

Городская застройка и транспорт

Пишет Гусейн Абдуллаев...

Городская застройка и транспорт - это две очень связанные темы. У нас принято рассматривать эти вопросы в отдельности, однако неумение и нежелание интегрировать градостроительство и транспортное планирование приводят к серьезным проблемам в городе. Сейчас многие говорят, что бесконтрольное и точечное строительство многоэтажных зданий в центральной части города является основной причиной заторов в городе. И действительно, сейчас центральная часть города выглядит вот так:

Первый из возможных негативных эффектов такого развития территорий - это нехватка парковочных мест на придворовых территориях, из-за чего все свободное пространство превращается в хаотичную парковку.

Хаотичная парковка на придворовых территориях сама по себе не очень сильно влияет на городской транспорт в целом, влияя больше на качество жизни и удобство городской среды в таких кварталах. Однако надо признать, что эта ситуация также нагружает и улично-дорожную сеть города. Другая проблема, связанная с многоэтажной, плотной застройкой, - это архитектурная эстетика такого типа застройки и человеческий масштаб. В то же время плотную застройку намного легче обслуживать общественным транспортом, кварталы в центре имеют более-менее хорошую пешеходную доступность, но для личного транспорта такие города не приспособлены.

Однако мы имеем еще более серьезную проблему, которая вытекает из разрастания города вширь. Об этой проблеме в обществе мало говорят, но она существует и очень сильно влияет на городской транспорт. Настоящая проблема транспорта Баку - это хаотичный рост городских пригородных территорий. В настоящее время административная территория города составляет 2,188 кв. км, но это еще не все. Значительная часть Абшеронского района и город Сумгайыт фактически составляют единую агломерацию с Баку. Плотность населения в агломерации очень разная. Если в центральной части Баку, то есть в городском ядре, плотность населения около 8-10 тысяч человек на один квадратный километр, то в остальной части агломерации плотность в среднем в десятки раз ниже - 600-700 человек на квадратный километр. На приведенной ниже карте красным выделено городское ядро Баку, а зеленым - фактическая городская агломерация, которую градостроители называют «Большой Баку».

Пригородные территории в большинстве своем выглядят вот так:

Территории с низкой плотностью очень сложно обслуживать качественным общественным транспортом, и они всецело зависят от индивидуальной мобильности (то есть от личных автомобилей). При этом, как вы знаете, городское ядро Баку для массовой автомобилизации не приспособлено ввиду плотной застройки, а приспособить город для этого невозможно. На данный момент транспортный коллапс в Баку не возникает только из-за того, что жители пригородов Баку не имеют возможность массовым образом покупать машины. Люди, живущие в пригородах, вынуждены пользоваться очень некачественным, опасным и неудобным общественным транспортом, ужасной пешеходной инфраструктурой. Мы уже имеем большие проблемы с заторами именно в тех местах и на тех дорогах, которые соединяют пригороды и урбанизированную часть города.

Давайте немного заглянем в историю застройки города Баку

Еще в конце XIX века для Баку начал создаваться план застройки территорий вне крепости. Тогда Баку начали застраивать кварталами с частой сеткой улиц в духе архитектурных веяний того времени, при этом сами кварталы имели небольшой размер. Надо сказать, что современные градостроители и транспортные планировщики тоже считают такого рода застройку самой оптимальной. Улицы, проложенные в то время, и теперь привлекают людей, и они являются самими живыми в городе. Вот, например, генеральный план начала XX века.

Далее уже в раннее советское время Баку также застраивали кварталами, однако их размер был уже больше. Такой подход тоже обеспечивает большое количество улиц при том, что уже нет той тесной застройки, дворов-колодцев, а улицы стали более широкими. Здания того времени часто называют сталинками. Вот пример такой застройки:

Далее, уже начиная с 60-70-х годов XX века, пришла эпоха микрорайонной застройки. Основная особенность этой застройки в том, что внутри так называемых суперкварталов строятся отдельно стоящие здания и нет четкого разделения между двором и улицей. При этом оставалось много больших пустырей, благоустройство которых оставляло желать лучшего.

Надо понимать, что ни о какой сетке улиц говорить не приходится, а транспортные потребности удовлетворялись посредством одной или нескольких магистральных улиц. Так как автомобилизация в то время была довольно низкой, то по такой улице пускали трамвай или троллейбус, который мог довозить пассажиров до ближайшей станции метро.

И уже в современное время происходило уплотнение городского ядра и расползание пригородов в ширь. Это все сопровождалось ростом уровня автомобилизации и деградацией системы общественного транспорта.

Что делать в такой ситуации? Какая застройка благотворно повлияет на развитие города? Современная урбанистика считает квартальную застройку самой успешной, при этом она должна отвечать следующим основным принципам:

- Человеческий масштаб. Здания, формирующие замкнутый квартал, не должны быть слишком высокими, оптимальной высотой считается шесть-семь этажей, несмотря на это могут быть и высокие здания-доминанты. Очень желательно, чтобы каждое здание имело свою индивидуальность, но строились они все в общей стилистике.

- Смешанная застройка. Нужно отходить от понятия «спальный район», деловую, коммерческую, жилую и общественную застройку следует смешивать, тогда районы станут более самодостаточными. Также нежелательно допускать, чтобы в одном районе жили только богатые или только бедные. Хорошо, когда доступное жилье соседствует с дорогим.

- Застройка, ориентированная на общественный транспорт (Transit Oriented Development). Качественный общественный транспорт должен быть в шаговой доступности, а потребность в мобильности должна удовлетворяться в первую очередь за счет общественного транспорта.

- Общественные пространства. Парки, скверы, городские площади и так далее жизненно необходимы для здорового города.

Надо сказать, что пример подобной застройки уже есть в Баку - это Белый Город.

И, наконец, что делать с транспортом и пригородами? Конечно, развивать все возможные виды общественного транспорта. Нужно восстановить пригородные поезда везде, где инфраструктура сохранилась, качественно улучшить пригородные автобусы, возможно превратив их в экспресс-линии с малым количеством остановок. Для качественного обслуживания населения пригородов нужно создавать транспортные узлы на железнодорожных или автобусных станциях с перехватывающими парковками и подвозящими автобусными маршрутами.

Наконец, некоторые пригороды должны стать более самодостаточными новыми локальными центрами. Таким образом там нужны новые общественные пространства, местный бизнес и качественная мобильность. Кстати, этот принцип - один из самых главных, он заложен в новый генеральный план города Баку. И, наконец, надо отойти от условных административных границ, надо уже давно понять, что Абшеронский полуостров работает как один большой город и требует интегрированной градостроительной и транспортной политики.

Страницу подготовил Шамиль Алихлалов