

## **ОПЫТ ТРАССИРОВКИ НОВЫХ УЛИЦ В КРУПНОМ НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ИЖЕВСК)**

**Сидоров В. П.**, к.г.н., доцент,  
зав. каф. «Географии, картографии и геоинформатики»  
Удмуртский государственный университет  
г. Ижевск, Российская Федерация

За последние пару десятков лет практически все крупные города России переживают «бум» жилищного строительства. Например, в Ижевске – столице Удмуртской Республики (население – 646,5 тыс. жителей – 19-е место среди городов РФ; площадь территории – 315,55 км<sup>2</sup> [1]) построены и строятся около 300 новых жилых комплексов. Радикальным образом меняются география расселения населения и география транспортных потоков. Существующая улично-дорожная сеть (УДС) уже не соответствует новым потребностям. Городские власти прилагают усилия по реконструкции УДС. Но эти мероприятия не всегда помогают разрешить транспортные проблемы города. Тому есть как объективные причины: дороговизна материальной реконструкции и переоснащения УДС; необходимость внесения изменений в Генеральный план развития города; конкурентная борьба за пространство между крупными застройщиками, так и субъективные причины – существенный перекос в методике трассировки улиц в сторону технических параметров и показателей.

Автор статьи дополнил информационную базу трассировки новых улиц города пространственными, географическими параметрами:

1. Поквартальная плотность населения. Учет числа жителей в поквартальном разрезе в официальной статистике не ведется, поэтому предлагается новая и уже апробированная методика такого расчета.

2. Изохроны (именно изохроны, а не радиусы) пешеходной доступности объектов социальной инфраструктуры для населения строящихся жилых комплексов. «Отсечение» новой улицей мест проживания от объектов социальной инфраструктуры существенно удорожает дорожное строительство, так как потребует создания дополнительных наземных и подземных пешеходных переходов, ис-

кусственных неровностей («лежачих полицейских»). Которые, в свою очередь, снизят скорость движения на новом отрезке УДС и повысят вероятность возникновения дорожных заторов.

3. Изохроны пешеходной доступности остановочных пунктов общественного транспорта как на планируемом отрезке УДС, так и в его ближайшем окружении.

4. Прогноз количества и географии движения личных автомобилей в строящихся вблизи планируемого участка УДС жилых комплексах.

5. Учет ландшафтной привлекательности территории предполагаемого строительства отрезка УДС. Причем, имеется в виду не только и не столько эстетическая сторона проекта. Строительство дорожного отрезка, например, вблизи речной поймы и оврагов потребует дорогостоящих мероприятий по созданию инженерных сооружений, пропускающих водоток.

6. Усиление экологического блока показателей прогнозными значениями шумового загрязнения как непосредственно на перспективном участке УДС, так и на прилегающих к нему территориях.

Предложенные выше дополнения были успешно использованы при разработке одного из вариантов трассировки такой крупной и важной части УДС Ижевска, как проспект Калашникова. Проспект разделяет микрорайоны, в которых построены или строятся несколько десятков многоэтажных жилых домов. Работа выполнялась по заказу крупного архитектурного бюро города [2].

#### **Список литературы**

1. Администрация г. Ижевск. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adm.izh.ru/>. – Дата доступа: 08.12.21.

2. Научно-исследовательская работа «Оценка целесообразности трассировки магистральной улицы городского значения проспект Калашникова, предусмотренной Генеральным планом города Ижевска» / А. А. Кашин, А. Ф. Кудрявцев и др. Науч. рук. Сидоров В. П. Ижевск: УдГУ, 2015–2018. – 21 с.