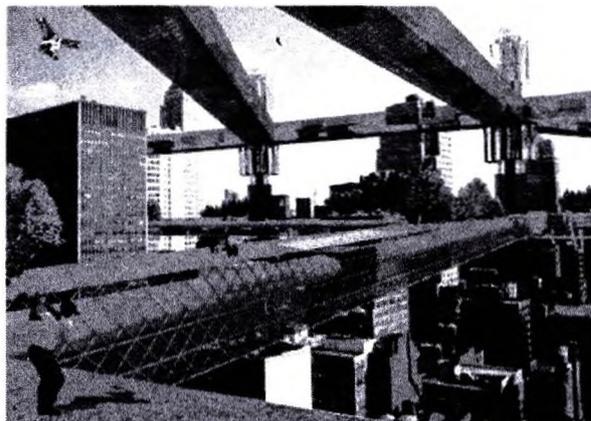
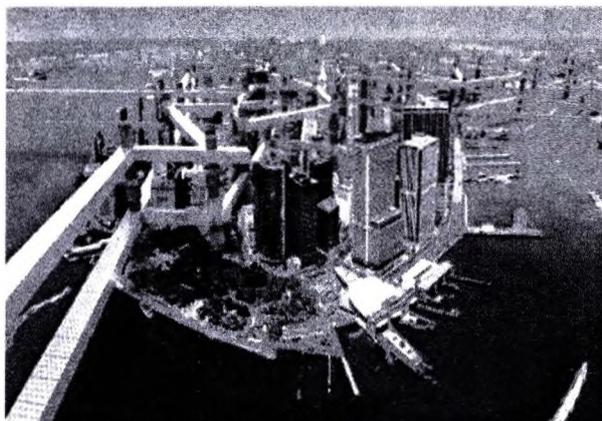


ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ

В этой статье говорится об исследованиях, которые были направлены на проведение анализа существующего состояния внеуличных путей передвижения людей и последующую оптимизацию системы пешеходного передвижения. Исследования состояли из научно-исследовательской части и рекомендательно-методической части. В научно-исследовательской части автором был проанализирован мировой опыт по организации пешеходных пространств и опыт постсоветских стран. В результате изучения мирового опыта и собственного проектного опыта, были выведены основные тезисы для рекомендательно-нормативной базы при проектировании и оптимизации пешеходной сети.

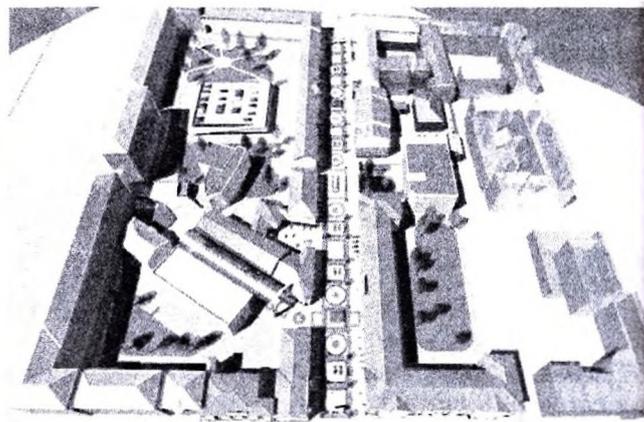
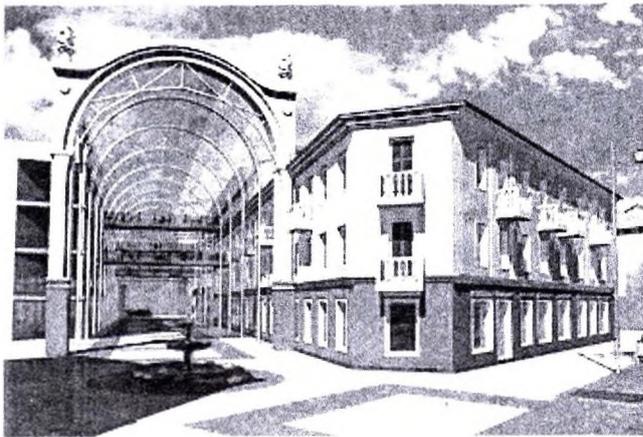
Введение. Жизнь – это постоянное движение... Современная медицина и правила здорового образа жизни утверждают о полезности прогулок и пробежек на свежем воздухе, и их роль в последнее время возрастает. По данным доклада Фонда ООН по народонаселению, в мире почти 3 миллиарда людей живут в городах. И в наш динамичный XXI век нужна скорость, и люди предпочитают поездку на автобусе или автомобиле пешеходной прогулке. Однако чтобы добраться до остановки, до стоянки автомобиля, пройти к магазину или отвести ребёнка в детский сад, люди интенсивно передвигаются по внеуличному пространству – по пешеходным дорожкам, тротуарам, проездам, а порой вытптывают газоны, стараясь пройти по наикратчайшему пути, т.е. стихийно создают свои собственные внеуличные пути передвижения. Сегодня состояние внеуличных пешеходных путей создает значительный дискомфорт при передвижении по ним людей [1]. В рамках данной темы автор проводит диссертационные исследования (руководитель – профессор, доктор архитектуры Иодо И.А.). Исследования направлены на проведение анализа существующего состояния пешеходных пространств и последующую оптимизацию системы пешеходного передвижения.



Рисунки 1-2 – "Воздушные улицы" Нью-Йорка

Основная часть. В научно-исследовательской части автором был проанализирован мировой опыт по организации пешеходных пространств и опыт постсоветских стран. Мировые архитекторы и градостроители предлагают множество новых идей и инновационных подходов. Наиболее интересные проекты – это создание в Берлине на месте разрушенной «Берлинской стены» пешеходного коридора, наполненного объектами общественного назначения. А также фантастичный проект в США, где в небе над Нью-Йорком размещают несколько уровней стеклянных труб, прикреплённых к небоскребам, для передвижения по ним людей. Не уступают по размаху идеи архитекторов – последователей советской градостроительной школы. В Москве разработан проект «хрустальной улицы», которая должна связать пешеходными маршрутами московские достопримечательности. В Киеве планируется создать крупнейшую пешеходную зону вдоль реки Днепр, которая должна стать не только пешеходной, но и, по сути, свободным творческим и театральным форумом, пространством, привлекательным для туристов и творческих людей. Проект пешеходной зоны реализуется и в Минске – в исторической части города. Со временем весь исторический центр Минска станет туристической пешеходной зоной, при этом активные транспортные улицы будут перемещены под землю. Однако все эти проекты созданы для больших и крупнейших городов. Приведённые примеры амбициозны и требуют для их реализации дорогостоящих мероприятий. В большей степени они рассчитаны для благоустройства общегородских центров и повышения туристической привлекательности. Опыт по оптимизации пешеходного движения в малых и средних городах фактически отсутствует. Хотя именно для малых и средних городов этот вопрос является наиболее актуальным; так как именно в малых и средних городах люди передвигаются в основном пешком, во-первых из-за малых расстояний и доступности, а во-вторых из-за менее развитого транспортного обслуживания.

Со временем в европейских городах вектор исследований по поиску оптимальных средств организации пешеходных пространств постепенно смещается. В настоящее время теоретики предлагают множество новых концепций, а бестранспортные пространства приобретают характер интегрированных структур. Ведущий мировой специалист современности в вопросах пешеходных пространств Ян Гейл (Дания) пропагандирует в тех городах, где спрашивают его совета: «...город должен быть комфортен для пешеходов и велосипедистов. Любой город – это город для людей, а не для машин...» [2].



Рисунки 3-4 – Ул.К.Маркса, Минск. Проект пешеходной улицы

Несмотря на важность проблемы, в современных нормах по проектированию не выявлено конкретных рекомендаций по организации системы пешеходного движения, за исключением общих фраз. Дальнейшая работа по развитию концепции пешеходного передвижения в городах видится, во-первых, в разработке типологических моделей в зависимости от преобладающих видов деятельности и градостроительных условий; во-вторых – составление перечня оптимальных качественных и количественных параметров элементов пешеходных пространств различных типов; в-третьих – определение конкретных архитектурно-градостроительных средств по организации этих пространств.

Как показал анализ существующей ситуации в городах, в пешеходных зонах города могут осуществляться следующие наиболее распространённые виды деятельности людей [3,4]:

- Транзитное целевое передвижение (использование пространства исключительно для перемещения к объектам других функциональных зон).
- Транзитно-оздоровительное передвижение (совмещение целевых передвижений и оздоровительных передвижений транзитного характера, в т.ч. бег, спортивная ходьба, вело-роллерное передвижение).
- Пассивный отдых (максимальное расслабление, релаксация, медитация, медленная прогулка, беседы).
- Активный отдых (с подвижной деятельностью в пределах этого пространства, в т.ч. занятия спортом, игры, развлекательные мероприятия, шоппинг).
- Культурно-просветительская деятельность (культурное самовыражение и приобщение к истории, культуре и идеологии) и другие.

Естественно, что пространства для реализации этих видов деятельности должны быть оснащены специфической предметной средой, которая в наибольшей мере будет способствовать решению поставленной задачи. Существует множество решений по созданию бестранспортных пространств, однако большинство из них реализуются фрагментарно и имеют локальный характер. В идеале – должна быть сформирована система равномерно распределённых пешеходных пространств, способная обеспечить наиболее комфортные условия для пребывания и осуществления вышеперечисленных видов деятельности человека. Особое внимание следует уделить существующей на сегодняшний день нормативной документации: в ней широко рассматриваются физические параметры тротуаров и дорожек и досконально разобрана методика создания безбарьерной среды для физически ослабленных лиц (ФОЛ). Однако о необходимости системного и комплексного подхода при построении пешеходной сети упоминается лишь в обобщенной фразе «...о непрерывности пешеходной сети, ...», но как эту сеть построить, а тем более оптимизировать – нормативы умалчивают [5,6].

На основании обобщённого теоретического опыта, а также натурных обследований была выявлена необходимость классифицировать пути пешеходного передвижения по следующим признакам:

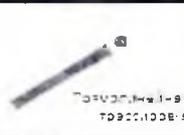
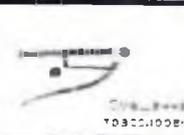
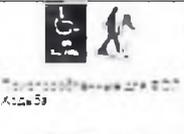
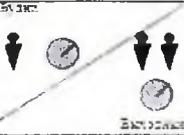
- По целевому назначению: к узлам городского и внешнего транспорта; к объектам общественного обслуживания; к местам приложения труда (деловые пути); ко входам в жилые здания; к рекреационным объектам городского и загородного значения (рекреационно-оздоровительные пути).
- По характеру движения: организованное движение значительных людских масс (демонстрации, шествия, парады); импульсное движение (потoki на работу и учебу); прогулочное движение (это свободный процесс передвижения, прогулка).
- По способу передвижения: собственно пешеходные, в т.ч. для физически ослабленных лиц; вело-роллерные; рекреационно-развлекательные (электромобили и конные упряжки); смешанного типа.

Более полувека назад научное сообщество специалистов по Urban & Planning пришло к убеждению, что для городов необходима двухконтурная структура транспортной сети: первый контур – проезды и улицы с непосредственным доступом с пятна застройки, второй – городские «хайвэй», предназначенные для скоростного непрерывного движения между частями города. Проводя аналогию с транспортным движением, можно добавить еще один немаловажный принцип для пешеходного движения:

- По значимости в структуре города: общегородские непрерывные пешеходные маршруты – «пешеходные хайвэй», по которым удобно передвигаться не только пешком, но и на велосипедах, и местные пешеходные пути. Однако в отличие от автодорог, пешеходные пути местные и общегородские неразделимы и образуют единую сеть.

На основе изученных материалов были построены теоретические положения, в которых были сопоставлены основные типологические характеристики внеуличных пешеходных путей: по цели, способу передвижения, времени и интенсивности, архитектурно-средовым условиям, структура и состав средств обустройства. Результатом стала таблица типологических признаков.

Таблица типологических признаков

Типология пешеходных путей по цели Основные характеристики	Коммерческие пути Виды: торговые центры, рынки	Транзитные пути Виды: метро, автобусы	Пешеходные пути Виды: парки, скверы	Рекреационные пути Виды: набережные, набережные	Коммуникационные пути Виды: набережные, набережные
Характер трассировки	 Прямолинейная трассировка	 Прямолинейная трассировка	 Регулярная трассировка	 Иррегулярная трассировка	 Регулярная трассировка
Возможные способы передвижения	 Транспортные средства для инвалидов На специально оборудованных трассах	 Транспортные средства для инвалидов На специально оборудованных трассах	 Транспортные средства для инвалидов На специально оборудованных трассах	 Транспортные средства для инвалидов На специально оборудованных трассах	 Транспортные средства для инвалидов На специально оборудованных трассах
Уровень обустройства I Минимальный II Средний III Высокий	II 	I 	III 	III 	I 
Интенсивность и время использования	 Высокая	 Высокая	 Средняя	 Средняя	 Средняя
Приоритетные характеристики	Пропускная способность. Информационное насыщение	Прямолинейность. Скорость движения	Пропускная способность. Информационное насыщение. Эстетика	Экологичность. Эстетичность	Количество путей. Безопасность

Целесообразно сделать вывод: в каждом случае требуются свои способы трассировки и свои архитектурно-градостроительные средства обустройства путей передвижения, которые определяются комплексом градостроительных факторов. Внеуличные пространства, в том числе пешеходные пути, являются частью системы открытых пространств города – именно они формируют облик города и являются системой основных позиций восприятия городского пространства. Кроме того, при передвижении пешком у человека формируется ценностное отношение к своему городу, происходит его эстетическое и культурное воспитание. В результате проведённых исследований был сделан основной вывод, который заключается в том, что на сегодняшний день открытым внеуличным пространствам уделяется слишком мало внимания. А ведь человек проходит пешком по одной дорожке десятки раз в день, а по одному пути в день проходят тысячи людей. Человек, сам не подозревая того, передвигаясь по внеуличному пространству, наполняется тем или иным состоянием, приобретает настроение, подвергается воспитательному воздействию. Не стоит забывать о физическом и экологическом влиянии. Человек всегда выбирает наикратчайший путь, задача учёных и архитекторов – сделать его передвижение удобным и безопасным.

В действительности это невозможно описать цифрами, но как показали исследования – методы анализа лежат на поверхности, их лишь необходимо собрать в комплексную процедуру.

Результатом изучения мирового опыта и собственных экспериментов стала возможность вывести основные тезисы для рекомендательно-нормативной базы при проектировании и оптимизации пешеходной сети:

- необходимость соблюдения принципа непрерывности, а также соподчиненности пешеходных путей местной, районной и общегородской систем передвижения;

- необходимость предварительного градостроительного анализа существующего состояния (перед любым проектированием территории), с выявлением сети пешеходного движения, фокусов тяготения, интенсивности движения и типологизацией путей;

- в рамках реконструкции существующих территорий должна проводиться оптимизация существующей внеуличной пешеходной сети;

- в рамках нового проектирования на уровне генерального плана необходимо проектировать общегородскую пешеходную сеть, выявляющую основные потоки передвижения людей, в соответствии с общегородскими существующими и проектируемыми фокусами тяготения;

- в рамках нового проектирования на уровне детального плана и эскиза застройки разрабатывается районная и местная пешеходная сеть, где, помимо принципа соподчиненности, вступает принцип подбора характеристик пешеходных путей, способных обеспечить комфортные условия движения людей;

- определение типологии путей (это может быть отражено в самом генплане или в сопутствующих схемах) – наиболее важными являются деловые и рекреационно-оздоровительные маршруты.

Следует еще раз напомнить, что именно специалисты в области градостроительного проектирования отвечают за сохранение физической безопасности и визуально-психологического комфорта во время пребывания человека в городской среде. Необходимо лишь тщательно проанализировать сложившиеся условия, так сказать, вжиться в роль пешехода и обличить градостроительную логику в конкретную оптимальную форму.

Заключение. «Здоровый город – это город, в котором постоянно формируется и улучшается физическая и социальная среда и организуются свои ресурсы таким образом, чтобы люди могли помогать друг другу в улучшении жизни и максимальном раскрытии своих возможностей» [7].

Сейчас каждому городу приходится создавать свои собственные проекты, работая при этом в тесном контакте с различными специалистами. Однако, как показал анализ существующей ситуации, виды деятельности людей и градостроительные условия схожи для большинства городов, а значит, схожими, по сути, будут и средства организации оптимальной и благоприятной среды. А разрабатываемая концепция системы пешеходных пространств может стать одним из направлений по оптимизации городского пространства. Практическое значение исследовательской работы заключается в том, что на основе проведенного анализа и систематизации материалов по формированию пешеходных зон будут предложены теоретические рекомендации для реорганизации и улучшения качества пешеходных внеуличных пространств. Должны быть разработаны рекомендации в виде типологических моделей, в зависимости от социальных и функциональных условий. В результатах исследования могут быть заинтересованы архитектурные и градостроительные проектные организации, научно-исследовательские учреждения, образовательные учреждения, архитекторы, дизайнеры, формирующие комфортную городскую среду. Основным прикладным результатом должны стать: во-первых, внесение в нормативную документацию по проектированию и учебные пособия раздела об обязательном формировании системы пешеходных пространств с изложением рекомендаций; во-вторых, для проектной документации на уровнях генерального, детального планов и эскиза застройки – разработка системы пешеходных пространств, в качестве обязательного элемента на основных чертежах или на дополнительных схемах.

Список цитированных источников

1. Народонаселение мира в 2001 году. Этапы и веки: население и экологические изменения // Доклад ООН / ООН. – Нью-Йорк, 2001. – 80 с.
2. Gehl J. Public Space. Public Life. Study/ J. Gehl// Christchurch City Council. – New York, 2010.
3. Урбах, А.И. Архитектура городских пешеходных пространств / А.И. Урбах, М.Т. Лин // Стройиздат. – М., 1990. – 200с.
4. Градостроительство и территориальная планировка: Понятийно-терминологический словарь / Редколлегия: Г.А. Потаев, И.А. Иодо, К.К. Хачатрянц, А.И. Ничкасов // Минсктиппроект – Мн., 1999. – 192 с.
5. Градостроительство. Населённые пункты. Нормы планировки и застройки. Технический кодекс установившейся практики: ТКП 45-3.01-116-2008 (02250) / Минстройархитектуры РБ: УП «БЕЛНИИПГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА». – Мн., 2009. – 63 с.
6. Среда обитания для физически ослабленных лиц. Основные положения. Государственный стандарт Республики Беларусь: СТБ 2030-2010/ Госстандарт: РУП «Стройтехнорм». – Мн., 2010. – 25 с.
7. Norris, T, Lampe, D. THE HEALTHY COMMUNITY HANDBOOK. Здоровые города. Руководство / Сокращенный перевод с комментариями В.Л. Ушакова, Ю.Е. Абросимовой, О.Б. Ильиной; под редакцией Д. Лемпа / National Civic League. – Denver, Colorado, 1993. – 45p

УДК 726.71(476) (091)

Лавецкий Н.Г.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ПРОСТРАНСТВА ПРОТЕСТАНСКОГО ХРАМА

Введение

Для протестантской архитектуры характерна общая черта, корни которой лежат в самой идее протестантизма – речь здесь идет о простоте, граничащей с аскезой. Эта лаконичность, основанная на символизме сакрального произведения, была свойственна всему раннехристианскому искусству, в том числе и архитектуре. Проектируя протестантский храм, архитектор сталкивается с тем, что большинство решений, используемых в архитектуре иных христианских конфессий, нельзя применить: следует избегать перегруженности деталями и излишней изобразительности – эстетизм архитектурного облика протестантского храма в его минималистичности и четкой выразительности. Поэтому для того, чтобы выделить протестантский храм в городской среде, сделать его уникальным и самодостаточным объектом, архитектор вынужден прибегать к иным способам решения поставленных задач.

Основная часть

Брестская область отличается чрезвычайно высоким уровнем распространения протестантизма на общеполитическом уровне: свыше 270 разнообразных протестантских общин, из чего логично следует большое количество действующих протестантских храмов – в Кобрине, Остромичах, Городце и Леликово в Кобринском районе, в Антополе, Дрогичине и Головчицах в Дрогичинском районе, в Березе, Пинске, Стошанах, Лунинце, Барановичах и др.

Сегодня протестантские храмы являются результатом поиска новых форм, новой образной сущности, возрождая хорошо забытую особенность сакральной строительной культуры – определять архитектурный стиль эпохи, а не быть разделом его "типологического многообразия".

В крупных городах – в Барановичах (храмы ХВЕ «Спасение» и «Вознесение»), Белоозерске, Кобрине. Бресте – здания храмов сколь бы то ни было выразительны и имеют характерный архитектурный облик.

Так, например храм в Кобрине является примером эклектического заимствования: его архитектурный облик включает в себя барочные волюты и ордерную систему в колоннах и сдвоенные арки с элементом-«гирькой», ха-