

Вотинов М. А.

Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А. Н. Бекетова

ПЕШЕХОДНЫЕ УЛИЦЫ И ПЕШЕХОДНЫЕ ЗОНЫ КАК ОБЪЕКТЫ ГУМАНИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

УДК 72.01

Вотинов М. А. Пешеходные улицы и пешеходные зоны как объекты гуманизации городской среды. В статье рассмотрены особенности формирования пешеходных улиц и пешеходных зон как объектов гуманизации городской среды. Определены основные критерии формирования комфортной предметно-пространственной среды пешеходных улиц. Дано определение понятию «пешеходная улица» и «пешеходная зона». Выявлены физические размеры пешеходных улиц и зон. Рассмотрены особенности комплексного анализа городской территории с целью ее перепрофилирования под пешеходную зону на градостроительном уровне, а также на уровне автоинспекции в качестве метода организации движения «Пешеходная зона». Излагается необходимость развития подземной урбанистики для формирования пешеходных улиц и пешеходных зон посредством организации транспортного движения в подземном уровне, а пешеходного в наземном уровне. Выявлены наиболее апробированные приемы формирования пешеходных улиц и зон с учетом их предметно-пространственного наполнения. Определены их основные функции: транзитная, общественная, рекреационная, зрелищная, культурно-просветительная и культурно-бытового обслуживания. **Ключевые слова:** пешеходная улица, пешеходная зона, транспортно-пешеходная инфраструктура, структуроформирующие средства, гуманизация.

Вотинов М. А. Пішохідні вулиці та пішохідні зони як об'єкти гуманізації міського середовища. У статті розглянуто особливості формування пішохідних вулиць і пішохідних зон як об'єктів гуманізації міського середовища. Визначено основні критерії формування комфортного предметно-просторового середовища пішохідних вулиць. Дано визначення поняттю «пішохідна вулиця» і «пішохідна зона». Виявлено фізичні розміри пішохідних вулиць і зон. Розглянуто особливості комплексного аналізу міської території з метою її перепрофілювання під пішохідну зону на містобудівному рівні, а також на рівні автоінспекції як методу організації руху «Пішохідна зона». Викладається необхідність розвитку підземної урбаністики для формування пішохідних вулиць і пішохідних зон за допомогою організації транспортного руху в підземному рівні, а пішохідного в наземному рівні. Виявлені найбільш апробовані прийоми формування пішохідних вулиць і зон з урахуванням їх предметно-просторового наповнення. Визначено їх основні функції: транзитна, громадська, рекреаційна, видовищна, культурно-освітня та культурно-побутового обслуговування.

Ключові слова: пішохідна вулиця, пішохідна зона, транспортно-пішохідна інфраструктура, структуроформуючі засоби, гуманізація.

Votinov M. Pedestrian streets and pedestrian zones as objects humanization of the urban environment. The article describes the features of formation of pedestrian streets and pedestrian zones as objects of the humanization of the urban environment. The basic criteria for the formation of a comfortable object-spatial environment of pedestrian streets. The definition of the concept of "Walking Street" and "pedestrian zone". Identified the physical dimensions of the pedestrian streets and zones. The features of a comprehensive analysis of the urban area with a view to its conversion under the pedestrian area of the town-planning level as well as at the level of traffic police as a method of organization of the movement "pedestrian zone". Sets out the need to develop an underground urbanistki to generate pedestrian streets and pedestrian areas through the organization of traffic in the underground level, and walking in the ground level. Revealed the most proven methods of formation of the pedestrian streets and areas in view of their subject-space filling. Identified their main functions: transit, social, recreational, entertainment, cultural and educational, cultural and community service.

Keywords: pedestrian street, pedestrian area, transport and pedestrian infrastructure, humanization.

Постановка проблемы. Актуальность. В связи с тотальной автомобилизацией, неэкологичными видами транспорта и усложнением транспортно-пешеходной инфраструктуры города — среда жизнедеятельности человека становится антигуманной, диктует свои требования, претендуя на огромные территории не только для передвижения, но и для стоянок. К середине XX в. были нарушены складывавшиеся веками пешеходные связи. Автотранспорт расчленил городскую территорию на изолированные участки, принес шум, вибрацию, сократил площадь зеленых насаждений, ухудшил состояние воздуха, почвы и воды, изменил гидрологический режим. Все это сразу же сказалось на самочувствии людей, на состоянии растительности в городе и ближайшем его окружении. В конце 60-х — начале 70-х XX в. возникла заинтересованность в организации, а нередко и восстановлении систем пешеходных путей. Во многих городах мира стали возникать пешеходные улицы и зоны. За полстолетия накопился значительный опыт их функционирования и строительства. Этот опыт нуждается в обобщении и систематизации, особенно с разработкой основных направлений гуманизации городской среды.

Анализ последних исследований и публикаций. Социально-градостроительные аспекты пешеходных зон рассмотрены в работах В. П. Глазачева, А. В. Иконникова, А. П. Беляевой и др. Особенности организации и функционирования пешеходных зон рассмотрены в работах А. И. Урбаха, М. Г. Линча, В. П. Татариновой и др. Формирование пешеходных улиц и зон с использованием средств и приемов дизайна архитектурной среды изложены в работах А. В. Нефедова, С. М. Михайлова, М. И. Белова и др. В целом следует отметить разностороннюю направленность научных работ по данной проблематике.

Цель статьи — обобщить и систематизировать накопленный теоретический и практический опыт формирования пешеходных улиц и пешеходных зон.

Задачи исследования:

- дать определение понятию «пешеходная улица и пешеходная зона»;
- выявить позитивные приемы формирования пешеходных улиц и пешеходных зон с целью гуманизации среды жизнедеятельности.

Изложение основных материалов исследования. Под процессом гуманизации городской среды понимается ее совершенствование в целях достижения физического, психологического и духовного комфорта человека в искусственном окружении.

В XXI ст. в городах комфортной средой становятся пешеходные улицы и зоны [3; 5].

При этом под комфортом понималось:

- разделение транспортного и пешеходного движения — создание бестранспортных зон и пешеходных пространств (безопасность и психологическая защищенность человека);
- пешеходная улица как общегородской общественный центр линейного характера, возникает особая форма времяпрепровождения — прогулки в рекреационной среде мегаполиса;
- интерьерный характер пространства, благоустроенного и оснащенного эргономичной мебелью и оборудованием;
- улица как рекреация с особой атмосферой для времяпрепровождения;
- психоэмоциональный и «эстетический» комфорт как развитая форма общения граждан в западноевропейском городе.

Пешеходные улицы представляют собой городские территории с многопрофильными средовыми объектами, исключающие транспортное движение и предназначенные для движения пешеходов с целью прогулок, отдыха, общения, развлечений. В исторических центрах многих западноевропейских городов пешеходной становилась улица, идущая от железнодорожного вокзала (ворот города) к его общегородскому центру (ратушная площадь). Эта пространственная ось выполняет роль линейного общественно-торгового и историко-рекреационного центра [1].

Протяженность пешеходной улицы зависит от величины города и ее использования. Расстояния 150–400 м характерны для торговых улиц. Они тесно связаны с входами в магазины и разнообразными объектами обслуживания, могут иметь сложную конфигурацию в плане, многочисленные перепады по вертикали (пандусы, лестницы) и включать ряд ландшафтных и декоративных элементов, особенно в местах отдыха пешеходов. В целом протяженность пешеходной улицы может быть от 500 м до 1200 м [5].

В настоящее время в центрах городов определилась тенденция к слиянию пешеходных улиц с деловым и прогулочным движением в так называемые пешеходные зоны. Большое развитие они получили за рубежом (Берлин, Дрезден, Прага, Мюнхен, Ванкувер и др.). Пешеходные зоны рассматриваются как необходимое звено в общей цепи реконструкции преимущественно центра города.

Пешеходная зона — городская территория исключительно для пешеходного движения, где запрещено передвижение на автотранспортных

средствах, за исключением автомобилей спецслужб, коммунальной техники, маршрутного транспорта, транспорта для инвалидов, а также обслуживания магазинов (при отсутствии альтернативного маршрута).

При проектировании и реконструкции городов создание пешеходных зон с включением в их структуру площадей, пешеходных улиц должно быть обосновано высокой концентрацией притягательных для населения объектов городского и районного значения, плотностью существующих пешеходных потоков более 0,3 чел/м² или ожидаемых 0,15 ... 0,25 чел/м² и т. п. При этом надо обеспечить хорошую связь пешеходных зон с наземным (не более 400 м до остановки) и скоростным пассажирским (не более 800 м) транспортом [3].

Поэтому при их формировании необходим комплексный анализ транспортно-пешеходной инфраструктуры данной территории. Исследования должны позволить оценить уровень аварийности и комфортности движения, возможные последствия ограничения движения транспортных средств в районе. Многообразие планировочных решений предопределяет различие возможных вариантов организации пешеходных зон. В зависимости от формы и протяженности улиц пешеходная зона может представлять: единый район, предназначенный преимущественно для пешеходов; систему пешеходных улиц в различных кварталах или районах; разветвленную пешеходную сеть, пронизывающую значительную по размерам городскую территорию [2].

Если пешеходная зона создается для обеспечения сохранности исторических, архитектурных или ландшафтных достопримечательностей, повышения экологической безопасности городской среды или для повышения доступности для населения центров тяготения, то ее организация рассматривается на градостроительном уровне. При этом задача инспекции безопасности дорожного движения сводится к нейтрализации отрицательных последствий, связанных с исключением того или иного участка дорожной сети из процесса дорожного движения. Если же пешеходная зона создается для обеспечения безопасности дорожного движения, инициатором ее создания и выступает инспекция. Тогда вводимый ею в зоне комплекс правил движения следует рассматривать в качестве метода организации движения «Пешеходная зона». Решение о целесообразности применения метода «Пешеходная зона» рекомендуется принимать на основе анализа дорожно-транспортной ситуации, характеризующейся такими факторами, как комфортность движения и степень его безопасности.

В настоящее время пешеходные зоны, как правило, вводятся, на улицах и дорогах, на которых сконцентрированы пункты тяготения населения — магазины, музеи, театры, предприятия

службы быта, что обуславливает высокую интенсивность пешеходных потоков. В этих условиях расстояния между пешеходными переходами минимальны. Суммарная пропускная способность пешеходных переходов зависит от интенсивности транспортных потоков. В некоторых странах, в тех небольших городах, в планировке которых была заложена идея создания пешеходных зон, в исторических центрах, в которых осуществлялась реконструкция, дальновидные специалисты создавали новые и сохраняли сложившиеся схемы пешеходных путей движения. Например, скандинавские градостроители считают своим важнейшим достижением организацию в городах пешеходных систем и сопутствующих им трасс — велосипедных летом и лыжных зимой. По ним жители непосредственно от подъезда своего дома могут попасть к местам приложения труда, к обслуживающим учреждениям, к местам отдыха и спорта, в пригородные леса, к водоемам [1].

Получает все большее распространение прием создания пешеходных улиц и пешеходных зон с использованием подземного или надземного пространства.

Для использования наземного и подземного пространства целесообразно сочетание транспортного и пешеходного движений на одной улице городского центра, но расположенных в различных уровнях. Различные исследования, проведенные в этой области, показали, что предпочтительней использование для транспорта (включая парковки) подземного пространства, а надземное пространство использовать для создания искусственной поверхности земли, на которой будут располагаться пешеходные улицы и пешеходные зоны. В некоторых случаях, когда невозможно предоставить уровень земли, пешеходные движения располагают под или над землей (галереи, мосты и другие сооружения), тем самым ограждая население города от шумового и психологического воздействия транспорта. Развитие подземной урбанистики на современном технологическом уровне позволяет расширить пешеходное пространство с учетом требований гуманизации среды жизнедеятельности человека. Развитие подземной урбанистики особенно целесообразно в исторических центрах городов. Центральная часть исторически сложившихся городов не приспособлена к автомобильному движению, поэтому именно там, прежде всего, организуются пешеходные улицы и целые зоны с размещением транспортных средств в подземном уровне [4].

Основное функциональное назначение пешеходных улиц и зон достаточно разнообразно (рис. 1).

Здесь размещаются торговые учреждения, представительства фирм и объединений, антикварные магазины, художественные салоны, выставочные залы, кинотеатры, рестораны, но долж-

ны отсутствовать гаражи, склады и предприятия. При всем многообразии приемов формирования пешеходных зон можно выделить три наиболее характерных и успешно апробированных.

Первый прием — это формирование целых фрагментов застройки с максимальным использованием сложившейся планировочной сети и выделением каркаса главных пешеходных направлений. Транспорт выносится за пределы территорий, на «опорные магистрали». На узловых участках внешних границ располагаются остановки общественного и экскурсионного транспорта, парковки, объекты обслуживания. Такая схема находит применение в исторических центрах городов и архитектурных комплексах, представляющих особую ценность.

Второй прием — это использование в качестве основы ряда сложившихся звеньев (улицы, площади, набережные, эспланады), где транспортное движение ограничивается или исключается. Система получает развитие за счет реконструкции зданий и кварталов, преобразования внутриквартальных пространств, освоения лагун и подземного пространства, вертикального зонирования, регенерации деформированных территорий, в том числе, приспособления бывших промышленных объектов. Вместе с взаимосвязанной организацией пешеходного и транспортного движения ключевое значение здесь имеет сохранение единства ансамблей и исторического колорита среды, синтез контекста и средств модернизации.

Третий прием — это формирование альтернативных систем — пешеходных дублеров транспортных магистралей. Практика показывает, что одновременно с использованием территориальных резервов и определенными структурными преобразованиями в таком качестве прекрасно эксплуатируются существующие озелененные пространства — малые сады, скверы, бульвары, набережные, объединенные за счет дополнительных пешеходных коммуникаций в единый маршрут. Этот прием признан одним из наиболее перспективных средств экологического оздоровления городской среды и эффективной организации пешеходных зон. Возможно также создание новых пространственных систем в структуре общественно-деловых зон, культурных и торговых центров, жилых комплексов. В открытых многоярусных пространствах реализуются новейшие технологии и концепции архитектуры. Вместе с тем, здесь нередко получают новую трактовку традиционные типы среды (квартал, улица, площадь, пассаж).

В заключении проведенного исследования необходимо сформулировать следующие **выводы**:

1. Пешеходные улицы и пешеходные зоны представляют собой средовые объекты, исключаяющие на своей территории движение транспортных средств (кроме необходимого снабжения и функционирования городских служб). Они обеспечивают экологическую и психологическую



Рис. 1. Основное функциональное назначение пешеходных улиц и пешеходных зон

разгрузку в условиях приоритета автотранспорта и создают безопасную среду с ярко выраженным индивидуальным художественным образом, который создается с использованием средств ландшафтного и цветоцветового дизайна.

2. С целью гуманизации среды жизнедеятельности пешеходные улицы и пешеходные зоны должны создаваться в каждом крупном и крупнейшем городе. Наиболее перспективными приемами их формирования являются:

- создание на определенной территории взаимосвязанного каркаса пешеходных направлений с выносом транспорта за пределы этой территории;
- формирование пешеходных дублеров транспортных магистралей за счет использования подземного пространства;
- формирование на определенной территории альтернативной пешеходной системы с включением скверов, бульваров, набережных с незначительным движением автотранспорта.

3. Пешеходные улицы и пешеходные зоны являются эффективными средствами гуманизации городской среды и в XXI в. отражением социокультурных идеалов общества.

Перспективы дальнейших исследований.

В дальнейших исследованиях следует рассмотреть тенденции формирования пешеходных улиц и зон с использованием средств ландшафтного и цветоцветового дизайна.

Литература:

1. Белов М. И. Пешеходная улица как кульминация в развитии городской культуры XX века: [Электронный ресурс] / М. И. Белов, А. С. Михайлова // Научно-практический журнал по дизайну и архитектуре «Дизайн-ревью», 2010. — № 1. — Режим доступа: <http://design-review.net/index.php?show=article&id=228&year=2010&number=1>.
2. Михайлов С. М. Дизайн городской среды как вид синтетической деятельности. Исторический аспект / С. М. Михайлов // Научно-практический журнал по дизайну и архитектуре «Дизайн-ревью», 2009. — № 1–4. — Казань, 2010. — С. 10–28.
3. Михайлов С. М. Дизайн пешеходной улицы. Учебное пособие для студентов специальности «Дизайн архитектурной среды» / С. М. Михайлов, М. И. Белов, А. С. Михайлов. — Казань: Дизайн-квартал, 2012. — 150 с.
4. Нефедов В. А. Ландшафтный дизайн и устойчивость среды / В. А. Нефедов. — СПб.: «Полиграфист». 2002. — 295 с.
5. Татаринова В. П. Эволюция формирования пешеходных коммуникаций в архитектурной среде / В. П. Татаринова. — Татаринова Виктория Петровна. Эволюция формирования пешеходных коммуникаций в городской среде: Дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01 / Харьковская гос. академия городского хозяйства. — Х., 1999. — 151 л.: ил. — Библиогр.: л. 106–116.

Рецензент статьи: Крижановская Н. Я.,
доктор архитектуры, профессор,
Харьковский национальный университет
городского хозяйства им. А. Н. Бекетова