

решений, обусловленных в то же время функциональной направленностью места размещения – производственной, научно-производственной, логистической, транспортной и др.

Решение проблем пространственной организации социально-экономической деятельности в регионе направлено на установление целесообразной меры, концентрации, интеграции и дифферен-

циации производственных структур, что, в конечном счете, окажет влияние на процесс реализации градостроительных объектов, связанных с формированием благоприятной среды жизнедеятельности, расширением выбора и улучшения доступности мест приложения труда, общественных центров и мест отдыха.

Основные тенденции в сфере транспорта и базовые проекты в сфере инфраструктуры и транспорта

Каковы основные тенденции транспортной сферы и основные, уже реализованные, проекты в сфере инфраструктур и транспорта за последнее десятилетие?

В 1999 году участие команды французских экспертов в европейской программе ТСНГ (Техническая помощь Содружеству независимых государств) выявило некоторые методологические подходы и технические советы как в целом, так и конкретно в транспортном планировании.

А что теперь? Был открыт новый мост через Ангару, что вне всяких сомнений, улучшит сообщение между частями сибирской столицы, расположенными на разных берегах. Но, наряду с этим, считается, что отдельные виды транспорта влекут за собой классические последствия конфликта с другими видами – воздействие в плане доступа к центру города и загруженности общественного пространства.

Новые разработки, торговые центры, гостиницы, офисы... Все это способствует росту экономики города, если объекты оснащены парковками, удовлетворяющими потребность в них, связанную с самим существованием подобных организаций.

В Иркутске есть замечательный исторический центр, влияние которого распространяется и за пределы города. Как все города подобного типа, Иркутск не избежал противоречий между потребностями в доступности того или иного места и возможностями доступа к ним.

В исторических центрах больших городов этого типа транспортная сеть чаще всего является несовместимой с интенсивным использованием личного автотранспорта.

В промышленно развитых странах развитие автотранспорта в послевоенное время оправдало создание функциональных инфраструктур, способных удовлетворять новые потребности.

Общественный транспорт становится все менее и менее популярным и проигрывает автомобилям, которые поработили весь мир. Уровень загрязнения воздуха и шума растет, и пробки заметно ухудшили доступ к сети городских поселений. Это не могло не отразиться на пешеходах и не навредить имиджу города в целом. Стоимость же всего этого остается на втором плане.

С 80-х годов, в связи с безвыходной ситуацией, ставшей конфликтной и экономически невыносимой, мышление изменилось, и в некоторых городах в Италии и Нидерландов власти начали принимать меры по ограничению доступа в центр города для некоторых транспортных средств.

В большинстве городов вводятся новые планы движения, ограничивающие транзит, строятся объездные дороги, парковки, пешеходные зоны, варьирующиеся в зависимости от района города, устанавливается ограниченный доступ, увеличивается количество общественного транспорта, такого, как скоростной трамвай.

Тем не менее многие вопросы остаются нерешенными и по сей день. Противоречия, вызванные некоторыми проектами комплексов городских поселений, лишь увеличивают интенсивность трафика из-за того, что не была учтена потребность в доступе.

Транспортная схема в старинных исторических центрах не является гибкой в связи с наличием охраняемых зданий и со слабой изменчивостью распределения земли. Противоречие между уровнем привлекательности и вместимостью некоторых мест, таким образом, может быть преодолено только при помощи последовательной политики доступности.

Ограничение автомобильного движения, в соответствии с экономическим развитием, в пользу пешеходов и общественного транспорта стало неизбежным.

Создание точек соприкосновения между различными видами транспорта необходимо для того, чтобы оптимизировать их взаимодействие наилучшим образом.

Размеры парковок и места остановок должны определяться в соответствии с той ролью, которую играет в жизни города тот или иной вид транспорта.

Необходимо, чтобы каждый проект организации движения в городе сопровождался исследованием его возможного влияния на доступ и оценкой его воздействия на функционирование пригородных территорий и городских коммуникационных узлов в целом.

Только общественные органы власти в состоянии давать гарантии возможности сосуществования различных проектов и оценивать их влияние на жизнь города. Для этого необходим долгосрочный подход, заключающийся в поэтапности принимаемых мер, доступных бюджету города.

Противоречия между акантами экономического развития выходят за рамки городского планирования. Однако они не могут ограничивать значение этих проблем, рискуя отразиться на влиянии города с таким блестящим прошлым, и сейчас, на пороге своего 350-летия, город должен гарантировать своим жителям высокий уровень жизни и выглядеть значительно на международном уровне.

Для этого хотелось бы, чтобы участники симпозиума подумали над тем, какие структуры необходимо улучшить или внедрять при городском планировании с целью обеспечения последовательности и связности проектов.

Вот некоторые из аспектов и вопросов, наиболее актуальных в пределах времени и доступной информации, которые заслуживают внимания участников:

- какие ограничения, необходимые для защиты архитектурного наследия города необходимо изменить?
- состояние важных для города проектов
- тенденции развития транспорта в населенном пункте
- ситуация в сфере транспорта и тенденции развития общественного транспорта в городе
- секторы и пути сообщения, которые необходимо изменить в пользу пешеходов.,

текст
Бернар Этенжер