УДК 625.7

С.М. Дядюра, магістрант
Л.В. Гасенко, к.т.н., доцент
Національний університет
«Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»

СВІТОВИЙ ДОСВІД ІНТЕГРАЦІЇ ПІШОХІДНОГО ПРОСТОРУ У ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЮ МЕРЕЖУ

У містах України рівень завантаженості автомобілями постійно зростає. Невирішені проблеми руху і паркування автомобілів викликають ускладнення транспортно-пішохідного руху, дорожньо-транспортної безпеки, стану навколишнього середовища, а також економічні збитки, а разом з тим зниження привабливості для туристів історичних частин міст України. Враховуючи ці обставини, українські міста потребують нових підходів до формування і реконструкції вулично-дорожньої мережі. Все більш актуальним стає планування вулично-дорожнього простору з урахуванням інтересів всіх учасників руху, а особливо пішоходів, адже пішоходами в тій чи іншій мірі є майже 100% учасників дорожнього руху.

Останніми роками планування на місцевому, регіональному та державному рівнях багатьох розвинених країн світу все більше уваги приділяє пішохідній політиці. Ходьба та велосипед часто розглядаються як важливі складові інтегрованої інтермодальної транспортної системи, яка надає мандрівникам варіанти переміщення та можливість забезпечити безперервність маршруту від дому до пункту призначення.

Згідно зі звітом американського Інституту політики в галузі транспорту та розвитку (ITDP), найпішохідніші міста світу – це Лондон (рис. 1.1), Париж (рис. 1.2), Богота та Гонконг.

Рис. 1.1. Пішохідний простір Лондону

Рис. 1.2. Пішохідний простір Парижу

Вибір цих міст здійснювався за 3 ознаками: 1) відносна кількість людей, які мешкають в межах 100 метрів від місць, вільних від автомобілів: парків, пішохідних вулиць та площ; 2) частка людей, які живуть у межах кілометра від закладів охорони здоров'я та освіти (вони зможуть швидко дістатися до потрібного місця пішки, а не машиною);

3) середній розмір міських кварталів (якщо вони менші, люди можуть швидше дістатися пішки до місця призначення, не огинаючи великі будинки). До звіту включено докази того, що в містах, де гуляти пішки комфортніше і безпечніше, повітря чистіше, люди менше схильні до ожиріння і рідше гинуть на дорогах, а крім того, ефективніше працюють.

Тенденції створювати доступні простори загального користування спостерігаються у багатьох містах, від мегаполісів до невеликих європейських столиць [1-3]. У Копенгагені, наприклад, ще у 2012 році створили багатокілометровий променад Superkilen Park (рис. 1.3) з місцями для відпочинку та арт-інсталяціями. Зона у колись несприятливому для життя районі стала по-справжньому мультикультурним громадським простором з оригінальним ландшафтом та рослинними оазисами.

У Сан-Франциско все частіше облаштовують так звані "кишенькові парки" (рис. 1.4), невеликі зелені зони на місці знесених парковок або на майданчиках перед супермаркетами.

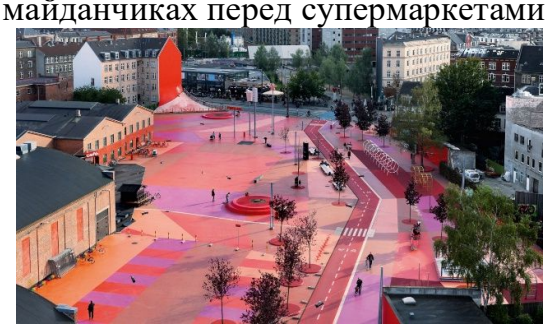

Рис. 1.3. Superkilen Park, Копенгаген

Рис. 1.4. Кишеньковий парк у Сан-Франциско

Центр Парижа щопершої неділі місяця тепер буде закрито для автомобілів. Таким чином, муніципалітет сподівається покращити якість повітря в столиці, а також зробити доступним для пішоходів історичний центр. Ця ініціатива є частиною масштабного проекту «Дихання Парижа», розробленого з ініціативи мера французької столиці. Для таксі та службового транспорту буде визначено «точки доступу», а швидкість обмежена до 20 км/год.

Отже, як бачимо у світі існує позитивний досвід створення пішохідних просторів. Також, нажаль, майже у кожному місті світу є і негативні приклади середовища, яке не сприяє пішохідному руху. Тож перспективу подальших досліджень становить аналіз принципів і критеріїв створення пішохідно-орієнтованого вулично-дорожнього простору.

Література

1. Project for Public Spaces (PPS) / [Електронний ресурс] – Режим доступу:http://www.pps.org/.

2. The Federal Highway Administration (FHWA): Safety Program/ [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.lgc.org/.

3. *The Local Government Commission (LGC) / [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.lgc.org.*