

Экспериментальный подвал под напряжением

[Previous Entry](#) [Свежие записи](#) [Архив](#) [Friends' Entries](#) [Личная информация](#) [Memories](#) [Вконтакте.ру](#)

Немного о скоростном трамвае и развитии городов

Профиль



Юзер: mymaster
Имя: Буслов Антон

Тезисно:

- Немного о скоростном трамвае и развитии городов [+27]
- Qredallert2000 - (без темы) [+23]
- Qsaboteur_2 - (без темы)
- Qkmedvedev0195 - (без темы)
- Qserg karpov - Все о скоростном трамвае и коррупции в РФ при их закупк

За месяц

Август 2013

				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Поиск:

Search:
Category: Site & User 

Таги:

via ljapp, Азаров, Азовское
море, Анна, Артёмий
Андреевич, Архангельск,
Африка, Бекет, Беларусь,
Белгород, Бендер, Бизон
кот, ВПС, ВУЗы, Вася,
Волгоград, Волжский,
зонеж, Воронежи за

Вселенная, Высоцкий, I AM.

Гамильтон, Город и транспорт, Городские проекты, Гумилев, Дептранс, Екатеринбург, ЖЖ, Иваново, Илюмжинов, КОРОНАС-ФОТОН, Казань, Калининград, Каш, Книги, Курумоч, Ленин, ЛиАЗ, Лужков, МИФИ, Мифлуха, Михалков, Мордовия, Москва, Мурманск, НЦ ОМЗ, Нижний Новгород, Нургалиев, Омск, ПДД, ПТМЗ, ПЭТ, Пермь, Прага, Путин, РЖД, РПЦ, Рига, Рок над Волгой, Россия, СМИ, США, Самара, Самара трамвай, Самаратранс, Сколково, Скрынников, Собянин, Солнце, Страна без глупостей, Стратегия, ТТУ, Тархов, Тбилисси, Тольятти, Ульяновск, Урюпинск, Уфа, Химия и жизнь, ЧМ-2018, Челябинск, Чемпионат, Чертовщико, Энцикл. Эда-Васеда

24-авг-2013 08:43 pm



Аннотация: В общении с прессой, а затем и на форумах, я заметил одну штуку, которую у нас не все хорошо понимают - мы много говорим о скоростном трамвае, но не все вкладывают в это словосочетание одинаковый смысл. Поэтому я немного поясню, чтобы было понятней, какие слова и откуда берутся, и как это соотносится с тем, что будет построено или сделано на практике. И вообще чего мы все так носимся с этим трамваем, а не скажем, с автобусом... Вопрос хотя от части терминологический, но затрагивает еще многие исторические аспекты, и сам путь развития транспортного планирования за последние сто лет. Это текст просто познавательный, чтобы вы задумались о ряде вещей, о которых раньше не думали...

В 20-х годах прошлого века трамвай был очень массовым видом городского транспорта - во всех крупных городах было очень много линий, маршрутов и вагонов. В ту же пору началось очень активное развитие автомобильного транспорта, и очень многие искренно верили, что вопрос мобильности городских жителей можно будет решить с помощью развития индивидуального автомобиля. Экономические процессы, которые имели место после войны, плюс изменение политики в том числе в сфере науки, оказали серьезное влияние на саму идеологию развития городов. Вспомните, как перестраивалась Москва в 30-е годы. Значительные проекты перестройки были и в европейских городах (например в Берлине). Очень серьезно изменился облик многих мест из-за разрушений полученных во время войны. Мало кто из не специалистов сейчас в состоянии на вскидку оценить, насколько сильно изменился сам принцип городского планирования. Вы можете себе представить Тверскую в Москве, до ее расширения? А ведь все эти процессы произошли совсем недавно... прошло очень мало времени с тех пор. Просто попробуйте открыть на спутниковом снимке разные районы крупных городов, и оцените как меняется улично-дорожная сетка между районами, основанными в разные десятилетия. Открывать лучше знакомый город, про который вы представляете какой район в какое десятилетие активно застраивался. Я же приведу ссылку на самый характерный пример в СССР - город Тольятти. Он состоит из нескольких крупных районов, которые были созданы в разную эпоху, исходя из разного отношения к использованию автомобиля. Вот "[Старый город](#)" (условно говоря город "сороковых"), построенный как большинство городов СССР, а вот "[Новый город](#)" (условно говоря город "семидесятых") - автозаводский район, построенный как витрина автомобилизации в СССР. Просто глядя на эти два снимка можно оценить, насколько сильно поменялся сам подход и идеология организации городского пространства

На самом деле, в прошлом веке, в очень короткий срок менялся сам облик и понимание города. Понятно, что простому жителю, кто этим не интересуется очень сложно понять - как это "поменялся город". Как может поменяться Москва, которая стоит с 1147 года на своем месте?.. Но тут также как с любой технологией, например с автомобилем, даже за сотню лет сменилась куча идей и веяний. Города резко увеличились в размерах, принципиально изменилась важность устойчивой логистики при поставках продовольствия и товаров. То что ранее можно было делать "получукастарно" теперь требовало серьезнейшей технологии. Начали появляться совершенно новые крупные объекты, требующие устойчивого подвоза людей - крупнейшие заводы, финансовые районы, спортивные сооружения, больницы. Стала изменяться идеология торговли, в том числе появились как явление гипермаркеты и торгово-развлекательные центры. Это все 50-е и 60-е годы. Все это дело качественно меняло сознание людей в странах, за пределами соцлагеря. В ту пору мы имели процесс разрушения целого ряда социальных а на покой аристократия, в социальных течения преобладали эти комфорта, идея личного комфорта для каждого была

доминирующей. У нас же на все эти процессы сверху накладывался эксперимент по строительству нового общественного строя - но это уже вообще отдельная история.

Это все достаточно очевидные вещи, но я тут их расписываю потому, что люди как правило о них не задумываются совсем. То есть спроси кого, как изменился с 30-х годов телевизор или автомобиль - все расскажут. А спроси тоже самое про город - все удивятся. Так уж вышло, что город продукт и технологии и социума, поэтому когда мы смотрим на те причины, которые формируют идеологию его развития, то мы вынуждены учитывать не только уровень развития технологий градостроительства, или узко - транспортного строительства, - но и доминирующие социальные идеи, особенности экономики в которой формировался город. Я это все писал, чтобы вернуться к теме исчезновения многих линий трамвая в 40-х и 50-х годах. Нельзя сказать, что разрушение трамвайных систем было последствием одного лишь лоббизма автомобильной и нефтяной промышленности (хотя в США процесс скупки трамвайных систем с целью их уничтожения и повышения продаж автомобилей хорошо разобранный исторический факт). Их разрушали в том числе в СССР, где трамвай массово заменялся на троллейбус. Тогда думали, что это удачная идея, и что получится обеспечить индивидуальный комфорт всем и каждому, и что этот комфорт можно построить создавая новые дороги для новых автомобилей.

Это сформировало некую новую идеологию - именно новую идеологию, в стиле "это модно - а это не модно". Трамвай не был менее эффективным, чем ранее. Он не работал хуже. Просто он стал восприниматься как нечто архаичное и не современное, в рамках существовавших запросов общества. Черно-белые фильмы не плохи, они выполняют свою роль, и мы их смотрим сейчас. Но мы воспринимаем их как что-то не современное. Мы продолжаем слушать музыку, но не на грамм-пластинках, а на электронных носителях. Мы не хотим ездить в автобусе или трамвае, мы хотим ездить в такси, покупать

эпистема, эпипи, эпоставиль,
а101, авария, авиация,
автобиография, автобус,
автобусы, автомобили,
анимация, аниме,
апокалипсис, архитектура,
астрономия, астрофизика,
аська, атомная физика, ах...
аэропорт, аэрофлот,
банальности, бессмертие,
библиотека, библиотеки,
билеты, битва головой об
стену, больницы, большой
адронный коллайдер, браки,
браузеры, бред, бухxxx...
быдлобанк, бюрократия,
велосипе, велосипед,
взятки, видеосъемка,
википедия, вконтакте,
власти, власть, во бред а,
вода, война, вопрос,
воронеж, время, всякое,
вулкан, выборы,
выдающиеся идиоты, выксы,
выставка, газета, сру,
генетика, гении, глупости,
глупость, говно,
голосование, город, города,
городские проекты,
государство, гречка, гугль,
дайджест, дед, дела, дела...
демократия, день без
машин, день рождения,
дети, диалоги по аське,
дизайн, диссертация,
документы, дума, дурь, еда,
елки, жалобы, женщины,
животные, жизнь, жизнь.
города, журналисты, законы,
здоровье, землятресения,
игры, идиотизм, инвалиды,
инженеры, интересно,
интернет, искусство,
истории, истории,
истребление инвалидов,
кандидаты, капитализм,
картошка, катастрофы, кино,
клерикализм, книги, конкурс,
коррупция, космос, косплеи,
косплей, кот, котики,
криминал, кровопийцы
поганные, крокодил,
кулинария, культура,
лавочки, легкий рельсовый
транспорт, лечение,
литература, личности, ложь,
любовь, люди, маразм,
медицина, метро,
метрополитен, милиция,
мир, митинг, митинги,
мифлуха, моделирование,
монорельс, мопед не мой,
моя тупость, мрази,
мужчины, музыка, муравьи,
мысли, мысль, мэрия,
налоги, наука, небо,
незнакомка, никому не
нужные мифические
существа, новый год,
область, образование,
обращения граждан,
общественная
деятельность,
общественный транспорт,
они, оплата проезда,
организация дорожного
движения, оставление в
опасности, очень хорошие
книги, памятники, память,
параноя, парковки, пенсии,
песни, печалька,
пешеходные зоны, пи...
пиар, пиво, пидоры, письма,
планетарий, пезда,
политика, полиция, польза,
порнократия, почта, поэзия,
правда жизни, православие
головного мозга, праздники,

носителях. мы не шьем одежду в ателье или сами, мы стали использовать продукты массового производства. Просто в истории развития был момент скачка технологий. Помните, что история развивается по спирали? Вот эта спираль и обуславливается скачками технологии в какой-то определенной сфере. И в 50-60-е годы технология наземного городского транспорта, и трамвая в частности, оказалась недостаточно развитой, чтобы отвечать представлениям массы людей о современных подходах и принципах развития городов. Нужен был технологический скачок, и изменение идеологии самих жителей городов. К тому, чтобы технология наземного транспорта совершила скачок, был целый ряд причин основанных на экономике. Одной из крупнейших из них было то, что большая автомобилизация начала наталкиваться на свои технологические барьеры, и автомобиль из средства предоставляющего огромную мобильность, стал превращаться в средство комфортного стояния в пробке.

Результаты размышлений, и философско-социологических (аля книга Джекобс про жизнь и смерть больших американских городов) и сугубо технологических (как тома по теме легкого рельсового транспорта в библиотеке Вучика), на Западе окончательно дозрели к 80-м годам. Стало ясно, что наземный общественный транспорт нам нужен, без него никак не обойтись. А значит надо сделать его достаточно впечатляющим, чтобы вернуть к нему доверие людей. Стало ясно, что город в котором вся поверхность отдана автомобилям, становится не комфортным и отталкивающим для человека. Именно на волне этого скачка и технологий, и идеологии был представлен термин "легкий рельсовый транспорт" (ЛРТ). Почему легкий, в каком смысле? В том смысле, что он был проще в плане нагрузок на полотно и конструкции пути, чем классический - тяжелый, полностью изолированный, рельсовый транспорт, такой как железная дорога и метрополитен. Кроме того, он был гораздо дешевле. Идея ЛРТ очень проста по своей сути - это просто нечто среднее, между метрополитеном и автобусом (троллейбусом). Пока идеология была таковой, что машины и общественный транспорт надо разнести в разные места, и что на улицах городов нет места ни для чего, кроме автомобилей (или автобусов, как компромисса), представить себе развитие ЛРТ было невозможно. Когда поменялась идеология, а экономика показала, что без развитого наземного транспорта не обойтись, идея развития ЛРТ стала просто самым удобным технологическим ответом на этот вызов.

То есть, в некотором роде, ЛРТ это даже не столько технология, сколько подход к организации городского транспортного пространства. И мы можем говорить о разных технических решениях в сфере транспорта - кроме ЛРТ есть еще, например, БРТ - но ключевой идеей было именно решение о том, что общественный транспорт не надо зарывать под землю, чтобы обеспечить его приоритет. Что достаточно сказать - мы создаем новые технологии наземного транспорта, которые сразу будут построены так, чтобы у них был приоритет перед автомобилем. В тоже время, ЛРТ - это именно новый виток развития наземного городского транспорта, ставший ответом на запрос экономики. Просто современный трамвай. Принципы те же что и у трамвая, просто новые требования к подвижному составу, рельсовому полотну, организации движения. Но понятие "трамвай" было еще весьма живо в сознании людей, которые видели его в 40-х, и вызывало это слово по прежнему некие архаические картины. Именно поэтому в обиход, прессу, в выступления политиков на западе пошел термин "легкий рельсовый транспорт". Это смотрелось новее и моднее. Местами его называли "легкое метро", чтобы как бы подчеркнуть близкое к метрополитену качество работы новых систем. Очень сложно объяснить что такое "качественный трамвай", проще было объяснить что такое "лайт версия метрополитена". Эти события успешно прошли в 90-е годы: открылось очень много систем, старые трамвайные системы были модернизированы до нового уровня. Люди хорошо восприняли и новое качество наземного транспорта, и новое слово для его обозначения. И тут надо сказать, что, как правило, вместе со строительством новых трамвайных линий проводилась глубокая реконструкция улиц в их транспортном коридоре. То есть само по себе развитие ЛРТ было не только технологической задачей в области транспорта, но и способом изменения городской среды, ее приведения в соответствие с современными запросами экономики.



Иллюстрация к реконструкции улицы в связи со строительством ЛРТ в Париже.

В Россию же с развалом СССР запоздало пришла как раз идея индивидуальных благ. Всем захотелось пересечь из трамваев в личное пространство, и забыть эти набитые гробы, как страшный сон. Это нормальное и естественное явление, для страны, которую 70 лет насиловали в рамках политических экспериментов в области создания насильственных общежитий. Просто события, связанные с вниманием к

пресса, проблемы, проза,
прокуратура,
промышленность,
профессионалы,
психология, путевые
заметки, путешествия,
работа, разведение раков,
развлечения, разрешил, рак,
реклама, религия, ринаэр,
рулез, рыжие, сайт, сайты,
самаратранс, самолеты,
свадьба, свиньи, секты,
селигер, семья, сериалы,
сестра, сеть, скамейки,
следствие, смерть, собаки,
советский суд, солянка,
сотовая связь, сотовые
компании, социология,
спам, спорт, споттинг,
студенты, сумбур, счастье,
счета, так, творчество,
творчество, твою ж мать,
телевизор, техническое,
травмай, трамвай, трамвай,
транспорт, троллейбус,
троллейбусы, тупорылые
уроды в рясах, уголовный
кодекс, ужас, уколы, умница,
управление, ура!
урбанистика, факт, физика,
философия, фильм, фотик,
фото, фотографии,
фотография, фотосъемка,
фуникулер, футбол, химия,
холивуд маст гоу он, хор,
хорошие книги, церковь,
цитаты, чиновники, школа,
шуточки, экология,
экономика,
экспериментальная
лингвистика, юристы, ютуб,
я, яблоки, ядерная война,
ядерная физика

индивидуальному, у нас отстали от того, что уже было на Западе на 40 лет. Экономика трансформировалась весьма быстро, сознание людей так быстро трансформироваться просто не умеет. И ясно, что второй раз повторять историю в полном ее цикле было бы очень удивительно. Поэтому развитие идей построения транспортных систем городов в России происходило в спрессованном варианте. Мы могли подсматривать, как и что было сделано уже сейчас в Европе, и понимать, к чему так или иначе придем мы. По сути мы изобретали велосипед, хотя и в своих, весьма специфических условиях (и это я не о зимах, это я скорее о этапе развития экономики). В результате у нас в стране в середине

прошлого десятилетия стало в целом тоже ясно, что развивать наземный общественный транспорт придется, и что дороги нас не спасут. Стало ясно это специалистам, но не обычным жителям, и еще хуже, конечно, было дело с политиками. Жители по-прежнему жаждали и жаждут индивидуального комфорта, и политики склонны их в этом поддерживать. Вопрос о технологических скачках развития городского планирования как-то обычно не обсуждается в рамках выборных компаний... а вот объяснить, что значит пересечь с трамвая в автомобиль легко и просто. Так что у нас встал тот же вопрос, что вставал и на Западе - как назвать новое качество наземного городского транспорта, как его вообще презентовать людям, чтобы его можно было начать восстанавливать? В том числе - какие употребить слова?

И тут уж получилось, что термин "легкий рельсовый транспорт" у нас в сознании не очень хорошо прижился. Он просто плохо звучит, для русского уха. У нас в советских времен существовал термин "скоростной трамвай", как нечто переходное между метро и трамваем классическим. Это была попытка советского ответа на все те же экономические вызовы, которые имели место в ту пору и на Западе. Он, так уж получилось, что в технологическом плане он был скорее гибридом уха с ежом, а не новым технологическим витком. Зато он был кое-как описан в советских СНиПах, и в градостроительной документации. Новомодный западный "легкий рельсовый транспорт", изначально на русский ввели в форме "легкорельсовый транспорт" (есть, например, решение Госсовета за подписью Путина с таким словосочетанием). В результате и СМИ, и политики начали тут же его путать с "легким метро", по образу и подобию Бутовской линии в Москве, или даже вовсе - монорельсом - принципиально иным транспортом, по своей нише применения. Образовался новомодный терминологический бардак. И на его фоне, вынуждено, все чаще стали возвращаться к термину "скоростной трамвай". Причем понимать при этом совершенно не то, что записано в советских СНиПах.

То есть хотели сказать "легкий рельсовый транспорт", понимая все те изменения в подходах и организации, которые я описывал для Запада, а получилось сказать "скоростной трамвай". В рамках одной системы ЛРТ можно сочетать участки как скоростного движения для метрополитен, так как уличного движения для автобус. Именно для ЛРТ характерно такое явление, как "трамвайно-пешеходная зона". Понятно, что никакой "скоростной трамвай" в рамках здоровой логики не может вписываться в трамвайно-пешеходную зону. Понятно, что по существующему советскому СНиПу его вообще не понятно как и где можно построить в уже существующем городе. Так что когда в Москве стали говорить о строительстве скоростного трамвая - возникла очередная терминологическая путаница... все начали представлять себе чуть ли не электричку, идущую по улице на 120 км/час. В итоге через какое-то время Дептранс был вынужден сказать, что "скоростного трамвая не будет - будет обычный"... И это было воспринято прессой и частью общества не как попытка наведения порядка в терминологии, а как отказ от технологического решения. В очередной раз возникло непонимание, чего же собственно пытаются сделать и зачем. Эту ситуацию до полного абсурда доводит тот факт, что до сих пор не разработан СНиП "Легкий рельсовый транспорт" и все вынужденно обращаются к старым советским нормам проектирования трамвая и скоростного трамвая, по которым принципиально невозможно построить современную ЛРТ-систему.

Именно в таком положении мы сейчас и пребываем. У специалистов есть понимание новой идеологии развития города, в которой наземное пространство надо эффективней использовать. В мире есть разработанные и апробированные принципы организации "легкого рельсового транспорта", как инструмента не только транспорта, но и модернизации городской среды. Но в России все это еще не доверилось - не выпущены и не скорректированы градостроительные документы, не выработана четкая терминология. Наконец совершенно никак не поставлена задача представить публике и горожанам, чем же это таким мы их собрались срочно осчастливливать. В результате при словосочетании "скоростной трамвай" люди представляют или электричку, разрывающую город на части, или наоборот архаичный трамвай стоящий в общей пробке. Политики, и их пресс-службы, естественно, как это у нас принято ни минуты времени не уделяют тому, чтобы стать немного понятнее людям... Так что в прессе доминируют всякие бредни про "вагоны, способные двигаться со скоростью 120 км/час". И уже тем более, никто не пытается объяснить, что тут не только вопрос технологии транспорта, сколько вопрос идеологии городского планирования. Что все это обусловлено в первую очередь экономикой и развитием социальных идей. Что все это по сути модернизация города, как социально-технологического явления.

Поэтому я вас просто решил попросить проще относиться к этой ситуации. Особенно, если вы журналист, и пишете по вопросам транспорта... Да, мы сейчас в несколько странном положении, когда все уже в целом признали, что надо строить то, чему на русском языке нет адекватно воспринимаемого названия. Да, чтобы это все строить у нас так и не написаны технические нормы, и нам приходится смотреть на западные техрегламенты. Но в целом, все же тот путь, который на Западе шли 40 лет, у нас вроде бы может уместиться в 15 лет. Есть очень большие надежды на такой вот исход. С системной точки зрения это все, конечно, смотрится несколько забавно... но все же непонимание того, что город это не только среда обитания вокруг тебя, но и явление, технология, структура, потихоньку начинает появляться хотя бы у какой-то части сограждан. Вот чтобы подтолкнуть этот процесс, я и написал здесь так много букв.

Репост 2

Я рекомендую 3

Твитнуть 3

0

5

Surf 0

Таги: [жизнь](#)[27 комментариев](#) [Комментировать](#) [Ссылка](#) [Запомнить навечно](#) [Поделиться](#)

Комментарии

25-авг-2013 12:59 am none (UTC)

[redallert2000](#)

//Просто попробуйте открыть на спутниковом снимке разные районы крупных городов, и оцените как меняется улично-дорожная сетка.

Открыл свой город. Налагается почти 1:1 старая на новую. Мысль автора не ясна.

Edited at 2013-08-25 00:59 (UTC)

[Ответить](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:06 am none (UTC)

[mymaster](#)

Это ты о Самаре?... Не замечаешь разницы между старой частью, Безымянкой и районом Солнечной? ;)

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:17 am none (UTC)

[redallert2000](#)

Я имею в виду, чтобы старую УДС, старый город целиком специально перестроили, что-то снося. Спутниковая карта за все годы идеально налагается одна на другую.

Разница конечно есть между перечисленными районами, но я думаю там в основном разница в строительных технологиях. Тем более некоторые тенденции пересекаются. Например расстояние между домами какое на Стара-Загоре, какое в Старом и какое в новейшем трансгузовском микрорайоне. В старом и в трансгузе - всё впрытк, на Стара-Загоре большие расстояния. Где здесь тенденция?

Не могу сказать, что есть какая-то тенденция, всё очень разновекторно.

Edited at 2013-08-25 01:21 (UTC)

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:22 am none (UTC)

[mymaster](#)

Я пишу о разных типах районов, основанных в разные годы, по разным нормам.. Для сравнения перестройки нужны все же более крупные старые города, или города попадавшие в зону ВОВ.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:28 am none (UTC)

[redallert2000](#)

Ну района отличаются, но тенденции какой-то одной нет. Это заставляет предположить, что видимо большее влияние на это оказывает строительная технология: материалы, способы постройки, коммуникации. Если бы главная тенденция была автомобильной, то районы построенные в 2000-е 2010-е предполагали бы больше расстояния между домами и шире проезды, нежели районы построенные в 70-е, однако реальная тенденция обратная. Индукция как бы пока не подтверждает умозрительное построение.

Edited at 2013-08-25 01:29 (UTC)

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:34 am none (UTC)

[mymaster](#)

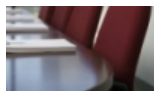
Тенденция реализуется в условиях реальных экономики. Поэтому в СССР смотреть имеет смысл на Тольятти, как самый наглядный материал - когда выделялись деньги на хотелки градостроителей. Для Самары можешь сравнить этажность, и связанную с ней плотность населения. Вопрос не в конкретной тенденции, тем более в СССР в котором система организована была плановым образом, а в разнице между соседними кусками городской ткани.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:43 am none (UTC)



Есть хотелки градостроителей, но есть и СНиПы. Вот например



[redallert2000](#)

что бросается в глаза в Тольятти? абсолютно одинаковые кварталы разделенные чрезмерной ширины улицами. Но причём тут автомобили?

Во-первых, тогда уже был СНиП, по которому запрещался транзит коммуникаций через территорию образовательных учреждений. Поэтому школы и детсады строго в середине каждого номерного квартала.

Во-вторых, стали меньше строить бомбоубежищ - это повлияло на конфигурация дворов.

В-третьих, Тольятти строился с расчётом на центральное отопление, но когда его начали строить уже было понятно, что это постоянные прорывы и раскопки, поэтому трубы решили прокладывать не под дорогами, а отдельно - отсюда гипертрофированные газоны без деревьев и это постоянное ощущение пустоты.

Итак, дедуктивное объяснение не хуже вашего. Индукция вашу

мысль не подтверждает... Вывод...

Edited at 2013-08-25 01:45 (UTC)

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:47 am none (UTC)



[mymaster](#)

А СНиПы отражают не хотелки градостроителей, а что-то из потустороннего мира?

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:51 am none (UTC)



[redallert2000](#)

Отражают. Я и привёл эти хотелки, не связанные с автомобилями, которые влияют на город и его структуру. К чему я это? К тому, чтобы проиллюстрировать, что тезис о том, что автомобиль имеет главный вклад в представления о градостроительстве я вижу недостаточно обоснованным

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:55 am none (UTC)



[mymaster](#)

Я такого тезиса не выдвигал. Еще раз - походи почитай пост. Ты прочитал не его, а какие-то свои мысли о нем.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:48 am none (UTC)

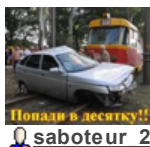


[mymaster](#)

Вывод - иди почитай пост. Все твои комменты говорят о том, что ты не понял о чем он написан.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 02:55 am none (UTC)



[saboteur 2](#)

Антон, можно в оппонента и Новым городом в Ульяновске ткнуть. Где шесть полос утыкаются в 2 полосы старой части города.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:23 am none (UTC)



[redallert2000](#)

http://etomesto.ru/map-samara_1916-3/?find=1&x=50.087677&y=53.185535 Пруф

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:27 am none (UTC)



[mymaster](#)

Уточнил в тексте немного о чем я. Перестройку можно смотреть на городах или крупных/богатых или пострадавших в войне. На таких как Самара надо смотреть как меняется город между районами, основанными в разные десятилетия. То есть как менялся подход в плане плотности, этажности, зеленых зон...

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:29 am none (UTC)



[redallert2000](#)

Самара маленький? А что же, простите большой? Одна Москва?

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:30 am none (UTC)



[mymaster](#)

Самара - очень маленький город.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:31 am none (UTC)



[redallert2000](#)

на шестом месте в России по населению. Новосибирск, НН, Ебург не сильно больше. Что остаётся? Москва?

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:35 am none (UTC)



[mymaster](#)

Москва. В России вообще мало крупных городов, да и городов вообще очень мало.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:44 am none (UTC)



[redallert2000](#)

А в Европе? Много городов побольше Самары? Они есть, конечно, не думаю сотня, не больше. А если округлять до 200 тысяч. так и вообще думаю 30-40...

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:47 am none (UTC)



[mymaster](#)

Это вопрос о том, что считать городом.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:49 am none (UTC)



[redallert2000](#)

Всё, что в административных границах. Остальное - от лукавого.

А так кое-кто городом например называет Рейн-Рур - полицентрическую агломерацию, сравнимую с Москвой по населению.

Формальный критерий должен быть.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:54 am none (UTC)



Административные границы - это как раз от лукавого. Надо совсем ничего не понимать в



том, как живет город, чтобы подходить к нему с юридической точки зрения.

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 01:55 am none (UTC)



Рейн-Пур - город?

[redallert2000](#)

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 02:00 am none (UTC)



Агломерация. Но структурно в деление там менее яркое чем между районами Тольятти. Поэтому я и говорю, что использовать понятие "город" надо не как юридический термин.

[mymaster](#)

[Ответить](#) [Уровень выше](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 02:58 am none (UTC)



Вопрос такой.

У нас СП по трамваю написаны под колею 1524 (даже не 1520), а что если (вдруг) кто-то из городских чиновников решит залудить новую линию, и вместо 1524 будет колея 1435. Легче будет всю эту мусть обойти или как?

[saboteur_2](#)

[Ответить](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 03:07 am none (UTC)



[kmedvedev0195](#)

Эх-эх-эх... Вс очень правильно и круто)

Только вопрос, к чему относить метротрам?

А вообще надо срочно пересматривать все СНиПы и ПТЭ по городскому транспорту.

Вот к слову, попалась мне книга из серии "Альбом чертежей Петербургской городской электрической железной дороги. 1906 год", так там все прописано до существования СНиПов, но при этом технологии там описаны все современные, так как проектировали Немцы.

Еще удивило, что в проекте описаны накидные рельсы. Тоест, до революции Накидными рельсами пользоваться можно было, а после до сих пор нет НИГДЕ в РФ.

Грустно и печально(

Может нам нужен небольшой институт городского транспорта? Ведь раньше по трамвайной теме работал институт Коммунального хозяйства им.Панфилова

[Ответить](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

25-авг-2013 03:23 am none (UTC) - **Всё о скоростном трамвае и коррупции в РФ при их закупк**



[serg_karpov](#)

Путин и Собянин решили «осчастливить» Москву и Питер импортными, тяжеленными, сверхдорогими, 100% низкопольными трамваями, за счёт разорения лучшего в мире российского производителя 100% низкопольных трамваев – «Ущерб от закупки диктатором В.Путиным трамваев Bombardier для Москвы» <http://serg-karpov.livejournal.com/34925.html>

[Ответить](#) [Ветвь дискуссии](#) [Ссылка](#)

[Оставить комментарий](#)

This page was loaded авг 25 2013, 4:27 am GMT.