

УДК 711.644

АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ НА ПРИМЕРЕ Г. БАРНАУЛА

Ю. А. Свиридова, В. Д. Четошников

Аннотация. Система пешеходных пространств является важной составляющей городской среды. Быстрое развитие городов и рост уровня автомобилизации привели к сокращению пешеходных пространств. В основном они являются дополнением к проезжей части, не отвечают условиям безопасности и комфорта для пешеходов. В рамках данной статьи рассмотрены факторы, обуславливающие необходимость формирования и благоустройства пешеходных пространств в г. Барнауле. Проведен анализ организации системы пешеходных пространств в различных странах мира.

Ключевые слова: Барнаул, пешеходные пространства, безопасная городская среда, благоустройство, градостроительство.

Для формирования и благоустройства оптимально организованных, комфортных и безопасных пешеходных пространств в городе Барнауле прежде всего необходимо проанализировать сложившуюся ситуацию и сравнить с мировым опытом.

Данная проблема актуальна для многих городов России, а организация пешеходных пространств является приоритетной задачей современного градостроительства. Система пешеходных связей – одна из главных составляющих комфортной городской среды, и в совокупности с транспортной инфраструктурой составляет единую коммуникационную транспортно-пешеходную систему города.

В отдельных ситуациях организации пешеходного движения должно уделяться особое внимание: в малых городах, в которых основная часть передвижений осуществляется пешком; в центрах крупных городов, где фокусируется общественная жизнь и концентрируются значительные по интенсивности пешеходные потоки; в жилых кварталах, в пределах которых осуществляется основная часть культурно-бытовых пешеходных передвижений, в том числе – несамодеятельной группы населения (пенсионеры, дети).

С повышением уровня автомобилизации устойчиво снижается безопасность и комфортность передвижения пешеходов.

За 2016 г. в г. Барнауле было зарегистрировано 257 случаев наездов на пешеходов транспортными средствами, погибло 8 человек. По статистике ДТП количество таких случаев увеличивается с каждым годом, что обуславливает необходимость радикального переустройства пешеходных зон.

Понимание пешеходного пространства свелось к понятию «тротуар», воспринимаю-

щийся как приложение к проезжей части улицы. Большинство тротуаров г. Барнаула узкие и прерывистые, часто люди вынуждены выходить на проезжую часть, на многих отсутствуют защитные зеленые полосы и ограждения. Приоритеты в формировании городской среды сместились в аномальном направлении – в городе, изначально созданном человеком и для человека, автомобиль последовательно теснит человека-пешехода.

Транспортная сеть многократно пересекает пешеходные пути, образуя множество конфликтных узлов. Наиболее напряженные из них разрешены подземными переходами и участками регулируемого движения, основная же их масса является саморегулируемой и часто становится зоной конфликта транспортного и пешеходного движения.

Большинство пешеходных пространств города остаются малопривлекательными и зачастую не способны удовлетворить потребности жителей города. Часто пешеходы руководствуются лишь критерием «проходимости».

Вопрос комфорта не решен: улицы не обустроены для пешехода, их архитектурно-планировочные решения не продуманы. Остановочные пункты расположены на пути транзитного пешеходного движения. Пересечение двух функций – транзитного движения пешеходов и ожидания общественного транспорта – стало причиной образования конфликтных точек, где идущие по улице пешеходы сталкиваются с препятствиями в виде малых архитектурных форм, предметов благоустройства остановочных комплексов и стоящих на их пути людей, ожидающих общественный транспорт. [5].

Ухудшение экологической обстановки

АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ НА ПРИМЕРЕ Г. БАРНАУЛА

оказывает прямое воздействие на пешеходов, так как большая часть пешеходного пути пролегает вдоль транспортных систем [2].

Пешеходные пространства, расположенные в зоне объектов исторического и культурного наследия, должны быть приспособлены под туристическую функцию и исполнять важную роль в формировании «лица» и образа города. Развитие велоспорта как нового элемента городских транспортных коммуникаций является дополнительной причиной формирования оптимальной системы пешеходных пространств в г. Барнауле, объединяющей все функциональные элементы города и городского центра и обеспечивающей непрерывность пешеходного движения.

К системе пешеходных связей применима классификация, позволяющая выявить проблемы каждого типа пешеходных зон и определить наиболее благоприятные для пешеходного движения виды пространств. Главным критерием классификации пешеходных зон является наличие транспорта в городском коммуникативном пространстве – отсюда следующее подразделение:

- транспортно-пешеходные пространства;
- бестранспортные пространства [6].

подавляющее большинство пешеходных пространств в г. Барнауле транспортно-пешеходные. В зависимости от наличия между пешеходной и транспортной системой разделительной полосы, обеспечивающей пешеходу физическую и психологическую защищенность, транспортно-пешеходные пространства подразделяются на:

- транспортно-пешеходные пространства без защитной полосы;
- транспортно-пешеходные пространства с защитной полосой [6].

Основные улицы, зоны центра г. Барнаула: проспекты Ленина (внешние стороны), Социалистический, Строителей, улицы исторической застройки – не имеют защитных полос.

Бестранспортные пешеходные пространства в городской среде выделяются исключительно для пешеходного движения. Они являются наиболее привлекательными и удобными, часто используются в качестве рекреационных. К ним относятся пешеходная улица; бульвар; сквер; набережная.

В г. Барнауле существуют немногочисленные локальные бестранспортные пешеходные пространства, однако большинство их не благоустроено и не является центрами притяжения жителей (набережная, парк «Изумрудный», Зеленый сквер).

Большой опыт строительства бестранспортных зон накоплен во многих странах: Ан-

глии, США, Италии, Германии, Франции, Бразилии, Австралии, Новой Зеландии. Успех лучших пешеходных улиц объясняется тремя основными достоинствами: организацией удобных подъездов на личном или общественном транспорте для покупок или других видов обслуживания; создание автостоянок в непосредственной близости к выходам в пешеходную зону; превращением торговых улиц в пешеходные зоны путем реконструкции и использования старых зданий, а также организации мест отдыха для посетителей [3].

Интересным примером бестранспортного пешеходного пространства является Хай-Лайн – садовый парк в Нью-Йорке, основанный на участке заброшенной железнодорожной линии, расположенной на высоте 10 метров, которая тянется вдоль Манхэттена. На этом пешеходном маршруте открываются потрясающие виды города, расположены удобные деревянные лежаки, скамейки, фонтанчики для питья и закусочные. Парк, объединяющий пешеходную дорожку, объединяет город с природой.

Хай-Лайн (рисунок 1) – одно из самых посещаемых мест Нью-Йорка. Оно стало настолько популярным, что другие города последовали примеру реализовать подобный проект в Лондоне, Чикаго и Филадельфии [2].

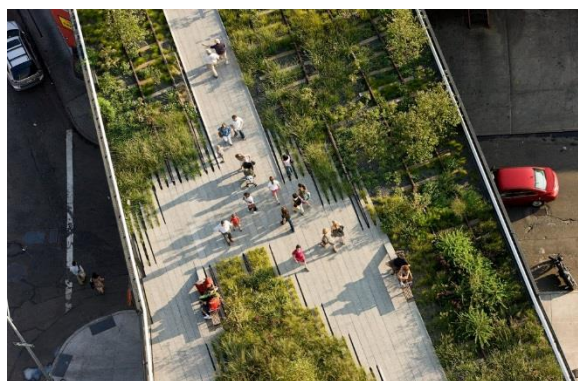


Рисунок 1 – Хай-Лайн парк в Нью-Йорке

Индивидуальные решения применяются к территориям с различными режимами транспортного обслуживания, но с приоритетным пешеходным движением. Так, в городах Франции пешеходные территории разделяются на три класса: исключительно пешеходные пространства; преимущественно пешеходные, однако допускается движение обслуживающего транспорта; пешеходные, с возможностью движения обслуживающего и общественного пассажирского транспорта [3].



Рисунок 2 – Трамвайно-пешеходная улица во Франции

Примером совмещенных городских пространств во Франции являются трамвайно-пешеходные улицы (рисунок 2). Трамвай – самый вместительный вид общественного транспорта и одновременно – экологичный и тихий. Трамвай – единственный вид транспорта, который допустим на пешеходных улицах, так как траектория его движения заранее предсказуема. Поэтому трамвай может совмещать в одном маршруте участки со скоростным движением и выход на трамвайно-пешеходные улицы. Этот вид транспорта очень любят в исторических центрах всех европейских городов.

Основные преимущества таких улиц – отсутствие проезда для личного автотранспорта, что исключает вероятность образования пробок и, следовательно, задержек в движении общественного транспорта. При этом допускается возможность проезда по таким улицам автомобилями экстренных служб и спецтранспорта.



Рисунок 3 – Велосипедные дорожки на улицах Дании

В скандинавских странах архитекторы считают высшим достижением и отличием – создание сопутствующих пешеходным связям велосипедных путей (лыжных зимой) (рисунок 3). По ним жители могут попасть от дома к общественным объектам. Организованы велостоянки и автоматизированные пункты проката велосипедов. В целях безопасности тротуары чаще всего проектируются выше проезжей части и всегда имеют защитную полосу в виде ограждений и зеленых насаждений.

Наезд на пешехода как вид дорожно-транспортного происшествия по статистике чаще всего наблюдается на проезжей части дороги, включая пешеходные переходы.

Наиболее безопасным вариантом для перехода проезжей части являются надземный или подземный пешеходные переходы. Такие переходы предназначены для разгрузки самых оживленных улиц.

В городе Химки на перекрестке возведен надземный пешеходный переход, выполненный в виде пешеходного моста (рисунок 4). На каждой из четырех сторон пешеходной части улицы возведены башни, оборудованные лестницами и лифтами, которыми активно пользуются как люди с колясками, так и остальные прохожие.



Рисунок 4 – Надземный пешеходный переход в г. Химки

Наземный переход также может быть безопасным для пешеходов. На нерегулируемых перекрестках, второстепенных проездах, во дворах, на съездах проезжая часть поднимается на уровень тротуара. Тем самым пешеходный переход становится искусственной неровностью для принудительного снижения скорости автомобиля. Данный метод широко используют в европейских странах (рисунок 5).



Рисунок 5 – Пешеходный переход в Копенгагене

Пешеходная улица синтезирует не только разнообразные функции и формы досуга, но и виды деятельности по организации территории. Поэтому современные исследования обращаются к особенностям организации предметно-пространственной среды, которые трактуются как «тотальный синтез» дизайнера с различными видами проектно-художественной деятельности: архитектурой, градостроительством, ландшафтным, графическим и монументально-декоративным искусством [1].

Современные градостроительные концепции учитывают возрастающую потребность контакта человека с природой в городской среде. Европейские проектировщики все чаще обращаются именно к ландшафтному дизайну, поскольку недостаток природного окружения ощущается особенно остро. Сохранившиеся зеленые фрагменты нуждаются в поддержании природного баланса путем природоохранных технологий и количественного распространения ландшафтных форм в городской среде. Трудности посадки и сохранения деревьев в сложившейся застройке города оправдываются комфортностью контакта с живыми растениями [4] (рисунок 6).



Рисунок 6 – Озеленение пешеходной улицы

Ампельное и кадочное озеленение составляет основу ландшафтного оформления пешеходной улицы. В условиях городской среды такой вариант озеленения наиболее легкий и доступный.

В создании улицы разбитых камней в Нидерландах была воплощена дизайнерская концепция объединения человека с природой в условиях городской среды (рисунок 7).

Неотъемлемой частью урбанистического ландшафта и центральной достопримечательностью всего города – речушка Румбик, которая раньше несла свои воды под землей, а теперь течет на ее поверхности. Асимметричное расположение асфальтовых островков подчеркивает естественное происхождение этого водоема. Исток реки ограничен конструкцией, которая снижает скорость потока воды и вызывает рябь на ее поверхности. Своеобразная композиция из плоских камней с острыми неповторимыми углами создает иллюзию хаотичности, присущую природным процессам.



Рисунок 7 – Улица разбитых камней в Нидерландах

Ведущий мировой специалист в вопросах пешеходных пространств Ян Гейл рекомендует, когда спрашивают его совета: «Город должен быть комфортен для пешеходов и велосипедистов. Любой город – это город для людей, а не для машин, и в городе важны не здания, а пространство между ними». Приступая к работе по возвращению приоритета пешеходу в городе, архитекторам необходимо придерживаться этого принципа [3].

Благодаря расширению границ пешеходных пространств, происходит повышение уровня безопасности, комфорта жителей города и стабилизация экологического состояния территорий.

Проанализировав сложившуюся ситуацию в г. Барнауле и изучив мировой опыт в

организации пешеходных зон, можно сделать вывод, что в столице Алтайского края таких зон недостаточно, город нуждается в формировании систем пешеходных пространств и их благоустройстве.

В центральной части города выявлены узлы активности городской жизни: вокзал (функциональная зона), площадь Октября (транспортно-пересадочный узел), парк "Изумрудный" (зона рекреации), рынок и торговый комплекс на ул. Пионеров (торгово-развлекательный центр).

Определены потенциальные пешеходные пространства их связывающие: улицы Профинтерна, Свердлова, Рыночный проезд. И предложен пилотный проект по организации пешеходного пространства в Октябрьском районе на участке: пл. Октября – Рыночный проезд – ул. Пионеров.

Список литературы

1. Белов, М. И. Дизайн пешеходной улицы (Принципы организации предметно-пространственной среды: автореферат / М. И. Белов. – М., 2012.
2. Велев, П. С. Пешеходные пространства городских центров / П. С. Велев, Д. П. Кривошеева. – М. : Стройиздат, 1983. – 192 с.
3. Вергунов, А. П. Пешеходные улицы / А. П. Вергунов, В. А. Горохов. – Жилищное и коммунальное хозяйство, 1985.
4. Нефедов, В. А. Городской ландшафтный дизайн: учебное пособие / В. А. Нефедов. – СПб : Любавич, 2012. – 317 с.
5. Оглы, Б. И. Строительство городов Сибири / Б. И. Оглы. – М. : Стройиздат, 1980. – 271 с.
6. Шимко, В. Т. Архитектурно-дизайнерское проектирование городской среды / В. Т. Шимко. – М. : Архитектура-С, 2006. – 384 с.

Сведения об авторах

Свиридова Юлия Андреевна, магистрант 2 курса (гр. 8Арх-61). E-mail: lulenka_19@mail.ru

Четошников Виктор Дмитриевич, главный архитектор Алтайского края, профессор кафедры ТИАрх АлтГТУ им. И.И. Ползунова; e-mail: viktor-chetoshnikov@yandex.ru