

ПРОЦЕССЫ УРБАНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЕ ПЕШЕХОДНЫХ КОММУНИКАЦИЙ (на примере формирования городов центральной Европы, России и планировочных зон г. Красноярска)

УДК: 711.5

ББК: 38

Идентификационный номер Информрегистра: 0421200020\0021

Вагнер Екатерина Алексеевна



аспирант ФГАОУ ВПО «Сибирский федеральный университет»,
г. Красноярск, Россия

Аннотация

На протяжении XX в. пешеходные пространства претерпевали различные стадии развития: от постепенного забвения до осознания их значимости в развитии общества и лидирующих позиций в градостроительстве Европейских стран и начала реализации единичных проектных решений и разработок научного подхода к их организации в России в настоящее время. На примере городов центральной Европы, России и планировочных зон города Красноярска проведен анализ пешеходных пространств, сложившихся к началу XX в. и их формирование в последующий период.

Ключевые слова

пешеходные пространства, градостроительство, урбанизация, Европа, Россия, Красноярск

Градостроительная ситуация к началу XX в.

Транспортно-пешеходные коммуникации средневековых европейских городов с элементами разделения транспорта и пешехода под влиянием идей «идеальных» городов

К началу XX века пешеходные пространства европейских городов, сформировавшихся в средневековый период, представляли собой непрерывную развитую сеть [1]. Они самоорганизовывались в соответствии со сложившимися условиями внутреннего порядка. Пешеходы и транспорт совместно использовали уличное пространство, при этом пешеходы имели численное преимущество. Реорганизация городов по типу «идеальных», начатая в эпоху Возрождения, внесла элементы регулярности в живую ткань пешеходных пространств. Улицы удлиняются, ограничиваясь пределом видимости, а не пешеходной доступностью [2]. Для

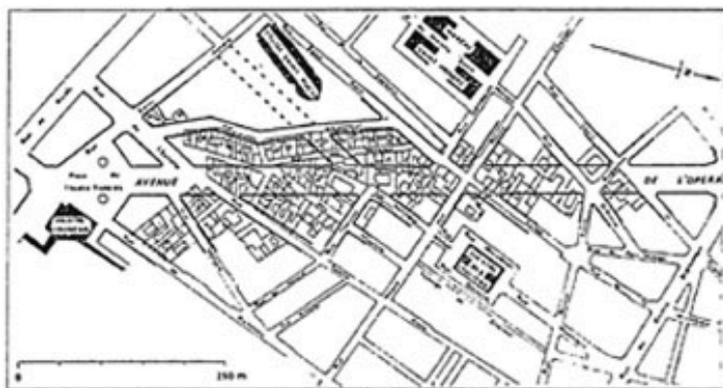


Рис. 1. Авеню Опера. К. Писсаро, 1898. Париж. Франция. Схема реконструкции города, деталь плана Ж. Э. Османа. 1854 г.



Рис. 2. Авеню Опера. Современное состояние. Париж. Франция. (Источник: <https://maps.google.com>)

движения пешеходов создаются тротуары, для транспорта и военных предоставляется средняя часть улицы. В ходе перепланировки Парижа Ж.Э.Османом были «пробиты» бульвары, ставшие витриной с рекламой, стимулирующей процесс потребления (рис. 1, 2). Возникает новый тип пространств – торгово-пешеходные [3].

В Викторианскую эпоху (1837 – 1901 гг.) появляются прогулочные пространства – променады, имеющие общественно-политическое значение. Здесь встречались, проводили время за беседами, устанавливали деловые контакты [4]. Такие променады как Английская набережная в Ницце и де ла Круазетт в Каннах и сегодня играют центральную роль в жизни городов. В XIX веке развитие искусственного освещения улиц создает условия для безопасных вечерних пешеходных прогулок.

Сложившиеся к началу XX века, даже с учетом новой застройки, пешеходные территории являются непрерывной развитой системой функционально разнообразных пространств, удовлетворяющих потребности горожан в товарах и услугах, с четким разделением на общественные уличные и private пространства внутренних дворов (рис. 3).

К концу XIX века вокруг городов формируются промышленные зоны. В ответ на это Говардом выдвигается концепция «города-сада» [5]. Однако в кварталах, созданных на базе данных принципов, происходит уменьшение численности населения и перераспределение их времени, что значительно снижает количество пешеходов, а размещение на улицах обслуживающего бизнеса становится нерентабельным. Улицы пустеют, падает привлекательность пешеходных общественных пространств в этих районах (рис. 4).



Рис. 3. Типичные блоки доходных домов в Берлине. 1900 г. Германия. (Источник: <https://maps.google.com>)



Рис. 4. Город-сад Стаакен. Берлин-Шпандау (арх. П.Шмиттхеннер, 1917 г.). Германия.
(Источник: <https://maps.google.com>)



Рис. 5. Ул. Воскресенская (проспект Мира) г. Красноярск. Генплан Красноярска (1906 г.)

Транспортно-пешеходные пространства исторического центра г. Красноярска и рабочих слобод к концу XIX в.

В развитии городов дореволюционной России происходили подобные процессы, при этом на формирование сибирских городов накладывались природные и географические особенности. Стремления к поиску образа «идеальных» городов распространились и на планировку Красноярска. В конце XVIII века был заложен планировочный «модуль» прямоугольных кварталов (рис. 5) [6].

Пешеходные пространства начинают развиваться вдоль исторической коммуникационной оси (ныне пр. Мира), образуя относительно безопасные разветвленные сети с дополнительными функциями. Созданная в этот период пространственно-уравновешенная и соразмерная движению и восприятию пешеходная среда не утратила своих положительных качеств и до настоящего

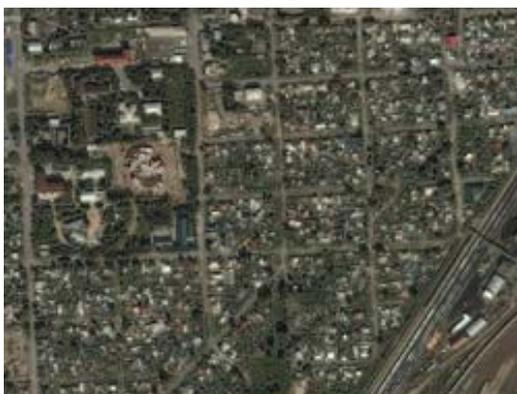


Рис. 6. Николаевская слобода. Красноярск. (Источник: <https://maps.google.com>)



Рис. 7. Эбеллингштрассе. Берлин. Германия. (Источник: <https://maps.google.com>)

времени. В совокупности с природным окружением она придает исторической части города индивидуальные, неповторимые черты [7].

С прокладкой Транссибирской железнодорожной дороги (80-е гг. XIX в.) начинается строительство рабочих слобод. Отсутствие в них общественных учреждений, низкая плотность населения, преимущественно одноэтажная застройка, отсутствие уличного освещения и изоляция жилых помещений от уличных пространств (ставнями, закрываемыми на ночь) не способствовало развитию безопасных, активно используемых пешеходных пространств (рис. 6).

В целом массовая застройка Красноярска конца XIX - начала XX вв. сохраняла патриархальный, усадебный характер [6]. Пешеходные пространства составляли основу социальной жизни общества и четко разграничивались по назначению:

- общественное – транспортно-пешеходное пространство улицы;
- полуприватное – пространство перед жилым домом;
- приватное – внутриквартальное пешеходное пространство индивидуального двора.

Российские теоретические исследования того времени в области развития пешеходных коммуникаций носят описательный характер, фиксирующий сложившуюся ситуацию. В работах М.Г. Диканского (1926 г.) определены цели передвижения пешеходов, разработана их классификация [8].

20 - 40 гг. XX в. – регулирование планировки, период индустриализации.

Первый переломный момент

Европа: легитимизация автомобиля, Афинская хартия

В 20-40 годы XX в. происходит первый переломный момент в развитии пешеходных пространств. В начале этого периода расширяются улицы-коридоры и дворы-колодцы, застройка становится более свободной, пешеходное пространство дворов принадлежит большему количеству жителей. В настоящее время на улицах в таких районах практически полностью отсутствуют пешеходные передвижения и общественные функции, практически все свободное пространство занимают припаркованные автомобили (рис. 7).

Начало процессу официального отделения пешехода от улицы, перемещение его в межмагистральные территории и легитимизации автодвижения в Европе было заложено в концепции «Афинской хартии», основным принципом которой являлось функциональное зонирование по типу активности: жилье, работа, отдых, транспорт. Влияние этого документа на планировку европейских городов прослеживалось до середины 80-х годов, когда были осознаны последствия его влияния.

Красноярск: двухбереговое развитие города, «проходной двор»

В Советском Союзе в этот период происходит отмена частной собственности, страна из аграрной превращается в индустриальную. Генеральный план «Большого Красноярска» (1934 г. архитектор И.О. Гохблит) ознаменовал конец развития Красноярска как «пешеходного



Рис. 8. Фрагменты застройки исторического центра и «Соцгорода». Красноярск. (Источник: <https://maps.google.com>)

города». Пешеходные пространства право- и левобережья развиваются автономно, создавая как бы два пешеходных города, связанных друг с другом транспортными сообщениями [9]. В исторической части города, несмотря на утрату некоторых важных пешеходных пространств, привлекательность оставшихся не снижается. Привлечению дополнительных пешеходов способствует появление таких объектов как Сибирский лесотехнический институт, центральный телеграф и новые жилые дома. Пешеходы продолжают делить пространство улиц с транспортом.

Впервые пешеходные пространства жилых дворов становятся общественными, открытыми как для жителей квартала, так и для транзитных прохожих, хотя и сохраняют черты полуприватных. Объекты обслуживания на внешних сторонах кварталов все еще способны удовлетворить ежедневные потребности жителей, поддерживая пешеходный приоритет. Некоторые внутриквартальные пространства исторического центра до настоящего времени представляют собой малопривлекательную пешеходную среду, «проходной двор» сводит до минимума отношения между его жителями.

Для территорий новой, созданной в 30 - 40-х годах, торжественной ансамблевой застройки (например, «Соцгород» на пр. им. Газеты «Красноярский рабочий») характерно наличие открытых пешеходных пространств (площадей, парков и бульваров), сети общественного транспорта, комплексного озеленения (рис. 8). Появляются первые магистральные улицы с полным запретом движения пешеходов по проезжей части. Пешеходные пространства дворов были привлекательными за счет того, что жители дворов являлись сотрудниками одного предприятия и знали друг друга, они ухаживали за дворами, высаживали растения и следили за порядком. Однако по причинам «искусственности»

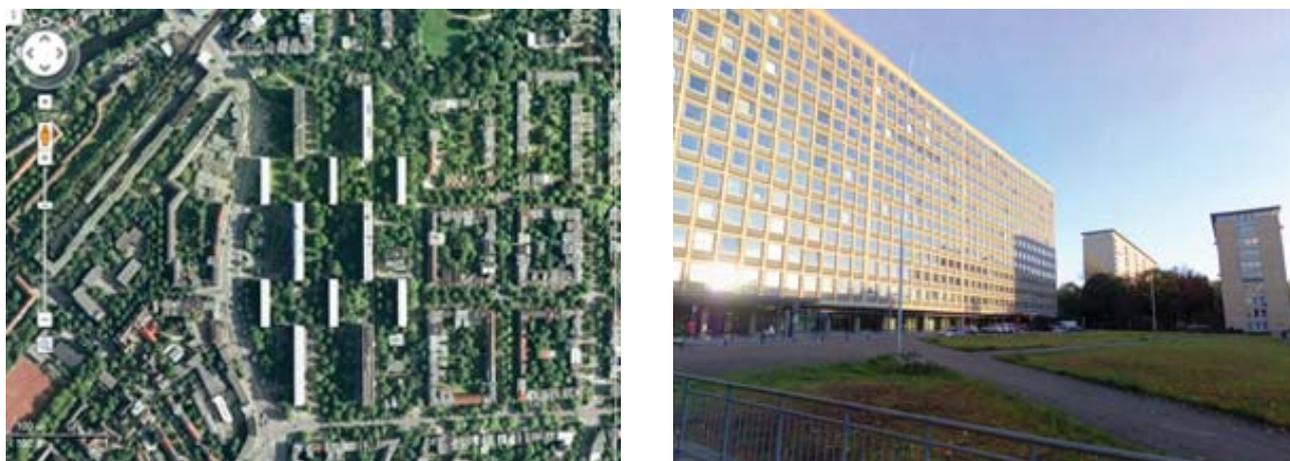


Рис. 9. Гриндельберг (1946-1956 гг.). Гамбург. Германия. (Источник: <https://maps.google.com>)



Рис. 10. Фрагмент «Соцгорода» с промышленной зоной. Красноярск. (Источник: <https://maps.google.com> ; фото: С. Филинин)

созданная пешеходная среда, несмотря на все преимущества, не смогла конкурировать с пешеходными пространствами центра.

40-50 гг. XX в. – приоритет автотранспорта, как структурный принцип градостроительства Влияние американских идей на европейское градостроительство

В 40 - 50-е годы в европейское градостроительство внедряется концепция «соседства», разработанная в Соединенных Штатах в начале 1900-х годов Кларенсом Перри. Ключевым моментом её является организация жизни и быта населения «автомобильного века» внутри территорий, ограниченных городскими магистралями. В 40-х годах она была переработана нацистскими градостроителями в концепцию «Структурированного города» и стала базой, на которую опиралось европейское градостроительство последующих 50 лет [10]. Вместо прежнего монолитного городского квартала появляются группы свободно стоящих жилых домов (рис. 9). Дворы, хотя и являются пешеходными, но утрачивают приватный характер, что приводит к появлению большого количества неуютных общественных пешеходных территорий.

С целью расширения проезжей части и строительства парковок проводится реконструкция исторической застройки городов, что влечет за собой утрату памятников истории и культуры. Например, в Германии пешеходные пространства исторической застройки центров городов понесли потери памятников культуры и архитектуры, соизмеримые с их потерями во второй мировой войне [10].

Красноярск: расчленение пешеходных пространств промышленными пространствами

В Красноярске в этот период наблюдается значительное отставание строительства

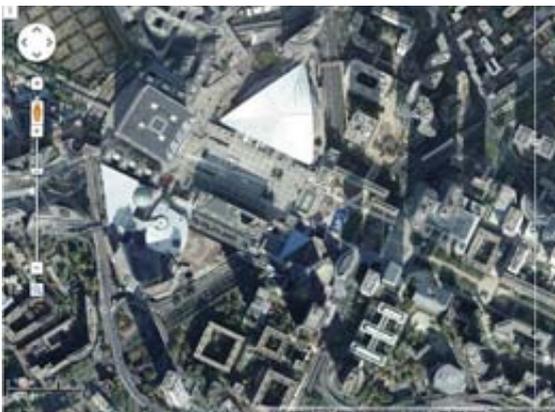


Рис. 11. Деловой квартал ля Дефанс. Париж, Франция. (Источник: <https://maps.google.com>)



Рис. 12. Проспект Мира. Красноярск

общегородских транспортно-пешеходных коммуникаций от общего роста города. Отсутствие моста через Енисей затруднило формирование города как целостного образования. Размещение промышленности внутри городской застройки еще больше усугубило положение, пешеходные пространства жилых территорий оказались отрезанными от реки и расчленены промышленными предприятиями (рис. 10) [7].

50-60 гг. XX в. – пешеходные пространства 5-этажных микрорайонов

Европа: репрезентативные пешеходные пространства.

Америка: первые критические работы

В 50 - 60-е годы XX в. преобразования в европейских городах создают новые типы пешеходных пространств. Возникают первые репрезентативные пространства, такие как ля Дефанс и торгово-пешеходные зоны центров городов с запретом въезда на них транспорта (рис. 11).

В 50-е годы, с появлением массового производства автомобилей, одной из целей градостроительства становится создание условий для скоростного движения автотранспорта. Возникают новые схемы городского планирования: 5-этажная микрорайонная жилая среда со строчной застройкой и сабурбия, создающие совершенно новые типы городских пешеходных пространств. Массовая автомобилизация активизировала процесс субурбанизации – переселение в пригороды. Однако жители пригородов становятся «заложниками автомобиля», так как пешком кроме личного сада им пойти некуда, общественный транспорт развит плохо,

Рис. 13. Ул. Матросова. Красноярск. (Источник: <https://maps.google.com> ; фото: С. Филинин)



Рис. 14. Пешеходный переход, построенный в 1973 г., разобраный в 2004 г. Лейпциг, Германия

отсутствуют объекты обслуживания.

В 60-х годах специалисты пытаются разобраться в сложившейся ситуации: почему пешеходные пространства старых, плотно застроенных районов остаются более привлекательными, притягивают людей и генерируют новые виды бизнеса и общественной активности? По мнению Дж. Джекобс, пешеходная среда может развиваться только при определенных условиях, таких как смешанное первичное использование, небольшие кварталы, исторические здания и концентрация населения [11]. Данные критерии привлекательности пешеходных пространств остаются актуальными и до настоящего времени.

Красноярск: расцвет пешеходной культуры в историческом центре города, массовая застройка и активная пешеходная жизнь микрорайонов

В это время в центре г. Красноярска на проспекте Мира (от ул. Декабристов до ул. Вейнбаума) происходит расцвет вечернего прогулочного движения (рис. 12). На перпендикулярных к нему улицах возникают танцплощадки и другие развлекательные зоны.

Градостроительная реконструкция исторических зон городов этого периода предусматривала «оздоровление» территорий за счет снижения плотности застройки и расширения транспортных связей с созданием пешеходных переходов. Пешеходные пространства незначительно теряют свои функции и привлекательность в силу развитости систем общественного транспорта и малой автомобилизации.

Жилые дворы микрорайонов (в правобережном Предместном, Северо-Западном и других районах) все еще несут в себе черты полуприватных пространств с активной пешеходной жизнью. Жители дворов, особенно дети, чувствуют принадлежность к территории своего двора. Однако существует большое количество неконтролируемых (непросматриваемых) пространств, что провоцирует подростков к агрессивным, вандальным безнаказанным действиям. В микрорайонах выделяются внутренние и внешние линейные пешеходные пространства вдоль магистралей. В настоящее время последние являются прерывистыми, отрезанными от входов во дворы и торговые объекты проездами и автостоянками. Благоустройство внутренних дворовых пешеходных пространств очень скудное, многие дворы используются для транзитного движения людей и проезда автотранспорта (рис. 13).

Магистрали являются труднопреодолимыми барьерами, разделяющими жилые районы, подземные переходы создают сложности для людей с ограниченными физическими возможностями, а переходы по светофорам существенно удлиняют маршруты.

60 - 70 гг. XX в. – урбанизация через уплотнение – 9-16-этажные микрорайоны Европа: «город дружелюбный к автомобилю»

Автотранспортная ситуация, сложившая к началу 60-х годов XX в. в европейских городах, привела к созданию новой концепции – «Город дружелюбный к автомобилю». Согласно этой концепции, принимались меры для повсеместного беспрепятственного



Рис. 15. Нойперлах. Мюнхен. Германия. (Источник: <https://maps.google.com>)

использования автотранспорта [12]. Непрерывные пешеходные пространства многих европейских городов были расчленены автомагистралями, вместо существующих районов, со сложившимися отношениями и социальными связями, появились районы с многоэтажными домами и парковками вдоль автострад. Для преодоления транспортных преград пешеходы вынуждены подниматься над дорогой или спускаться под землю. Для многих категорий граждан это явилось серьезной проблемой и причиной отказаться от пешеходных передвижений (рис.14).

В 60-х годах К. Бьюкенен опубликовал доклад «Движение в городах», в котором он разделил автодвижение на «необходимый» (бизнес и социальные потребности) и «прочий» трафик. Поскольку большая часть проблем в городах была связана с увеличением «прочего» трафика, то необходимо было принимать меры по его ограничению, а создание качественного пешеходного пространства для жителей должно стать абсолютным приоритетом [13].

При строительстве новых микрорайонов с целью повышения их рентабельности применялся подход «урбанизация через уплотнение» за счет строительства многоэтажных жилых зданий высотой 9-16 этажей, что уменьшало расстояния до школ и детских садов. Однако общественные пешеходные пространства не создавали условий для комфортного пребывания жителей и размещения бизнеса, к тому же они были отрезаны от центра города и других районов транспортными магистралями (рис. 15). Проанализировав процессы, протекающие на данных территориях, европейские специалисты пришли к следующим выводам: пешеходные пространства крайне анонимны, что способствует повышению уровня преступности и снижению общего качества таких районов.

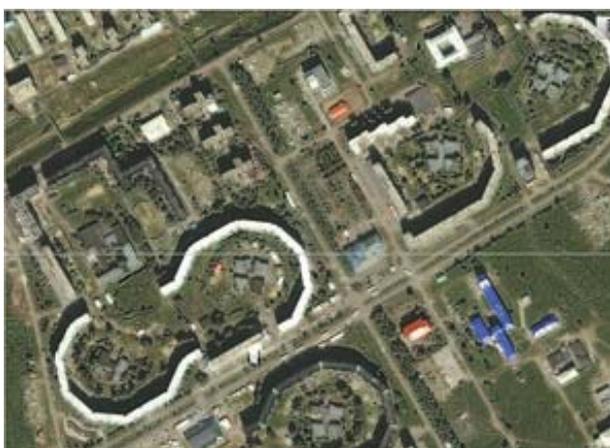


Рис. 16. Микрорайон Солнечный. Красноярск. (Источник: <https://maps.google.com>)



Рис. 17. Предмостная площадь. Красноярск (фото: С. Филинин)

Красноярск: пешеходные пространства стандартизированных многоэтажных районов 9 – 16-этажной застройки

В Красноярске застройка 60 – 80-х годов XX в. формировалась микрорайонами с 9-16-этажными зданиями (рис. 16). Незначительная автомобилизация и наличие детских и юношеских общественных пешеходных пространств, мест отдыха взрослых и общественных хозяйственных пространств способствовали пешеходным передвижениям, что создавало условия существования в таких районах развитых пешеходных сетей.

Однако стандартизация оказалась негуманной и дезориентирующей. Открытые пространства были неудобны, весь план – социально разрушителен, человек оказывался замкнутым в неблагоприятной, агрессивной пешеходной среде, с полным отсутствием принадлежности к местности. Полностью отсутствовали приватные и полуприватные пространства. На сегодняшний день реконструкция данных территорий затрудняется тем, что часть пешеходных маршрутов, в соответствии с проектом, проложена по транспортным путям, в отличие от аналогичных проектных решений в Европе, где дворовое пространство закрыто для въезда автотранспорта. К тому же острая потребность населения в жилой площади сводит к минимуму их претензии к окружающей территории.

70 - 80-е гг. XX в. Европа: «Справедливое движение в городах»,

«Город коротких расстояний». Второй переломный момент

В Европе в 70-80-е годы XX в. происходит осмысление экстенсивного роста городов, запускается процесс реурбанизации с более эффективным использованием существующих застроенных территорий, возникают сомнения по поводу доминирования личного автотранспорта. «Город коротких расстояний» («Новый урбанизм». Америка) – градостроительная концепция возрождения компактного «пешеходного» города или района, в противоположность «автомобильному», становится актуальной и реализуемой в городах Европы. Уже в конце 90-х годов число поездок на личном автотранспорте начало снижаться, количество «пробок» на дорогах уменьшаться. Вокруг пешеходных путей растет количество пешеходов и возрождается система обслуживания. 70-80-е годы СССР: первые торгово-пешеходные зоны, вело-пешеходные города В СССР в начале 70-х годов проектируются пешеходные пространства центральных исторических зон в Прибалтийских республиках, положено начало преобразованию пространства Старого Арбата в Москве, ул. Дерибасовской в Одессе и др. В основу архитектурно-планировочной организации советских наукоградов (Новосибирский Академгородок, Дубна и т.п.) был положен принцип создания системы сообщений, обеспечивающих кратчайшие велосипедные и пешеходные связи. Транспортные и пешеходные потоки были разведены, а транзитный транспорт вынесен за пределы района [14].



Рис. 18. Площадь перед зданием Старой оперы. 1902 г., 1950 г., 2011 г. Франкфурт, Германия (источник: <http://maxkatz.livejournal.com/71330.html>)

В Красноярске созданный в 70-е годы градостроительный комплекс Предместной площади до настоящего времени привлекает посетителей (рис. 17). Однако его пешеходные пространства представляют собой острова, со всех сторон окруженные дорогами и парковками.

80-90-е годы XX в. Европа: «город, ориентированный на человека»

В начале 1980-х годов XX в. европейскими учеными было доказано, что разделение пешеходных и транспортных потоков не снижает, а увеличивает количество ДТП. На основе этого вывода формируется новый подход к организации городского пространства – «город, ориентированный на человека» (рис. 18), принципами которого являются:

- переход к совместному использованию транспортных коммуникаций, объединение транспортных и пешеходных маршрутов;



Рис. 19. Жилой район Взлетка. Красноярск. (Источник: <https://maps.google.com> ; фото: С. Филинин)

- повышение безопасности путем создания зон успокоения движения;
- возрождение городского трамвая;
- реурбанизация;
- доминирование пешехода в ущерб личному транспорту.

Возникают организации, деятельность которых направлена на возрождение пешеходной культуры.

80-е – начало 90-х годов XX в. СССР: экономический кризис

По данным П.Г. Буга, с 30-е по 80-е годы XX в. численность городского населения Советского Союза возросла в 3 раза, а потребность в площади транспортных путей – в 60! В связи с этим были сделаны выводы: необходимо расширять пространства для транспорта [15]. При этом продолжается формирование пешеходных улиц в центрах городов. Например, в Саратове проспект Кирова преобразован в пешеходную зону, которая отличается компактностью, функциональной насыщенностью и своеобразием.

Экономические проблемы конца 80-х годов превзошли градостроительные. В то время как в Европе происходит постепенный отказ от принципов автомобилизованных городов, в СССР противоположные принципы закладываются в большинство градостроительных проектов.

В Красноярске появляются новые типы застройки (например, жилой район Взлетка), пешеходные пространства дворов новых кварталов варьируются от достаточно комфортной среды до полного отсутствия пешеходных пространств. Созданные пешеходные пространства функционально насыщены и имеют соединения с общегородской системой, однако представляют собой небезопасную прерывистую структуру, расположенную вдоль автомагистралей.

1990 – 2000-е годы. Европа: «Критическая реконструкция», «Жизнь без автомобиля»

К середине 90-х годов XX в. в Европе разрабатываются новые концепции:

- «Жизнь без автомобиля», которая выдвигает принципы создания среды, где люди могут вообще не иметь личного автотранспорта, а имеющие – пользоваться им минимально.
- «Критическая реконструкция» – подход к развитию пешеходных пространств, предлагающий насыщать существующие пространства недостающими функциями путем уплотнения жилой среды, с сохранением существующей и восстановлением утраченной исторической застройки. С 1999 года такой подход является частью градостроительной политики Берлина [16].

1990 – 2005 годы. Новая Россия: отсутствие пешеходной стратегии

В 1990-е – 2005 годы в России практически не проводятся научные исследования, связанные с организацией городских пешеходных пространств, отсутствует стратегия их организации. Переход от плановой экономики к рыночной самопроизвольно закладывает предпосылки развития пешеходной сети. С появлением объектов обслуживания и торговли

в первых этажах зданий в необходимом и достаточном количестве стихийно формируются пешеходные пути и автопарковки. Однако появление последних значительно сокращает площади пешеходных путей.

В России осуществляются первые проекты, направленные на восстановление пешеходной среды. В Петербурге воссоздана пешеходная зона исторического центра города с интенсивным функциональным насыщением и историческим колоритом. Пешеходная зона 6-7-й линий Васильевского острова является полностью пешеходной.

С 90-х годов автотранспорт начинает оказывать определяющее влияние как на существующие пешеходные пространства, так и на развитие планировочной структуры населенных мест Красноярской агломерации. В новых районах создаются тротуары, не всегда соответствующие существующим стандартам. В некоторых местах они отсутствуют, а единственные общественные пешеходные пространства – детские площадки – являются отрезанными от выходов из домов парковками и проездами (рис. 19).

Начало 2000-х – настоящее время. Европа: экологический урбанизм «Город для всех»

В последнее десятилетие в европейских странах развивается новое направление – экологический урбанизм. Одним из основных принципов данного направления является создание пешеходной среды, способной естественно развиваться, приспособливаясь к местным условиям, создавая новые социокультурные связи.

2005 г. – настоящее время. Россия: зарождение новых подходов

Стихийное развитие градостроительства и массовая автомобилизация привели к негативным последствиям для пешеходных пространств. Они неудобны и небезопасны, плохо организованы, автономны и безлики. Поэтому безопасная и надежная пешеходная мобильность жителей является одной из основных задач, стоящих перед российскими городами и Красноярском, в частности. В настоящее время во многих городах возрождаются исторические зоны с внедрением в них пешеходных пространств, объединенных с общегородской пешеходной сетью (например, в Иркутске). В Красноярске положено начало новым подходам к проектированию кварталов с полностью пешеходными общественными пространствами.

Заключение

Историческая преемственность и международный опыт развития градостроительных структур являются условиями и предпосылками формирования пешеходных пространств городской среды в России. В настоящее время в нашей стране происходят фундаментальные изменения в процессах развития населенных мест. Изменяется законодательство. Ведутся научные работы в области организации пешеходных пространств. Одной из основных целей, стоящих перед градостроителями в России в целом и в Красноярске, в частности, является разработка принципов формирования пешеходных сетей в крупных градостроительных системах.

Библиография

1. Gruber K. Die Gestalt der deutschen Stadt – Munchen, 1983. – S. 194
2. Sennett R. The Conscience of the Eye: The Design and Social Life of Cities / R. Sennett. – New York: Knopf 1990. – 266 p.
3. Hoffmann Axthelm D. Stadtumbau in der Geschichte, in: Der Architekt, 1986. – S. 333
4. L. Burckhardt Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft. Martin Schmitz Verlag, 2006. – S. 385
5. Гутнов А., Глазычев В. Мир архитектуры: Лицо города. – М.: Молодая гвардия, 1990. – 352 с.
6. Ружже В.Л. Красноярск. Вопросы формирования и развития / В.Л. Ружже. – Красноярск: Красноярское кн. изд., 1966. – 196 с.
7. Оглы Б.И. Строительство городов Сибири / Б.И. Оглы. – М.: Стройиздат, 1980. – 271 с.
8. Диканский М.Г. Проблемы современных городов. Движение в больших городах. Кризис

жилища / М.Г. Диканский. – М.: Вопросы труда, 1926. – 91 с.

9. Оглы Б.И. Формирование центров крупных городов Сибири. Градостроительные и социально-культурные аспекты. – Новосибирск: Изд-во Новосибирского ун-та, 1999. – 168 с.

10. Fürst F, Himmelbach U, Potz P. Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit? / F. Fürst, U. Himmelbach, P. Potz – Institut für Raumplanung Universität Dortmund, 1999. – S. 90.

11. Джекобс Дж. Жизнь и смерть больших американских городов / пер. Леонид Мотылев – М.: Новое издательство, 2011. – 460 с.

12. Reichow H. Die Autogerechte Stadt: ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos / H. Reichow. – Maier Verlag, 1959.– S. 91

13. Buchanan C. Traffic in Towns / C. Buchanan. – London: HMSO, 1963. – 227 p.

14. Ложкин А. Академгородок: Судьба Утопии / А. Ложкин // Проект Россия. – 2008. – №2(48). – С. 171-174.

15. Буга П.Г., Шелков Ю.Д. Организация пешеходного движения в городах: учеб. пособие для вузов / П.Г. Буга, Ю.Д. Шелков. – М.: Высш. шк., 1980. – 232 с.

16. Hennecke S. Die Kritische Rekonstruktion als Leitbild. Stadtentwicklungspolitik in Berlin zwischen 1991 und 1999 / S. Hennecke. – Hamburg, 2010. – S. 4

Статья поступила в редакцию 21.05.2012

THEORY OF ARCHITECTURE

URBANISATION AND PEDESTRIAN TRAFFIC DEVELOPMENT

(with reference to the urban development in Central Europe and Russia, and to the planning practice in the city of Krasnoyarsk)

Wagner Yekaterina A.

PhD student,
Siberian Federal University,
Krasnoyarsk, Russia

The article reviews the formation of pedestrian spaces in the cities of Central Europe, Russia (USSR), and Krasnoyarsk from the early twentieth century to the present time. In the early twentieth century, vehicle and pedestrian traffic in European and Russian cities that had formed under the influence of 'ideal city' plans demonstrated common features, with elements of division between vehicle and pedestrian traffic spaces. The abolition of private property in the Soviet Union led to gradual disappearance of private and semi-private pedestrian spaces.

A turning point in the development of pedestrian spaces in both European and Soviet city planning practice came with the legitimization of the car (as embodied in the Athens Charter) and under the influence of American ideas relating to the organization of "Motor Age" life within areas limited by urban highways. In the 1960s – 70s, a new town-planning concept of a "car-friendly city" emerged in Europe. In the 1980s, however, the European urban planning experienced a second turning point in its development, whereby the dominance of personal motor vehicles as a structural town-planning principle was rejected. This triggered intensive development of public transport and cycling and pedestrian spaces.

The fact that the Soviet Union was a closed country and the crisis of the late 1980s led to growing divergence between the principles underlying the formation of pedestrian spaces in Europe and Russia. The existing pedestrian spaces in Russia are degrading, whilst new ones are not built. The lack of a strategy in this field has resulted in various social and environmental problems. In conclusion, the author emphasizes that Russia is going through fundamental changes and is shaping new approaches to urban planning and development. One of the main goals of this development is to create conditions for safe and secure pedestrian mobility of residents.

Key words

pedestrian spaces, town-planning, urbanization, Russia, Krasnoyarsk