

УДК 001.891

**Анализ оптимального распределения городского пространства
между транспортными средствами и пешеходами
Левченко И.Д (ОГУ), Халина А.А (ОГУ)**

**Научный руководитель – доцент кафедры архитектуры Аюкасова Л.К.
(ОГУ)**

Введение. В современном мире усилия архитекторов и градостроителей направлены на создание комфортной городской среды для людей. Применение современных методов проектирования в градостроительстве, реализация идей архитекторов способствуют достижению этой цели. Однако в век технологий автомобиль занял особое место в жизни человека. Автомобиль создает комфорт, экономит время, но также создает и целый ряд проблем. Поэтому была поставлена задача проанализировать оптимальное распределение городского пространства между транспортом и пешеходами, что является актуальной проблемой в современных городах, где транспортная система играет важную роль экономике города. Оптимальное использование городского пространства может существенно повлиять на уровень комфорта и безопасности всей составляющей городской среды, а также на развитие городской инфраструктуры в целом. [1].

Основная часть. Автомобиль вызвал негативные последствия для городской жизни, связанные с экологическими, социальными и эстетическими проблемами в городах. Главный недостаток автомобиля заключается в том, что он убивает уличную жизнь города. Он разделяет микрорайоны крупными магистралями, способствует разрастанию пригородов и подвергает риску других участников дорожного движения. Оптимальное распределение городского пространства между транспортными средствами и пешеходами является важной задачей городского планирования. [2]

Основная задача для градостроителей, специалистов по транспортному планированию состоит в том, чтобы снизить количество легковых и грузовых автомобилей в городах таким образом, чтобы мобильность в целом не нарушалась; но при этом затраты на логистику не повышались. Альтернативой чаще всего выступает общественный транспорт, но он как правило, является менее комфортной и медленной заменой частному автомобилю. Создание качественной инфраструктуры для общественного транспорта увеличит его удобство для горожан. Приоритет общественному транспорту внутри транспортного потока (например, создание отдельных полос движения для автобусов) позволит увеличить его скорость.

Другой немаловажной задачей градостроителей и урбанистов является уменьшение или устранение необходимости в личных поездках на автомобиле внутри города. Для этого каждый микрорайон города должен обладать инфраструктурой, покрывающей большинство потребностей его жителей. Наличие крупных торговых центров и гигантских фудкортков приводит к тому, что горожане едут на автомобиле воспользоваться одними услугами в одну точку города, а другими услугами в другую. Также это приводит к бесчисленному множеству парковок вокруг них.[3]

Частной проблемой некоторых городов является сквозной проезд через его центр. Отсутствие кольцевых магистралей или их низкая пропускная способность в моноцентричном городе приводит к тому, что водители выстраивают свой маршрут через его главное ядро, для передвижения между диаметрально расположенными районами. Поэтому градостроителям следует грамотно создавать связи между отдаленными районами вне центра города.[5]

Выводы. Для создания комфортной среды для пешеходов градостроителям и урбанистам следует решить следующие задачи: создание качественной инфраструктуры для общественного транспорта и повышение его привлекательности; уменьшение или устранение количества поездок на личном автомобиле; ограничение сквозного проезда через

центр города. Необходимо грамотное зонирование городских территорий, обеспечивающих жителей всех районов равноценной пешеходной доступностью ко всем важным объектам (школам, детским садам, торговым центрам, объектам культуры, отдыха, рабочим местам). Безопасное пересечение транспортных и пешеходных потоков (в разных уровнях). Ограничение транспортных потоков (только общественный и служебный) в историческом центре города, городских рекреациях. [4]

Список использованных источников:

1. Спек Д. Город для пешехода // М.: Искусство – XXI век, 2015, 352 с.
2. Вукан Р. Вучик Транспорт в городах, удобных для жизни / пер. с англ. А. Калинина под научн. ред. М. Блинкина.: Территория будущего; Москва; 2011, 413 с.
3. Гудвин Ф., 2009. ‘Решение проблемы пробок’ (WWW) Полит.ру: Москва, <http://www.polit.ru/article/2009/03/24/probki/> (дата обращения: 02.02.2024).
4. Priyank P. Patel, Zarana Hitesh Gandhi, Bhasker Vijaykumar Bhatt. A Detailed Study on Car-Free City and Conversion of Existing Cities and Suburbs to the Car-Free Model. [Электронный ресурс] // Academia: информ.-справочный портал. М., URL: https://www.academia.edu/30655373/A_Detailed_Study_on_Car_Free_City_and_Conversion_of_Existing_Cities_and_Suburbs_to_the_Car_Free_Model225 (дата обращения: 02.02.2024).
5. Haneen Khreis, Mark J. Nieuwenhuijsen. Car-Free Cities. [Электронный ресурс] // ScienceDirect: информ. справочный портал. М., URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S9780081026717107079> (дата обращения: 02.02.2024).