

ГОРОД НЕ ДЛЯ ПЕШЕХОДА

УДК: 72.01
ББК: 85.110

Коптякова Александра Александровна

магистрант
Уральский государственный архитектурно-художественный университет,
Екатеринбург, Россия, e-mail: koptyakova_a@bk.ru

Аннотация

В статье рассматривается проблема реализации приоритетного обеспечения доступности города для пешеходов в рамках Стратегического плана развития города. Проводится анализ пешеходной системы г. Екатеринбурга, по его результатам выявлен ряд условий, при выполнении которых пешеходное пространство функционирует успешно. На основании выделенных требований проанализирован пешеходный участок ул. Красноармейская.

Ключевые слова

пешеходное пространство, стратегический план развития города, пешеходная коммуникация

С ростом городов возрастает интерес к созданию комфортных условий для пешеходного движения. В настоящее время это стало фактической необходимостью. Грамотно смоделированные пешеходные пространства способствуют жизнеспособности города и являются ее показателем. Правильная структура пешеходного движения положительно влияет на экологию города, позволяя уменьшить загрязнение воздуха автомобильными выхлопами; способствует оздоровлению жителей города, сделавших выбор в пользу пешего передвижения; делает город более привлекательным, тем самым оказывая влияние на привлечение дополнительных инвестиций в город.

Пешеходное движение – неотъемлемая составляющая жизни людей, поскольку помогает поддерживать физическую форму жителей и гостей города [3, с. 240]. Улица, предназначенная исключительно для пешеходного движения, – наиболее часто используемый в градостроительной практике элемент. Пешеходная улица формируется в результате стремления проектировщиков к созданию более спокойной и не зависимой от транспортного движения городской среды. Порой создание пешеходных городов видится простым практическим решением многих комплексных проблем города.

Для Екатеринбурга, как и для любого другого города, разработан периодически обновляемый Стратегический план развития города. Это документ, определяющий основные цели, задачи и принципиальные векторы развития мегаполиса. В рамках этого плана существует программа «Город, удобный для пассажиров и пешеходов», она направлена на поддержание баланса интересов всех участников дорожного движения. Частью этой программы является проект «Город для пешеходов».

Цели данного проекта: создание транспортной системы города, удобной для жизни населения в условиях высокого уровня автомобилизации; повышение качества услуг пассажирского транспорта и совершенствование магистральной улично-дорожной сети; строительство пешеходных переходов на разных уровнях с транспортными магистралями, создание пешеходных улиц и зон, изолированных от транспортных потоков [4, с. 187]. К 2020 году таких улиц должно стать 10, а их протяженность должна возрасти до 9,1 км. Наиболее посещаемые места Екатеринбурга будут оборудованы велосипедными дорожками



Условные обозначения :

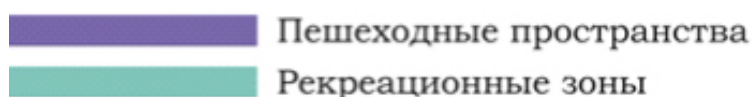


Рис. 1. Схема пешеходной системы г. Екатеринбурга: 1. Ул. Вайнера; 2. Тбилисский бульвар; 3. Бульвар Культуры; 4. Ул. Красноармейская

и оснащены подземными и пешеходными переходами для создания безбарьерной среды [2]. Более того, проектом предусматривается создание многокилометровой пешеходной зоны, включающей исторические места Екатеринбурга (Свято-Троицкий храм, Храм-на-Крови), а также территории торговых центров, скверов, бульваров, украшенных соразмерными человеку скульптурами и памятниками.

В 2015 году часть данного проекта была реализована: осуществлена реконструкция улицы Красноармейской на участке от ул. Карла Маркса до ул. Энгельса. Реконструированная улица получила не только новый облик, но и новый статус – пешеходной. Проектные и строительные работы провела компания «Атомстройкомплекс». Для компании это стало знаковым событием,

неким логическим завершением начавшегося еще 1990-х годах строительства квартала, в котором расположен реконструированный участок улицы. Сама же улица Красноармейская находится в центральном жилом районе г. Екатеринбурга, тянется с севера на юг от проспекта Ленина до пересечения берега реки Исеть с ул. Большакова. Улица прерывается в двух местах: на пересечении с ул. Малышева она упирается в жилой дом, и на участке от ул. Куйбышева до ул. Сад им. Павлика Морозова. От ул. Малышева до ул. Энгельса улица частично проходит по двору жилого дома.

В конце XVIII века данная улица носила название Завальная и начиналась там, где заканчивался город. Позднее неподалеку расположился екатеринбургский мушкетерский полк, и путь солдат пролегал именно по этой улице, в связи с чем было принято решение переименовать ее в Солдатскую. Улица жила полной жизнью: на ней располагались лавки ремесленников, пекарни, пивоварня и первый роддом в городе. Название «Красноармейская» улица получила только после революции. Ее частные дома и особняки новая власть превратила в дома с коммунальными квартирами, одних владельцев попросили съехать, другие уехали сами. Однако на этом история улицы не закончилась. В конце XX века было принято решение снести старые постройки в центральных кварталах города и на их месте возвести новые комфортабельные дома. Так, компания «Атомстройкомплекс» объявила о строительстве нового жилого квартала «Малаховский» между улицами Малышева и Куйбышева. В результате в городе появился первый новый квартал, все дома которого должны были быть выдержаны в едином стиле, оборудованы закрытыми охраняемыми дворами и подземными паркингами. Квартал предполагал наличие соответствующих его уровню магазинов, ресторанов, салонов красоты, фитнес-центров и т. п. Поэтому в народе его прозвали «кварталом миллионеров».

Таким образом, получается, что очередной этап программы «Город для пешеходов», направленной на создание единой пешеходной структуры города, был реализован на отрезке улицы, которая находится в элитарном жилом районе. В связи с этим возникает вопрос о целесообразности выбора данного участка в качестве такого градостроительного элемента, как пешеходная улица.

Чтобы ответить на поставленный вопрос, необходимо проанализировать данный отрезок улицы Красноармейской с точки зрения условий успешного функционирования его как пешеходного. Эти условия были выделены нами при изучении существующих пешеходных пространств г. Екатеринбурга.

Так, в городе существует несколько крупных пешеходных пространств – это ул. Вайнера, Тбилисский бульвар и бульвар Культуры (рис. 1). Улица Вайнера располагается в самом центре города и является одной из старейших улиц города, ее пешеходный участок составляет 1 км (рис. 2а). Тбилисский бульвар находится в Ботаническом районе, начинается от ул. Академика Шварца и заканчивается ул. Крестинского, его протяженность составляет около 700 метров (рис. 2б). Бульвар Культуры расположен на Уралмаше, он охватывает территорию от площади Первой Пятилетки до перехода ул. Донбасской в ул. Бакинских Комиссаров, его пешеходный участок составляет 850 метров (рис. 2в).

В качестве критериев оценки пешеходных улиц были выбраны следующие:

1. Класс улицы, который зависит от ее местоположения, удаленности от центра города и значимости объектов, близ которых она располагается. Для данных улиц было выделено два класса – улицы районного и городского значения.
2. Место улицы в структуре пешеходных связей, т.е. улица как элемент структуры пешеходных связей и как связующий элемент ключевых объектов города (района).
3. Доступность улицы (непосредственная близость остановочных комплексов и стоянок автомобилей).
4. Основные цели посещения улицы жителями города.
5. Элементы благоустройства улицы.
6. Целевая аудитория улицы.

Критерии оценки пешеходного пространства	Улица Вайнера (Рис. 2а)	Бульвар Культуры (Рис. 2в)	Тбилисский бульвар (Рис. 2б)
Класс пешеходной улицы (Рис.1)	Городского значения	Районного значения	Районного значения
Место улицы в структуре пешеходных связей	Улица вписана в структуру пешеходных связей центральной части города, свое начало берет от главной площади города – Площади 1905 г., заканчивается крупным ТРЦ «Гринвич»	Улица начинается от главной площади района Уралмаш, огибает Дворец народного творчества и продолжается до перехода ул. Донбасской в ул. Бакинских Комиссаров	Бульвар расположен между ул. Академика Шварца и ул. Родонитовой; начинается от расположенного через дорогу ТЦ «Дирижабль» и прилегающего к нему парка и заканчивается на пересечении с ул. Родонитовой
Доступность улицы (непосредственная близость остановочных комплексов и стоянок автомобилей)	Остановочные комплексы и парковки располагаются в шаговой доступности (100-200 м) от начала и завершения пешеходного участка, а также на пересечении с ул. Малышева и ул. Радищева	Остановочные комплексы расположены не далее, чем 50 м – на площади Первой Пятилетки и в 200 м от пересечения с ул. Донбасская и ул. Бакинских Комиссаров	Остановочные комплексы расположены не далее, чем в 60 м от бульвара
Основные цели посещения улицы жителями города	Шопинг, прогулка, коммуникация, отдых	Прогулка, коммуникация, отдых	Прогулка, коммуникация, отдых
Элементы благоустройства улицы	На улице расположены жанровые городские скульптуры, фонтаны, фонари, скамейки, клумбы	Мемориал Победы, фонтан, фонари, скамейки, клумбы, газоны, зеленые насаждения	Фонари, скамейки, клумбы, газоны, зеленые насаждения
Целевая аудитория	Жители и гости города различных категорий; люди, работающие поблизости и прогуливающиеся по магазинам	Люди, живущие и (или) работающие в районе Уралмаш	Жители микрорайона Ботанический, в основном родители с детьми

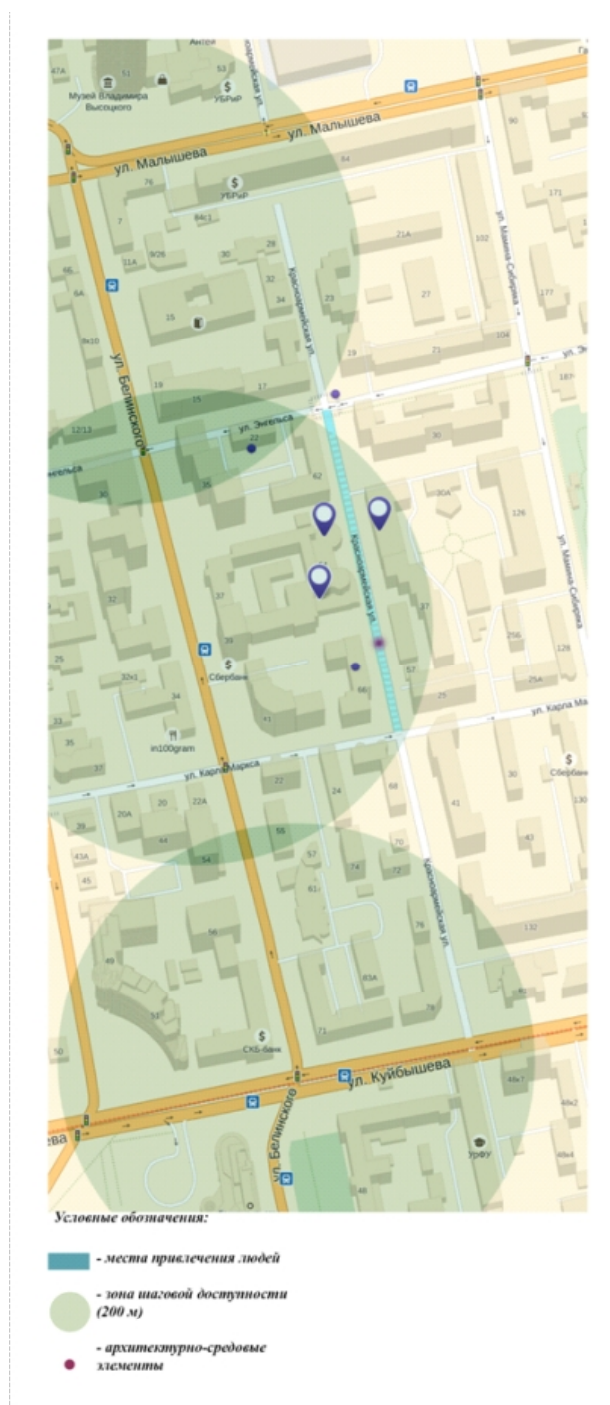


Рис. 3. Анализ пешеходного пространства ул. Красноармейской, Екатеринбург

требований к пешеходным пространствам был проанализирован пешеходный участок ул. Красноармейской. Анализ позволил сделать вывод о том, что пешеходный участок ул. Красноармейской, несмотря на перспективу продления пешеходной зоны до ул. Куйбышева, не имеет прямых связей с пешеходной структурой города. Данный участок не связан ни с одним из пешеходных маршрутов и не имеет открытого доступа. Иными словами, если не ставить определенной цели посетить данную пешеходную улицу и не знать наверняка, где она находится, то туда сложно попасть, просто прогуливаясь. Помимо отсутствия определенного запроектированного маршрута, это связано еще и с тем, что остановки общественного транспорта не располагаются в непосредственной близости: самая близкая находится в шестидесяти метрах, но она, как и другие, не имеет визуальной связи с данным пешеходным пространством (рис. 3). При этом рассматриваемый участок оказался окружен со всех сторон

Итак, анализ рассматриваемых улиц показал, что пешеходное пространство успешно функционирует при выполнении нескольких условий:

1. Пешеходные пространства, будучи элементами пешеходной системы города, должны иметь между собой связи, позволяющие обеспечить непрерывность и жизнеспособность всей системы. Поэтому первым условием является обеспечение пешеходной улицы неразрывной связью со всей пешеходной системой города. Иными словами, в начале и в конце пешеходной зоны должны быть ключевые объекты, порождающие пешеходное движение и увеличивающие привлекательность пространства. Это могут быть универсальные магазины, дома культуры, кинотеатры и т. п.

2. Другое важное условие комфортного пешеходного пространства – это обеспечение транспортной доступности, которая зависит от степени близости пешеходной улицы к остановкам общественного транспорта и парковкам. Оптимальное расстояние между пешеходной улицей и остановкой общественного транспорта составляет 100–200 м [1, с. 128].

3. Основопологающее качество пешеходной улицы – ее функциональная наполненность. В большинстве случаев это достигается путем активизации торговой деятельности. Помимо этого, вдоль всей улицы должны быть расположены элементы благоустройства, поддерживающие непрерывное пешеходное движение.

При выполнении всех этих условий пешеходная улица будет наиболее полно выполнять свое назначение.

Далее на основании выделенных

жилой застройкой. Таким образом, основная аудитория, использующая данное пространство, в большинстве своем представлена жителями близлежащих домов. Функционально улица наполнена магазинами, салонами красоты, интерьерными центрами и кафе, которые рассчитаны на совершенно определенную целевую аудиторию – жителей элитарных домов. Как элемент привлечения пешеходов на улице появилась выложенная тротуарной плиткой шахматная доска, на которой предполагается размещение больших шахматных фигур или шашек, где любители интеллектуальных игр смогут вести баталии. Также проектом заложены скульптуры, которых в реальности пока тоже нет.

Города обязаны делать осознанный выбор в отношении размеров и размещения пешеходных пространств, чтобы избежать безрассудной траты ресурсов на создание территорий, которые никогда не смогут стать привлекательными для пешеходов [5, с. 93]. Важно отметить, что социальная разнородность – немаловажное условие для создания комфортной среды. Плохо, когда город распадается на социальные „анклавы“. Одно из мощных средств поддержания доступности городских территорий – инклюзивное зонирование, которое предполагает сочетание определенного количества домохозяйств с разным уровнем дохода [5, с. 136]. Элитарные кварталы так же пагубны, как и неблагополучные: одни тянут вниз, другие создают выхоленную среду, которая тоже изолирована от общественной жизни.

Итак, в результате исследования выявлено, что реализованный проект реконструкции ул. Красноармейская в рамках заявленного городского проекта «Город для пешеходов» не соответствует параметрам пешеходной улицы как части единой пешеходной зоны города. Просматриваются два взаимоисключающих фактора. Первый – создано общественное пространство, направленное на достижение максимальной эффективности функционирования пешеходных зон в городе. Второй – это пространство создано в практически изолированном квартале со своей инфраструктурой, не претендующем на привлечение посторонних людей.

Библиография

1. Велев, П. Пешеходные пространства городских центров / пер. с болг. Д.П. Кривошеева; под ред. В.В. Владимирова / П. Велев. – М.: Стройиздат, 1983. – 192 с.
2. Кислых, Т.А. Пешеходная улица – эмоции в подарок [Электронный ресурс] /Т.А. Кислых // Архитектон: известия вузов. – 2007. – № 20. – URL: http://archvuz.ru/2007_4/12
3. Майер, А.А. Самоорганизация пешеходного городского пространства (на примере г. Екатеринбурга) [Электронный ресурс] / А.А. Майер, Л.П. Холодова, В.Н. Бабич // Научный сборник «Новые идеи нового века». – №2014 (1). – URL: <http://pnu.edu.ru/nionc/pub/articles/157/>
4. Стратегический план развития муниципального образования «город Екатеринбург» до 2020 года: Приложение к Решению Екатеринбургской городской Думы от 26.10.2010 №67/30.
5. Спек, Д. Город для пешехода / Д. Спек. – М.: Искусство XXI век, 2015. – 352 с.

Произведение «ГОРОД НЕ ДЛЯ ПЕШЕХОДА », созданное автором по имени Коптякова Александра Александровна, публикуется на условиях лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция — На тех же условиях») 4.0 Всемирная. Разрешения, выходящие за рамки данной лицензии, могут быть доступны на странице koptyakova_a@bk.ru



Коптякова Александра Александровна
магистрант,
Уральский государственный архитектурно-художественный университет,
Екатеринбург, Россия, e-mail: koptyakova_a@bk.ru

Статья поступила в редакцию 11.05.2016
Электронная версия доступна по адресу: http://archvuz.ru/2016_2/10
© А.А. Коптякова 2016
© УралГАХУ 2016

A CITY WHICH IS NOT FOR PEDESTRIANS

Koptyakova Alexandra A.
Master's degree student,
Ural State University of Architecture and Art,
Ekaterinburg, Russia, e-mail: koptyakova_a@bk.ru

Abstract

The article considers the problem of priority access for pedestrians in the city within the framework of the city's strategy. The pedestrian system of Ekaterinburg is reviewed, resulting in a number of conditions that need to be met for the pedestrian space to function successfully. Based on the requirements identified, the pedestrian section Krasnoarmeyskaya Street is analyzed.

Key words

pedestrian space, city strategy, pedestrian circulation

References

1. Velev, P. (1983) Pedestrian spaces in city centers. Translated from the Bulgarian by D.P.Krivosheyev. Moscow: Stroyizdat. (in Russian)
2. Kislykh, T.A. (2007) A pedestrian street – emotions as a gift with it [Online]. Architecton: Proceedings of Higher Education, No. 20. Available from: http://archvuz.ru/2007_4/12
3. Mayer, A.A., Kholodova, L.P. and Babich, V.N. (2014) Self-organisation of pedestrian city space (with reference to Ekaterinburg) [Online]. Collected papers «New ideas of the new century». No.2014(1). Available from: <http://pnu.edu.ru/nionc/pub/articles/157/> (in Russian)
4. The strategy of the “City of Ekaterinburg” municipality till 2020: Annex to the resolution of Ekaterinburg municipal parliament from 26.10.2010, No.67/30. (in Russian)
5. Speck, J. (2015) Walkable City. Moscow: Iskusstvo XXI vek. (in Russian)

Article submitted 11.05.2016

The online version of this article can be found at: http://archvuz.ru/2016_2/10

© A.A. Koptyakova 2016

© USUAA 2016