

НОВАЯ ЖИЗНЬ БУЛЬВАРОВ

Лейзерова Арина Вениаминовна

аспирант кафедры городского строительства,
Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина,
Екатеринбург, Россия, e-mail: leyzerova@bk.ru

Багина Елена Юрьевна

кандидат архитектуры, доцент кафедры городского строительства,
Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина,
Екатеринбург, Россия, e-mail: bagina@mail.ru

Булавина Людмила Вениаминовна

кандидат технических наук, доцент кафедры городского строительства,
Институт строительства и архитектуры,
Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б.Н. Ельцина,
Екатеринбург, Россия, e-mail: bullw@mail.ru

УДК: 711
ББК: 85.118.2

Аннотация

В работе анализируется процесс исторической эволюции бульваров и выявляются основные факторы, повлиявшие на потерю их социокультурной и физической устойчивости в современных городах. Демонстрируются результаты расчета уровня шума на бульваре, доказывающие несоответствие традиционных бульваров требованиям комфортной среды. На основе выявленных особенностей и проблем современных бульваров разрабатываются градостроительные рекомендации, способствующие формированию устойчивости бульваров в современных городах.

Ключевые слова:

бульвар, пешеходное пространство, бульварная культура, комфортная среда, транспортные проблемы

Введение

С XVII в. бульвар является одним из существенных структурных элементов города, в котором реализуются конкретно-временные нормы социокультурной жизни. Вместе с тем бульвары в современной градостроительной практике трактуют, прежде всего, как озеленённое межквартальное пространство, забывая об их смысловом наполнении.

Бульвары проектируют и строят, предполагая, что они могут как-то повлиять на экологическую ситуацию. Но эффекта в экологическом аспекте от них мало, поскольку их планировочная структура и идея, заложенная в само понятие «бульвар», не рассчитана на большое количество озеленения, да и в целом несет иные функции.

Вместе с тем организация озеленённых городских пешеходных пространств необходима как в условиях проектирования новых городских районов, так и в условиях реконструкции исторических территорий. Такие пространства, не решая кардинально экологические проблемы больших городов, тем не менее, создают для жителей более комфортные условия. В какой-то мере они помогают сохранить целостность исторической ткани города и способствуют при-

способлению сложившихся структур к современным функциям. Исторические и новые бульвары должны быть важным составляющим элементом в системе пешеходных прогулочных пространств города.

Однако на практике и исторические, и новые бульвары традиционного типа оказываются невостребованными. Зачастую они просто пустуют, несмотря на все усилия властей и проектировщиков. В статье ставится вопрос, почему и исторические, и новые бульвары в условиях современных городов остаются невостребованными, несмотря на дефицит озеленённых общественных пространств?

В статье анализируется историческая эволюция и современное состояние бульваров, а также выявляются типологические, планировочные и социокультурные особенности формирования и жизни бульваров в прошлом и настоящем.

Цель данного исследования заключается в выявлении проблем традиционных бульваров и разработке на этой основе градостроительных рекомендаций по формированию социокультурной устойчивости бульваров в современном городе.

Понятийный аппарат

Первоначально бульваром называлась дорога для прогулок, идущая по утратившему свое значение фортификационному валу или вдоль городской улицы [1]. Впоследствии бульваром стали называть аллею для прогулок, расположенную в городской застройке.

Бульвар традиционного типа – прогулочная озеленённая аллея, расположенная посередине улицы, разделяющая транспортные потоки.

Бульвар нового типа – прогулочная аллея, расположенная в пешеходной зоне или широкая озелененная полоса с пешеходными дорожками, разделяющая транспортные потоки, отвечающая требованиям комфортной среды и обладающая соответствующими местоположению социокультурными функциями.

Социокультурная функция бульвара – предназначение прогулочной аллеи для развития тех или иных видов деятельности горожан и различных ритуалов повседневной жизни.

Транзитное пешеходное пространство – пешеходное пространство, которое используется горожанами только для перемещения от одной точки притяжения к другой. Транзитное пешеходное пространство может быть озеленённым и иметь форму бульвара.

Современное состояние проблемы

В настоящее время традиционные бульвары трансформировались из общественных озелененных пространств, наполненных культурными смыслами и ритуалами, в транзитное пространство, которое может не пустовать и даже отвечать требованиям комфортной среды, но в нем уже нет культурной составляющей, поскольку исходные социокультурные предпосылки возникновения бульваров в городской среде перестали существовать. Бульвары ныне не являются материальными носителями городской культуры, и именно это обстоятельство приводит к их деградации или превращению в транзитное озеленённое городское пространство

Бульвары как озелененное общественное пространство города исследовали многие ученые. Описывалось расположение бульваров в структуре города, их планировочные особенности, связи бульваров с жилой и общественной застройкой. Вместе с тем социокультурная функция бульваров в городской жизни практически не описана.

Вскользь о деградации культурной функции бульваров пишет Т.Б. Сродных, но в основном она исследует структуру посадок кустов и деревьев на бульварах, а также влияние плотности посадок на шумозащитные функции бульваров. В статьях Т.Б. Сродных не затрагиваются вопросы социокультурной устойчивости исторических и новых бульваров.

О.А. Поспелова, Е.Е. Степаненко, Т.Г. Зеленская, С.В. Округ, И.А. Степанова, А.С. Степанов, Н.К. Белова, Э.С. Соколова, Д.А. Белов рассматривают бульвары исключительно как структурные элементы урбанизированной экосистемы и исследуют их с точки зрения антропогенного воздействия. Их исследования основаны на анализе экологического состояния почв и насаждений и не касаются социокультурных и планировочных аспектов.

Методология

Использован метод культурно-исторического анализа, позволивший выявить социокультурные причины возникновения и эволюции бульваров. Анализ современного состояния бульваров проводился в двух аспектах: социокультурном и транспортном. Для анализа состояния бульваров в транспортном аспекте использовалась методика, изложенная в пособии «Индексация жилых территорий по транспортно-экологическим факторам» [8]. Уровень шума определялся в зависимости от транспортно-планировочных показателей – интенсивность движения, средневзвешенная скорость, состав потока по видам транспорта, продольный уклон, по аналитическим зависимостям, откорректированным для условий Екатеринбурга. Интенсивность движения определялась путем натурных обследований.

Для анализа были выбраны бульвары, расположенные на улицах общегородского значения городов-миллионников, где расположены наиболее популярные общегородские общественные объекты. Бульвар на улице Посадской в городе Екатеринбурге был выбран в качестве примера бульвара, расположенного в центре жилого района, возникшего в конце 60-х гг. XX в.

Культурно-исторический анализ эволюции бульваров

Первые прогулочные аллеи возникли около 300 лет назад на месте разрушенных городских стен или бывших оборонительных валов, надобность в которых с течением времени исчезла. Достаточно быстро парижские аллеи для прогулок стали прототипом бульваров во многих городах Европы [2]. Прогулки по бульвару были для аристократов одним из ритуалов повседневной жизни, а сам бульвар приобрел статус символического природного пространства. Аристократическая бульварная культура, зародившаяся в конце XVIII – начале XIX в., постепенно трансформировалась в буржуазную, породив фигуру фланера – человека, гуляющего с целью развлечения и получения удовольствия от наблюдения сценки городской жизни. Фланеры и фланирование становятся типичными для культуры середины – конца XIX в., и городские пространства перестраиваются под эту потребность: создаются все новые и новые бульвары [3]. Обогащает впечатления фланера и архитектура эпохи эклектики. Фланер, рассматривая фасады, выполненные в различных исторических стилях, как бы совершает путешествие во времени и пространстве (рис.1). Философ и теоретик культуры Вальтер Беньямин описывал бульвары как пространство, построенное из домов, «возведенных, казалось, не для того, чтобы жить в них, а словно камни — для того, чтобы между ними прогуливаться» [4].



Рис. 1. Тверской бульвар. Вид в сторону Страстной площади (ныне – Пушкинская). Акварель О. Кадоля. 1827.
Источник: https://2go2city.ru/articles/tverskoj_bulvar

Демократизация общества в конце XIX в. повлияла на жизнь бульваров. С этого момента начинается деградация аристократической бульварной культуры. В начале XX в. в ней уже нет ни философской составляющей, ни жестких правил, регламентирующих поведение людей. Исчезают и фланеры. Бульвары все более превращаются в транзитное озеленённое пространство, а материальной оболочкой городских культурных процессов становятся кафе, рестораны, кабаре, театры, именно туда перемещается городская жизнь.

К концу XX в. транспортный поток выживает с бульваров пешеходов. Многолюдными остаются лишь те из них, которые наполняют туристы, перемещающиеся от одной достопримечательности к другой. Сегодня большинство традиционных бульваров пустует. Бульварная культура, сформировавшаяся в XIX в., утрачена. Советская бульварная культура, которая требует специального исследования, также прекратила своё существование. Новых форм бульварной культуры пока нет [5]. Бульвары, продолжая существовать как городская планировочная структура, в большинстве своем мертвы, поскольку превратились в разделительную полосу между двумя разнонаправленными потоками машин с пешеходной аллеей посередине, огороженной в целях безопасности решётками от одного перекрестка до другого.

Проблемы функционирования бульваров в современном городе

Однако бульвары продолжают проектировать так, как будто в мире за несколько веков ничего не изменилось, хотя очевидно, что старые формы городской жизни себя изжили [6]. Эффекта от таких пешеходных озелененных пространств мало. Оказавшись на таком «бульваре», человек испытывает желание как можно скорее оттуда уйти. Шум от проезжающих мимо автомобилей и загрязненный выхлопами воздух не способствуют формированию комфортной среды [6].

На примере бульвара, расположенного в центральной части Екатеринбурга (на пр. Ленина) можно увидеть, насколько некомфортно сегодня пребывание на нем пешеходов (рис. 2, 3) [7]. Бульвар расположен в оживленной части города, где очень высока интенсивность транспортных потоков. По данным из работы Л.В. Булавиной, Г.В. Колосовской [8], поток автомобилей

на проспекте Ленина в двух направлениях составляет 1500–2000 автомобилей в час. Скорость плотного транспортного потока в часы пик составляет 2–3 км/ч. Расчет эквивалентного звука от транспортного потока основного каркаса улично-дорожной сети показал, что уровень шума на бульваре составляет 77,9 дБА (табл. 1), что превышает рекомендуемое предельное значение в 55 дБА.



Рис. 2. Центральный бульвар на пр. Ленина в Екатеринбурге. Фото: А.В. Лейзерова. 2018



Рис. 3. Поперечный профиль сечения центрального бульвара. Схема: А.В. Лейзерова

Таблица 1. Расчет эквивалентного звука от транспортного потока основного каркаса улично-дорожной сети исследуемого участка пр. Ленина в Екатеринбурге [8]

Факторы						Расстояние между экипажами S , м
Интенсивность движения в 2-х направлениях в нат. ед., N	Средневзвешенная скорость потока, V км/ч	% грузового и обществ. транспорта в потоке, ρ	% дизельного транспорта в потоке, ρ_d	% трамваев в потоке, $\rho_{тр}$	Продольный уклон, i , ‰	
1523	60	19	5	5	11	39

Эквивалентный уровень звука, $L_{\text{экв}}$ без поправок	Поправки (дБА)					Эквивалентный уровень звука в ИШ, $\Delta L_{\text{экв}}$, дБА
	Средневзвешенная скорость потока, V км/ч	% грузового и обществ. транспорта в потоке, ρ	% дизельного транспорта в потоке, ρ_d	% трамваев в потоке, $\rho_{тр}$	Продольный уклон, i в ‰	
76,43	1,13	-2,04	0,98	5	0,44	77,9

Высокая интенсивность транспортных потоков привела к установке светофоров и заборов, ограничивающих свободу передвижения и возможность беспрепятственно покинуть бульвар при необходимости. Эти факторы, безусловно, отразились и на популярности самого бульвара. Как показал социологический опрос, 84% (98 из 117) пешеходов предпочитают тротуар вдоль домов пешеходной прогулочной аллее, разделяющей транспортные потоки, ввиду неудобства её использования.

Повлияли и кардинальные изменения в культуре современного общества [9; 10]. Бульвар как широкая аллея вдоль или по середине городской улицы, обсаженная с двух сторон деревьями и предназначенная для прогулок, уже давно не функционирует как наполненное смыслами городское пространство, поскольку изменились условия жизни людей и, соответственно, произошли изменения в общественном сознании. Изменилась и структура формирования информационных потоков.

Однако, несмотря на высокий уровень шума и загазованности, традиционным бульварам, таким как бульвар на проспекте Ленина в Екатеринбурге, можно вернуть жизнь, если продумать для них сценарий, соответствующий культуре начала XXI в. К примеру, вернуть жизнь таким бульварам могли бы акции культурных организаций города, спектакли на открытом воздухе студентов театральных училищ и т.п.

На привлекательность озелененных общественных пространств, в том числе традиционных и новых бульваров, влияет и атмосфера городского «интерьера», создаваемого фасадами зданий, городской скульптурой, рисунком мощения, малыми архитектурными формами. Повысить привлекательность традиционных бульваров, несмотря на большой транспортный поток, могла бы помочь реставрация фасадов исторических зданий и сооружений, индивидуальные малые архитектурные формы и качественная городская скульптура. При этом необходимо проводить мероприятия по перераспределению транспортных потоков, чтобы снизить шумовую и газовую нагрузку в местах расположения традиционных бульваров.

Бульвар на ул. Посадской, расположенный в «спальном районе» города Екатеринбурга, казалось бы, гораздо комфортнее для прогулок, чем бульвар на пр Ленина, но и он не пользуется спросом (рис. 4, 5).



Рис. 4. Бульвар на ул. Посадской в Екатеринбурге. Фото: А.В. Лейзерова. 2018



Рис. 5. Поперечный профиль сечения бульвара на ул. Посадской. Схема: А.В. Лейзерова

Проезжие части ул. Посадской разделены полосой зелени с пешеходной дорожкой шириной 35 м. Улица имеет невысокую транспортную загрузку как в настоящее время, так и в перспективе. В центре бульвара снижение шума за счет расстояния от источника (17 м) составит 12 дБА. Деревья и кустарники увеличивают снижение шума в 1,2–1,4 раза. Поэтому в центре аллеи снижение уровня шума составит ориентировочно 15 дБА, а уровень звука: 66,6 дБА – 15 дБА = 51,6 дБА (табл. 2). Таким образом, расчет уровня звука, сделанный по перспективной транспортной загрузке улицы, показал, что на бульваре вполне благоприятные условия для отдыха и времяпрепровождения.

Таблица 2. Расчет эквивалентного звука от транспортного потока основного каркаса улично-дорожной сети исследуемого участка ул. Посадской в Екатеринбурге [8]

Интенсивность движения в 2-х направлениях в нат. ед., N	Факторы					Расстояние между экипажами S , м
	Средневзвешенная скорость потока, V км/ч	% грузового и обществ. транспорта в потоке, ρ	% дизельного транспорта в потоке, ρ_d	% трамваев в потоке, $\rho_{тр}$	Продольный уклон, i , ‰	
677	50	5	0	0	10	70

Эквив. уровень звука, $L_{экв}$ без поправок	Поправки (дБА)					Попр-ка на разделительную полосу	Эквив. уровень звука в ИШ, $\Delta L_{экв}$, дБА
	Средневзвешенная скорость потока, V км/ч	% грузового и обществ. транспорта в потоке, ρ	% дизельного транспорта в потоке, ρ_d	% трамваев в потоке, $\rho_{тр}$	Продольный уклон, i , ‰		
73	0,6	-3,2	0	0	0,2	-4	66,6

Пример бульвара на ул. Посадской показывает, что основной причиной пустующих бульваров не всегда являются транспортные проблемы. На вопрос: «Почему вы пришли на данный бульвар?» подавляющее число респондентов (73%) (75 из 103) отмечают, что «пройтись от дома до магазина удобнее через бульвар, поскольку он шире и комфортней, нежели тротуары вдоль домов». Остальные 27% (28 из 103) пешеходов используют данный бульвар как дополнительное место для прогулки с детьми, поскольку дворовых территорий им недостаточно. Таким образом, несмотря на соответствие требованиям комфортной среды, бульвар используется исключительно как транзитное пространство. Аналогичная ситуация обстоит и с бульварами в других крупных городах России.

Изменения в жизни общества, которые происходили на протяжении более 150 лет, привели к утрате норм и ритуалов «бульварной культуры» XIX в., а новых форм бульварной культуры пока не появилось и, вероятно, не появится, если проектировать новые бульвары будут только как озеленённые аллеи. Необходимы новые архитектурно-пространственные сценарии их функционирования, предусматривающие, возможно, даже работу людей, которые бы обслужи-

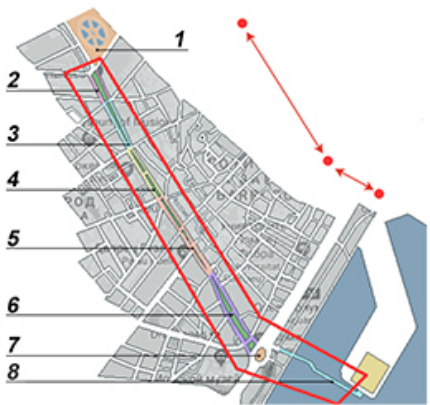
вали новые центры притяжения на бульварах. Возрождение бульваров связано с поиском нового наполнения бульварного пространства, соответствующего современной культуре, прежде всего - молодёжной. На бульварах можно было бы организовать различные центры, работающие как «точки притяжения» для молодых людей или другой целевой аудитории.

Способы возрождения бульваров

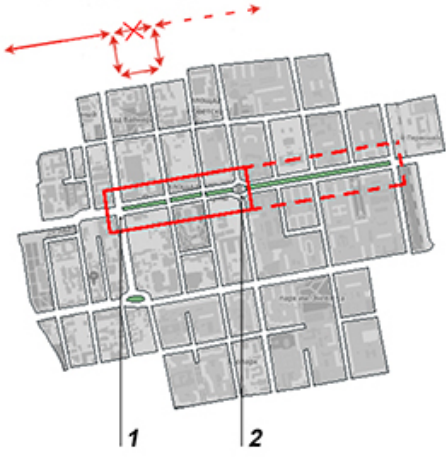
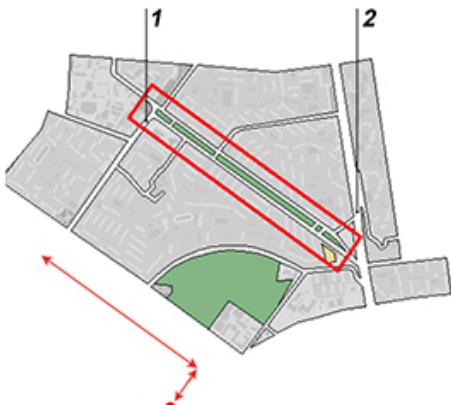
Возрождение бульвара нового типа видится через переосмысление самого понятия. Бульвар, понимаемый как аллея, дорога для прогулок, будет жить, если на первый план выйдет новая функция. Можно организовать бульвары для детей младшего возраста с родителями, бульвары для молодежи, увлекающейся уличными спортивными играми, интернет-аллеи, торговые бульвары, иными словами, преобразовать их в тематические бульвары [11].

По словам архитектурного критика и партнера КБ «Стрелка» Григория Ревзина, общественное пространство – это не место, а способ обживания места. «Основной принцип обживания – соединение в одной точке множества функций. Чем больше у места функций, тем больше шансов, что оно из транзитной зоны превратится в центр притяжения людей». Данный принцип отчетливо проглядывается на многих туристических бульварах, например на бульваре Рамбла в Барселоне (рис.6) или Унтер-ден-Линден в Берлине. Несмотря на свою традиционную структуру и большие транспортные потоки, их заполняют современные фланеры-туристы. Сравнительный анализ бульваров (табл.3) показал, что на популярность бульваров в настоящее время влияет количество «точек притяжения». На таких популярных бульварах, как бульвар Рамбла, Унтер-ден-Линден и Сансет, находится большое количество «точек притяжения»: сувенирные лавки, уличные вернисажи, кафе, рестораны – все для удобства гостей и жителей города. Российские же бульвары традиционного типа в большинстве своем не имеют на бульварах «точек притяжения».

Таблица 3. Сравнительный анализ бульваров

Наименование	Протяженность	Планировочная структура	«Точки притяжения»
			Достопримечательности
Бульвар Рамбла в Барселоне	1,2 км	- от площади Каталонии (1) до площади Портал де ла Пау (7) 5 бульваров, пересекающих друг друга: Рамбла Каналетес (2), Рамбла Учения (3), Рамбла Цветов (4), Рамбла Капуцинов (5) и Рамбла св. Моники (6) 	- Пешеходный мост в конце бульвара (Морская рамбла (8)), ведущий к крупному ТЦ - Питьевой фонтан 19 в. - Рынок Бокерия - Мозаика работы Жоана Миро, выложенная на тротуаре - Памятник каталонскому драматургу и поэту Фредерику Солер - Сувенирные лавки - Кафе
			- Церковь Вифлеемской Богородицы (1680) - Дворец Вице-королевы (1775) - Оперный театр Гран-театр Лиссо (1845—1847) - Театр «Принсипаль» (XVII в.)

Бульвар Унгер-ден-Линден в Берлине	1,48 км	от Бранденбургских ворот (1) и Парижской площади (2) на восток до реки Шпрее (3) 	- Липы, благодаря которым бульвар получил свое название - Бранденбургские ворота (1788—1791) - Конная статуя Фридриха Великого (1851) - Кафе - Сувенирные лавки - Гостиница «Адлон» (1907) - Посольство Российской Федерации (1734) - Дворец кронпринцев (1663) - Дворец принцесс (1733) - Берлинская государственная опера (1742) - Старый дворец (1774) - Дворец принца Генриха (1748—1749) - Нойе Вахе (1816-1818) - Цейхгауз (1695-1730)
Конногвардейский бульвар в Санкт-Петербурге	0,69 км	от Сенатской площади (2) и Александровского сада (3) до площади Труда (1) 	- Две колонны Славы со скульптурами богини Ники (1845) - Здания Сената и Синода (1829-1834) - Конногвардейский манеж (1804-1807) - Дом военного инженера С. В. Яфимовича (1873) - Бывшие казармы лейб-гвардии Конного полка (1840-1849) «Дом с маврами» особняк М. В. Кочубя (1857) - Николаевский дворец (1853-1861)
Бульвар Сансет в Лос-Анджелесе	36 км	- от пересечения с Тихоокеанским шоссе (1) до центра Лос-Анджелеса (8) - проходит через Брентвуд (2), Бел-Эир (3), Холмби-Хиллз (4), Беверли-Хиллз (5), Западный Голливуд (6), Голливуд (7) 	- Музей "Психиатрия: индустрия смерти" - Национальный исторический парк Уилл Роджерс - Рок-клубы - Кафе, рестораны - Ночные клубы - Магазины - Старая киностудия братьев Уорнер (1923) - Дом блюза - Первая киностудия первая киностудия "Дж. Ласки Фичер Плэй К" ("Парамаунт") (1912) - Отель «Сад Аллаха» (1913) - Театр графа Керролла

Бульвар на проспекте Ленина в Екатеринбурге	от улицы Карла-Либкнехта (1) до улицы Луначарского (2) 	- Памятник Я.М. Свердлову (1927) - Дом жилой с магазинами (1954) - Здание Свердловского Государственного Театра Музыкальной Комедии (1933) - Здание типографии издательства «Уральский Рабочий» (1929-1930) - Главный корпус УрГУ им. А.М. Горького (1954-1957) - Здание оперного театра (1912)
Бульвар на улице Посадская в Екатеринбурге	от улицы Белореченская (1) до улицы Московская (2) 	ТРЦ в конце бульвара

Конногвардейский бульвар в Санкт-Петербурге имеет большое количество достопримечательностей в виде памятников архитектуры, которые хорошо обозреваются с бульвара. Бульвар расположен так, что ведет прямо в Александровский сад, из которого легко попасть на Сенатскую площадь. Такой маршрут, даже ввиду отсутствия «точек притяжения», привлекателен для туристов, однако не востребован жителями города, которые отдают предпочтение маршруту, пролегающему вдоль «точек притяжения», занимающих первые этажи зданий. Аналогичная ситуация обстоит и с бульваром на проспекте Ленина в городе Екатеринбурге, только в отличие от Конногвардейского бульвара, который начинается от площади Труда и ведет в Александровский сад, бульвар на проспекте Ленина начинается и заканчивается перекрестками. Некогда он был популярной прогулочной аллеей и соединял каскад парадных площадей на главном проспекте города. Ныне и эти площади утратили своё былое значение. Кроме того, перекресток улиц Луначарского и Ленина делит бульвар на 2 части, что также неблагоприятно сказывается на его популярности. Необходимость тройного перехода для продолжения пути, ограничение свободы передвижения, возможности беспрепятственно покинуть бульвар при необходимости, а также отсутствие «точек притяжения» негативно влияет на комфортность пребывания пешеходов на этом бульваре.

Анализ планировочной структуры бульвара на улице Посадская показал, что его использование в качестве транзитного пространства жителями района обусловлено узкими и некомфорт-

ными пешеходными тротуарами вдоль домов и наличием крупного торгово-развлекательного комплекса в конце бульвара. Отсутствие достопримечательностей и невыразительная архитектура «хрущевской» застройки делает данный бульвар непривлекательным для жителей и гостей города и используется только жителями близлежащих домов.



Рис. 6. Бульвар Рамбла в Барселоне. Источник: <https://www.restreets.org/case-studies/las-ramblas>

Новая концепция квартальной застройки в Санкт-Петербурге, выполненная архитектурным бюро «Студия 44», показывает способ использования пешеходных бульваров в контексте жилой застройки (рис. 7). Первые этажи домов вдоль бульвара оформлены в виде крытых галерей, совмещающих различные функции. Отсутствие автомобилей и использование вдоль основных пешеходных направлений искусственных водоёмов позволяет создать уютную и комфортную атмосферу.

Градостроительная концепция жилого района «Балтийская жемчужина» (рис. 8) показывает способ использования пешеходных бульваров крытого типа. Главный районный променада расположен здесь вдоль исторического Матисова канала, связывая Петергофский проспект со станцией метро и стоянками водного транспорта на берегу Финского залива. Бульвар в этой концепции представлен в качестве всепогодной зеленой аллеи, расположенной на отметке +7 м, а на нулевой отметке находится система обслуживания туристов, работников офисных центров и жителей района.

Такие проекты показывают возможность проектировать и строить бульвары нового типа, востребованные современным обществом. Пешеходные бульвары могут быть рассмотрены как реальная альтернатива традиционным бульварам, «жизнь» которых стала практически невозможной без пересмотра их функции.

Что касается бульваров на набережных, то они сохранили свою актуальность как прогулочное пространство даже без введения дополнительных функций. Это обусловлено несколькими факторами. Во-первых, транспортные проблемы большинство таких бульваров не коснулись, поскольку, как правило, они расположены на относительно большом расстоянии от проезжей

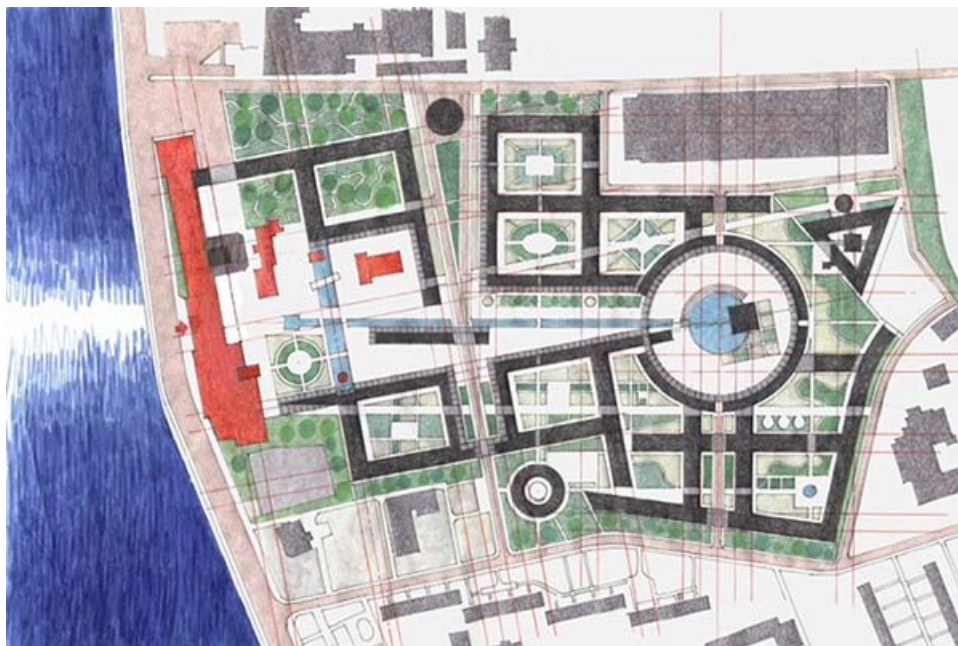


Рис. 7. Санкт-Петербург. Жилой квартал на Октябрьской набережной. Концепция. Студия 44. Источник: <https://archi.ru/projects/russia/4556/zhiloi-kvartal-na-oktyabrskoi-naberezhnoi>



Рис. 8. Санкт-Петербург. Жилой район «Балтийская жемчужина». Градостроительная концепция. Студия 44. Источник: <https://archi.ru/projects/russia/4558/zhiloi-raion-baltiiskaya-zhemchuzhina-proekt-studii-44>

части. Во-вторых, у таких бульваров есть основная и самая важная «точка притяжения», – водоем, вдоль которого размещается бульвар. Основная функция такого бульвара – созерцание водной глади и зелени, прогулка на свежем воздухе.

Таким образом, можно сформулировать следующие рекомендации, способствующие формированию устойчивости бульваров в современных городах:

- если транспортную проблему не удастся решить и привести показатели к нормативным значениям, то может быть рассмотрен вариант трансформации бульвара в пространство для велосипедистов с разработкой мер по защите от шума и пыли;
- при проектировании новых бульваров не стоит располагать их в центре проезжей части (такое расположение традиционного бульвара себя изжило, т.к. не удовлетворяет условиям комфортной среды);
- проектировать бульвары следует вдоль жилой застройки, где бульвары отделяются зеленой полосой от проезжей части, или в центре жилого квартала, где автомобильное движение

минимизировано (первые этажи домов вдоль бульвара могут быть оформлены в виде крытых галерей, совмещающих различные функции). Также возможно устройство вертикальных бульваров в условиях ограниченной площади;

- протяженность и ширина бульвара должна быть такой, чтобы беспрепятственно соединять в себе множество функций. Не стоит проектировать прерывистый бульвар, пересеченный проезжей частью. Доступ на бульвар должен быть беспрепятственным в любой его точке;
- менять расположение существующих бульваров традиционного типа не целесообразно, поскольку они являются исторической достопримечательностью. Такие бульвары могут стать музеями под открытым небом. На них можно расположить интерактивные установки и небольшие крытые павильоны с исторической информацией;
- следует трансформировать бульвары из транзитного пространства в общественное путём искусственного насыщения их функциями, соответствующими нормам культуры различных слоев населения;
- предусматривать на существующих бульварах новые «точки притяжения», соответствующие выбранному на основе соцопросов «сценарию»: детские игровые площадки, спортивные снаряды, уличные шахматы, кафе и пр.;
- предусматривать возможность устройства различных акций культурных организаций города, размещение живых скульптур, мобильных выставок, и пр.;
- предусматривать свободный вход и выход на бульвар вблизи точек притяжения – кафе, магазинов, ресторанов, театров и пр.

Обсуждение

Предложенные рекомендации по формированию устойчивости бульваров могут быть дополнены результатами исследований Т.Б. Сродных и Е.И. Лисиной о влиянии плотности посадки на шумозащитные функции бульвара: «защитные противозумовые функции насаждений бульваров зависят, прежде всего, от структуры насаждений, плотности посадки и в меньшей степени от видового состава» [12]. Исследования О.А. Поспеловой, Е.Е. Степаненко, Т.Г. Зеленской и С.В. Округ основаны на определении степени антропогенной нагрузки и ее влияния на биологическую активность и фитотоксичность почвенного покрова бульвара. Н.К. Белова, Э.С. Соколова и Д.А. Белов акцентируют внимание на необходимости осознанного выбора места посадки и посадочного материала при создании новых посадок. Результаты данных исследований еще раз доказывают необходимость создания бульваров нового типа, но уже с точки зрения антропогенной нагрузки, где воздействие автотранспортного потока было бы минимальным.

Выводы

Анализ исторической эволюции бульваров показал, что их возникновение и долгое существование было ответом на определенные социокультурные сценарии городской жизни. Эволюционировала и бульварная культура, переживая различные этапы: аристократический, буржуазный, демократический. Утрата бульварной культуры привела к деградации бульварного пространства. Негативное воздействие на жизнь бульваров оказал процесс автомобилизации городской жизни. Исследование пространственных особенностей и социальных проблем бульваров дало возможность сформулировать рекомендации по реконструкции традиционных и проектированию новых бульваров.

Библиография

1. Епишкин, Н. И. Исторический словарь галлицизмов русского языка / Н.И. Епишкин. – М.: Словарное издательство ЭТС, 2010. – 5140 с.

2. Дежан, Д. Как Париж стал Парижем. История создания самого притягательного города в мире / Д. Дежан. – М.: Центрполиграф, 2015. – 318 с.
3. Симбирцева, Н.А. Текст культуры: культурологическая интерпретация: сборник статей / Н.А. Симбирцева. – М.: Директ-Медиа, 2015. – 236 с.
4. Арендт, Х. Вальтер Беньямин. 1892 – 1940 / Х. Арендт. – М.: GRUNDRISSE, 2014. – 168 с.
5. Багина, Е.Ю., Лейзерова, А.В. Смерть бульвара / Е.Ю. Багина, А.В. Лейзерова // Проект Байкал. – 2018. – № 56. – С. 86-90.
6. Гейл, Я. Города для людей / Я. Гейл. – М.: Крост, 2012. – 276 с.
7. Leyzerova, A. V., Bulavina, L. V. Boulevard as natural skeleton element of modern city / A.V. Leyzerova, L.V. Bulavina // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. – 2017. – № 262. – 012159.
8. Булавина, Л.В., Колосовская, Г.В. Индексация жилых территорий по транспортно-экологическим факторам: учебно-методическое пособие к курсовому и дипломному проектированию / Л.В. Булавина, Г.В. Колосовская. – Екатеринбург: ГОУ ВПО УГТУ-УПИ, 2005. – 83 с.
9. Лефевр, А. Социальное пространство [Электронный ресурс] / А. Лефевр // Неприкосновенный запас. – 2010. – № 2 (70). URL: <http://magazines.russ.ru/nz/2010/2/le1-pr.html>.
10. Паченков, О. В. Публичное пространство города перед лицом вызовов современности: мобильность и «злоупотребление публичностью» [Электронный ресурс] / О.В. Паченков // Новое литературное обозрение. – 2012. – № 117. URL: <http://www.nlobooks.ru/node/2638>.
11. Александрова, А.Ю., Сединкина О.Н. Тематические парки мира: учебное пособие / А.Ю. Александрова, О.Н. Сединкина. – М.: Кнорус, 2016. – 208 с.
12. Сродных, Т.Б., Лисина Е.И. Шумозащитная функция насаждений городских бульваров / Т.Б. Сродных, Е.И. Лисина // Аграрный вестник Урала. – 2012. – № 2 (94). – С. 57-59.

Лицензия Creative Commons

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

Статья поступила в редакцию 12.04.2018



A NEW LIFE OF THE BOULEVARDS

Leyzerova Arina V.

Doctoral student, Subdepartment of Urban Construction,
Ural Federal University,
Ekaterinburg, Russia, e-mail: leyzerova@bk.ru

Bagina Elena Yu.

PhD. (Architecture), Subdepartment of Urban Construction,
Ural Federal University
Ekaterinburg, Russia, e-mail: bagina@mail.ru

Bulavina Liudmila V.

PhD. (Engineering), Associate Professor, Subdepartment of Urban Construction,
Institute of Civil Engineering and Architecture, Ural Federal University.
Ekaterinburg, Russia, e-mail: bullw@mail.ru

Abstract

The article reviews the historical evolution of boulevards and identifies the basic factors that have determined the loss of socio-cultural and physical sustainability by them in modern cities. Estimates of noise levels in boulevards are presented pointing to discrepancy between traditional boulevards and comfortable environment requirements. Based on the features and problems of modern boulevards, planning recommendations are proposed to ensure the sustainability of boulevards in modern cities.

Key words:

boulevard, pedestrian space, boulevard culture, comfortable environment, transport problems

References

1. Epishkin, N. I. (2010) A Historical Dictionary of Gallicisms in the Russian Language. Moscow: ETS (in Russian).
2. DeJean, J. (2015) How Paris Became Paris. The Invention of the Modern City. Moscow: Centrpoligraf (in Russian) (in Russian).
3. Simbirtseva, N.A. (2015) The Text of Culture: Culturalogical Interpretation. Collection of Articles. Moscow: Direkt-Media (in Russian).
4. Arendt, H. (2014) Walter Benjamin. 1892 – 1940. Moscow: GRUNDRISSE (in Russian) (in Russian).
5. Bagina, E.Yu., Leyzerova, A.V. (2018) The Death of the Boulevard. Project Baikal, No. 56, p. 86-90 (in Russian).
6. Gehl, J. (2012) Cities for People. Moscow: Krost (in Russian).
7. Leyzerova, A. V., Bulavina, L. V. (2017) Boulevard as Natural Skeleton Element of Modern City. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, No. 262. – 012159 (in Russian).
8. Bulavina, L.V., Kolosovskaya, G.V. (2005) The Indexation of Residential Territories by Transport and Ecological Factors. Ekaterinburg: GOU VPO UGTU-UPI (in Russian).
9. Lefebre, H. (2010) Social Space [Online]. Neprikosnovenny Zapas. No. 2 (70). Available from: <http://magazines.russ.ru/nz/2010/2/le1-pr.html> (in Russian).
10. Pachenkov, O.V. (2012) Public Space of the City in the Face of Modern-Day Challenges: Mobility and «Abuse of Publicity» [Online]. New literary review, No. 117. Available from: <http://www.nlobooks.ru/node/2638> (in Russian).
11. Aleksandrova, A.Yu., Sedinkina O.N. (2016) Thematic Parks of the World. Moscow: Knorus (in Russian).
12. Srodnykh, T.B., Lisina, E.I. (2012) Noise-Protection Function of Plantings in City Boulevards. Agrarian bulletin of the Urals, No. 2 (94), p. 57-59 (in Russian).