

Урбанистика

Правильная ссылка на статью:

Савельева Е.О. Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70422 EDN: AMXMKF URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70422

Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России

Савельева Екатерина Олеговна

ORCID: 0000-0001-9038-4922

старший преподаватель, кафедра Архитектуры и урбанистики, Пермский Национальный Исследовательский Политехнический Университет

614990, Россия, Пермский край, г. Пермь, Комсомольский пр, 29

✉ eosaveleva@gmail.com



[Статья из рубрики "Мегаполисы"](#)

DOI:

10.7256/2310-8673.2024.2.70422

EDN:

AMXMKF

Дата направления статьи в редакцию:

10-04-2024

Аннотация: Статья посвящена теме координации транспортной политики и регулирования землепользования как способу достижения устойчивого развития в российских городах. Особое внимание уделяется концепции устойчивой мобильности, которая подчеркивает важность не только улучшения транспортной инфраструктуры, но и создания компактных и функционально разнообразных городских пространств через грамотную политику землепользования, сфокусированную на повышении доступности мест притяжения населения. Автор подчеркивает важность обеспечения интегрированного планирования и развития в сферах землепользования и транспорта для городов России, планировочные структуры которых несут следы советского периода. В статье подробно рассматриваются нормативные основания для интеграции транспортного планирования и развития с планированием землепользования в российских городах, в том числе существующая система документов территориального и транспортного планирования. Автор проводит анализ генеральных планов крупнейших

городов России, представляя обзор содержания планов и опыта их реализации. Проведенный анализ указывает на то, что транспортное планирование в российских городах часто осуществляется изолированно от планирования в сфере землепользования, что приводит к негативным последствиям для городской мобильности. Население большинства городов продолжает сталкиваться с проблемами, связанными с неспособностью гармонизировать городское развитие в сферах транспорта и землепользования, в том числе растущему несоответствию между спросом на поездки и транспортными услугами. Автор предлагает рекомендации по преодолению выявленного расхождения в развитии этих двух областей, в том числе оценивая роль мастер-планов в повышении интеграции планирования в сферах землепользования и транспорта. Необходимость интегрированного подхода к планированию городского развития, объединяющего транспортное планирование и регулирование землепользования, выделяется как ключевой фактор в обеспечении устойчивой мобильности и экологического равновесия в российских городах.

Ключевые слова:

городская мобильность, землепользование, генеральные планы, мастер-планы, устойчивое развитие, крупнейшие города, доступность, городское планирование, транспортное планирование, территориальное планирование

Введение

Впервые в действующей редакции Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. в качестве основной цели развития транспортной системы называется «повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий». Эта значительно более широкая и многокомпонентная задача смешает фокус с подвижности населения, приоритета предыдущей стратегии 2008 г., на доступность мест, в полном соответствии с современными тенденциями перехода к более устойчивой модели городской мобильности, набирающими обороты в городах мира примерно с начала тысячелетия [1].

Концепция устойчивой мобильности, появившаяся в конце прошлого века как часть глобальной идеологии устойчивого развития, предполагает смещение акцента с повышения скорости передвижения на повышение доступности мест притяжения населения [2..3]. В то время как традиционные методы и подходы к управлению городской мобильностью в большей мере ориентированы на автомобильный транспорт, прогнозирование и управление транспортными потоками, а также минимизацию времени в пути, устойчивая мобильность представляет собой альтернативный подход к управлению транспортной инфраструктурой, который акцентирует внимание на создании доступной и удобной среды для всех видов передвижения. При этом повышение доступности мест притяжения обеспечивается не только за счет улучшения транспортной сети, но и за счет повышения близости между объектами, которая, в свою очередь, достигается за счет компактности и функционального разнообразия застройки – характеристик городского пространства, регулируемых при помощи грамотной политики землепользования [4].

Таким образом, указанная смена приоритетов в Транспортной стратегии, с одной стороны, свидетельствует о том, что в России на национальном уровне признана необходимость перехода к более устойчивой модели развития в области транспорта и

снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду. С другой стороны, Стратегия, разработанная, прежде всего, транспортными экспертами, в качестве основных методов достижения поставленных задач указывает «повышение экологического класса подвижного состава», игнорируя важность эффективного согласования между планированием в областях транспорта и землепользования.

Между тем, понимание необходимости интеграции транспортного планирования и планирования землепользования для достижения более устойчивых, то есть экономически успешных и экологически обоснованных решений, давно устоялось как в научном, так и в профессиональном сообществах [\[5\]](#). Такая интеграция особенно важна для российских городов, планировочные структуры которых несут следы советского периода: неоправданно растянутые урбанизированные территории, периферийные кластеры высокой плотности и слаборазвитая транспортная сеть [\[6\]](#).

Важность координации стратегий развития в области транспорта и землепользования подтверждается опытом европейских городов [\[7, 8\]](#) и постепенно внедряется в наиболее прогрессивных российских. Однако перейти от риторики к реальности непросто, и население большинства городов продолжает сталкиваться с проблемами, связанными с неспособностью гармонизировать городское развитие в сферах транспорта и землепользования, в том числе растущему несоответствию между спросом на поездки и транспортными услугами. Эта статья нацелена на выявление факторов, препятствующих полноценной интеграции систем транспорта и землепользования, включая несовершенство нормативной базы и существующей системы планирования территориального развития, а также трудности, возникающие при реализации интегрированных решений, заложенных в планах.

Нормативные основания интеграции развития систем городского землепользования и транспорта

Документом, который должен обеспечивать основу для увязки планирования в сферах транспорта и землепользования в России, является Градостроительный кодекс. В Градостроительном кодексе РФ до 2014 г. отсутствовал такой вид деятельности, как транспортное планирование. Действующая редакция предусматривает разработку такого документа, как «программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа» (ПКРТИ), устанавливающего перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа. ПКРТИ является документом краткосрочного планирования, а также инструментом реализации генерального плана и, в случае изменения генерального плана, должна быть приведена с соответствие с этими изменениями. ПКРТИ, таким образом, не может повлиять на решения, заложенные в генеральном плане и как-либо усилить интеграцию между транспортом и землепользованием в городе.

Документом транспортного планирования, который по своему масштабу и содержанию, мог бы решать задачу интеграции решений в области транспортного и градостроительного планирования, является Комплексная транспортная схема (КТС). Первые КТС в российских городах были разработаны еще в советский период и носили обязательный характер, в отличие постсоветских аналогов, выступавших в качестве рекомендации на перспективу. Комплексные транспортные схемы традиционно основывались на специально проведенных исследованиях и опросах и представляли собой результат глубокого анализа текущей работы транспортной системы и

обоснованные планы по развитию транспортной системы города [9]. Однако КТС по своему статусу никогда не были равнозначны документам территориального планирования, не проходили процедуру публичных слушаний и оставались внутренними документами городских администраций. Сегодня большинство комплексных транспортных схем выступают в качестве научно-исследовательских работ, их результаты могут быть использованы для разработки/корректировки генерального плана или просто проигнорированы. К тому же с появлением новых документов (помимо ПКРТИ это еще КСОДД - комплексная схема организации дорожного движения - и КСОТ - комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом) города вовсе отказываются от разработки КТС.

Важным аспектом интеграции планирования в области транспорта и землепользования является синхронизация такого планирования во времени, т.е. разработка согласованных между собой документов, определяющих развитие этих двух сфер. Это может быть обеспечено обязательной разработкой комплексной транспортной схемы, предшествующей принятию решений, закладываемых в генеральный план города; тогда КТС, по сути, включается в материалы по обоснованию [10]. Альтернативным подходом, введенным Градостроительным кодексом и утвердившимся сейчас в практике городов, является разработка всех документов, касающихся городской мобильности, в развитие положений генерального плана как детализация решений, принятых при его разработке [11]. При этом последнее предполагает наличие актуальной версии генерального плана, т.е. разработки абсолютно нового всеобъемлющего документа, либо глубокой его переработки, что ввиду трудоемкости процесса не всегда возможно и во многих городах заменяется простой корректировкой в части смены функционального зонирования города.

В таблице 1 представлен обзор генеральных планов изучаемых городов и документов транспортного планирования, разработанных в постсоветский период. Из таблицы видно, что разработка комплексных транспортных схем крупнейших городов в некоторых случаях предшествовала разработке генерального плана. При этом некоторые города (Новосибирск, Пермь) частично использовали в транспортном разделе генерального плана результаты анализа, проведенного в КТС, другие же (Казань, Красноярск) заложили в генеральные планы принципиально новые решения без привязки к ранее разработанным КТС. В остальных городах разработка комплексной транспортной схемы либо вообще не осуществлялась в постсоветский период, либо не была синхронизована по времени с разработкой генерального плана, и рекомендации, данные в этих исследовательских работах не получили отражения в документах территориального планирования. Также из таблицы можно увидеть, что ПКРТИ появились во всех крупнейших городах после 2017 г., в отдельных городах (Казань, Челябинск, Воронеж, Краснодар) программы разрабатывались на основе вновь утвержденных генеральных планов и были увязаны с заложенными там мероприятиями. Одновременно с разработкой программ в большинстве городов появились транспортные математические модели. Однако все эти модели включают только данные о транспортной инфраструктуре и маршрутах общественного транспорта, не учитывают влияние землепользования и позволяют использовать чисто инженерный подход к измерению пропускной способности улиц, загруженности дорог, эффективности маршрутной сети и т. д. [12] Они принимают текущие или предлагаемые модели землепользования как данность, игнорируя обратное влияние, которое транспортные вмешательства могут иметь на пространственное развитие. Поэтому несмотря на актуальность и научную обоснованность ПКРТИ, заложенные в них мероприятия не влекут изменений в городском землепользовании и

не могут служить инструментом комплексного территориально-транспортного планирования.

Таблица 1. Обзор документов территориального и транспортного планирования в крупнейших городах России

Город	Генеральный план	Транспортное планирование	
		КТС	ПКРТИ
Москва	2017 г.	-	-
Санкт-Петербург	2005 г.	-	-
Новосибирск	2007 г.	2001 г.	2018 г.
Екатеринбург	2023 г.	-	2020 г.
Нижний Новгород	2010 г.	2015 г.	2018 г.
Казань	2020 г.	2007 г.	2020 г.
Челябинск	2021 г.	-	2021 г.
Омск	2020 г.	-	-
Самара	2008 г.	2009 г.	-
Ростов-на-Дону	2007 г.	2015 г.	2021 г.
Уфа	2022 г.	-	2020 г.
Красноярск	2015 г.	2005 г.	2020 г.
Пермь	2010 г.	2008 г.	2020 г.
Воронеж	2020 г.	-	2023 г.
Волгоград	2007 г.	2008 г.	2018 г.
Краснодар	2020 г.	-	2021 г.

Так, в отсутствии научно-обоснованной стратегии транспортного развития, увязанной с территориальным планированием, многие города действуют реактивно при размещение транспортной инфраструктуры: планы появляются в ответ на инициативы федерального софинансирования в рамках тех или иных программ, а маршрутные сети общественного транспорта в некоторых городах формируются под воздействием компаний-перевозчиков. Таким образом, сложилась ситуация в которой генеральные планы часто лишены достаточного обоснования для принятия транспортных решений, а документы транспортного планирования без планировочных преобразований не могут предложить эффективные пути решения транспортных проблем.

Генеральные планы крупнейших городов России и их реализация

Документом местного уровня, в котором в первую очередь должны быть интегрированы городское планирование и транспортная политика, обеспечивающая приемлемый уровень доступности для существующих и перспективных территорий, является Генеральный план муниципального образования. Однако анализ Генеральных планов крупнейших городов России позволил выявить значительное количество негативных примеров отсутствия координации транспортных планов с планами в сфере градостроительства и землепользования.

Один из наиболее противоречивых примеров территориально-транспортного планирования представляет российская столица Москва. Генеральный план 2010 г. был отложен в сторону вскоре после его утверждения из-за смены мэра Москвы. Планирование городского развития фактически находилось в «ручном режиме», при котором каждый проект рассматривался индивидуально специальной комиссией до 2017 г., когда был утвержден новый закон о зонировании. Правила землепользования и

застройки города Москвы, созданные без какого-либо стратегического документа в качестве опоры, определили свои собственные цели, включая крупномасштабное развитие транспортных узлов [13]. Этот акцент на развитии общественного транспорта был выражен еще раньше в 2011 г. в Транспортной стратегии Москвы, которая, как утверждалось, разрабатывалась с учетом последних тенденций в области транспортного планирования [14]. Стратегия включала в себя такие меры, как строительство новых линий метро в сочетании с крупным инфраструктурным проектом Московского центрального кольца, внедрение интермодальных решений для билетов и тарифов, введение платной парковки и т. д. Введение Московского центрального кольца, модернизированного маршрута с использованием существующей железнодорожной инфраструктуры, действительно имело значительный положительный эффект на транспортное поведение горожан в виде увеличении дальности пешего подхода к станциям внеуличного транспорта в «пиковые» часы [15]. Однако, на фоне усилий по реформированию транспортной системы в соответствии с лучшими мировыми практиками, в 2012 г. Москва предприняла шаг, вызвавший недоумение у большинства зарубежных и отечественных экспертов [16]. В результате расширения административных границ площадь города увеличилась примерно в 2,4 раза. Несмотря на то, что Генеральный план 2017 г. для "Новой Москвы" базировался на принципе "сбалансированного развития территории", на практике застройщики новых территорий в первую очередь сосредоточились на строительстве жилых объектов, не обеспечив при этом необходимой транспортной и социальной инфраструктуры. Несмотря на использование передовых практик в области транспортного планирования, в Москве продолжают реализовывать несогласованные и спорные пространственные стратегии, которые могут подорвать все предпринятые усилия.

Одним из ярких примеров необоснованного транспортного развития является введение систем подземного метро в некоторых из крупнейших городов, которое восходит к советскому периоду, но все еще остается стремлением почти для всех крупных городов России. Из всех крупнейших городов, помимо Москвы и Санкт-Петербурга, экономически обоснованным строительство и функционирование метро можно считать только в Новосибирске [17]. Однако, в Генеральных планах большинства крупнейших российских городов, где с советского периода существуют разной степени развитости системы метрополитена, предусмотрено их развитие. Эти города включают как Казань, Екатеринбург, Нижний Новгород, Самару, где за Советский период было построено несколько станций, и происходило некоторое развитие сети метро в 2000е гг., так и Красноярск с несколькими законсервированными станциями и даже Ростов-на-Дону, где существует только проект. Омск стал единственным из всех крупнейших российских городов, осознанно отказавшимся от развития метро, несмотря на наличие нескольких построенных и законсервированных станций, в пользу развития трамвайной сети. Планы по развитию метро можно было бы отнести к стратегии опережающего развития транспорта, при которой инфраструктура и услуги транспорта разрабатываются и внедряются предварительно, прежде чем возникнет реальная потребность в них. Однако опыт других городов указывает на сложности, возникающие в обеспечении экономической эффективности и бесперебойной эксплуатации транспорта большой вместимости, который всегда требует больших объемов пассажиропотока и, следовательно, высокой концентрации людей и рабочих мест вокруг станций [18].

Одним из городов, также делающим ставку на развитие транспортной инфраструктуры, опережающее пространственное развитие, является Казань. Генеральный план Казани, основанный на предположении значительного роста населения, среди прочего,

предлагает обеспечение инженерной и транспортной инфраструктурой неосвоенных территориям, удаленных от центра. В то же время документ включает поощрение более устойчивых моделей мобильности в Казани, основанное на двух компонентах: стимулировании использования общественного транспорта (приоритетные полосы, интегрированная система продажи билетов, развитие наземного электрического транспорта и т. д.) и недопущении поездок на личном транспорте (платная парковка). Таким образом, решения, заложенные в Генплан Казани, кажутся вполне разумными и скоординированными с точки зрения землепользования и транспорта, но только при условии, что прогнозируемый рост населения произойдет в реальности.

Существует также множество примеров противоположной ситуации, когда в генеральном плане закладывается развитие территорий без учета уже существующей и будущей транспортной нагрузки, и застройка городов с высокой плотностью населения происходит в местах, которые имеют плохую доступность для общественного транспорта и не поддерживается соответствующим развитием инфраструктуры. Обширная жилая застройка высокой плотности на окраинах городов в настоящее время создает высокий спрос на транспорт в тех местах, где он не может быть удовлетворен никаким другим способом, кроме личного автомобиля, примеры подобного можно найти в Санкт-Петербурге (микрорайон Русановка), Самаре (микрорайон Крутие Ключи) и других городах.

При этом даже разумные предложения и документы, оформленные в соответствии с новейшими концепциями в области транспортного и городского планирования, могут не принести желаемого результата при отсутствии должной реализации. Анализ реализации Генерального плана Перми 2010 г. – документа, ставшим для своего времени революционным, в том числе в части применения принципов устойчивой мобильности показал, что пространственное развитие Перми не шло по заложенному сценарию. Планируемое распределение плотности населения по районам должно было стать результатом последовательной политики городских властей, направленной на стимулирование реконструкции существующих домов, застройки центральной части города, и отказ от застройки дополнительных территорий вне городского ядра. Фактически запланированный уровень плотности застройки в центральной части города, наиболее оснащенной транспортной инфраструктурой, не был достигнут, а значения плотности в районах, не обладающих высокой транспортной доступностью, превысили прогнозные значения. Несспособность местных властей придерживаться первоначальных стратегий территориального развития, изложенных в плане, привела к растущему несоответствию уровней транспортного обеспечения уровням плотности населения, то есть количеству потенциальных пользователей транспортной системы. Таким образом, Пермь стала одним из примеров того, как усилия по интеграции городского развития в сферах землепользования и транспорта были подорваны ненадлежащим выполнением плана.

Мастер-планы как способ повысить интеграцию землепользования и транспорта

В условиях, когда существующая система территориального планирования подвергается критике ввиду своей неспособности в полной мере обеспечить планирование комплексного и устойчивого развития города, в качестве решения все чаще предлагается встраивание в структуру градостроительной документации мастер-планов, как инструмента более оперативного реагирования на динамические изменения, происходящие в городе^[19].

Мастер-план может стать документом, объединяющим стадии градостроительного и

отраслевого транспортного проектирования на основе общегородского анализа транспортных систем во взаимосвязи с развитием планировочной структуры города. Как комплексный инструмент городского планирования, мастер-план, наравне с генпланом, может способствовать согласованному размещению жилых районов и рабочих мест, минимизируя необходимость долгих транспортных перемещений, а также обеспечивать развитие эффективной и устойчивой транспортной сети. При этом более короткий период планирования делает мастер-планы более гибкими и адаптивными к быстро меняющимся условиям в городской среде, включая изменения в транспортной инфраструктуре и потребностях в землепользовании. Таким образом, в мастер-планах, ориентированных на среднесрочную перспективу, легче обеспечить интеграцию землепользования и мобильности.

Однако условием эффективности применения мастер-планов по-прежнему остается выполнение намеченных мероприятий. Задержки или непоследовательность в реализации, в том числе из-за ненадлежащего распределения ресурсов могут привести к упущению благоприятных временных окон и потере возможностей для устойчивого развития [20].

Заключение

В современных городах интеграция транспортного планирования и землепользования является неотъемлемым элементом стратегии устойчивого городского развития. Основные составные части пространственной структуры города: системы землепользования и транспорта - непрерывно влияют друг на друга, и попытки управлять каждой из систем в отдельности приводят к их неэффективному функционированию. Транспорт и землепользование в большинстве российских городов, как правило, продолжают функционировать как отдельные миры. Эти две области территориального развития имеют свои собственные институты, дисциплинарные и культурные особенности, процедуры и концепции планирования. При этом, если культура управления городским землепользованием при помощи генеральных планов и правил землепользования застройкиочно утвердились в практике городских администраций, нараставших соответствующие компетенции, то планирование транспортного развития не получило такого системного подхода и четких механизмов реализации, особенно на стратегическом уровне.

Нормативные основания для интеграции планирования землепользования и транспорта, включая систему документов территориального и транспортного планирования, должны предоставлять каркас для разработки конкретных стратегий, направленных на сближение этих двух областей развития. Однако анализ существующей системы показал, что планирование развития систем городского транспорта и землепользования часто осуществляется изолировано, а проекты развития не синхронизируются во времени и пространстве.

В ситуации, когда генеральные планы, которые служат ключевым инструментом формирования пространственной и транспортной структуры городов, не способны обеспечить оперативную координацию планирования в сферах землепользования и транспорта ввиду длинного горизонта планирования, в качестве эффективной альтернативы могут выступать мастер-планы, все больше привлекающие к себе внимание как профессионального сообщества, так и властей в попытке совершенствования практики и правовых основ территориального планирования. Однако, эффективность мастер-планов, равно как и генеральных планов, во многом зависит от надлежащей реализации, включая своевременность, распределение ресурсов и соблюдение всех

аспектов плана.

Выявленные в статье проблемы разделения планирования землепользования и транспортного планирования подчеркивают необходимость непрерывного внимания к этому вопросу и принятия соответствующих корректирующих мер. Фокус на обеспечение устойчивой мобильности в городах должен обрести свое место не только в стратегических документах национального масштаба, но и в документах городского (регионального) уровня. Одновременно должен изменится и общий подход к планированию городского развития: от принятия отраслевых решений к интегрированному транспортному и градостроительному планированию. Всесторонний и системный подход к координации транспортной политики и землепользования является ключевым фактором для построения городов, способных эффективно справляться с вызовами роста автомобилизации и обеспечения устойчивого экологического равновесия.

Библиография

1. Holden E. et al. Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review //Energy Research & Social Science. 2020. Т. 65. С. 101454.
2. Комаров В. М., Акимова В. В. Стратегии устойчивой мобильности: лучшие мировые практики //Экономическая политика. 2021. Т. 16. №. 1. С. 82-103.
3. Нотман О.В. Концепция 15-минутного города как основа устойчивой модели развития мегаполиса в условиях современных рисков // Урбанистика. 2021. № 3. С. 73-85.
4. Millard-Ball A. Levine, Grengs, and Merlin: From Mobility to Accessibility: Transforming Urban Transportation and Land-Use Planning. 2021. С. 141-142.
5. Cervero R. Integration of urban transport and urban planning //The challenge of urban government: Policies and practices. 2001. С. 407-427.
6. Saveleva E. O. Quantifying Spatial Structure of the Largest Regional Centers in Russia: General Patterns and Typological Features //Regional Research of Russia. 2022. Т. 12. №. 2. С. 227-240.
7. Geerlings H., Stead D. The integration of land use planning, transport and environment in European policy and research //Transport policy. 2003. Т. 10. №. 3. С. 187-196.
8. Bertolini L., Le Clercq F., Kapoen L. Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward //Transport policy. 2005. Т. 12. №. 3. С. 207-220.
9. Немчинов М. В., Холин А. С. Тенденции развития комплексных транспортных схем городов //Мир транспорта. 2020. Т. 18. №. 3. С. 120-133.
10. Петрович М. Л., Истомина Л. Ю. Комплексные транспортные схемы как обосновывающие документы генеральных планов крупных городов //Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2012. №. 3-4 (40-41). С. 6-10.
11. Якимов М. Концепция транспортного планирования и организации. движения в крупных городах: монография / М.Р. Якимов. Москва: Litres, 2022. 175 с.
12. Гостев М. Эволюционное развитие систем городского землепользования и транспорта: разработка эвристической модели //Городские исследования и практики. 2019. Т. 4. №. 4 (17). С. 70-92.
13. Набатникова О. (2017) Обновление генплана Москвы станет актуальным вопросом после 2020 года // Недвижимость РИА Новости. URL: <https://realty.ria.ru/20170227/408381689.html>. (дата обращения 07.03.2024).
14. Liskutov M. (2015) Development Priorities of Urban Transport System in Moscow Agglomeration. In: International Transport Expert Council 2015. URL: http://transport.mos.ru/common/upload/docs/1445948334_Liksutov.pptx. (дата обращения

07.03.2024).

15. Власов Д. Н., Бахирев И. А. Московское центральное кольцо как катализатор изменения мобильности жителей //Academia. Архитектура и строительство. 2018. №. 1. С. 53-58.
16. Шупер В. А., Эм П. П. Расширение Москвы: альтернатива с точки зрения теории центральных мест // Региональные исследования. 2012. №. 4. С. 97-107.
17. Zyuzin P., Ryzhkov A. Urban public transport development: Trends and reforms // Transport systems of Russian cities: Ongoing transformations. 2016. С. 67-99.
18. Zhao P. et al. Disintegration of metro and land development in transition China: A dynamic analysis in Beijing // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2018. Т. 116. С. 290-307.
19. Малинова О. В. О реформировании территориального планирования в Российской Федерации в целях комплексного и устойчивого развития территории. Мастер-план // Academia. Архитектура и строительство. 2020. № 1. С. 5-12.
20. Герцберг Л. Я. Является ли мастер-план эффективным инструментом развития территорий в России? // Academia. Архитектура и строительство. 2023. № 2. С. 5-14.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Представленная к рецензированию статья «Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России» посвящена актуальным вопросам развития современных российских городов, в частности: «повышению пространственной связанности и транспортной доступности территорий».

В основу исследования взята Концепция устойчивой мобильности, появившаяся в конце прошлого века как часть глобальной идеологии устойчивого развития, предполагает смещение акцента с повышения скорости передвижения на повышение доступности мест притяжения населения.

Устойчивая мобильность представляет собой альтернативный подход к управлению транспортной инфраструктурой, который акцентирует внимание на создании доступной и удобной среды для всех видов передвижения.

Автор анализирует действующую редакцию Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года и делает вывод о том, что «смена приоритетов в Транспортной стратегии, с одной стороны, свидетельствует о том, что в России на национальном уровне признана необходимость перехода к более устойчивой модели развития в области транспорта и снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду. С другой стороны, Стратегия, разработанная, прежде всего, транспортными экспертами, в качестве основных методов достижения поставленных задач указывает «повышение экологического класса подвижного состава», игнорируя важность эффективного согласования между планированием в областях транспорта и землепользования».

Мы поддерживаем автора в его стремлении объединить транспортное планирование и планирование землепользования «для достижения более устойчивых, то есть экономически успешных и экологически обоснованных решений», что актуально для российских городов, планировочные структуры которых несут следы советского периода: неоправданно растянутые урбанизированные территории, периферийные кластеры высокой плотности и слаборазвитая транспортная сеть.

В статье автор анализирует действующие нормативные документы территориального и транспортного планирования в крупнейших городах России, делает обоснованные выводы об отсутствии координации транспортных планов с планами в сфере градостроительства и землепользования.

Автор предлагает в качестве решения встраивание в структуру градостроительной документации мастер-планов, как инструмента более оперативного реагирования на динамические изменения, происходящие в городе.

«Мастер-план может стать документом, объединяющим стадии градостроительного и отраслевого транспортного проектирования на основе общегородского анализа транспортных систем во взаимосвязи с развитием планировочной структуры города».

В заключении статьи автор систематизирует изложенный материал и представляет краткие выводы по рассматриваемой проблеме.

Статья изложена хорошим научным языком. Материал структурирован.

Библиографический список включает 20 источников, что вполне достаточно для раскрытия заявленной темы.

Рекомендуем статью «Устойчивая мобильность и (дез)интеграция развития систем городского землепользования и транспорта в городах России» к публикации.