

ПЕШЕХОДНЫЕ УЛИЦЫ КАК ИДЕАЛ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Особую роль в открытых городских пространствах можно выделить пешеходным улицам, в зависимости от расположения, функционального состава и типа в структуре города они служат местами притяжения для населения и создают устойчивое развитие городской среды, как среды для комфорта пешехода.

Для полноценной реализации человеческих способностей и природных возможностей человеку необходимо движение, как духовное, так и физическое. Наряду с быстроразвивающейся городской средой, современный уровень развития транспортной инфраструктуры позволяет беспрепятственно и быстро добраться до нужной точки исключительно на транспорте, но и роль пешеходного движения остается неизменно высокой. Одной из наиболее важных проблем формирования городской среды в настоящее время является разделение потоков движения, а также сложные экологические проблемы, которые, в свою очередь, должны быть увязаны в градостроительных задачах.

Формированием открытых городских пространств должен заниматься архитектор. При этом должен учитываться широкий спектр требований к формированию пространства: социально-функциональные, технические, санитарно-гигиенические, эстетические, экономические, психологические, этнокультурные и другие. В меняющемся и усложняющемся динамическом развитии условий проектирования часто нет возможности получить всю необходимую информацию по формируемому пространству или под давлением различных факторов приходится решать скоротечные задачи для удовлетворения нескольких требований, игнорируя остальные. Архитектор обязан отыскивать функции и свойства, пространства, которые в наибольшей мере удовлетворяют всем требованиям, иначе получают и остаются на долгий срок площади, где нет места человеку, улицы с интенсивным движением, разрезающие окружающую застройку, улицы с неправильным разделением потоков движения и др.

Еще на рубеже XIX–XX вв. известные архитекторы стали бить тревогу по поводу нежелательной трансформации городской среды под воздействием технического прогресса. Возникшие проблемы заставили специалистов и органы управления проводить реконструкцию открытых пространств. С увеличением транспортных потоков стал вопрос о расширении проезжей части. Если в новых районах проблема не стояла так остро, то в исторической и центральной части это приводило к ухудшению пешеходного движения. Увеличение интенсивности движения привело к расположению пространства под землей или над землей с неудачными, длинными переходами особенно для маломобильного населения города. При этом игнорируется опыт многих поколений, забывается древняя мудрость – мерой всех вещей должен быть человек.

Пешеходные улицы являются исторически сложившимся логическим развитием улиц. Они наполняются множеством камерных пространств, служащих местами притяжения людей. Чтобы эти места действительно притягивали и собирали горожан и гостей города с разными интересами, их оснащают особым оборудованием, рассчитанным на восприятие с ближних дистанций, а зачастую на тактильный контакт со зрителем (скульптуры, разные материалы покрытия пешеходных пространств, фонтаны, разнообразные МАФы).

Интересы как способы формирования пешеходной среды.

Решения, применяемые в обустройстве пешеходных улиц, выявляют и акцентируют внимание на особенностях ландшафта и культурно значимых моментах. Все эти компоненты позволяют составить четкий поведенческий сценарий пребывания и движения пешехода. Однако легко – возводимые, способные к изменениям элементы, составляющие конечный вид пространства, оставляют большой простор для мобильности изменений, гибкости и приспособляемости пространства, способного реагировать на смену ситуаций (суточные и сезонные циклы, праздники и воскресные дни).

Можно выделить четыре группы интересов:

Первая группа – свои/чужие

Характеризуется балансом интересов местных жителей и гостей, проводящих время на улице. Степень восприятия улицы как «своего» пространства для местных жителей зависит от наличия сервисов первой необходимости. Для гостей и туристов важно наличие обслуживающей инфраструктуры (кафе, магазинов), а также местных идентичных заведений. При перевесе «своих» улица наполняется малоформатными услугами, сетевыми точками (салоны связи, сетевое быстрое питание). Отличительная особенность уличного фронта в таких обстоятельствах – небольшая посещаемость точек и малый размер трат. Единствен-

ное, что позволяет таким улицам выживать, – плотность расположения сервисных точек. При явном перевесе интересов туристов насыщение происходит в основном среднеформатными франшизами (обувь, одежда) и соответственно главная особенность – средняя посещаемость и повышенный размер трат.

Вторая группа – крупноформат/мелкоформат

Первый не должен однозначно доминировать на пешеходной улице. Например, на один супермаркет – не меньше трех мелких магазинов.

Третья группа – формат/неформат

Соблюдение транснациональных форматов крайне важно для таких мест. Формат для потребителя – супермаркет, стандарт обслуживания в ресторане, инфоцентры, торговые точки – означает ожидаемое им качество услуги. Неформатная деятельность обычно вызывается местными культурными особенностями, что должно придавать характер месту – семейные предприятия, уличные театры и т. п.

Четвертая группа – созидание/потребление

Традиционно считается, что у пешеходных улиц сугубо потребительский профиль. Но успешное городское пространство должно содержать элементы его развития и преобразования. Традиционный театр (сугубо потребительская функция), дополненный социальной программой (детскими и подростковыми студиями, тренингами, студиями уличных театров, открытыми мастерскими, клубами по интересам) становится еще и центром социальной культуры.

С ростом качества среды – растет количество пешеходов.

На сегодняшний день развитие пешеходных улиц является одной из приоритетных задач для формирования комфортной среды. С помощью дополнительных пешеходных связей формируется рекреационная зона городской среды, которая состоит из скверов, парков, аллей, пешеходных улиц и т. д. В свою очередь, сами пешеходные улицы начинают преобразовываться в «пешеходные системы», состоящие из нескольких пешеходных улиц или их частей. Это характерно для исторических центров, которые имеют ограниченную ширину улицы, где автомобильное движение запрещено.

Система пешеходных связей должна рассматриваться как единая сетка пешеходных непрерывных маршрутов. Она должна быть разветвленной и комфортной. Пешеход должен иметь возможность пройти пешком из точки А в точку Б без препятствий, с возможностью отдохнуть и провести свободное время. Пешеходные маршруты должны быть сопряжены с системой общественного транспорта, системой общественных пространств и точек притяжения людей. Выполнив эти, на первый взгляд, несложные условия, человек приобретает возможность выбора способа передвижения по городу без ущерба для личного комфорта.

Безусловно, система пешеходных улиц является шагом на пути к формированию комфортной городской среды. Интеграция различной функционально-планировочной организации делает такие улицы востребованными и помогает развить центральную часть города.

Развитие транспортной системы и влияние ее на пешеходную среду.

С увеличением автомобилизации населения встает вопрос о реконструкции транспортной сети, особенно в центральной части города, где порой бывает невозможно это сделать. Расширение дороги, увеличение парковочных мест сказывается на пешеходной безопасности и комфорте движения. Кроме того, одна из немаловажных проблем больших городов – это экологический фактор.

Принимая все это во внимание, пешеходная улица, расположенная в центральной части города, является наилучшим решением таких проблем, как:

- безопасность и комфортность движения пешеходов;
- пешеходная улица, служащая как основной транзит пешеходного движения, представляет собой экономически выгодное расположение;
- улица как достопримечательность города притягивает туристические потоки и может служить визитной карточкой города.

В последние десятилетия в большинстве развитых стран мира большое внимание уделяется проблеме устойчивого развития транспортной системы. Суть проблемы устойчивого развития состоит в сокращении объемов потребляемых ресурсов и одновременном создании благоприятных для здоровья человека условий и благоприятной для проживания горожан окружающей среды. Ключевым аспектом ее решения является повышение эффективности движения в городе за счет использования общественного транспорта, передвижения с помощью безмоторных транспортных средств или пешком. Рациональная организация движения не мыслится без изменения статуса улицы. Теперь улица признается многофункциональным пространством, а не только местом концентрации транспортного потока. Приоритетом становится соз-

дание максимально комфортных условий для движения людей, а не автомобилей, при соблюдении требований безопасности для всех участников движения. Таким образом, совершенствование пешеходных коммуникаций выбрано приоритетным направлением городских преобразований.

Развитие пешеходных улиц городов играет важную роль в формировании комфортной и безопасной среды для человека. Она может быть историко-культурным или торговым центром всего города, может быть основной пешеходной артерией, и у нее есть свои преимущества и недостатки.

Преимущества пешеходных улиц:

- создание более спокойной и безопасной среды при совершении покупок;
- предоставление привлекательной и защищенной для передвижения детей среды;
- создание условий для прогулок и обозрения витрин магазинов, отсутствие транспортных средств;
- увеличение вероятности совершения «импульсивной» покупки;
- создание наиболее полных возможностей для празднеств, собраний, представлений на открытом воздухе;
- возможность регулировать городское движение и улучшить городскую структуру (создание улиц, соответствующих характеру пешеходного движения).

Недостатки пешеходных улиц:

- затрудняется снабжение магазинов и транспортное обслуживание различных учреждений, которые не имеют доступа с других обслуживающих улиц (это важно для магазинов, торгующих тяжелыми и объемными товарами);
- сокращается число клиентов с автомобилем в некоторых видах торговой деятельности (например, продажа мебели);
- возникают трудности для инвалидов при поездках в магазины (для тех, кто использует с этой целью автомобиль);
- в большинстве случаев пешеходные улицы открыты и непригодны для передвижений пешком при неблагоприятных погодных условиях;
- пешеходные улицы быстро пустеют после закрытия магазинов (типично для монофункциональной улицы).

Наличие пешеходной улицы является неотъемлемым признаком современного города. Она выполняет множество различных функций и участвует в формировании транспортно-пешеходной среды. Для дальнейшего развития и функционирования пешеходной улицы должны быть применены следующие *принципиальные требования*:

- четкое разделение движения (пешеходного и автомобильного);
- действия, направленные на создание пешеходной улицы, должны учитывать общественное мнение;
- следует предусмотреть необходимое благоустройство — малые архитектурные формы, скульптуры, озеленение, освещение, реклама;
- необходимо по возможности обеспечить прямую связь с местами паркования, которые должны быть удалены от пешеходной улицы на расстояние 100–200 м;
- должна быть обеспечена безопасность пешеходного движения при передвижениях до любого объекта, находящегося на пешеходной улице;
- должна быть предусмотрена защита от неблагоприятных погодных условий;
- необходима организация стоянок такси вблизи магазинов, расположенных на пешеходной улице;
- следует организовать удобную и быструю связь с общественным транспортом;
- использование транспортных средств на пешеходной улице должно быть связано со стимулированием тех видов деятельности, которые способствуют интенсификации пешеходного движения;
- необходимо предвидеть возможность развития сферы развлечения (временные выставки, театральные и эстрадные спектакли и др.), а также содержать в порядке существующие застройки (ремонт, обновление и оформление фасадов и т. п.);
- важно позаботиться об устройствах и сооружениях для защиты пешеходов от неблагоприятных погодных условий;
- необходимо обеспечить эффективное снабжение товарами и продуктами жителей зданий, расположенных на пешеходной улице;

- предполагаемые возможные перемены в пешеходной улице должны быть увязаны с нынешними и будущими ее функциями. При этом надо стараться, чтобы они были экономически оправданы;
- необходимо изучать требования посетителей пешеходной улицы, посещающих ее без определенных целей (незапланированное, необязательное пешеходное движение). Это необходимо особенно для придания пешеходной улице полифункционального характера;
- следует оценить влияние, которое оказывает пешеходная улица на функционирование магазинов и других объектов посещения, находящихся вне ее. Это важно для прогнозирования величины пешеходного движения по этой улице;
- структура (содержание) пешеходной улицы должна быть гибкой, чтобы реагировать на возникающие в ней перемены в зависимости от перемен, которые могут наступать при существующих условиях в городском центре.

Список цитированных источников

1. Баранов, Н.В. Современное градостроительство: Главные проблемы. – М.: Госстройиздат, 1962. – 345 с.
2. Кришчатик – история возникновения. – [Электронный ресурс]. – 2012 – Режим доступа: <http://www.kievtown.net/rus/sights/kreschatik.htm> – Дата доступа: 10.06.2015.
- Критерии оценки организации пешеходного движения городском центре [Электронный ресурс]. – 2005. – Режим доступа: http://alyos.ru/enciklopediya/peshehodnie_prostranstva_gorodskih_centrov/kriterii_ocenki_organizacii_peshehodnogo_dvizheniya_v_gorodskom_centre.html – Дата доступа: 10.06.2015.
4. Колясников, В.А. Теория градостроительства: современные направления и концепции: учеб. пособие / В.А. Колясников. – Екатеринбург: Архитектон, 2003.

УДК 711.4 (476.7)

Фоменкова С.Ф., доцент кафедры «Архитектурное проектирование и рисунок», УО БрГТУ, г. Брест

ИЗМЕНЕНИЕ ОБЛИКА ГОРОДОВ БРЕСТЧИНЫ ПОСЛЕ «ДОЖИНОК»

Культура белорусов переплетена с основным занятием – земледелием. Многие праздники, обычаи и традиции берут свое начало из событий, тесно связанных с сельскохозяйственным календарем. «Дожинки», пожалуй, самый известный из таких праздников.

Этот древний обряд известен практически всем народам, которые занимаются земледелием. С давних времен «Дожинки» означали конец жатвы, горячей уборочной поры и тяжелой работы, поэтому и праздновали его всегда с размахом.



Рисунок 1. Золотое дожиночное кольцо Беларуси 1996 – Столин; 2003 – Пружаны; 2009 – Кобрин; 2014 – Пинск

Эта традиция – проводить «Дожинки» – оказалась такой сильной, что ни годы, ни войны, не смогли ее уничтожить. В 1996 году в Беларуси появился новый праздник – Республиканский фестиваль-ярмарка тружеников деревни. Масштабное празднование «Дожинок» характерно лишь для Беларуси. Больше ни одна страна на постсоветском пространстве не празднует окончание жнив с таким размахом. В Республике Беларусь реализуется Государственная комплексная программа развития регионов, малых и средних городских поселений Республики Беларусь. Настоящей Программой поставлена задача создания условий