

УДК 656.073

ОСОБЕННОСТИ ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ТЕРРИТОРИЙ ГОРОДОВ



FEATURES OF TERRITORIAL AND TRANSPORT PLANNING OF DEVELOPING URBAN AREAS

Коновалова Т.В.

Кубанский государственный
технологический университет

Надирян С.Л.

Кубанский государственный
технологический университет

Шепелева М.Д.

Кубанский государственный
технологический университет

Запрягаева В.В.

Кубанский государственный
технологический университет

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы особенности территориально - транспортного планирования развивающихся территорий городов. Территориально-транспортное планирование – относительно новое понятие, используемое для обозначения деятельности по планированию развития транспортного каркаса территорий муниципальных образований и регионов. Данный вид планирования, по узкому представлению, является частью градостроительной деятельности и деятельности по территориальному планированию.

Ключевые слова: автомобильные транспорт, территориально-транспортное планирование, перевозка, градостроительная деятельность.

Konovalova T.V.

Kuban State Technological University

Nadiryan S.L.

Kuban State Technological University

Shepeleva M.D.

Kuban State Technological University

Zapryagaeva V.V.

Kuban State Technological University

Annotation. The article deals with the features of territorial and transport planning of developing urban areas. Territorial and transport planning is a relatively new concept used to refer to the activity of planning the development of the transport framework of the territories of municipalities and regions. This type of planning, according to a narrow view, is part of urban planning and territorial planning activities.

Keywords: road transport, territorial and transport planning, transportation, urban planning.

Территориально-транспортное планирование – относительно новое понятие, используемое для обозначения деятельности по планированию развития транспортного каркаса территорий муниципальных образований и регионов. Данный вид планирования, по узкому представлению, является частью градостроительной деятельности и деятельности по территориальному планированию. Элементы стратегического планирования показаны на рисунке 1.

Основная задача территориально-транспортного планирования – обеспечение взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры и согласованного распределения ресурсов (финансовых, территориальных, материальных, организационных), направляемых на совершенствование территориальной транспортной системы (ТТС) в целях реализации заданной стратегии социально-экономического развития территории [1–2].

Выявление направлений развития транспортной системы города ведется в целях обеспечения объективно обусловленных потребностей в перемещении грузов и населения по территории города. Транспортное планирование города ведется в неотъемлемой связи с планированием территорий.

Задачи транспортного планирования решаются непосредственно после планирования территорий города. Транспортное планирование основывается на положениях Генплана города и может осуществляться по двум направлениям.

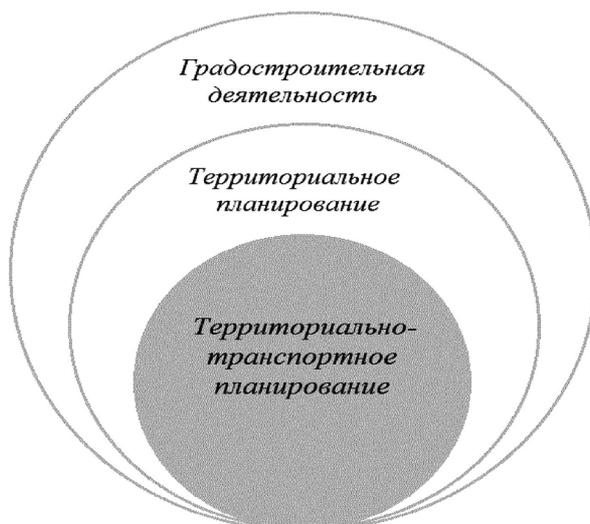


Рисунок 1 – Элементы стратегического планирования

Первое направление – детализация генерального плана. Представляет собой разработку документации в развитие генерального плана. Это направление включает в себя следующие этапы:

- разработка генерального плана (ГП). Разработка генерального плана, может быть поручена как местным проектным организациям, так и привлеченным сторонним ведущим проектным институтам и организациям.

- разработка комплексной транспортной схемы (КТС). Разработка комплексной транспортной схемы должна проводиться в развитие положений генерального плана как детализация положений по развитию транспортной системы города. Разработка комплексной транспортной схемы ведется с максимальным привлечением местных проектных, исследовательских организаций на этапе сбора, обработки и анализа исходной информации. При подготовке технического задания на разработку КТС значительный объем работ и ресурсов (до 50 %) следует резервировать на сопровождение процесса реализации комплексной транспортной схемы со стороны ее разработчика [3–4].

Необходимые объемы работ должны включать мероприятия по разработке программ реализации комплексной транспортной схемы, а также мероприятия по мониторингу реализации положений КТС.

- разработка комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД). Разработка комплексных схем организации дорожного движения должна вестись в соответствии с положениями генерального плана и комплексной транспортной схемы по развитию дорожно-транспортного комплекса. Кроме того, разработка КСОДД может выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном планировании.

- разработка проектов организации движения (ПОД). Разработка проектов организации движения ведется в составе разработки как градостроительной документации (проектов планировок территорий и элементов УДС), так и при разработке документации на строительство, реконструкцию отдельных элементов сети, предпроектных предложений, обоснования инвестиций. Кроме того, проекты организации движения выполняются на стадии технико-экономического обоснования, при разработке рабочего проекта строительства и реконструкции.

Для определения приоритетов в транспортном развитии городских территорий, а также отдельных элементов УДС города предусматривается городское зонирование и классификация элементов УДС.

Для целей рационального транспортного планирования, постановки и решения вопросов повышения эффективности существующей УДС, оптимизации сети ГПТ общего пользования на территории используется зонирование территории.

Зонирование территории по транспортным районам осуществляется с целью определения транспортных потребностей населения в перемещениях людей и грузов.

Зонирование используется при изучении транспортного спроса в зависимости от сложившегося и перспективного расселения людей, центров генерации и потребления материальных и людских потоков.

Зонирование территории по географическому признаку осуществляется с целью назначения приоритетов участкам УДС на отдельных городских территориях. Используется для классификации участков УДС при решении вопросов организации дорожного движения, строительстве и реконструкции элементов УДС. Необходимо для формирования долгосрочных программ развития УДС.

Территория города поделена на зоны. Все зоны группируются в 4 видовых типах.

Видовые типы групп:

- зона А: «Центральное городское ядро»;
- зона Б: «Центральный планировочный район»;
- зона В: жилые зоны;
- зона Г: периферийные территории.

Зонирование используется при разработке справедливых принципов оплаты услуг общественного пассажирского транспорта. Необходимо для установления тарифов на проезд в общественном транспорте.

Классификация элементов УДС города необходима при решении вопросов организации движения на отдельных участках УДС, а также при разработке проектов планировки элементов УДС, жилых районов, застройки примагистральных территорий. Предложенную классификацию элементов УДС предусматривается учитывать на этапе подготовки технического задания на проектные работы, а также при выдаче градостроительных планов земельных участков прилегающих (примагистральных) территорий [4–5].

Классификация участков УДС производится с целью определения их транспортного назначения в составе УДС города.

Базовая классификация всех участков УДС принимается в соответствии с классификацией по СП 42.13330.2011 2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». В развитии классификации улиц и дорог для городов предусматривается введение дополнительного классификационного признака (интегральный критерий) – уровень обслуживания (УО).

Значение показателя УО представляет баланс целевого назначения участка сети – «обслуживание движения – обслуживание доступа».

Для каждого участка УДС города в дополнение к классификационному признаку СП 42.13330.2011 2011 предусматривается назначение перспективного показателя УО в баллах от 1 до 4.

Согласно СП 42.13330.2011 2011 участкам УДС дается планировочная характеристика, которая классифицирует участок УДС как транспортную связь в разрезе всей УДС с точки зрения рационального планирования и развития территорий города [6–7].

Параметр уровня обслуживания определяет транспортную характеристику, определяющую условия движения на участке УДС и регламентирующую меры воздействия на изменения условий движения при помощи конструктивных мер и средств организации движения.

Участки улиц предусматривается дифференцировать по назначению и транспортным характеристикам для каждой географической зоны в соответствии с рекомендуемыми значениями показателя уровня обслуживания. Дифференцирование участков улиц показано в таблице 1.

Таблица 1 – Дифференцирование УДС

Зона	Участки УДС	Уровень обслуживания
1	2	3
А	все	3,4
Б	все	2,3,4
В	все	1,2,3
Г	все	1,2

Показатель УО в баллах:

– 1 участок УДС с максимальным уровнем обслуживания, с ограничением доступа к территориям.

Основная функция – транзитное движение, высокая интенсивность движения, большое количество грузовых автомобилей, дальние поездки всех видов транспорта. Доступ к прилегающим территориям ограничен. Парковка автомобилей запрещается. Остановки безрельсового транспорта – только на специальных полосах.

– 2 участок УДС с приоритетом уровня обслуживания перед доступом к территориям.

– 3 участок УДС с приоритетом доступа к территориям перед уровнем обслуживания.

Сочетаются функции транзитного движения и функции обслуживания прилегающих территорий, разделение в пространстве и времени пользователей улиц (легковые автомобили и общественный транспорт, пешеходы и велосипедисты).

– 4 участок УДС с максимальным доступом к территориям, с низким уровнем обслуживания.

Основная функция – обслуживание прилегающих территорий. Большое количество общественного транспорта и пешеходного движения. Ограничение транзитного движения, приоритет местных интересов. Значительное количество пешеходных переходов. Разрешены стоянки у края проезжей части.

Примагистральными территориями называются территории, граничащие с участками УДС с присвоенными показателями УО 1 или 2.

Для участков УДС с УО 1 и 4 меры достижения целей соответствующего уровня обслуживания могут являться целью реконструкции участка УДС.

Участки УДС с присвоенным уровнем обслуживания 1 или 4 балла требуют перманентных воздействий на всех этапах жизненного цикла данной улицы или дороги (или их участка).

Для участков УДС с УО 2 и 3 меры достижения целей соответствующего уровня обслуживания не являются целью реконструкции. Соответствующий уровень обслуживания достигается на этапе проведения общей реконструкции участка УДС [8–9].

Литература

1. Коновалова Т.В., Котенкова И.Н., Надирян С.Л. Способы оценки эффективности организации дорожного движения. учебное пособие. – Краснодар, 2018.
2. Анализ работы транспортных систем. учебное пособие / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар, 2019.
3. Сенин И.С., Коновалова Т.В., Котенкова И.Н. Особенности разработки проектов организации дорожного движения по маршруту перевозки крупногабаритных грузов // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. – 2017. – Т. 1. – С. 65–70.
4. Анализ текущего состояния транспортной-логистической системы Краснодарского края / Т.В. Коновалова [и др.] // В сборнике: Механика, оборудование, материалы и технологии. Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет». – 2018. – С. 655–662.
5. Особенности экономического прогнозирования пассажиропотоков (на примере Краснодарского края) / Т.В. Коновалова [и др.] // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2016. – № 1 (47). – С. 109–116.
6. Analysis of methods for predicting the intensity of road traffic (on the example of Krasnodar) / Т.В. Kоnovalova [et al.] // В сборнике: Материалы IV Международной научно-практической конференции в рамках четвертого Международного научного форума Донецкой народной Республики «Инновационные перспективы Донбасса: Инфраструктурное и социально-экономическое развитие». – 2018. – С. 226–230.
7. Влияние экономических показателей региона на работу автомобильных перевозок / Т.В. Коновалова [и др.] // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2016. – № 5 (51). – С. 165–171.
8. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П. Совершенствование методов оптимизации транспортно-логистических издержек в торгово-транспортно-логистических систе-

мах // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2020. – № 9. – С. 197–199.

9. Снижение плотности грузовых транспортных потоков автодорог юга России / Е.А. Лебедев [и др.] // В сборнике: Логистика: современные тенденции развития. Материалы XVIII Международной научно-практической конференции. – 2019. – С. 313–319.

References

1. Konovalova T.V., Kotenkova I.N., Nadiryana S.L. Ways to assess the effectiveness of road traffic management. training manual. – Krasnodar, 2018.
2. Analysis of the work of transport systems. training manual / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar, 2019.
3. Senin I.S., Konovalova T.V., Kotenkova I.N. Features of the development of projects for the organization of road traffic along the route of transportation of large-sized cargo // Modernization and scientific research in the transport sector. – 2017. – Vol. 1. – P. 65–70.
4. Analysis of the current state of the transport and logistics system of the Krasnodar Territory / T.V. Konovalova [et al.] // In the collection: Mechanics, equipment, materials and technologies. Collection of scientific articles based on the materials of the international scientific and practical conference dedicated to the 100th anniversary of the Kuban State Technological University. – 2018. – P. 655–662.
5. Features of economic forecasting of passenger flows (on the example of the Krasnodar Territory) / T.V. Konovalova [et al.] // Bulletin of the Siberian State Automobile and Road Academy. – 2016. – № 1 (47). – P. 109–116.
6. Analysis of methods for predicting the intensity of road traffic (on the example of Krasnodar) / T.V. Konovalova [et al.] // In the collection: Materials of the IV International Scientific and Practical conference within the framework of the Fourth International Scientific Forum of the Donetsk People's Republic «Innovative prospects of Donbass: Infrastructure and socio-economic development». – 2018. – P. 226–230.
7. Influence of economic indicators of the region on the work of road transport / T.V. Konovalova [et al.] // Bulletin of the Siberian State Automobile and Road Academy. – 2016. – № 5 (51). – P. 165–171.
8. Konovalova T.V., Nadiryana S.L., Mironova M.P. Improving methods for optimizing transport and logistics costs in trade, transport and logistics systems // Humanities, socio-economic and social sciences. – 2020. – № 9. – P. 197–199.
9. Reducing the density of freight traffic flows of highways in the South of Russia / E.A. Lebedev [et al.] // In the collection: Logistics: current trends in development. Materials of the XVIII International Scientific and Practical Conference. – 2019. – P. 313–319.