

УДК 339

***ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГОРОДОВ РОССИИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СЕРВИСА И
ТУРИЗМА***

Бочков П.В.,

кандидат экономических наук, доцент

кафедры туристического бизнеса и гостеприимства

ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет»,

Россия, г. Екатеринбург

Аннотация

В настоящей статье рассмотрены ошибки в формировании городской политики на примере городов России с точки зрения удобства для жителей, а также причины их появления. Удобные города способствуют развитию туризма и признанию их на международной арене, влияют на качество жизни горожан, а ошибки, совершаемые при проектировании городов, впоследствии сказываются на полученных впечатлениях.

Ключевые слова. Урбанистика, туризм, сервис, город, проектирование, городская политика.

***DESIGNING RUSSIAN CITIES FROM THE POINT OF VIEW OF SERVICE
AND TOURISM***

Bochkov P. V.,

candidate of economic sciences, associate professor

Department of Tourism Business and Hospitality

FGBOU VO «Ural State Economic University»,

Russia, Ekaterinburg

Abstract. This article examines errors in the formation of urban policy on the example of Russian cities from the point of view of convenience for residents, as well as the reasons for their appearance. Comfortable cities contribute to the development of tourism and their recognition in the international arena, affect the quality of life of citizens, and mistakes made in the design of cities subsequently affect the impressions received.

Keywords. Urbanism, tourism, service, city, design, urban politics.

Человечество начало строить города примерно в 4 тысячелетии до н. э. в густонаселенных сельскохозяйственных районах Месопотамии, в долинах «великих исторических рек». Проектирование городов всегда основывалось на таких областях знаний, как география, история, менеджмент, экономика, политика, архитектура, социология, философия и др [1, с. 22-25]. В определённый момент данные области знаний были объединены в одну – урбанистику.

Урбанистика – наука, посвящённая изучению городов и городских систем, таких как транспорт, пешеходная инфраструктура, экология, архитектура, общественные пространства и т. д. На сегодняшний день в России совершается множество ошибок при проектировании городов.

Ошибки, совершаемые при ведении городской политики можно разделить на 3 группы:

1. уничтожение культурного наследия;
2. ошибки в транспортной политике;
3. ошибки в формировании инфраструктуры города.

Уничтожение культурного наследия связано с изменением архитектурного облика города. В России есть множество примеров, где совершают подобную ошибку. Но большинство из них было совершено в Москве в эпоху Юрия Михайловича Лужкова, который был мэром города с 1992 по 2010 гг.

Во время своего правления Юрий Михайлович занимался строительством «новоделов», сносом исторической архитектуры и застройкой площадей.

«Новодел» – это полностью восстановленная копия исторического здания, памятника или храма, который когда-то был разрушен. Примером «новодела» является Царицыно – дворцово-парковый ансамбль, заброшенный в конце XIX – начале XX вв. и восстановленный в годы правления Лужкова.

Снос исторической архитектуры и строительство на её месте новой – это тоже ошибка. Например, на месте отеля «Four Seasons» в Москве раньше находилась гостиница «Москва». Идея заключалась в увеличении количества квадратных метров.

Застраивая площади, город лишается культурно-познавательного туризма, т. к. площади – это одни из самых популярных мест среди туристов. Однако, для бывшего мэра Москвы площадь – это элемент, который не приносит прибыли. Он считал, что в городе не должно быть мест, которые бы не приносили прибыль, поэтому на месте площадей Лужков строил торговые центры. Так, в 1997 году на месте Манежной площади он открыл торговый комплекс «Охотный ряд» [2].

Таким образом, подобные ошибки ведут к тому, что теряется ценность памятников архитектуры. В результате чего, город не представляет никакой культурной ценности.

Вторая группа ошибок связана с созданием комфортных условий для автомобилистов. Для объяснения необходимо обратиться к перевёрнутой пирамиде приоритетов в урбанистике (рисунок 1).



Рисунок 1 – Приоритеты в современном городе [3]

Видно, что самым главным для города является пешеход, а самым ненужным – автомобиль на парковке.

Чрезмерная автомобилизация ведёт к экологическим проблемам и к проблемам пробок. Некомпетентная власть начинает расширять дороги, строить новые, делать бесветофорное движение, и, благодаря такой политике, с каждым годом автомобилистов становится всё больше. Однако расширение дорог и строительство новых никогда не приводило к желаемому эффекту. Бесветофорное движение создаёт такую проблему, как перепробег, когда для того, чтобы развернуться, необходимо проехать большое количество километров.

Примером такой дороги является третье транспортное кольцо в Москве, которое частично прошло под окнами домов. На месте, где раньше была улица, построили широкую магистраль, которая стоит в пробке в часы-пик [2].

Самое главное, что, расширяя дороги, власть делает город неудобным для пешеходов и велосипедистов за счёт сужения тротуаров и отсутствия велодорожек, что, в свою очередь, тоже является ошибкой. Пешеходы и велосипедисты, как правило, более мобильны, и поэтому могут остановиться у какого-либо заведения, которое станет более прибыльным.

Третья группа ошибок связана с общественным транспортом.

Первая ошибка – отказ от электротранспорта. 25 августа 2020 года мэр Москвы Сергей Семёнович Собянин объявил о закрытии троллейбусной сети. Троллейбус – это безрельсовое механическое транспортное средство с электрическим приводом. По сравнению с дизельным транспортом электротранспорт имеет два плюса: он абсолютно экологичный и более комфортный по сравнению с дизельным автобусом за счёт отсутствия дизельного двигателя.

Вторая ошибка – создание «карманов» для общественного транспорта. Задача общественного транспорта – быстро подъехать к остановке, высадить и посадить пассажиров и уехать с остановки. «Карман» создаёт только трудности:

1. в «карман» сложно заехать и выехать оттуда, из-за чего общественный транспорт, а вместе с ним и пассажиры в совокупности теряют минуты.

2. при выезде из «кармана» повышается вероятность возникновения ДТП, что опять же влияет на время.

3. «карманы» используются, как парковки.

4. «карманы» отнимают место у тротуаров, что мешает пешеходам.

5. «карманы» сложно чистить, особенно в зимнее время, т. к. туда невозможно заехать на снегоуборочной технике [4].

К примеру, в городе Екатеринбург есть «карман» на остановке «Площадь Труда». Действительно, водитель автобуса, который уже совершил посадку пассажиров, вынужден ждать, пока по основной полосе проедет остальной транспорт, и только тогда начнёт выезжать из «кармана». Интересно, что в Екатеринбурге не все остановки такие. Остановка «Оперный театр», которая идёт перед «Площадью Труда», не имеет «кармана».

Также, существуют ошибки, которые не относятся ни к одной из групп. Одной из таких ошибок является строительство подземных и надземных переходов вместо наземных. Минусы подземных и надземных переходов:

1. 30% города составляют люди, которым тяжело ходить по лестницам (люди с детскими колясками, пожилые горожане, маломобильные жители города).

2. при отсутствии наземного перехода люди чаще перебегают дорогу, чем используют подземный или наземный переход, что становится причиной ДТП [5].

Последняя ошибка – строительство новых районов.

Как правило, люди покупают новое жильё, не задумываясь о рисках. Они не проверяют надёжность застройщика, не смотрят отзывы о нём, не думают о том, как они будут добираться до работы. Поэтому, купив квартиру в новом районе, разочаровываются, потому что новые районы строятся на пустырях, где по естественным причинам нет развитой инфраструктуры, а дорога до центра города занимает слишком много времени из-за пробок, а также качество данной недвижимости оставляет желать лучшего.

Затем люди понимают, что просто так продать квартиру в этом районе проблематично, и начинают её сдавать более неблагополучным слоям населения. Далее закрываются заведения, рассчитывавшие на более платёжеспособное население. Потом ухудшаются коммунальное хозяйство вследствие переезда благополучного населения. Затем начинает расти преступность. Так, новые районы превращаются в гетто.

Пример такого района – муниципальное образование Мурино в составе Ленинградской области [6].

Таким образом, правильно проводимая городская политика влияет на качество жизни горожан, привлекательность городов как туристских дестинаций и имидж на международной арене.

Библиографический список:

1. Барабанов А. А. Урбанистика сегодня [Текст] / А. А. Барабанов // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. – 2009. - № 3. – С. 22-25.
2. 10 ошибок Лужкова, ставших кошмаром для Москвы [Видеозапись]. – Режим доступа: <https://www.youtube.com/watch?v=uvxRqcNOUqI&t=2072s> (Дата обращения 01.11.2020).
3. Приоритеты в современном городе [Мультимедиа]. – Режим доступа: <https://ru.oxu.az/society/309094> (Дата обращения 01.11.2020).
4. Почему автобусные карманы – это зло [Видеозапись]. – Режим доступа: <https://www.youtube.com/watch?v=zhcc2J1UIEg&t=700s> (Дата обращения 01.11.2020).
5. Почему в городе не должно быть подземных переходов [Видеозапись]. – Режим доступа: <https://www.youtube.com/watch?v=-XAqi0e0Oig> (Дата обращения 01.11.2020).
6. Пять этапов превращения в гетто на примере Мурино [Видеозапись]. – Режим доступа: <https://www.youtube.com/watch?v=qLhcXgVZaJI> (Дата обращения 01.11.2020).

Оригинальность 91%