

УДК 711-1

**ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ
ГОРОДСКИХ ПЕШЕХОДНЫХ
ПРОСТРАНСТВ****Бабенко С. Р.**

Донской государственной технической
университет, Ростов-на-Дону, Российская
Федерация

sofiababenko@yandex.ru

Пешеходное пространство рассмотрено с точки зрения выполняемой функции в решении градостроительных задач. Показана необходимость сочетания имеющихся ландшафтных возможностей и возможных направлений градостроительного развития территории. Описаны логистическая и рекреационная функции пешеходного пространства. Приведены примеры существующих решений формирования пешеходных пространств.

Ключевые слова: архитектурная среда, пешеходные пространства, улица, реконструкция, планировка, градостроительство, благоустройство.

Введение. Организация перемещения по урбанизированному пространству оптимизируется с учётом современных потребностей общества. Первый этап организации пересечения такого пространства — пешие перемещения, потом — бессистемно передвигающийся личный транспорт, после этого — систематизированные перемещения общественного транспорта, а затем (в условиях высокой степени урбанизации) — вновь переход на пешеходные перемещения. Исследования Smart Growth America, проведенные в 30 городах США, выявили наиболее пешеходные из них. Ими оказались Вашингтон, Нью-Йорк и Бостон — муниципальные образования, которые ассоциируются с большим количеством транспорта [1]. Эту тенденцию подхватили архитекторы. Пешеходные пространства и пешеходные улицы при формировании функционально-пространственных моделей городов рекомендуют использовать А. В. Крашенинников [2, 3] и Ю. А. Закирова [4]. Пешеходные пространства могут стать доминантой в развитии городской среды. Цель данной работы — проанализировать функции пешеходного пространства городов, выделив основные проблемы и задачи их современного проектирования.

Логистическая, рекреационная и смешанная функции пешеходного пространства. Первоначальное назначение пешеходных пространств с относительно большим пешеходным трафиком — логистическое. Центральный фактор — небольшие расстояния, доступные для пешего перемещения людей и грузов в условиях, которые не требуют или делают нецелесообразным использование транспорта. Часто это конечная или начальная точки маршрута. К подобным территориям относятся базарные, привокзальные площади и прихрамовые территории.

Потоки, направление перемещения людей часто выражаются двумя состояниями: разнонаправленное, стохастическое (как на базарной площади) либо циклически детерминированное (крестный ход, выход в город пассажиров прибывшего рейса).

UDC 711-1

**PREREQUISITES FOR URBAN
PEDESTRIAN SPACE DEVELOPMENT****Babenko S. R.**

Don State Technical University, Rostov-on-Don,
Russian Federation

sofiababenko@yandex.ru

Urban pedestrian space is considered from the point of view of the function performed in the solution of town planning tasks. The necessity of combining the available landscape possibilities and possible directions of urban development of the territory is shown. The logistic and recreational functions of pedestrian space are described. The examples of the existing solutions of urban pedestrian space development are given.

Keywords: architectural environment, pedestrian areas, street, reconstruction, planning, urban planning, improvement

В зависимости от проектируемых состояний использования выбираются решения по организации пространства, покрытий и навигации. Один из косвенных признаков использования логистической функции пешеходного пространства — потребность в навигации, способной ответить на вопросы о направлении, расстоянии и времени в пути при прохождении маршрута.

В местах с нехваткой двигательной активности возникает необходимость устройства пешеходного пространства рекреационного назначения. Скверы используются для организации стохастического перемещения. Задача создания такого пешеходного пространства: на относительно небольшой территории сформировать маршруты как можно большей протяжённости, с формированием смены окружения для пешехода. Кстати, этот принцип используют в магазинах ИКЕА, создавая лабиринтом длинный путь до касс, при котором потенциальный покупатель проходит через все отделы. При необходимости и возможности удлинения маршрута формируется пешеходное пространство в виде маршрута терренкура, когда двигательная активность и степень нагрузки на организм пешехода регулируются уклонами. В этой ситуации направление движения, конфигурация маршрута подстраиваются под подъёмы и спуски разной крутизны. Навигация в этом случае нужна не для прогнозирования времени в пути или выявления конечной точки, она формируется с целью самооценки пешеходом физиологических факторов. Потоки в пешеходном пространстве с рекреационной функцией иногда разнонаправлены, поэтому проектирование в местах сужения учитывает разведение встречных потоков.

Возможны также случаи, когда нет ярко выраженных логистических или рекреационных функций либо эти функции ярко выражены в короткий промежуток времени. Это — смешанная функция пешеходного пространства, и такой случай наиболее сложен с точки зрения формирования концепции заполнения. Функции пешеходного пространства сочетаются с масштабом применения: микрорайонный, районный, муниципальный. В рекреационной функции иногда возникает дополнительный масштаб — курортный. Описанные заключения сведены в таблицу.

Таблица 1

Сочетания функций пешеходного пространства и масштабов применения

Функции пешеходного пространства	Масштаб применения			
	микрорайонный	районный	муниципальный	курортный
Логистическая	X	X	X	
Рекреационная	X	X	X	X
Смешанная	X	X	X	

Исторический опыт формирования пешеходных пространств. Исторические центры старых городов имеют высокую проницаемость пешеходных пространств. Управление, направленное на устойчивое развитие территории, предполагает регулирование плотности, проницаемости застройки и благоустройства рекреационных пешеходных пространств, за счет которых обеспечивается приток туристов, иногда поддерживающий финансовое благополучие города в целом. И эта тенденция возникла достаточно давно. Так, в своей книге «Города для людей» Ян Гейл описывает развитие городов, выделяя влияние городской среды и планировочные решения на поведение человека, а также на функционирование города: «Города-колонии Римской империи имели строгую сетку улиц, форумы, общественные здания и казармы; такая формула соответствовала их военному назначению. Средневековые города с короткими пешеходными маршрутами, площадями и рынками соответствовали их функции центров торговли и ремесел» [5]. А. Гутнов и В. Глазачев в книге «Мир архитектуры. Лицо города» определяют роль площадей как места обществен-

ных контактов и выделяют «неизменную перпендикулярность уличной сети, унаследованную от римских предков» [6]. Отходить от этих канонов начали только в XV веке: возникли новые идеи в отношении формирования городского пространства. Усовершенствовались способы взаимодействия пространств, позволившие видоизменить пешеходный подход к достопримечательностям. К таким способам можно отнести отдельно стоящие от зданий монументы, незамкнутые площади, уличные связи [7].

Только в некоторых странах, в городах с изначально заложенной городской планировочной структурой пешеходных пространствах, в которых осуществлялась реконструкция, специалисты максимально сохраняли исторически сложившиеся схемы пешеходных путей движения, возвратившись после витка развития транспорта вновь к пешеходным пространствам. Так, в 1966 г. подверглась реконструкции центральная часть Мюнхена, при которой создана пешеходная зона площадью 20 гектаров из 140 гектаров территории центральной части города [8]. С середины 2010-х годов центральная часть города Ростова-на-Дону превращается в пешеходную зону за счет сужения проезжей части исторических улиц и с одновременным благоустройством расширяемых пешеходных пространств.

Проблемы пешеходных улиц. Город в каждый момент времени является продуктом роста в текущем состоянии. Создание урбанизированных территорий в чистом поле, как города Магас и Астана, Потсдамер плац в Берлине, происходит централизованно, с акцентом на быстрое возведение всех основных, вспомогательных строений и пешеходных пространств за счет одномоментного инвестирования. В большинстве других историй развития происходит неодномоментное сотворение, с вариативным и неторопливым формированием удобных и комфортабельных пешеходных пространств. «Урбанизация означает уже не просто процесс, в ходе которого люди стягиваются в место, называемое городом, и встраиваются в его систему жизни. Она указывает также на кумулятивное заострение характеристик, отличающих образ жизни, связанный с ростом городов, и, наконец, на те изменения в направлении так называемого городского образа жизни, которые проявляются у людей везде, где они попадают под влияние города — влияние, обусловленное могуществом его учреждений и личностей, действующих посредством коммуникаций и транспортного сообщения» [9].

Формирование пешеходных пространств в настоящее время. Возможности использования территории регламентируются правилами землепользования и застройки на основании генерального плана города, а направления развития задаются в стратегии градостроительного развития муниципального образования. Устойчивое развитие территории муниципального образования определяется набором параметров, в числе которых должна присутствовать стратегия развития пешеходных пространств.

Выводы. Основной целью проектирования современных пешеходных пространств можно назвать создание безопасной и комфортной среды, в основе которой находится организация пешеходного движения в соответствии с выявленной логистической или рекреационной функцией. Достижение этой цели возможно при осуществлении программ, включающих решение комплекса задач, охватывающих изучение особенностей пешеходного пространства в зависимости от функций, размеров и формы городских территорий, а также существующей транспортной инфраструктуры муниципального образования в целом.

**Библиографический список**

1. Foot traffic ahead: 2014 [Электронный ресурс] / Smart Growth America. — Режим доступа: <https://smartgrowthamerica.org/resources/foot-traffic-ahead-2014/> (дата обращения: 31.07.18).
2. Крашенинников, А. В. Градостроительное развитие жилой застройки: исследование опыта западных стран : уч. пособие / А. В. Крашенинников. — Москва : Архитектура-С, 2005. — 112 с.
3. Крашенинников, А. В. Социально-пространственная структура пешеходного пространства / А. В. Крашенинников // Architecture and modern information technologies. — 2012. — №4. — 4 с.
4. Закирова, Ю. А. Формирование моделей-прототипов общественных пешеходных пространств / Ю. А. Закирова // Известия КГАСУ. — 2012. — №3. — С. 27–31.
5. Гейл, Ян. Города для людей ; перевод с англ. А. Токтонов / Ян Гейл. — Москва : Крост, 2012. — 276 с.
6. Гутнов, А. Э. Мир архитектуры. Лицо города / А. Э. Гутнов, В. Л. Глазычев. — Москва : Молодая гвардия, 1990. — 352 с.
7. Вирт, Л. Урбанизм как образ жизни / Л. Вирт // Избранные работы по социологии : сборник переводов. — 2005. — С. 89–113.
8. Велев, П. Пешеходные пространства городских центров / П. Велев ; пер. с болг. Д. П. Кривошеева ; под ред. В. В. Владимирова. — Москва : Стройиздат, 1983. — 192 с.
9. Горохов, В. А. Городское зелёное строительство : уч. пособие для вузов / В. А. Горохов. — Москва : Стройиздат, 1991. — 416 с.