

УДК:625

**ПЕШЕХОДНЫЕ ДОРОЖКИ В ЦЕНТРАХ ИСТОРИЧЕСКИХ ГОРОДОВ
(ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ)**

Исламова Дилноза Гайратовна

старший преподаватель

Усаров Руслан

магистрант в области градостроительства и ландшафтной архитектуры

Самаркандский государственный архитектурно-строительный

Университет Узбекистан

Аннотация: *В данной статье рассматриваются современные достижения и недостатки в формировании пешеходных пространств в общественных центрах исторических городов. В контексте комплексной градостроительной деятельности исторических городов представлена проблема организации пешеходного движения и ряд архитектурно-планировочных задач.*

Abstract: *This article examines modern achievements and shortcomings in the formation of pedestrian spaces in the public centers of historical cities. The problem of pedestrian traffic organization in the context of complex urban development of historical cities and a number of architectural and planning tasks are shown.*

Ключевые слова: *Улицы, города, общественные центры, пешеходная дорожка, формирование, архитектура, градостроительство, рельеф, историко-архитектурная среда.*

Key words: *Streets, cities, community centers, footpath, formation, architecture, urban planning, relief, historical and architectural environment.*

Пешеходные дорожки современные достижения и недостатки в формировании пешеходных пространств в общественных центрах исторических городов. В комплексной градостроительной деятельности исторических городов представлена проблема организации пешеходного движения и ряд архитектурно-планировочных задач. Это рассматривалось как пример зарубежного опыта. Необходимость регулировать движение на улицах появилась задолго до изобретения двигателя внутреннего сгорания. Согласно историческим источникам, еще Юлий Цезарь пытался навести порядок на дорогах.

В 50 г. до н.э. он ввел одностороннее движение на некоторых улицах Рима, а также ограничил проезд частных экипажей, повозок и повозок в дневное время. Посетителям Рима приходилось оставлять свои автомобили за пределами города (почти как сейчас на парковках) и передвигаться пешком.

Тогда же появилась первая служба ГАИ, которая должна была предотвращать конфликты на дорогах. Основные проблемы были связаны с

пересечением перекрестков, поскольку движение на них не регламентировалось правилами, поэтому возникали конфликты.

При изучении зарубежного опыта в существующих исторических местах многих городов России и Европы имеется очень ценная историческая и архитектурная среда, которую невозможно изменить для строительства дорожного движения. Это требует поиска решений по изменению существующей среды без принятия мер по ее кардинальному изменению.

Одним из способов изменения исторической среды является использование элементов современного благоустройства. Эти элементы могут быть достроены или частично реконструированы без нарушения целостности городской среды.

Их грамотное использование позволяет решить широкий круг вопросов, связанных с организацией коммуникативных пространств (создание «безбарьерной» среды). [1]

В данной статье пытаются установить взаимосвязь между принципами рационального преобразования существующей среды пешеходных коммуникаций и функциональной, планировочной и градостроительной структурой элементов, составляющих эту среду. Объектом исследования является сеть пешеходных коммуникаций в существующей городской среде исторического города.

Организация пешеходных коммуникаций в исторических городах, на примере Москвы (Россия) и Дрездена (Германия), а также ознакомление с отечественным и зарубежным опытом благоустройства и реконструкции этих коммуникаций. (Рис-1)

Рис-1. "Кузнецкий мост - Московский модный уголок"

-Изучить возможности развития пешеходных коммуникаций и возможные методы оптимизации.

-Масштабное исследование пешеходных коммуникаций в городах и выявление путей повышения их уровня комфортности.

Проблема организации пешеходного движения в городе и вопрос о взаимодействии и взаимозависимости открытых городских пространств и пешеходов очень важны.

Современные эксперименты по созданию отдельных участков зеленых насаждений, предназначенных только для пешеходного движения, не всегда оправдывают поставленные перед ними цели.

В настоящее время существенно меняются требования к уровню комфортности среды пешеходного общения, что зачастую связано с неудовлетворительным состоянием открытых городских пространств в исторических городах.[2]

В мире нет крупного города, в котором не было бы проблем с дорожным движением. Однако, вопреки распространенному мнению, с началом серийного

производства автомобилей он появился вовсе не. Например, пробки и проблемы с парковкой проявлялись еще в Древнем Риме. И Юлий Цезарь первым принял их решение. По традиции его считают только великим полководцем, государственным деятелем и писателем. Но мало кто знает, что именно Юлий Цезарь ввел древнеримские правила дорожного движения. При всем своем несовершенстве они содержали ряд правил, которые до сих пор используются для предотвращения автомобильного потока, затопляющего современные города.

Так, для предотвращения пробок были введены улицы с односторонним движением. Кроме того, в Риме проезд частных экипажей, фургонов и повозок запрещен с восхода солнца до конца «рабочего дня», то есть за два часа до захода солнца. Более строгие ограничения были также наложены на владельцев-нерезидентов автомобилей любого типа, которые были обязаны оставлять их за городом и могли передвигаться по улицам только пешком или на «такси», то есть наемных паланкинах.

Помимо решения задач комфорта и безопасности, повышения экологической эффективности и условий проживания, повышения туристической и инвестиционной привлекательности окружающей среды, идея организации пешеходных зон, от отдельных памятников до крупных площадей, восстановления целостности ансамблей и городов, адаптация существующих структур к современным функциям – наша главная цель.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Черноплечая А.Н., Иванова Н.И., Греков Н.И. Сибирский федеральный университет. К вопросу организации пешеходных пространств в центрах исторических городов (на примере городов России и Германии) 2020 г.
2. Исламова, Д. Г., & Абдалимова, З. (2023, February). ФУНКЦИИ ПАРКОВ ОТДЫХА В РАЙОННЫХ ЦЕНТРАХ САМАРКАНДСКОЙ ОБЛАСТИ. In Proceedings of International Conference on Modern Science and Scientific Studies (Vol. 2, No. 2, pp. 113-116).
3. Gayratovna, I. D., & Zilola, A. (2022). Leisure Parks in the Regional Centers of the Samarkand Region. Texas Journal of Multidisciplinary Studies, 9, 68-69.
4. Gayratovna, I. D., & Lola, K. (2022). SAMARKAND HISTORY AND ARCHITECTURE OF HISTORIC COURTYARD HOUSES.