

## ПЕШЕХОДНАЯ УЛИЦА В ИСТОРИЧЕСКОЙ ЗАСТРОЙКЕ: ИСТОРИЯ, ПРОЕКТЫ

**Журавлева Екатерина Олеговна**

аспирант.

Научный руководитель: доктор культурологии, профессор В.И. Семенова.  
ФГБОУ ВО «Тюменский институт культуры».  
Тюмень, Россия, e-mail: eka.divnich@gmail.com

УДК: 712  
ББК: 85.118

### **Аннотация**

*Рассматривается история возникновения пешеходных улиц в зоне исторической городской застройки, дан анализ пешеходных улиц на примере Праги и ряда городов России, перспективы развития пешеходной улицы Дзержинского в Тюмени. По результатам исследования выявляются меры, необходимые для успешного функционирования рассматриваемой пешеходной улицы.*

### **Ключевые слова:**

*пешеходные улицы, общественные пространства, исторический центр*

Общественные пешеходные пространства являются необходимой составляющей успешного существования современного города. Удачно обустроенные и многофункциональные, они становятся своего рода магнитом, привлекающим местных жителей, туристов и инвестиции, местом формирования городских сообществ, социализации граждан, а главное – местом встречи человека и города.

История первых пешеходных пространств берет начало с римских форумов – площадей, создававшихся как рыночные, но впоследствии ставших центром общественной жизни. Запрос жителей на повседневное, а позднее – тематическое общение породил развитое бестранспортное пространство, способное удовлетворить возрастающие потребности горожан.

Начиная с Нового времени (XVII–XVIII вв.) – периода глобальных изменений в градостроительных подходах, пешеходные пространства видоизменялись вместе с разновременными концепциями развития города. Промышленный переворот второй половины XIX в. значительно ускорил этот процесс и повлек за собой переуплотнение, перенаселение, загрязнение городов, деградацию их исторического ядра и природных территорий. Появление и рост автомобильного движения меняли взгляд общества на место пешехода в городской системе, под воздействием техногенных факторов неуклонно менялся культурный ландшафт города. Сегодня на наших глазах происходит переосмысление улиц как пространства прежде всего для автомобилей – улицы органично включаются в пешеходное пространство города.

Во второй половине XX в. появились пешеходные улицы как попытка сохранения исторического наследия и гуманизации городской среды [1]. Данное явление стало рефлексией полевого общества, его потребностью в новых общечеловеческих идеалах. Стремление к благополучию и процветанию требовало нового уровня комфорта и новый тип городских пространств. Пешеходная улица стала новой планкой уровня комфортности, новой формой городского пространства XX в. Пик строительства пешеходных улиц приходится на 1950–1960-е

и 1980–1990-е – время массового восстановления и реконструкции исторических центров, разрушенных во время второй мировой войны. К 1990-м годам сформировалась методология организации пешеходных улиц, которая получила внедрение во всех городах мира, процесс осмыслялся на теоретическом и научно-прикладном уровнях. Первыми пешеходными улицами в Европе (1962) стали проспект Лейнбаан в Роттердаме (Нидерланды) и Стретет в Копенгагене (Дания). В США первые проекты пешеходных улиц (1959) появились в Форт-Уорте (Техас), Фресно (Калифорния) и Каламазу (Мичиган). Однако большинство улиц в США, в отличие от европейских «собратьев», попросту не прижилось. Связывают это по большей части с отсутствием парковок, сложностями управления, а также однобокой функциональной направленностью улиц – все они были торговыми. Торговые улицы – самый распространенный тип пешеходных зон, соответственно их основное наполнение – предприятия торговли и общепита. Кроме пространства для торговли, улица может быть насыщена иными функциями – включать зрелищные и развлекательные заведения, рекреационные территории и пр.

Универсальность, многофункциональность, связность, учет факторов развития, эффективность использования территории – все это играет определяющую роль в дальнейшем становлении общественного пространства. Немаловажным, если не главным в этом процессе является исторический фактор, и пешеходная улица как яркая форма его проявления призвана уравновесить природную и техногенную части культурного ландшафта города, устранить разрозненность его разновременных элементов.

Зарубежным примером удачного в плане учета исторического фактора является пешеходная улица в центре Праги.

### **Пешеходная Золотая улочка (Zlatá ulička). Прага**

Эта улица – один из символов города. В 1500 г. к оборонной стене Пражского града были пристроены небольшие домики, в которых проживали крепостные стражи. Своим названием улица обязана жившим здесь позднее ювелирам и ремесленникам. В середине XX в. домики были выкуплены у постоянных жителей, а в начале XXI столетия после археологических раскопок и масштабной реконструкции улицы в 9 из 16 домов были открыты музейные экспозиции, погружающие посетителей в пять столетий истории улицы. Жизнь ремесленников и мастеров воссоздана в подробностях, реконструированы интерьеры жилья и рабочих мест. Все помещения рассказывают о реальных лицах, живших в них с XVI до середины XX в.

Из схемы наполнения Золотой улицы Праги и ее окрестностей (рис.1) можно увидеть, что основные объекты расположены либо на самой улице, либо в пешеходной доступности от нее. Основная функция улицы – познавательная: она в первую очередь – музей под открытым небом, занимательно повествующий об истории Праги. Что касается остального наполнения – общепит, сувенирные и торговые лавки, то его навязчивость исключена, а дополняющая роль очевидна. Вместе с этим, в пешеходной доступности мы имеем такие необходимые предприятия, как почтамт, обмен валют, гостиницы, обширные рекреационные территории. Важно, что крупные торговые объекты и спортивные сооружения вынесены из исторического ядра города и не препятствуют гармоничному восприятию его архитектурно-природного наследия. Большая удаленность набережной города компенсируется обширной парковой зоной и малой речкой, по ней протекающей.

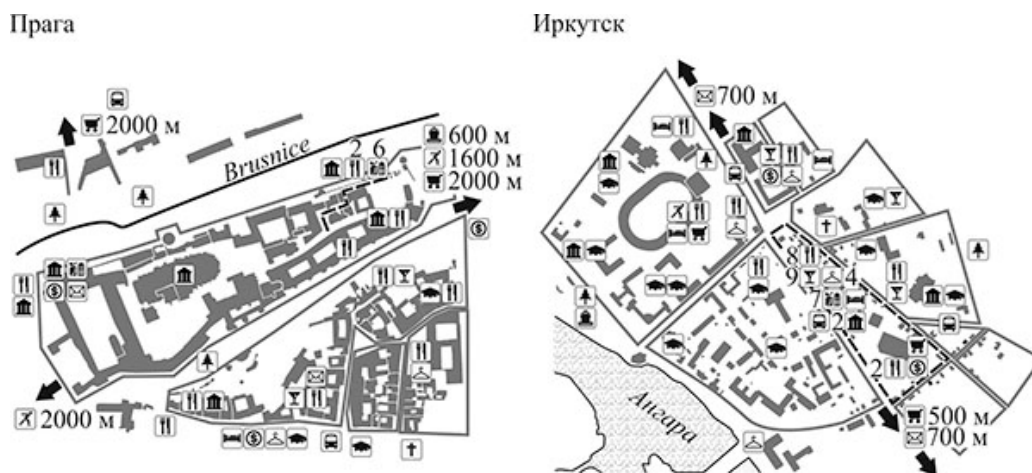


Рис. 1. Схема наполнения объектами досуга пешеходных улиц и окрестностей.

- (X) - спорт; (H) - культура; (H) - общественное питание; (Y) - ночные клубы, бары;  
 (T) - торговые центры; (S) - обмен валют; (A) - магазины одежды; (B) - сувениры;  
 (P) - почта; (G) - гостиницы; (+) - культовые сооружения; (R) - рекреация; (L) - набережная;  
 (V) - вузы; (O) - автобусная остановка; (C) - городская застройка; (D) - пешеходная улица.

## Пешеходная ул. Арбат (Старый Арбат). Москва

Первой пешеходной улицей в России стал Арбат. Несмотря на то, что данный шаг был лишь подражанием опыту Европы, удачная реализация пешеходного пространства породила череду подобных проектов по всей стране. Более того, этот факт зафиксирован последующими генеральными планами российских городов.

В современных границах ул. Арбат сформировалась в конце XVI в. как место средоточия дворцовых и стрелецких слобод. После пожара в XVIII в. улица была расширена. Обновленный Арбат стал излюбленным местом селения известных дворян, застраивался небольшими особняками в стиле ампир, окруженными садами и дворами. В начале XX в. улица дополнилась постройками эпохи конструктивизма.

Проект пешеходного Арбата разработан и реализован в 1974–1986 гг. архитекторами НИиПИ генплана г. Москвы и Моспроект-2. Просто запретом на автомобильное движение по улице он не ограничивался – в него входили работы по благоустройству улицы, реконструкции и реставрации зданий. Особое внимание было уделено цветовому решению фасадов.

Основная функция Арбата – торговая. Что касается прочего наполнения улицы, то оно очень обширно: театры, библиотека, музеи, гостиницы и хостелы, магазины сувениров, банки, медицинские центры, предприятия общепита – это лишь часть заведений Арбата.

Несмотря на явные плюсы общественного пространства – центральное расположение, многофункциональность, обилие достопримечательностей, наличие транспортного дублера (ул. Новый Арбат), насыщенного современными торговыми центрами, на фоне появления новых пешеходных зон столицы первая пешеходная улица России сдает свои позиции.

Различные проявления торговой функции как основной можно наблюдать на примерах пешеходных улиц в Иркутске и Екатеринбурге. Общий негативный момент данных примеров – резонирующее включение в историческую застройку современных торговых и офисных зданий: максимально упрощенные, с крупными членениями и современной отделкой стеклом и пластиком фасады новостроек выбиваются из общего колорита исторической улицы, а подчас

и вытесняют «старую» застройку необходимостью большого количества парковочных мест и территорий под новые очереди строительства.

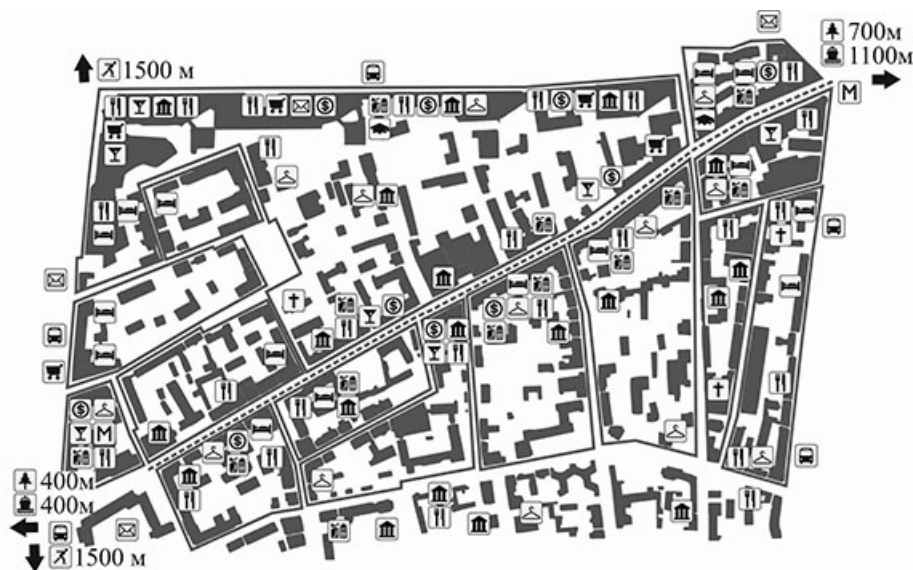


Рис. 2. Схема наполнения объектами досуга пешеходных улиц и окрестностей ул. Арбат, г. Москва.

- ☒ - спорт; 🏛️ - культура; 🍽️ - общественное питание; 🍸 - ночные клубы, бары;  
 🛍️ - торговые центры; 💱 - обмен валют; 👕 - магазины одежды; 🎁 - сувениры;  
 📧 - почта; 🏨 - гостиницы; ⛪ - культовые сооружения; 🌳 - рекреация; 🌊 - набережная;  
 🎓 - вузы; 🚏 - автобусная остановка; ⬅️ - городская застройка; - - - пешеходная улица.

## Пешеходная ул. Вайнера. Екатеринбург

Это одна из старейших улиц города; впервые обозначена на карте в 1735 г. В XIX–XX вв. ул. Вайнера (ранее – Успенская) была одной из главных торговых улиц Екатеринбурга. На ней располагались торговые дома, магазины и лавки. Основные архитектурные стили построек – эклектика, модерн, конструктивизм [5, 8].

Сегодня улица продолжает быть торговой. Решение об открытии пешеходного участка было принято в 2003 г. Преобразование транспортного маршрута в пешеходный шло поэтапно, и сегодня пешеходная зона представляет собой протяженный бестранспортный участок ул. Вайнера, а также включает благоустроенную пешеходную связь с параллельными улицами. Под проезжей частью пересекающих пешеходный маршрут улиц предусмотрены пешеходные переходы. Улица не может предложить особого разнообразия в объектах досуга – из уникальных можно выделить только музей изобразительных искусств. Тем не менее, благодаря удачному размещению данной общественной зоны, в пешеходной доступности находятся крупные рекреационные территории – городская набережная и дендропарк, а также зрелищные и спортивные учреждения – драматический театр, цирк, стадион. На фоне своей монопрофильности пешеходная зона насыщена в декоративном плане: для организации пространства и дополнительного привлечения посетителей активно используется игровая скульптура, главная композиционная ось улицы поддержана элементами благоустройства, в их числе фонтан «Спираль времени», символизирующий связь прошлого, настоящего и будущего.

С 2006 по 2015 г. по нечетной стороне улицы в ущерб исторической застройке и рекреационной территории были построены два крупных торговых центра с многоэтажной парковкой и офисный центр, вследствие чего была нарушена гармоничность исторической застройки, ее сомасштабность человеку, утрачены объекты историко-культурного значения, затруднен проход к ул. Куйбышева и стадиону «Юность».

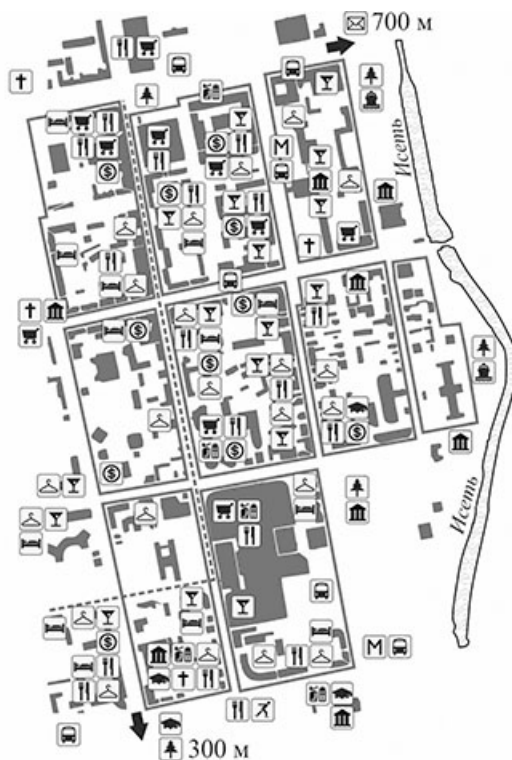


Рис.3. Схема наполнения объектами досуга пешеходных улиц и окрестностей ул. Вайнера, г. Екатеринбург.

- ⌘ - спорт; 🏛️ - культура; 🍽️ - общественное питание; 🍸 - ночные клубы, бары;  
 🛍️ - торговые центры; 💰 - обмен валют; 👕 - магазины одежды; 🎁 - сувениры;  
 📧 - почта; 🏨 - гостиницы; ⛪ - культовые сооружения; 🌳 - рекреация; 🏠 - набережная;  
 🎓 - вузы; 🚏 - автобусная остановка; ⬅️ - городская застройка; - - - пешеходная улица.

### Пешеходная улица 130-го квартала. Иркутск

Строительство жилых домов на территории современного квартала началось еще в начале XVIII в., однако, поскольку застройка велась вне границ города по сельскому типу, то улицы сформировались лишь после присоединения жилого массива к городу. Основу квартала составляет деревянная застройка, социальный статус изначальных владельцев домов невысокий – мещане, крестьяне, мелкие чиновники.

В 1899 г. проектным планом города исторический квартал предлагалось заменить сквером, проекту не суждено было воплотиться, и в 2008 г. на базе сохранившейся застройки квартала было принято решение о создании особой пешеходной зоны исторической застройки «Иркутская Слобода». В отличие от большинства улиц, где создание пешеходной зоны шло на основе существующего природного комплекса и сформированной линии застройки, территория 130-го квартала создавалась по иному принципу – проект особой зоны предполагал реставрацию существующих, строительство утраченных домов по старым чертежам, перенос объектов с других частей города, кроме того, склон с перепадом рельефа в семнадцать метров предлагалось полностью срыть и заменить на платформы с паркингами, административными помещениями и торговыми центрами, а на их крышах восстановить исторический квартал. Данное решение позволило исключить многие проблемы, возникающие при проектировании на ограниченных в территории пространствах, но попытка совместить новые приемы строительства и организации пространства с традиционными, а современную архитектуру – с исторической застройкой пошла в ущерб сохранению историко-культурной ценности места и органичности включения новой пешеходной зоны в сложившуюся городскую среду.

Пространство внутренней пешеходной улицы, образованной застройкой квартала, насыщено объектами досуга (рис.1): среди них музеи, рестораны, магазины, сувенирные лавки, гостиница, мастерская по обработке чароита – минерала, добываемого только на севере Иркутской области. Основная композиционная ось улицы акцентирована скульптурой Бабра – символа Иркутска, сам же пешеходный маршрут завершается большим современным торговым центром с кинотеатром и сопутствующим наполнением. В пешеходной доступности от территории 130-го квартала расположены крупные зрелищные, спортивные, культовые и рекреационные объекты, в том числе городская набережная. Двойным надземным пешеходным переходом квартал объединен с площадью Музыкального театра.

Несмотря на явные недостатки российских пешеходных улиц, представленных к анализу, все они – состоявшиеся городские общественные пространства с постоянным большим пешеходным потоком, активной включенностью в жизнь города и высокой посещаемостью объектов наполнения. Что касается перспективы современных транспортных улиц в исторической застройке как улиц пешеходных, такую возможность предлагается рассмотреть на примере транспортно-пешеходной ул. Дзержинского в Тюмени.

### **Проект пешеходной ул. Дзержинского. Тюмень**

Начало формирования улицы относится к концу XVIII в. Историческая застройка представлена постройками конца XIX – начала XX в. В XIX в. здесь селились купцы, среднее сословие, ремесленники, строились особняки, доходные дома, магазины, лавки, склады – улица совмещала жилую и торговую функции. Особенность застройки – сочетание разновременных каменных и жилых зданий, построенных в стилях эклектики, модерна и неоклассицизма.

Впервые устройство пешеходной улицы на основе ул. Дзержинского было предусмотрено генеральным планом 1987 г. Проект нового общественного пространства был разработан сибирским филиалом проектного института по реставрации памятников истории и культуры «Сибспецпроектреставрация» по заказу Управления культуры Тюменского облисполкома в 1988 г., но дальнейшей реализации не получил.

Решение сделать улицу пешеходной в результате масштабной реконструкции исторического центра города было вновь озвучено лишь в 2016 г. К настоящему времени утрачено около 30% застройки, формирующей ул. Дзержинского в 1990-е гг.

Для определения перспектив развития пешеходной зоны на основе ул. Дзержинского предлагается обратиться к анализу ее современного наполнения, представленному на двух схемах (рис. 2, 3). На первой схеме (рис. 2) отображены объекты досуга ул. Дзержинского, ее окрестностей, а также расстояния до ближайших объектов за пределами рассмотренной территории. На схеме узлов и «магнитов» (рис. 3) виден основной пешеходный транзит улицы, узлы – пересечения с другими транспортными потоками, и «магниты» – объекты, способные визуально либо функционально привлечь к перспективному пешеходному пространству посетителей.

Из схемы (рис. 2), по сравнению с аналогичными по Праге и Иркутску (рис. 1), видно, что набор объектов досуга современной улицы Дзержинского минимален – все основные объекты располагаются большей частью за периметром пешеходной доступности либо оторваны от пешеходного пространства магистралями с интенсивным транспортным потоком. Рекреационные территории улицы и выход к ближайшим в окрестностях также отсутствуют. Кроме того, улица имеет неоформленное тупиковое завершение – многоэтажный жилой дом по ул. Ленина,

доля участия в общественной жизни имеющихся уникальных объектов улицы – «магнитов» (рис. 3) – минимальна.

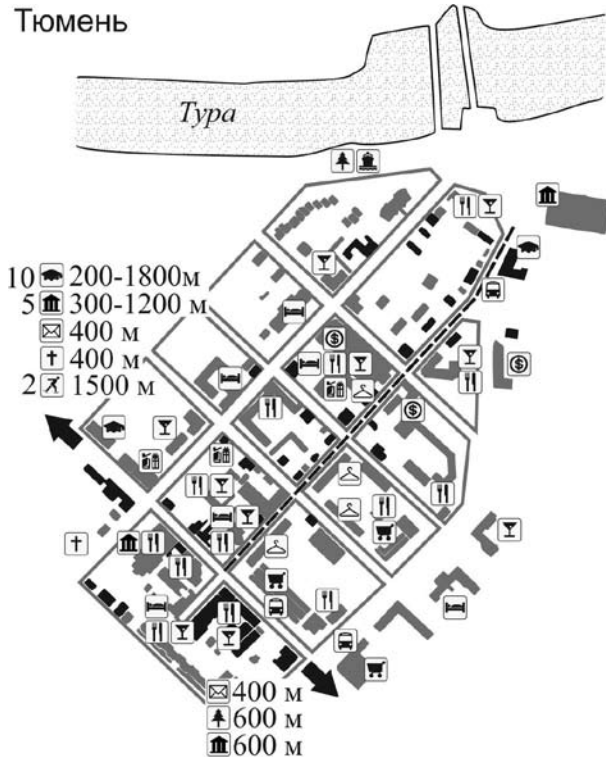


Рис. 4. Схема наполнения объектами досуга ул. Дзержинского и ее окрестностей.

☒ - спорт; 🏛️ - культура; 🍽️ - общественное питание; 🍷 - ночные клубы, бары; 🛍️ - торговые центры; 🌐 - обмен валют; 🧥 - магазины одежды; 🎁 - сувениры; 📧 - почта; 🏨 - гостиницы; ⛪ - культовые сооружения; 🏃 - рекреация; 🌊 - набережная; 🎓 - вузы; 🚏 - автобусная остановка; 🏙️ - городская застройка; - - - пешеходная улица.

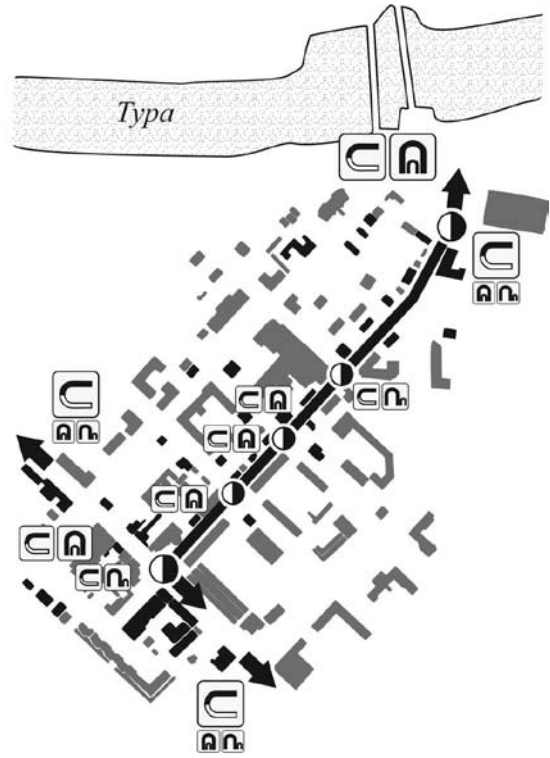


Рис. 5. Схема узлов и магнитов ул. Дзержинского.

— пешеходная улица; 🏛️ - объекты историко-культурного значения; 🏙️ - рядовая застройка; ⚡ - транзит; ⦿ - узлы; 📍 - магниты: 📍 - визуальные, 📍 - функциональные.

Тем не менее, ул. Дзержинского может стать хорошей основой обновленного пешеходного маршрута города. Этому способствует ее центральное расположение, непосредственная близость р. Туры, историко-культурный потенциал – наличие памятников архитектуры и истории, сохранившаяся историческая планировка, возможность воспроизведения облика и антуража улицы XVIII – XIX вв. – среди всех архитектурных объектов значительную часть составляет сохранившаяся историческая застройка.

Для обеспечения большого пешеходного потока, увеличения посещаемости вновь создаваемой общественной зоны ул. Дзержинского необходимо:

1. Устройство основного транзита улицы от городской набережной до ж/д вокзала: организация выхода к р. Туре, оборудование безопасных переходов в районе транспортного моста через реку, устройство безбарьерного непрерывного пешеходного маршрута данного направления с включением существующих рекреационных зон – городской набережной, площади при ДК «Нефтяник», площади Солнца, аллеи Сибирских Кошек, Цветного бульвара, Городской площади, сквера Семена Пацко, а также создание новых территорий озеленения общего пользования в границах пешеходной зоны улицы. После необходимых мероприятий улица Дзержинского сможет стать «парадным» выходом к набережной со стороны вокзала.
2. Формирование концепции пешеходной зоны с учетом исторического фактора: максимальное сохранение исторической застройки и планировки улицы, насыщение объектов новыми функциями, частичная музеефикация объектов и прилегающей к ним территории,

воссоздание и реконструкция исторической среды, обеспечение ее доступности и информативности, формирование пешеходного туристического маршрута и особой исторической зоны на основе ул. Дзержинского.

3. Обеспечение привлекательности общественного пространства и формирующих его объектов для бизнеса, туризма и жителей города, поддержание его событийности и всевозможности, обустройство мест кратковременного отдыха для широкого круга посетителей.

## Библиография

1. Бабина, Е.А. Прошлое, настоящее и будущее городских пешеходных территорий [Электронный ресурс] / Е.А. Бабина // Архитектон: известия вузов. – 2013. – № 42. – URL: [http://archvuz.ru/2013\\_2/6](http://archvuz.ru/2013_2/6)
2. Велев, П. Пешеходные пространства городских центров / П. Велев; пер. с болг. Д.П. Кривошеева; под ред. В.В. Владимирова. – М.: Стройиздат, 1983. – 192 с.
3. Глазычев, В.Л. Урбанистика / В.Л. Глазычев. – М.: Европа, 2008. – 220 с.
4. Закирова, Ю.А. Градостроительная реконструкция системы пешеходных прогулочных пространств в центральной исторической части города: дис ... канд. архитектуры: 18.00.04 / Юлия Александровна Закирова. – Казань, 2009. – 186 с.
5. Зорина, Л. И., Слукин, В. М. Улицы и площади старого Екатеринбурга / Л.И. Зорина, В. М. Слукин. – Екатеринбург: Баско, 2005. – 256 с.
6. Линч, К. Образ города/Пер. с англ. В.Л. Глазычева / К. Линч. – М: Стройиздат, 1982. – 328 с.
7. Михайлов, С.М. Принципы организации предметно-пространственной среды пешеходных улиц (1960-1980-е гг.) / С.М. Михайлов, М.И. Белов // Мир науки, культуры, образования. – Горно-Алтайск, 2010. – № 6–2. – С. 80–83.
8. Слукин, В. М. Вайнера, ул. //Энциклопедия Екатеринбурга [Электронный ресурс]: электронная энциклопедия. – Екатеринбург: ИИиА УрО РАН. – URL: <http://ekaterinburge.ru/v2.html>
9. Урбах, А.И. Архитектура городских пешеходных пространств / А.И. Урбах, М.Т. Лин. – М.: Стройиздат, 1990. – 200 с.

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция – На тех же условиях») 4.0 Всемирная.

Статья поступила в редакцию 25.04.2018





## A PEDESTRAIN STREET IN A HISTORICAL SITE: HISTORY, PROJECTS

**Zhuravleva Ekaterina O.**

Doctoral student.

Research supervisor: Professor V.I.Semenova, Doctor of Cultural Studies.

Tyumen State Institute of Culture.

Tyumen, Russia, e-mail: eka.divnich@gmail.com

### **Аннотация**

*The article considers the history of emergence of pedestrian streets in historical cities, reviews pedestrian streets using the examples of Prague and of some Russian cities and identifies prospects for the development of the pedestrian Dzerzhinsky Street in Tyumen. The results of the study suggest actions needed to ensure successful functioning of this street.*

### **Key words:**

*pedestrian streets, public spaces, historical centre*

### **References**

1. Babina, E.A. (2013) The Past, the Present and the Future of Urban Pedestrian Areas [Online]. Architecton: Proceedings of Higher Education, No. 42. Available from: [http://archvuz.ru/2013\\_2/6](http://archvuz.ru/2013_2/6) (in Russian)
2. Velev, P. (1983) Pedestrian Spaces of City Centers. Translated from Bulgarian by D.P.Krivosheyev. Moscow: Stroyizdat (in Russian).
3. Glazychev, V.L. (2008) Urbanistics. Moscow: Evropa (in Russian).
4. Zakirova, Yu.A. (2009) Planning Reconstruction of a System of Foot Walking Spaces in the Central Historical Part of the City. PhD dissertation. Architecture: 18.00.04. Kazan (in Russian).
5. Zorina, L.I., Slukin, V.M. (2005) The Streets and Squares of Old Ekaterinburg. Ekaterinburg: Basko (in Russian).
6. Lynch, K. (1982) The Image of the City. Translated from English by V.L. Glazychev. Moscow: Stroyizdat (in Russian).
7. Mikhailov, S.M., Belov, M.I. (2010) Principles of Organization of the Spatial Environment of Pedestrian Streets (1960-1980s). Mir nauki, kultury, obrazovaniya. Gorno-Altaysk, No. 6–2, p. 80–83 (in Russian).
8. Slukin V.M. Viner Street. In: Encyclopedia of Ekaterinburg [Online]. Ekaterinburg: Institute of History and Archeology, UrO RAN. Available from: <http://ekaterinb.urge.ru/v2.html> (in Russian)
9. Urbakh, A.I., Lin, M.T. (1990) The Architecture of Urban Pedestrian Spaces. Moscow: Stroyizdat (in Russian)