

УДК 711.7:625.711.5

## ***АНАЛИЗ ГОРОДСКИХ ПЕШЕХОДНЫХ УЛИЦ В КУРСОВОМ ПРОЕКТИРОВАНИИ***

***Волкова Т.Ф.***

*доцент,*

*Пензенский государственный университет архитектуры и строительства,*

*Пенза, Россия*

### **Аннотация**

Статья посвящена анализу городской пешеходной среды, принципам формирования пешеходных улиц в курсовом проектировании бакалавров дизайна. Представлена методика выполнения курсового проекта.

**Ключевые слова:** городская пешеходная среда, человеческий масштаб, комфортность среды, социальная активность, курсовой проект

## ***ANALYSIS OF URBAN STREET STREETS IN COURSE DESIGN***

***Volkova T.F.***

*Associate professor,*

*Penza state university of architecture and construction,*

*Penza, Russia*

### **Annotation**

The article is devoted to the analysis of urban pedestrian environment, the principles of pedestrian streets formation in the course design of bachelors of design. The methodology of the course project is presented.

**Key words:** urban pedestrian environment, human scale, environment comfort, social activity, course project.

За последние полвека получила развитие практика городского планирования и с точки зрения решений в сфере улучшения городской жизни и создания условий для пешеходов, понизив приоритет автомобильного транспорта [6].

Человеческий масштаб в архитектуре и дизайне городской среды – это внимание к потребностям людей в городах. Внимание к пешеходным зонам – неотъемлемый элемент политики развития живых, безопасных, устойчивых и здоровых городов [6]. Возникает также необходимость в усилении социальной функции городского пространства как места встреч, что способствует обеспечению социальной устойчивости.

Социальная активность включает все виды коммуникаций между людьми и требует как минимум присутствия других людей и имеет широкий спектр действий. В их числе пассивное созерцание – простое наблюдение за окружающими и происходящим. Эта форма контакта является наиболее распространенным видом социальной активности в пешеходной зоне города.

Существует прямая связь между моделями поведения в отношении пешеходного движения. Особенно хорошо это прослеживается на примере старых городов, основанных как пешеходные. Города создавались в расчете на то, что люди в них передвигаться будут преимущественно пешком. Величина города в течение веков зависела от оптимальной дальности пешеходного движения. Венеция – особый случай среди старых городов, поскольку всегда была пешеходной. Поскольку Венеция была богатым городом и веками приспособлялась к пешему движению, её пространство можно считать моделью учета человеческого масштаба. Городские пространства Венеции обладают характеристиками, нацеленными на человека, стимулирующими пешеходные передвижения:

- *плотную городскую застройку;*
- *короткие пешеходные маршруты;*
- *красивые открытые пространства;*
- *высокая степень многофункциональности;*
- *активно используемые первые этажи;*
- *тщательно оформленные детали.*

Появившийся автомобиль стал полновластным хозяином города, диктуя свои требования, претендуя на огромные территории не только для

передвижения, но и для стоянок. Организация пешеходных улиц в городах стала фактической необходимостью и получила в последнее время большое распространение. Возможность преодолевать расстояния между определенными точками характерна не только для пешеходного движения, но лишь пешеход может свободно передвигаться, изменять место и маршрут, прекращать движение и воспринимать все богатство городской среды.

Разделение автомобильного и пешеходного движения в центрах городов, организация пешеходного движения в нем способны привести к гуманизации городского пространства. К тому же изучение зарубежного и отечественного опыта показывает, что центральные части исторических городов тяжело приспособляются к автомобильному движению современных масштабов. Территории центров исторических городов с сохранившейся старинной застройкой имеют небольшие размеры с мелко квартальной сеткой улиц, большую плотность объектов торговли создают привлекательную городскую среду, что способствует организации пешеходных пространств [2].

По поводу необходимости и целесообразности организации пешеходных зон во многих городах вот уже много лет ведутся споры. Однако никто не может отрицать, что подобные места нередко становятся своеобразной «Меккой» для творческих людей, бизнесменов или туристов.

Пешеходные зоны в современном понимании начали появляться после Второй мировой войны, хотя существовали и в Древнем Риме, и в Лондоне в эпоху промышленной революции. Первой торговой пешеходной улицей стал проспект Лейнбаан в Роттердаме в Нидерландах, самой длинной пешеходной улицей Европы стала Стрёгет в Копенгагене [5].

Мировой опыт доказывает, что места, которые могут объединять людей, дарить им радость от общения и времяпрепровождения, а также раскрывать свой творческий потенциал, становятся культовыми, любимыми, где каждый может найти что-нибудь свое.

Среда пешеходной улицы резко отличается от организации среды обычной транспортной улицы. Возможность спокойно пройти, осмотреть

витрины магазинов, отдохнуть придает улице определенный колорит и предъявляет особые требования к ее благоустройству и оборудованию. «Неспешное» восприятие предусматривает последовательность зрительных впечатлений, чему способствуют элементы, как бы соразмерные человеку,— своего рода переходные звенья к «большой» архитектуре. Речь идет об уличной мебели, светильниках, киосках, скульптуре, декоративных водоемах, деревьях, газонах, уголках отдыха и т. д. Особое значение приобретает геопластика, микрорельеф, а также фактура, рисунок и цвет мощения, включение горизонтальных и наклонных участков газона, пандусов, подпорных стенок, естественного камня [7].

В городе Москве в последние годы открывается большое количество пешеходных зон: исторический центр постепенно становится пешеходным из-за слияния пешеходных улиц (Столешников переулок, Рождественка – Кузнецкий мост, Пятницкая улица и т.п.). В Москве стали пешеходными после реконструкции многие улицы. Среди них: Никольская (длина 615 м, площадь 1,25 га) и Большая Дмитровка (1,43 км и 1,4 га), а также километровый участок Крымской набережной, что стало большой удачей для архитекторов, дизайнеров и жителей столицы, поскольку при её создании были разработаны и организованы фонтаны, особенные по дизайну скамьи, целая улица-вернисаж для художников [5].

Городская среда, особенно в центральной части крупного города, аккумулирует социальную активность и жизнедеятельность населения в огромных масштабах, это зона движения и концентрации, где каждый человек чувствует себя анонимной частичкой людского потока. Для смягчения этого ощущения и оздоровления городской среды важно применение архитектурно-художественных средств гуманизации среды [8, 3]. К ним относятся следующие принципы:

*1. Учет движения двух видов – пешеходного и транспортного:*

- необходимая доступность любой части пешеходного пространства и возможность его покинуть на общественном транспорте;

- организация системы велосипедных дорожек в соседстве с пешеходными путями;

- устройство крытых пешеходных галерей в первых этажах домов;

- использование рекреационных и накопительных пространств, площадок и скверов, совмещенных с траекторией пешеходного движения;

## *2. Учет возрастной и физической дифференциации жителей:*

- замощение улиц, ступеней, пандусов, пригодных для людей с разными физическими возможностями;

- использование фонтанов, световых и тепловых скульптур, музыки и светомузыки, светового дизайна и других средств, усиливающих эмоциональное восприятие;

## *3. Учет стремления людей к замкнутому пространству, создание комфортных пешеходных пространств:*

- организация условий для отдыха с учетом возможности наблюдения за деятельностью других;

- формирование предпочитаемой степени замкнутости пространства [1];

- доступность питьевой воды (мест её наличия или продажи), объектов питания и общественных туалетов;

- наличие и доступность укрытий от дождя, ветра, солнца;

- разработка систем освещения, рекламы и ночного дизайна;

- мощение, ровность и чистота планшета улицы, отвод дождевой воды;

## *4. Обеспечение ясности системы движения, связей и подходов при следовании по пешеходному маршруту:*

- облегчение доступа к навигационной информации;

В современном крупном городе почти невозможна потеря ориентации. Человека поддерживает присутствие других людей, навигационную роль выполняют специальные уличные устройства: схемы - контенты, определяющие локализацию человека (нахождение) в пространстве города или его центра; названия улиц и номера домов, что может играть декоративную

роль и являться частью сюжетной линии познания нового пространства; надписи на остановках общественного транспорта.

- свобода перемещений пешком, на инвалидной коляске, на костылях [8].

Эти принципы создают область проектирования, обеспечивающую *сенсорное качество городской среды*.

Каждая улица имеет свои характерные особенности. Её вид зависит от функциональных процессов, значения города, в котором она расположена, количества населения, рельефа территории, климатических условий, характера застройки и многих других факторов. Наиболее характерны следующие типы пешеходных пространств:

- улицы, полностью изолированные от транспорта – *пешеходные*;
- улицы с ограниченным движением транспорта – *пешеходно-транспортные*;
- двухуровневые улицы (*с разделением людского потока и транспорта по вертикали*).

Пешеходные улицы во всем мире созданы, существуют и организованы по каждому из этих типов, и, казалось бы, должны быть похожи друг на друга. Они имеют разную длину, ширину, высотность застройки, историю. Они расположены в различных частях света, но единственное, что делает их похожими, это то, что они представляют собой линейные пешеходные пространства и верно служат человеку и его здоровью. И очень самобытны и красивы.

Вопросам организации пешеходных улиц и зон в городах, изучению их структуры, закономерностям восприятия и построения, особенностям благоустройства и дизайнерского оформления уделяется особое внимание в рамках подготовки бакалавров дизайна при изучении дисциплины «Комплексное формирование объектов и систем архитектурной среды» в разделе «Проектирование открытых городских пространств».

Изучение дисциплины направлено на развитие следующих способностей: анализировать социально-значимые проблемы и процессы, понимать роль

творческой личности в устойчивом развитии полноценной среды жизнедеятельности и культуры общества; демонстрировать пространственное воображение, развитый вкус, владение методами моделирования и гармонизации искусственной среды обитания при разработке проектов; применять знания смежных и сопутствующих дисциплин при разработке проектов.

Общая концепция выполнения практических занятий и выполнения курсовой работы связаны с решением ряда задач, направленных на исследование пешеходной городской среды, получения знаний по особенностям её формирования, получения навыков по её проектированию и дизайнерскому наполнению, изучения опыта создания пешеходной среды в различных городах мира.

Методика выполнения курсовой работы по анализу формирования пешеходных улиц включает следующие позиции [5]:

- исторические предпосылки её создания;
- значение в структуре городского центра;
- посещаемость и популярность среди жителей и гостей города;
- обследование улицы в части разделения её на локальные пространственные участки и определение их параметров, функциональной и визуальной специфики [4,8];
- определение существующих параметров замкнутости (пропорции планшета улицы и высоты ограждений - зданий) [4];
- анализ дизайна улицы: предметное наполнение среды уличной мебелью, зеленью, уличной и городской скульптурой, различного рода оборудованием; организация освещения и рекламы [5].

По этой методике в рамках выполнения курсового проекта студентами направленности «Дизайн среды» был произведен анализ пешеходных улиц, расположенных в городах Северной и Латинской Америки, Азии и Австралии, Европы и России (рис. 1).

## Улица Ленинградская в Самаре

### Анализ открытого пространства

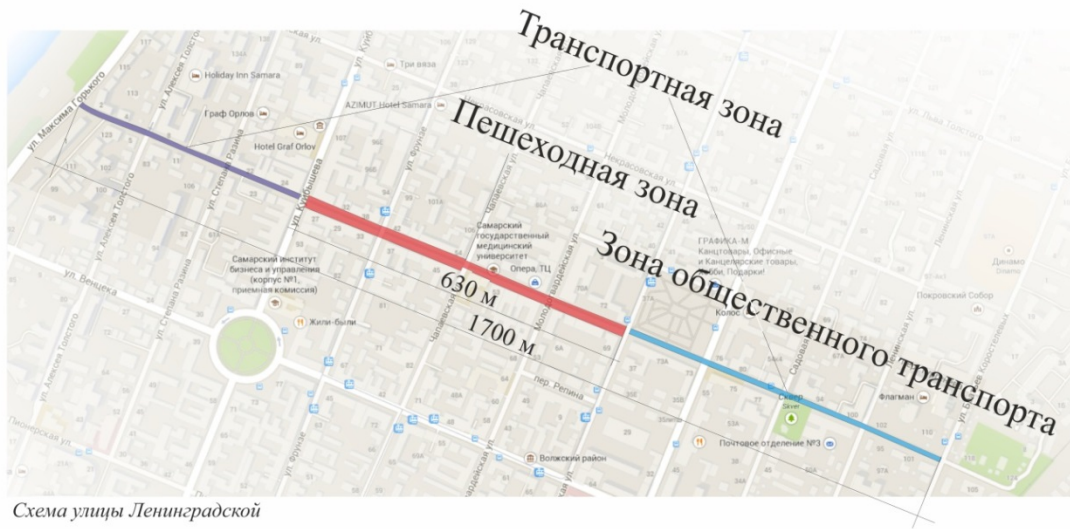


Схема улицы Ленинградской

Общая протяжённость улицы 1700м. Участок между улицей Куйбышева и улицей Галактионовской является пешеходной зоной и составляет 630м. С выводом городского транспорта с части этой улицы горожанин с иной точки зрения воспринимает ее - она стала интерьерной. Общественный транспорт ходит на участке от улицы Галактионовской до улицы Братьев Коростелёвых.

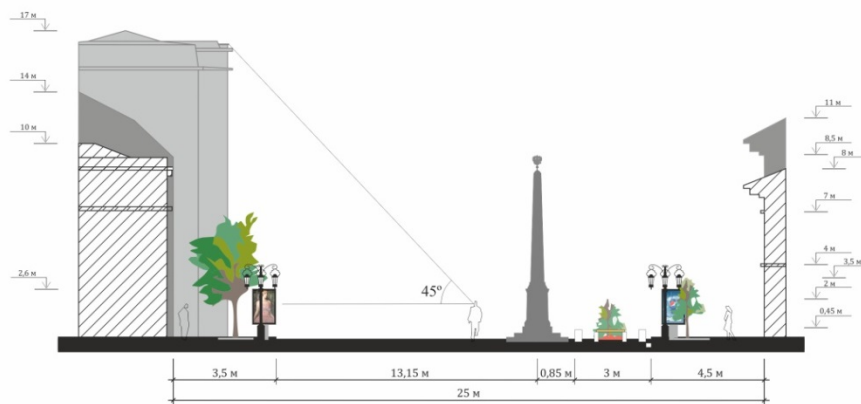


Схема поперечного разреза 1 - 1

Любопытная деталь: ширина улицы – 25 метров. А это, как утверждают специалисты, оптимальный размер, чтобы человек при соответствующей высоте застройки (угол зрения составляет 45°) чувствовал себя на улице уютно, психологически комфортно, свободно, не напрягаясь, мог разглядеть происходящее на противоположной стороне.

Этажность домов варьируется от 2х до 5ти этажей включительно. Партерную зону (1ый этаж) занимают различные магазины и кафе. Зона среднего яруса (2ой - 5ый этажи) является жилой. В основном, улица носит торговый характер, но встречаются и добротные представительные дома. На протяжении всей улицы не меняется её ширина и фасадная линия.

Рис.1 - Фрагмент курсовой работы



### **Библиографический список:**

1. Беляева Е.Л. Архитектурно-пространственная среда города как объект зрительного восприятия [Текст] / Е.Л.Беляева. - М.: Стройиздат, 1977. – 127 с.
2. Велев П. Пешеходные пространства городских центров [Текст] / П.Велев. - М.: Стройиздат, 1983. – 189 с.
3. Волкова Т.Ф. Гуманизация городской пешеходной среды // Современные научные исследования и инновации. 2016. № 12 [Электронный ресурс]. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/12/68458> (дата обращения: 02.12.2016).
4. Волкова Т.Ф., Митрошина А.О. Основы построения пространства городских пешеходных улиц // Современные научные исследования и инновации. 2015. № 5 [Электронный ресурс]. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2015/05/53406> (дата обращения: 03.06.2015).
5. Волкова Т.Ф. Комплексное формирование объектов и систем архитектурной среды. Пешеходные улицы городов: учеб. пособие / Т.Ф. Волкова. – Пенза: ПГУАС, 2015. – 160 с.
6. Гейл Я. Города для людей [Текст] / Ян Гейл. – М.: Крост, 2012. – 277 с.
7. Горохов В.А. Городское зеленое строительство [Текст] /В.А.Горохов. – М.: Стройиздат, 1991. – 416 с.
8. Хасиева С.А. Архитектура городской среды [Текст]: учеб. для вузов /С.А.Хасиева. – М.: Стройиздат, 2001. -200 с.
9. Шимко В.Т. Архитектурное формирование городской среды [Текст] / В.П.Шимко. – М.: Высшая школа, 1990.
10. Шимко В.Т. Комплексное формирование архитектурной среды [Текст]/ В.П.Шимко. - М.: СПЦ-принт, 2000. – 108 с.