транспорту та його характеристики (швидкість, тип руху) потрібно було організувати так, щоб уникнути конфліктів і нещасних випадків.

Перший тренд полягав у проектуванні окремих шпальт руху для різних типів мобільності (пішохід, велосипед, трамвай, автобус, автомобіль). Але це часто призводить до досить складної містобудівної ситуації, зростаючих труднощів для перетину послідовності смуг рухів, тому що кожен користувач наполягає на своїх правах на своїй смузі.

Останні роки констатували зміни у проектуванні міських вулиць. У 2007 р. проектування велосипедних вулиць (де є окрема смуга для велосипедних доріжок та смуга для автобуса з можливістю переміщення по ній велосипеда) становило 73,5% збудованих велосипедних доріжок, проти 53% на сьогоднішній день. Проектування окремих велосипедних вулиць поступається користь змішаного використання вуличного простору та мінімізації поділу між різними формами мобільності. Цей факт підтверджує кінець періоду поділу видів транспорту на користь ідеї "спільного міста". Одним із важливих засобів розробки сьогодні є модерація швидкості у міських центрах, що забезпечує рівномірність руху, безпеку та різноманітність функцій та варіантів, що досягається за рахунок зон зниженої швидкості, але й шляхом змішування варіантів використання простору вулиці. В результаті, крім зменшення кількості пробок, люди знову відкривають для себе місто завдяки пішим прогулянкам або поїздкам на велосипедах. Типи електровелосипедів, що випускаються, надають нові можливості: доступ до активного пересування літніх людей, використання в регіонах з сильними вітрами або зі складними рельєфами місцевості, збільшення потенціалу для перевезення вантажів чи людей на вантажних велосипедах. У Німеччині близько 3,75 млн нових велосипедів були куплені в 2013 р., причому кожен десятий був з електродвигуном. Сьогодні частка ринку такого типу велосипедів становить близько 11%.

Щоб відповідати цьому тренду, міста розробляють інноваційні проекти. Системи велопрокату були реалізовані та стали стандартом для міської інфраструктури. У Парижі з найбільшою програмою велопрокату (крім Китаю) 28% поїздки на велосипедах здійснюються з використанням цієї програми. Нові велосипедні магістралі скорочують дистанцію і дозволяють досягти приміських районів. Тому міста намагаються розвивати інноваційні проекти («маятникові» проекти),

Поміщені у ширший контекст, ці зміни у рухливості та оновлений погляд на доступність є частиною загальної зміни поведінки міського населення. Усі вони орієнтуються більш усвідомлене чи відповідальне ставлення до життя у місті і соціальну згуртованість.