

**Вотинов Максим Алекович,**  
кандидат архитектуры, доцент кафедры  
основ архитектурного проектирования и рисунка,  
Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А.Н. Бекетова

**Votinov M. A.**  
*PhD in architecture*  
*O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkov*

## ГУМАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕШЕХОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В КРУПНЕЙШИХ ГОРОДАХ УКРАИНЫ

### TRANSPORTATION AND PEDESTRIAN INFRASTRUCTURE HUMANIZATION IN LARGEST CITIES OF UKRAINE

**Аннотация.** В статье определены основные направления гуманизации транспортно-пешеходной инфраструктуры в крупнейших городах Украины.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, пешеходная инфраструктура, гуманизация, городская среда.

**Abstract.** In the article the basic directions of transport and pedestrian infrastructure humanization in the largest cities of Ukraine.

**Keywords:** transport infrastructure, pedestrian infrastructure, humanization, urban environment.

Транспортно-пешеходная инфраструктура в крупнейших городах Украины — Киеве, Харькове, Днепрпетровске и Одессе является сложной иерархической системой обеспечивающей жизнедеятельность населения в этих городах. Актуальность гуманизации транспортно-пешеходной инфраструктуры обусловлена трансформацией социально-экономических условий, приводящих к изменению роли и места человека в современном мире, разнообразию и быстрой смене его потребностей в организации материально-пространственного окружения. Все это определяет необходимость пересмотра существующих подходов к архитектурно-пространственной организации среды города. Формирование архитектурной среды с учетом разнообразных потребностей различных социальных групп населения стало основополагающим в архитектурном и градостроительном проектировании. Однако, до сих пор, к сожалению, очень мало внимания обращается на гуманистический и художественный аспекты формирования материально-пространственного окружения современного человека, включающего объекты транспортной и пешеходной инфраструктуры города. А именно с этими объектами и проблемами формирования архитектурной среды горожанин сталкивается повседневно. Новые и достаточно сложные проблемы, вызванные действием научно-технического прогресса

и развитием автомобилизации населения, могут быть сформулированы как «транспорт и город», «автомобиль и город», «архитектура и транспорт» и приобретают все большее и большее значение, поскольку среда жизнедеятельности в крупнейших городах Украины из-за транспорта становится антигуманной. [3]

Цель данного исследования — рассмотреть специфику формирования транспортно-пешеходной инфраструктуры в крупнейших городах Украины.

Задачи исследования:

1. Дать определение понятию «транспортно-пешеходная инфраструктура».
2. Определить основные направления гуманизации транспортно-пешеходной инфраструктуры в крупнейших городах Украины.

Быстрый рост городов, многократное увеличение численности городского населения и площади застроенных территорий, экстенсивное освоение пригородных районов выдвигают как проблемы организации транспортно-пешеходных систем, так и проблемы парковки и хранения индивидуального автотранспорта. Общая численность легковых автомобилей имеет тенденцию к значительному росту. Массовая автомобилизация порождает огромное число взаимосвязанных между собой проблем: социальных, экономических и экологических.

Крупные и крупнейшие города, застройка которых в начале-середине XX века велась в расчете на развитие, главным образом, общественного транспорта для обслуживания пассажиров, не рассчитана на увеличение роста парка индивидуальных транспортных средств. Индивидуальный автотранспорт все чаще поглощает открытые пространства города, осложняя контакт человека с природным окружением. На сегодняшний момент автомобили хранятся в самых неподходящих местах, на тротуарах, газонах и даже на детских площадках.

Население городов все более ощущает кризисное состояние архитектурной среды, включающей места хранения автомобилей, неудобство пользования паркингами, постоянные конфликты движущегося и неподвижного автотранспорта. Растет уличный травматизм, увеличивается количество пробок на городских магистралях. Воздействия транспортных средств, в том числе их парковки, зачастую приводит к дегуманизации городских пространств, дискомфорту и экологическому кризису городской среды. Следует отметить, что транспортная проблема в современном городе является одной из ключевых детерминант деэкологизации и дегуманизации городского пространства. Развитие автомобилестроения и массовая автомобилизация способствовали росту индивидуализации и взаимоотчуждения людей, изолированных в персональном автотранспорте, который также превратился в одну из главных ценностей потребления. Следствием автомобилизации города стала и стремительная дегуманизация городской среды посредством уничтожения культурного и природного ландшафта в процессе строительства транспортной инфраструктуры. Результатами автомобилизации городского пространства являются замедление перемещения людей вследствие коллапсов на автомагистралях, загрязнение атмосферы выхлопами автотранспорта, высокое шумовое загрязнение, рост потребления энергетических ресурсов, многочисленные жертвы автомобильных аварий.

По степени разрушительного воздействия на городскую среду транспортные территории относятся к числу стабильно агрессивных. Поэтому применительно к ним ощущается максимальная необходимость поиска ресурсов природы, способных снизить остроту существующих проблем. Неравномерность пространственного распределения транспортных функций создает зоны экологической напряженности вблизи городских вокзалов, вдоль автомобильных магистралей непрерывного движения и на участках паркингов. Каждая из перечисленных зон с точки зрения характера воздействия на городскую среду имеет свою специфику, но все они могут обрести иные качества в случае рационального применения природных элементов

и совершенствования транспортной и пешеходной инфраструктуры крупнейшего города.

Транспортно-пешеходная инфраструктура должна быть составной частью города, физически и функционально интегрированной со всеми средствами и объектами жизнедеятельности человека в городской среде. Она должна органично объединять центр города с промышленной, жилой, ландшафтно-рекреационной инфраструктурами городской среды и создавать безопасные и комфортные условия для всех видов передвижений. Решение перечисленных проблем не представляется возможным без соответствующей модернизации городского пространства в целом, а именно — гуманизации городского пространства, формирования такой стратегии развития современного города, которая бы в первую очередь учитывала реальные интересы человека и потребности в безопасной среде. Необходима интегрированная реструктуризация всей архитектурно-градостроительной инфраструктуры города.

Социальные, культурные и экологические ценности городского пространства должны рассматриваться в качестве приоритетных в сравнении с экономическими, техническими, административными ценностями, что предполагает выдвижение, на первый план, защиту окружающей среды и культурного своеобразия города даже в случае несоответствия интересам коммерческой прибыли от строительства транспортных коммуникаций или промышленных объектов, разрушающих городскую самобытность и природу.

Необходимо отметить, что именно удобство человека как пешехода, а не как водителя или пассажира транспортного средства должно рассматриваться как приоритетное направление реструктуризации всей инфраструктуры города, поскольку только в этом случае возможна гуманистическая революция в современном градостроительстве. Соответственно и вся идеология развития городского пространства, реструктуризации городской инфраструктуры, в том числе и транспортных коммуникаций, должна быть подчинена интересам повышения удобства и качества жизни населения города. Задачи гуманизации городского пространства подразумевают переориентацию транспортной инфраструктуры городов на интересы человека, культурной и экологической среды. Возможными направлениями решения многочисленных проблем, связанных с автомобилизацией городов, являются: внедрение экологически чистых видов персонального и общественного транспорта; переустройство транспортных магистралей в соответствии с интересами защиты архитектурных объектов, культурной и экологической среды. Необходима организация улично-дорожной сети с учетом минимизации вредного автотранспорта на окружающую среду (со-

кращение регулируемых перекрестков, исключение перепробега, использование подземного уровня для движения и др.). [4]

Также необходимо предусмотреть строительство транспортных обходов для выноса транзитного грузового движения за пределы города. Следует ограничить въезд и парковки автомобилей в историческом центре города, а также необходима приоритетизация прав пешехода над правами автомобилиста с созданием особых пешеходных улиц и пешеходных зон, а также велосипедных коммуникаций, ограничение движения автотранспорта в пределах центра города, особенно его исторического ядра. Эта концепция подразумевает создание такой транспортной системы в крупнейших городах Украины, которая позволяла бы жителям с комфортом использовать все виды транспорта: пешеходный и велосипедный (внутри жилых районов), личный автомобильный (при передвижениях в пригородах и между городами), общественный, в большей степени электротранспорт, (при передвижениях в центре города). Кроме того, превалирующим подходом к развитию транспортной инфраструктуры в городах должно быть разнесение транспортных и пешеходных коммуникаций на разные уровни. Такой подход подразумевает перенос дорожной сети и линий общественного транспорта под землю или строительство поднятых над землей транспортных коридоров. Конечная цель — создание «островного города», в котором автономные мультифункциональные районы окружены зелеными пространствами и соединены друг с другом транспортными и инженерными коридорами, созданными выше или ниже уровня земной поверхности. В крупных и крупнейших городах Украины целесообразно применение необходимого предметно-пространственного наполнения транспортной и пешеходной инфраструктуры в соответствии с основными задачами их гуманизации. Следует также отметить, что наибольшее значение сегодня должно уделяться не столько строительству новых, сколько эффективному использованию уже существующих объектов транспортной инфраструктуры с их максимальным использованием для общественного транспорта. Замещение индивидуального авто-

транспорта общественным транспортом позволяет повысить эффективность использования дорожной сети в два-три раза. Наиболее актуальными направлениями развития системы общественного транспорта сегодня признаются легкорельсовый транспорт («скоростной трамвай» на выделенной полосе движения). В крупнейших городах Украины целесообразно создание трамвайно-пешеходных улиц.

На решение проблемы транспортной доступности, среди прочих, направлены современные градостроительные концепции, которые предпочитают развитие компактного и многофункционального города. «Расползание» города, экстенсивно поглощающего все новые и новые пространства, все чаще признается в развитых странах (в первую очередь, в Европе) типичным путем развития. Рыхлые города «американского типа» вынуждают растягивать дороги и инженерные сети на огромные расстояния. Такая структура неэффективна для крупнейших городов Украины. [2]

В заключении проведенного исследования необходимо сформулировать следующие выводы:

1. Транспортно-пешеходная инфраструктура представляет собой интегрированную систему коммуникаций, обеспечивающую согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта в сочетании с пешеходным движением с целью максимально комфортного удовлетворения передвижений в городской среде. В крупнейших городах Украины в целях гуманизации транспортно-пешеходной инфраструктуры необходима ее реструктуризация с учетом интересов человека, его физических и духовно-эстетических потребностей.

2. В настоящее время в крупнейших городах Украины основным направлением гуманизации транспортно-пешеходной инфраструктуры должны включать решения следующих задач:

- улучшение экологических характеристик среды (загазованность, шумовое загрязнение и др.);
- повышение пропускной способности транспортной системы (ликвидация дорожных пробок, снижение показателей дорожно-транспортного травматизма);
- создание пешеходных улиц и пешеходных зон особенно в центре города. [1]

### Литература

1. Вотинов М. А. Пешеходные улицы и пешеходные зоны как объекты гуманизации городской среды / М. А. Вотинов // Традиції та новації у вищій архітектурно-художній освіті. Збірка наукових праць. — Х.: ХДАДМ, 2015. — № 1 — С. 83–87.
2. Ковальчук В. Г. О роли международных транспортных коридоров в развитии транспортной системы Украины. [Текст] / В. Г. Ковальчук. — Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012., № 38. — С. 308–310.
3. Прайгер Д. Транспортная инфраструктура Украины: состояние и проблемы посткризисного развития [Текст] / Д. Прайгер // Экономика Украины. — 2011. — № 5. — С. 23–26.
4. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» від 9 листоп. 2000 р., No 1684 // Офіційний Вісник України. — 2000. — No 46. — С. 1994.