

УДК: 711.00

КОНЦЕПЦИЯ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ УЛИЦЫ ИГОШИНА В ТРАНСПОРТНО - ПЕШЕХОДНУЮ

© В.В. Буркова¹, А.Н. Долгополова²

Иркутский национальный исследовательский технический университет,
664074, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83.

Рассмотрена концепция модернизации транспортной улицы Игошина в транспортно-пешеходную. Проанализирована территория и выявлены особо острые проблемы и пути их решения. Выявлена актуальность модернизации малых пространств для г. Иркутска. На основе эмпирического исследования авторами предложены способы решения проблем, связанных с поверхностями дороги и элементами сопряжения. На основе динамики численности людей, проживающих на изучаемой территории и месте особо частого их притяжения, было выявлено место для расположения светофора. Так же методом фиксирования психологических фактов в естественных условиях было выявлена проблема ливневой канализации. Предложены методы улучшения среды и для людей с ограниченными возможностями. Рассмотрены варианты развития качественной и доступной среды улицы. Результатом работы было выявлено решения проблем и предложены аналоги и пути более удачного изменения территории. Увеличение количества пешеходных переходов, установление бордюров со стороны общежития, выборка грунта, освещение. Уделяется особая важность улучшения качества среды, путём анализа статистических данных. Авторы полагают, что модернизация транспортно-пешеходной улицы необходима для решения транспортных проблем и обеспечения безопасной жизни населения

Ключевые слова: улица Игошина, транспортно-пешеходная улица, качественная модернизация, малые пространства, безбарьерная среда, проблемы улицы.

CONCEPT OF TRANSFORMING STREET OF IGOSHIN TO TRANSPORTATION AND PEDESTRIAN

© V.V., Burkova, A.N. Dolgoplova

Irkutsk National Research Technical University,
83 ul. Lermontova, Irkutsk, 664074, Russian Federation

In this article, the concept of modernizing the transport street Igoshina in transport and pedestrian is considered. The territory is analyzed and particularly acute problems and ways of their solution are revealed. The urgency of modernization of small spaces for the city of Irkutsk is revealed. Based on the empirical study, the authors proposed ways to solve problems related to road surfaces and interface elements. Based on the dynamics of the number of people living in the study area and the place of their frequent attraction, a location for the traffic light was identified. Similarly, the method of recording psychological facts in natural conditions revealed the problem of storm sewage. Methods for improving the environment for people with disabilities are also proposed. The options for developing a high-quality and affordable street environment are considered. The result of the work revealed the solutions to the problems and proposed analogues and ways of more successful change of the territory. An increase in the number of pedestrian crossings, the establishment of curbs from the hostel, soil sampling, lighting. **Conclusions.** In conclusion, particular importance is attached to improving the quality of the environment, by analyzing statistical data. The authors believe that the modernization of the transport and pedestrian street is necessary to solve transport problems and ensure a safe life of the population.

Keywords: Igoshina Street, transport and pedestrian street, qualitative modernization, small spaces, barrier-free environment, street problems

ВВЕДЕНИЕ

Современный город на сегодняшний день это прежде всего приспособленная и безопасная окружающая среда, в которой живёт человек. Признаками недостаточно развитой инфраструктуры современного города, не соответствующей комфортной жизни людей, являются банальные ошибки в виде неправильного размещения дорожных знаков, пешеходных переходов, а также уличного освещения. Многие улицы городов изначально построены без соблюдения правил проектировки; их капитальная реконструкция будет чересчур затратной и проблематичной, но модернизация с целью улучшить качество и комфорт – вполне возможна.

¹Буркова Виктория В., кафедра архитектуры и градостроительства, старший преподаватель, e-mail: viktoryburkova@gmail.com

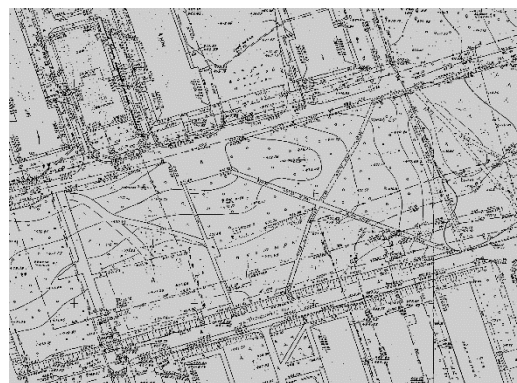
Victoria V. Burkova, Department of Architecture and Urban Development, Senior Lecturer, e-mail: viktoryburkova@gmail.com

²Долгополова Анастасия Н., студент ГРБ-17-1, e-mail: adolgopolova1@gmail.com
Anastasia N. Dolgoplova, student GRB-17-1, e-mail: adolgopolova1@gmail.com

Цель исследования – разработка концепции преобразования малого пространства-на примере улицы Игошина и сквера, прилегающего к ИРНИТУ (рис. 1), в г. Иркутске является примером решения проблемы качественной модернизации.



а



б

Рис. 1. Улица Игошина в г. Иркутске:
а – схема участка, требующего модернизации; б – топо-основа улицы Игошина

Актуальность данной концепции для города с населением 623 736 чел. очень высока, так как улучшение качества среды напрямую связано с формированием уровня социальной жизни. Тем более основные критерии создания пешеходной улицы, такие как: общественное признание, возможность реорганизации движения автомобильного транспорта, возможность поэтапной организации пешеходной улицы, соответствуют выбранной территории модернизации.

АНАЛИЗ ТЕРРИТОРИИ

Улица Игошина располагается перпендикулярно одной из дорог, составляющих основу планировочной структуры Иркутска, в Свердловском районе города. Между улицей Академика Курчатова и улицей Ломоносова, от улицы Лермонтова до улицы Леси Украинки. Улица Игошина включает в себя жилой сектор. По правой стороне дороги расположены общежития, а на левой - сквер и университет, от которого недалеко находится технопарк. Касаемо, основных технических и транспортно-эксплуатационных параметров улицы стоит выделить несколько категорий. Например, скорость потока транспортного движения на улице Игошина составляет 60км/ч, а расчетная интенсивность движения улицы составляет- 500 ед./ч. Покрытие дороги твердое. Улица предполагает наличие пешеходных переходов, условных обозначений в качестве дорожных знаков, лестниц, но не смотря на это, данная среда не предназначена для комфортной жизни. Большой поток автомобилей, неположенная стоянка транспортных средств, - это только начало того, что нужно исправить или попытаться изменить, дабы повысить уровень и качество жизни людей.

МЕТОДЫ

Идея проекта предлагает превратить улицу Игошина в транспортно-пешеходную улицу, чтобы сделать среду более комфортной и безопасной. В первую очередь необходимо решить вопросы, касающиеся освещения, пешеходных переходов, пандусов и других элементов местности, требующих модернизации (рис. 2).

Улица Игошина предполагает наличие фонарей, но при замерах количества света от существующего уличного освещения было установлено, что уровень освещенности составляет 2 лк при норме 4 лк, (см. рис. 3) что недостаточно для обеспечения водителям комфортного вождения автомобиля и хорошей видимости дороги и тротуаров.



Рис. 2. Проблемы территории

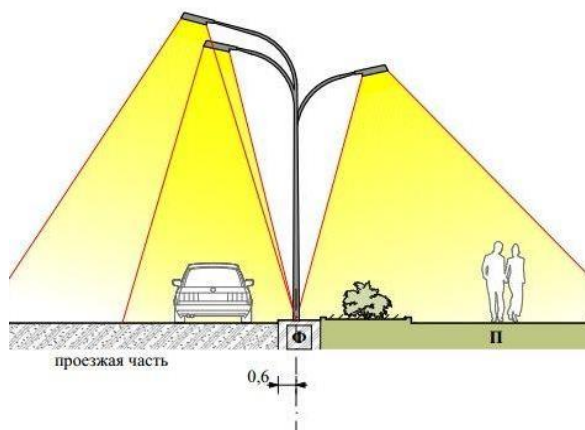


Рис. 3. Схема правильного освещения, соответствующего стандартам

Предлагается продублировать основное освещение на пешеходных переходах фонарями, предназначенными для размещения на пешеходных путях, на высоте не более 3 м от земли. В целях безопасности крайне важно возведение ограждения на тротуаре со стороны общежитий в целях защиты от случайного наезда автомобильного транспорта (рис. 4). Стоит помнить и о самом тротуаре, согласно памяткам по организации улиц, тротуар должен состоять как минимум из трех частей: зоны примыкающей к зданиям, зоны для беспрепятственной ходьбы шириной в 2–4 м и технической зоны. При этом нужно обратить внимание на то, как можно минимизировать барьеры для передвижения маломобильных групп населения. Поскольку отсутствуют необходимые пандусы и съезды, то предлагается установить элементы сопряжения поверхностей (бортовые камни, ступени, лестницы). Участки пола на путях движения на расстоянии 0,6 м перед входами на лестницы планируется сделать рифлеными и/или контрастными. Согласно правилам проектировки ширина бордюров должна соответствовать не менее 90 см, а высота бордюров по краям пешеходных путей не менее 0,05 м.

Также одной из задач является форма холмов на участке сквера. Необходимо изменить их форму рядом с лестницами за счет выборки грунта и сформировать открытые пространства вокруг лестниц (рис. 5). Это позволит увеличить обзор, и пешеход, спускаясь по лестнице, будет видеть передвигающийся автомобиль, а водитель будет заранее видеть пешехода. Мировые стандарты в сфере установки элементов информации и условных обозначений в последние годы принимают принципы непрерывности безбарьерной среды. На территории улицы и сквера предлагается разместить такие типы информации, как вывески и знаки. При входе в парк должно стоять информационное табло. Чтобы люди могли видеть сразу по каким дорожкам им будет легче идти. (Например, женщины с колясками или пожилые люди.) Особое внимание уделяется также слабовидящей категории граждан. Во многих зарубежных городах, к примеру, перед входами в парки присутствуют информационные таблички со шрифтом Брайля. Реализация подобных идей будет соответствовать инновационному духу современности и сделает город более доступным для людей с ограниченными возможностями.

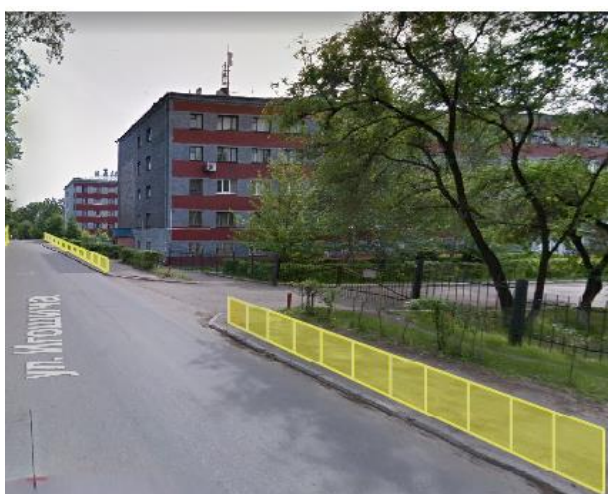


Рис. 4. Ограждения со стороны общежитий



Рис. 5. Схема выборки грунта; Fig. 5 - soil sampling scheme

Необходимым средством социально-средовой адаптации для незрячих и слабовидящих граждан нужно, использовать наземные тактильные указатели, шероховатые поверхности. Так же можно прибегнуть к акустическим устройствам средства информации. К ним относятся: звуковые маячки; шумовые индикаторы. Аппаратура привода их в действие должна находиться не менее чем за 0,8м до предупреждаемого участка пути. Что собой представляют звуковые маячки? Это устройства, позволяющие незрячим ориентироваться по звуку. Зачастую признаком развитой инфраструктуры города жители считают наличие эффективно работающей ливневой канализации, которая является малозаметным при хорошей погоде, но очень важным элементом улицы. Кроме канализационных сетей, отводящих воду через водостоки, с таким явлением, как чрезмерные осадки, могут помочь справиться альтернативные решения, такие как зеленые островки биологической системы очистки воды от загрязнений, более заметные глазу. Поток воды, проходящий через грунт таких островков, на какое-то время задерживается и дополнительно очищается, и только потом попадает в расположенные ниже трубы канализации. Особо острым вопросом являются дороги и их покрытие. Для того, чтобы наиболее комфортно сделать данный элемент улицы, нужно помнить, что покрытие должно быть удобным, устойчивым к механическим повреждениям. Работу по данному вопросу нужно первую очередь осуществить на сквере, прилегающему к политеху, чтобы «оживить» данную территорию и сделать её не просто, местом которое соединяет университет с другими блоками зданий, а полноценным парком, в котором смогут гулять и маломобильные группы населения. Со стороны дороги пересечения улиц Лермонтова и Игошина количество пешеходных переходов необходимо увеличить на 1–2, Первостепенная задача заключается в нанесении пешеходной разметки в зоне технопарка и прилегающего жилого сектора, так как там вовсе отсутствуют пешеходные переходы. Предлагается также на улице Игошина поставить светофор возле общежития № 7, так как там большой поток движения. В день через данный пешеходный переход проходит около 1,5 тыс. людей. Светофор поможет сделать поток движения транспортных средств более регулируемым. Также не стоит забывать, что проектирование и реконструкция городских улиц должно сопровождаться экологическим обоснованием, которое предусматривает количественную оценку всех видов воздействия на окружающую среду и оценку экологических последствий реализации.

ВЫВОДЫ

Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что решив данные задачи, мы сделаем транспортную улицу транспортно-пешеходной, которая, в свою очередь, более комфортна и безопасна. Концепция проекта доказывает, что в условиях современной жизни улучшить качество среды, в которой мы живем, возможно. Воплотив проект по изменению территории улицы Игошина и сквера в жизнь, мы покажем, что Иркутские малые пространства могут нормально функционировать, при этом план затрат необходимых для его исполнения, минимален, главное соблюдать основное правило проектировки ещё на уровне разработки проекта- чем сжатие пространство, тем должна быть качественнее среда. Так же стоит помнить, что основным плюсом организации пешеходно-транспортной улицы является решение транспортных проблем и обеспечение безопасной и комфортабельной жизни населению.

Библиографический список

1. Закон Иркутской области «О градостроительной деятельности в Иркутской области» от 25 июня 2008 года N 44/23-ЗС.

2. Иркутск. Улица Игошина. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://kartagrada.ru/map/irkutsk/%D0%98%D0%B3%D0%BE%D1%88%D0%B8%D0%BD%D0%B0_%D1%83%D0%BB_\(27.05.2018\)](http://kartagrada.ru/map/irkutsk/%D0%98%D0%B3%D0%BE%D1%88%D0%B8%D0%BD%D0%B0_%D1%83%D0%BB_(27.05.2018)).

3. Иркутск: Игошина улица на карте. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://street-viewer.ru/irkutsk/street/igoshina-ulica> (27.05.2018).

4. Александра Мазаник, Дани Агранович, Евгения Агранович-Пономарева. Создание пешеходной улицы: ожидаемый эффект и неожиданный результат. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://ais.by/story/1446> (27.05.2018).

5. Иркутск. Пешеходная улица [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://passengerperm.livejournal.com> (27.05.2018).

6. Яндекс карты [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://yandex.ru/maps/63/irkutsk/?mode=search&text=%D1%83%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B0%20%D0%B8%D0%B3%D0%BE%D1%88%D0%B8%D0%BD%D0%B0&sl=104.280660%2C52.286387&sspn=0.339890%2C0.131591&ll=104.266422%2C52.260807&z=17> (27.05.2018)