

ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Л. Е. Лойко

Академия МВД Республики Беларусь
пр-т Машерова 6, 220004, Минск, Республика Беларусь
larisa.loiko@tut.by

Аннотация. Исследованы особенности трансформации транспортных коммуникаций городской среды с учетом того, что в них появились новые способы перемещения арендным и личным транспортом. Эти модификации электрического мобильного транспорта заняли пешеходные коммуникации и создали новые риски для пешеходной логистики. Возникла проблема диапазона обзора, а также встали вопросы о необходимости субординации дорожного движения в разных частях городской среды.

Ключевые слова: *городская среда; транспортные коммуникации; пешеходная часть; мобильный электрический транспорт.*

TRANSPORT COMMUNICATIONS OF THE URBAN ENVIRONMENT

L. E. Loiko

Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus
Masherova Ave. 6, 220004, Minsk, Republic of Belarus
larisa.loiko@tut.by

Abstract. The features of the transformation of transport communications in the urban environment have been studied, taking into account the fact that new ways of moving by rental and personal transport have appeared in them. These electric mobility modifications have occupied pedestrian communications and created new risks for pedestrian logistics. The problem of viewing range arose, and questions also arose about the need to coordinate traffic in different parts of the urban environment.

Keywords: *urban environment; transport communications; pedestrian part; mobile electric transport.*

В современном городе наблюдается трансформация городской среды в более комфортную. В общественном сознании сформировался очевидный запрос на подобную урбанизированную среду. Комфортная городская среда предполагает отсутствие барьеров для передвижения не только людей с ограниченными возможностями, но и лиц пожилого возраста, а также детей. Препятствия зачастую создают заборы, бордюры, лестницы, подземные переходы, широкие дороги.

Угроза терроризма также детерминировала в разных странах на государственном уровне задачу разработки строгих мер безопасности в городах (ограждения, осмотры транспортных средств). Традиционно используются и запретительные меры.

На современном этапе был обнаружен еще один момент. Он связан с экологической логистикой. Стал пропагандироваться отказ от личного автотранспорта и переход к общественному транспорту. Многие центральные улицы стали пешеходными зонами.

Вместе с тем, городское пространство ограничено конкретной территорией. Эта территория имеет тенденцию уплотнения. Стал даже использоваться термин «урбанистическое гетто». В основном он применим к западным мегаполисам, в которых сформировались кварталы с низким качеством жизни населения, которому сопутствуют криминал, наркотики, бедность.

Белорусским городам удалось избежать подобной стратификации. Приоритетом стали технологические решения. Место ограждений занимают открытые пространства и камеры. Важную роль играют сотрудники органов внутренних дел.

В городах Беларуси приоритетом пользуются пешеходы и пассажиры общественного транспорта. В использовании же личного транспорта обнаружились технические границы. Поездки на легковых автомобилях стали неудобными: пробки, платные стоянки, строгие критерии получения талона на въезд на территорию организаций и офисов. Произошло физическое отделение (выделение) общественного транспорта и снижение скорости автомобилей посредством укладки «дорожных полицейских». При этом многие города достигли высоких результатов по показателям снижения дорожной смертности и аварийности.

Изменение городской среды формирует тактический урбанизм. Уличная мебель (кадки с цветами, раскрашивание тротуаров и дорог), площадки для пешеходов на проезжей части у остановок общественного транспорта и переходов стали относительно недорогими решениями. В крупных городах запрещен транзитный проезд транспорта. Он перенаправлен на кольцевые дороги. Вокруг Минска их две. Они позволили улучшить городскую среду, освободив ее от транзитных и крупногабаритных транспортных потоков.

В последние годы в городской среде появился новый вид транспорта, использование которого стало регулироваться в Республике Беларусь дорожными правилами, которые ранее распространялись только на пешеходов. Это различные современные виды мобильного транспорта, использование которого разрешено на пешеходных тротуарах и дорожках, –

велосипеды, самокаты и их современные технологические разновидности (электрические самокаты, гироскутеры, моноколеса, сегвей).

У значительной части пешеходов это стало вызывать опасения относительно безопасности нахождения в пешеходной зоне. Эти опасения нашли ответ в изменениях Правил дорожного движения Республики Беларусь. В частности, в них был введен термин – «средство персональной мобильности». Средство персональной мобильности – это устройства либо приспособления, не являющиеся транспортным средством, приводимые в движение двигателем и предназначенные для индивидуального или совместного использования пешеходами [1]. При совместном использовании такие устройства должны иметь специально оборудованные сиденья. В первую очередь они должны двигаться по велосипедным дорожкам. При отсутствии таковых разрешается движение по тротуарам, пешеходным дорожкам или обочинам, при этом они должны предоставлять преимущество другим пешеходам. Пересекать проезжую часть на средстве персональной мобильности следует в местах, предусмотренных для велосипедистов. Это значит – по велосипедному проезду либо велосипедной дорожке с соблюдением условий, предусмотренных для велосипедистов. Если таких мест нет, то пересекать в иных местах, отведенных для движения пешеходов. К ним относятся пешеходный переход, линия обочины, тротуаров. При передвижении на роликовых коньках, лыжах, другом спортивном инвентаре, средствах персональной мобильности пешеходы обязаны пересекать проезжую часть дороги со скоростью идущего шагом пешехода, убедившись, что выход (выезд) на проезжую часть безопасен. Лица, передвигающиеся на таких устройствах, не должны находиться в состоянии опьянения. Скорость движения таких средств не должна превышать 25 км/ч. Запрещается передвигаться на таких устройствах лицам до 14 лет, за исключением пешеходных и жилых зон. Средство персональной мобильности должно иметь исправную тормозную систему и рулевое управление при его наличии. При движении на средстве персональной мобильности в темное время суток или при недостаточной видимости пешеход обязан иметь фликеры (световозвращатели), на устройстве должна быть установлена фара. Устанавливается возрастное ограничение на использование средств персональной мобильности – с 14 лет. Но оно не будет действовать в жилых и пешеходных зонах [2].

Отдельную тему комфортности городской среды формирует личный экологический велосипедный транспорт. В городской среде Минска для него создана уникальная инфраструктура в виде специальных коммуникаций, которые имеют автономный характер двустороннего движения. В эту инфраструктуру входят центры проката велосипедов, что повышает

массовость перехода населения разных возрастов на экологический вид транспорта. Велосипедные транспортные коммуникации регулируются в Республике Беларусь правилами дорожного движения.

Нормативно-правовые решения в значительной степени способствуют оптимизации процесса использования мобильных транспортных средств. Вместе с тем, рост количества этих средств в городах актуализирует проблему реализации правовых предписаний в реальной жизни, а, значит, и проблему правоприменения в данной сфере. Иными словами, правонарушение необходимо зафиксировать. Это функция компетентных субъектов, которые обязаны конкретизировать общие предписания для индивидуального случая.

На автомобильных дорогах Беларуси правонарушения фиксируются стационарными и мобильными датчиками контроля нарушений, системами вычисления средней скорости, центрами фиксации правонарушений, стационарными и мобильными пунктами контроля и оплаты. В целом система контроля нарушений обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения транспортных средств, фиксацию правонарушений и передачу данных о нарушениях в подразделения МВД Республики Беларусь. Правонарушения же при использовании мобильных транспортных средств в пешеходных зонах в значительном количестве случаев фиксируется только самими пешеходами. Техническими средствами фиксации большинство тротуаров и пешеходных дорожек не оборудованы. Решить эту задачу в полном объеме в большом городе невозможно. Присутствие сотрудника ГАИ или любого сотрудника ОВД, уполномоченного зафиксировать правонарушение, сопряжено с фактором случайности.

Следовательно, в данной области проблема фиксации правонарушений и правоприменения требует дальнейшего изучения в аспекте организационно-правового регулирования безопасности граждан в современном городе.

Библиографические ссылки

1. БрестСИТИ. Новости. Официальный сайт [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://brestcity.com/blog/pravila-ispolzovaniya>. Дата доступа: 01.11.2023.
2. Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://pravo.by/novosti/obshchestvenno-politicheskie-i-v-oblasti-prava/2022/august/71319/>. Дата доступа: 01.11.2023.