

УДК 721.001

**АНАЛИЗ ПЕШЕХОДНЫХ ТРАНЗИТОВ И КАЧЕСТВА ИХ ОБУСТРОЙСТВА
НА ПРИМЕРЕ ОБЩЕГОРОДСКОГО ЦЕНТРА НОВОПОЛОЦКА****В.П. КАШНИКОВА, А.С. СТАНКЕВИЧ**
(Представлено: В.И. МАТВЕЙЧУК)

Объектом исследования являются пешеходные транзиты общественных центров и качество их обустройства на примере города Новополоцка. В статье приводятся результаты натурных исследований общегородского центра Новополоцка.

Для достижения комфортных условий городского пространства еще в середине прошлого века было сформулировано 10 принципов Нового урбанизма. Новый урбанизм возник в США как путь решения проблемы распластанных городов с крупными пригородами. Появились проблемы с перегрузкой магистралей, отсутствием безопасных пешеходных путей. Новый урбанизм создаёт условия для создания пешеходного города с кварталами, населёнными соседями. Новый урбанизм включает 10 принципов: пешеходная доступность, соединённость, смешенное использование, разнообразная застройка, качество архитектуры и городского планирования, традиционная структура соседства, более высокая плотность, зелёный транспорт, устойчивое развитие и качество жизни [1, с. 23–24].

Ключевое значение в концепции Нового урбанизма играет пешеходная доступность к объектам тяготения населения. Создание комфортной и безопасной пешеходной доступности является важной задачей для тех мест городов, в которых сконцентрировано наибольшее количество объектов общественного обслуживания. Наибольшее количество таких объектов располагается в общественных центрах городов. Для того, что бы создать рекомендации по формированию хорошей пешеходной доступности была поставлена цель проанализировать основные проблемы и конфликтные ситуации, которые возникают в общественных центрах на примере города Новополоцка. Для определения путей решения выявленных проблем было проведено комплексное исследование территории общегородского центра, расположенного между улицами Блохина, Молодежная, Юбилейная и Кирова. Данная территория является ядром общегородского центра – основным общественным пространством центральной интегрированной зоны города, которое объединяет в себе торговые, культурные, административные, спортивные, обслуживающие и многие другие функции. Это ставит определенные задачи в достижении грамотной организации пространства, в котором следует уделить большое внимание к пешеходным связям и транзитам. От качества и грамотности организации которых зависит создание современной и доступной среды, обеспечивающей общественному центру востребованность и функциональность.

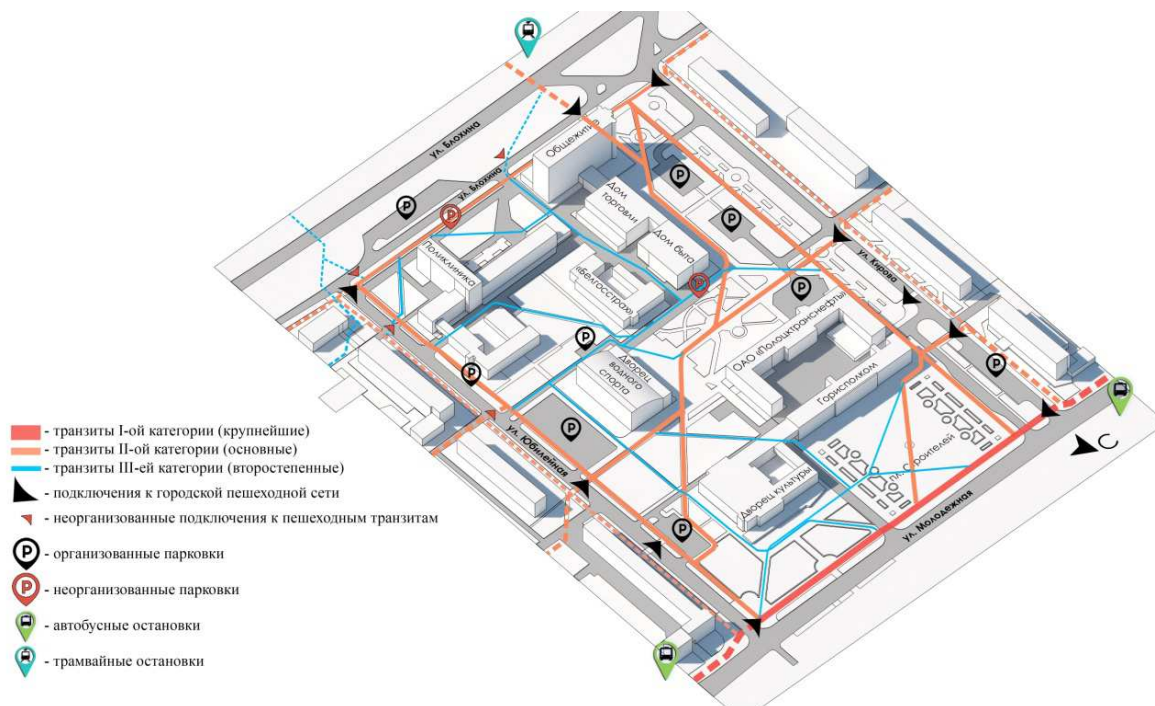
Рассматривая пешеходные транзиты и связи в рамках общегородского центра, можно выявить несколько уровней (категорий) потоков людей на них. Деление на категории основных транзитов осуществлялось исходя из численности людей, которые их осуществляли.

К первой и основной категории относится пешеходный транзит вдоль ул. Молодежная. Он является основным пешеходным «коридором», который используется для связи общегородского центра с прилегающими жилыми микрорайонами и доступа к общественной транспортной сети города.

Ко второй категории относятся периметральные пешеходные пути, обеспечивающие доступ к центру вдоль улиц и доступ из внешней городской пешеходной сети. Так же ко второй категории можно отнести крупные пути внутри общегородского центра, которые являются транзитами либо связывают различные функциональные территории и объекты общественного назначения. В данном случае через территорию общественного центра проходит диагональный транзит с запада на восток, связывающий жилые и общественные территории с остановкой общественного транспорта, а также, с главной магистралью города ул. Молодежная. (Можно заметить, что в случае направления с юга на север, аналогичный диагональный транзит не организован, что затрудняет направленное передвижение по территории)

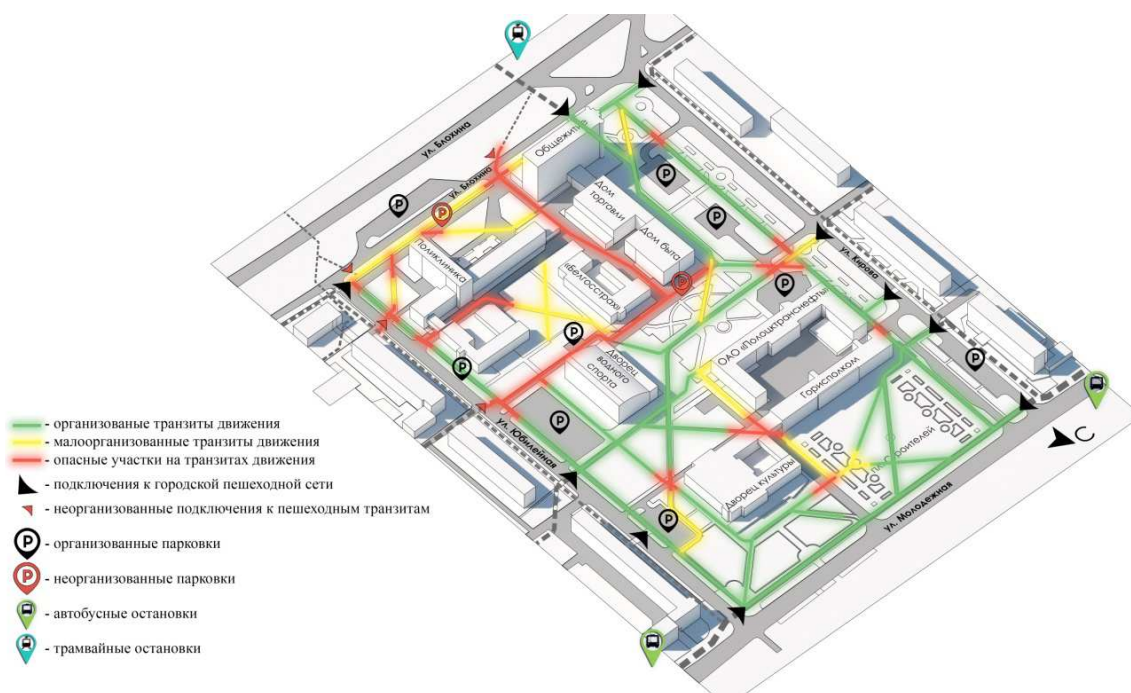
К третьей категории можно отнести не крупные (второстепенные) пешеходные пути. Они служат в основном для внутриквартальной связи объектов общественного центра с более крупными путями.

Данные категории пешеходных путей были отмечены на модели общегородского центра Новополоцка, представленной на рисунке 1.



**Рисунок 1. – Анализ пешеходных потоков (транзитов)
в общегородском центре Новополоцка**

Пешеходные потоки распределены по территории неравномерно, главной пешеходной осью является транзит вдоль магистрали ул. Молодежная, далее по периметру квартала так же проходят организованные пешеходные потоки. Внутри квартала организованными и основными потоками являются только пути движения от перекрестка Блохина – Кирова, и от перехода вдоль ул. Школьной к дворцу водного спорта Садко и далее до ул. Юбилейной. Остальные транзитные потоки являются малоорганизованными с функциональной, эстетической и инженерной точки зрения. Некоторые участки являются потенциально травмоопасными в связи с неровностями покрытия, бордюрами и неорганизованными пересечениями путей движения пешеходов и транспорта. Качество обустройства и безопасность пешеходных путей были нанесены на схему (рис. 2).



**Рисунок 2. – Качество обустройства и безопасность пешеходных путей
в общегородском центре Новополоцка**

После проведения обследования и анализа территории общественного центра, можно выявить, что обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов является одним из наиболее важных и вместе с тем до сих пор недостаточно разработанным разделом на территории общегородских центров. Это так же связано с тем, что с течением времени и развитием города появляются новые общественные объекты, которые формируют новые потоки людей, ранее не предусмотренные сложившейся планировкой. Сложность поставленной задачи, так же обусловлена тем, что поведение пешеходов труднее поддается регламентации и упорядочиванию, чем, к примеру, организация автомобильного движения. При расчете способов регулирования трудно учесть психофизиологические факторы, которыми обладают отдельные группы пешеходов. Можно заметить, что на практике часто не уделяется достаточно внимания условиям пешеходного движения. Чаще всего движение организовано таким образом, что, в первую очередь прокладываются транспортные маршруты, а пешеходные в таком случае создаются в условиях подчинения сложившейся ситуации. Однако рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности улиц и дорог, а также обеспечения более грамотного и безопасного поведения людей при пересечении проезжей части.

При решении вопроса организации пешеходного транзита к основному фактору следует прежде всего отнести естественное стремление людей экономить усилия и время, двигаясь по кратчайшему пути между намеченными пунктами. Каким бы ни был эстетически привлекательным и удобным пешеходный путь, если человек спешит, то он пойдет по такой траектории, которая будет для него максимально быстрой и короткой. При разработке схем организации движения на территории общественных центров сокращение расстояния транзита и расчёт пешеходной доступности к местам тяготения требует детального учета. Центр города Новополоцка не полностью соответствует современным требованиям безопасного пешеходного движения. Выявлено свыше 12 опасных участков на маршрутах пешеходного движения по территории, а благоустройство пешеходных дорог в некоторых местах оставляет желать лучшего. Но не смотря на это данная территория имеет отличную базу для дальнейшей реконструкции и внедрения необходимых элементов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Потаев Г.А. Общественный центр города: учебно-методическое пособие по дисциплине «Архитектурное проектирование» для студентов специальности 1-69 01 01 «Архитектура» / Г.А. Потаев, В.В. Вашкевич, В.А. Сысоева. – Минск : БНТУ, 2014. – 96 с.: [16] с. ил.
2. ТКП 45-3.03-227-2010 (02250) – УЛИЦЫ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ