

– исходя из положений теории запасов возможна синхронизация отправления накопленных составов с мест необщего пользования через равный интервал времени, в то время как на крупных железнодорожных станциях отправление осуществляется после накопления состава до определенной величины по массе и длине. Это позволит учесть многономенклатурность прибываемых и отправляемых грузов с мест необщего пользования и интенсивность спроса на них;

– возможно определение оптимальной величины отправки груза для конкретного фронта погрузки-выгрузки.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Яловой, Ю. Г. Организация перевозок на промышленном транспорте: учеб. пособие / Ю. Г. Яловой, А. М. Катляров. – Мн. : Выш. Школа, 1982 – 248 с.

Представлено 06.04.2022

УДК 711

### **ПРИМЕНЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОНЦЕПЦИИ «ПРОСТРАНСТВА СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ» В СОВРЕМЕННЫХ ГОРОДАХ**

#### **APPLICATION OF THE CONCEPT OF SHARED SPACE IN MODERN CITIES**

**Павлова В. В.**, канд. экон. наук, доц.,

Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Республика Беларусь

V. Pavlova, Ph.D. in Economy, Associate Professor,

Belarusian national technical University, Minsk, Republic of Belarus

*Статья содержит материалы, освещающие современные подходы к организации и дизайну городских улиц, в частности, логистическую концепцию «пространства совместного использования», а также примеры ее внедрения в г. Минске.*

*The article contains materials covering modern approaches to the organization and design of city streets, in particular, the logistics concept of "shared space", as well as examples of its implementation in Minsk.*

*Ключевые слова: логистика, улица, общественное пространство, безопасность, совместное использование, горожане.*

*Keywords: logistics, street, public space, safety, sharing, citizens*

## ВВЕДЕНИЕ.

Часто при проектировании улиц для обеспечения безопасности стараются максимально разделить потоки автомобилей и пешеходов. Но повысить безопасность можно и обратной мерой: стереть разметку, убрать знаки и оставить участников движения без особого контроля. И как ни странно концепция «общих улиц» и «общего пространства» работает. Shared street (shared space) – один из видов улиц с приоритетом пешеходному движению. На такой улице нет тротуаров, либо они в один уровень с проезжей частью, а пешеходы и автомобилисты используют пространство совместно на условиях самоорганизации.

## ПРИМЕНЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ «ПРОСТРАНСТВА СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ»

Идеальное общественное пространство – это система линейных (улицы, проспекты, бульвары), плоскостных (парк, сквер, большая площадь) и узловых (малая площадь) пространств, которые выполняют различные задачи и дополняют друг друга. Люди могут пользоваться пространством, которое подходит им для определенных целей или просто по настроению. Ключевой проблемой современного города традиционно считается автомобиль, соответственно, главная задача градостроителей – организовать сосуществование людей и автомобиля.

Сегодня разработано несколько стратегий сосуществования на улице человека и автомобиля. Применяются такие примеры успокоения пешеходного движения (от англ. traffic calming), как пешеходные переходы на уровне тротуара, искривления траектории автомобиля, болларды. При проектировании улиц учитывают концепцию «пространства совместного использования» (shared space).

Shared space (англ., появление термина связывают с работой голландского транспортного инженера Ганса Мондермана, который первым применил этот метод в провинции Фрисландия (Голландия)) – «общее пространство» – это подход к организации городского дизайна улиц, который сводит к минимуму разделение между режимами участников дорожного движения. Для этого удаляются такие элементы, как бордюры, разметка дорожного покрытия, дорожные знаки и светофор. Ганс Мондерман и другие инженеры предположили, что, создавая большее чувство неопределенности и делая неясным, кто имеет приоритет, водители будут снижать скорость, в свою очередь, уменьшая доминирование транспортных средств, уменьшая уровень дорожно-транспортных происшествий и повышение безопасности других участников дорожного движения.

Из-за отсутствия знаков и разметки участники движения действуют на основе зрительного контакта, автомобилисты снижают скорость, чтобы успеть отреагировать на действия пешеходов и других автомобилистов. Пешеходам не обязательно ограничиваться тротуарами, они могут идти в любом месте, и по необходимости пропустить автомобиль. Таким образом, поведение людей начинает диктоваться обычным человеческим взаимодействием, а не искусственным регулированием.

Ряд исследований показывает, что при отсутствии искусственно введенных правил, в виде знаков, разметки, аварийность и количество конфликтных ситуаций на дорогах снижается. В Евросоюзе существует программа Shared Space, по которой движение в ряде городов, хоть и небольших, организовывали по концепции общего пространства. В результате количество дорожно-транспортных происшествий в этих городах снизилось до нулевой отметки.

Опыт других городов показывает очевидную пользу от введения таких улиц, например, при введении shared street на улице Fort Street (г. Окланд, Новая Зеландия) пешеходный трафик увеличился на 54 %, доходы от торговли возросли на 27–43 %, автомобильный трафик уменьшился на четверть, дорожная безопасность возросла на 80 %. [1]

Дизайн общего пространства может принимать различные формы в зависимости от уровня разграничения и разделения между различными видами транспорта. Варианты совместного использования пространства часто используются в городских условиях, особенно те,

которые были сделаны почти полностью свободными от автомобилей («autoluwe»), и как часть жилых улиц в жилых районах. Совместному пространству возражают, в частности, организации, представляющие интересы слепых, слабовидящих и глухих людей, которые часто предпочитают четкое разделение пешеходов и транспортных средств движения. [2]

Улица Комсомольская – один из первых примеров реализации концепции «пространства совместного использования» в г. Минск (Республика Беларусь). Другие примеры – реконструкция Привокзальной площади и успокоение дорожного движения на улице Кульман за Комаровским рынком. [3]

В качестве недостатков названных выше градостроительных проектов можно отметить:

- отсутствие велодорожек (ул. Комсомольская, ул. Революционная);
- нехватка озеленения (Привокзальная площадь);
- излишек оградительных столбиков;
- экстремальная близость скамеек к дороге;
- проблемы с ливневой канализацией и изоляцией кабельной проводки.

Преимуществами являются:

- наглядная навигация;
- реставрация домов (ул. Комсомольская, ул. Революционная);
- новшества в дизайне улиц (стеклянные лестницы, исторические памятные таблички и др.) (ул. Комсомольская, ул. Революционная). Данные подходы способствуют повышению качества жизни городского населения [4].

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целом опыт применения концепции «пространства совместного использования» улиц г. Минска положителен. Лучшие общественные пространства развиваются годами, следует дать улицам расти как живому организму, предоставить им самим создавать атмосферу места. А секрет их успеха – в пластичности, умении ориентироваться во времени и приспосабливаться к актуальным потребностям горожан. Именно для общения горожан нужны «пространства совместного использования», они должны быть комфорт-

ными и безопасными, приносящими радость от коммуникации (даже невербальной) с другими горожанами.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Концепция «общих улиц» на примере Москвы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://city4people.ru/post/blog\\_634.html](https://city4people.ru/post/blog_634.html). – Дата доступа: 11.02.2022

2. Общее пространство – Shared space. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://wikichi.ru/wiki/Shared\\_space](https://wikichi.ru/wiki/Shared_space). – Дата доступа: 20.03.2022

3. Бибиков Д. Ужасно или круто? Эксперт по полочкам раскладывает реконструкцию улиц Комсомольской и Революционной в пешеходные. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://citydog.by/post/remont-ulic/>. – Дата доступа: 02.04.2022

4. Капский, Д. В. Городская логистика – стратегический элемент устойчивого развития урбанизированных территорий / Капский Д. В. / Проблемы международной транспортной политики. Материалы международной конференции. – Москва, 2022. – С. 49–54.

Представлено 17.04.2022