

УДК 711.58

канд.арх. Ковальська О.Є.,

ottakoval@gmail.com, [ORCID.ORG/ 0000-0003-3557-9293](https://orcid.org/0000-0003-3557-9293),

Київський національний університет будівництва і архітектури

ІНТЕГРАЦІЯ СУЧАСНИХ ПІШОХІДНИХ ПРОСТОРІВ В ІСТОРИЧНУ ТКАНИНУ МІСТА (В ІСТОРИЧНІ ЗОНИ)

У статті описані типи взаємозв'язку сучасних пішохідних просторів з територіями, на яких розташовані об'єкти історико-культурної спадщини міста, внесені пропозиції з вдосконалення і модернізації громадського простору міських історичних центрів, обґрунтовано засади формування системи пішохідних просторів в сформованій забудові з позицій сталого розвитку міст, обґрунтовано підходи до оцінки їх якості та соціальної ефективності.

Ключові слова: пішохідний простір, історичний центр міста, історико-культурна спадщина.

Постановка проблеми. Світовий досвід розвитку міст показує, що характер міста, його значення і успішність визначається станом їх історичних центрів, а саме якістю їх громадських просторів та наявністю та розвитком пішохідних зон.

Наш час характеризується бурхливим розвитком міст, а разом з цим, загостренням проблем, пов'язаних із взаємодією між суспільством та навколишнім міським середовищем. Розвиток міських територій напряду пов'язаний із транспортними проблемами на всій території міста, і особливо це стосується його центральної частини. Центри міст наповнюються транспортними потоками, на тротуарах і узбіччях доріг влаштовуються автостоянки, що у деяких випадках унеможливує використання їх за призначенням. Пішохідні простори перетворюються у зони, де не залишилось міста для пішоходів і піших прогулянок. Особливо гостро ця проблема відчувається у центральних районах із сформованим історичним середовищем.

Розвиток історичних центрів характеризується появою крупних ТРЦ, офісних будівель, об'єктів культури і відпочинку, розширенням різноманітних видів роздрібної торгівлі в історичних будівлях, розвитком мереж швидкого харчування, що мало б призводити до стимуляції ще більшої пішохідної активності. Та замість розширення та розвитку пішохідних просторів відбувається їх деградація, шляхи пішохідних пересувань втрачають свої функції, натомість їх заповнили автомобілі, що обслуговують ТРЦ, офіси тощо.

Огляд публікацій. Систематичні дослідження в даній області проводяться з 1960- х рр., саме в цей час з'явилась критика містобудівного проектування за зневагу до потреб міських жителів. Серйозна увага приділялася дизайну просторових форм, а публічне життя в історичних частинах міста та взаємозв'язок людини з міським простором залишався недослідженим.

Існують теоретичні роботи, в яких розглянуті окремі аспекти даного питання, наприклад у роботі однієї з засновниць руху нового урбанізму канадсько-американського теоретика міського планування Д. Джейкобс пропонуються нові принципи проектування та реконструкції великих міст у цілому, вона закликає звернути увагу на пішохода, на його проблеми у великому місті, та намагається вирішити проблему соціального і економічного виживання міських територій [1].

У роботах датського архітектора і консультанта з міського дизайну Я. Гейла відмічена необхідність розумного і простого підходу до покращення життя у місті. Автор пропонує переорієнтування з автомобільних міст на вело-пішохідні, акцентує увагу на створенні та подальшому розвитку пішохідних зон та просторів[2].

Видатний британський урбаніст Ч. Лендрі у своїх теоретичних працях висвітлює нагальні питання щодо зручності існуючих міст, шукає відповіді на питання, що саме необхідно зробити, щоб сучасному мешканцю хотілось жити і проводити вільних час у своєму місті [3].

Питання інтеграції сучасних пішохідних просторів в історичну тканину міста, як цілісне явище з наукової точки зору не стало об'єктом спеціальних наукових досліджень, водночас, у багатьох європейських містах, в останні кілька десятиків років, створення нових та регенерація вже існуючих пішохідних просторів у структуру історичної забудови стали поширеною практикою. Більшість існуючих досліджень розглядають питання організації відкритих міських просторів загалом, не зупиняючись конкретно на окремих типах пішохідних зон. Отже, за останні десятиріччя був накопичений значний теоретичний матеріал та узагальнено практичний досвід організації пішохідних просторів у міському середовищі, проте, виникає потреба у систематизуванні прийомів інтеграції сучасних пішохідних просторів в історичну тканину міста, що обумовлює **актуальність даної теми.**

Практичне значення роботи полягає в можливості залучення її результатів в подальших дослідженнях містобудівних утворень, використання результатів при реконструкції історичного містобудівного оточення, при реновації історичних центрів міст. Матеріали наукового дослідження можуть бути використані у навчальному процесі при підготовці студентів-архітекторів та

інших фахівців споріднених спеціальностей а також для розробки методичних посібників.

Виклад основного матеріалу дослідження. Громадські пішохідні простори були невід'ємною частиною міст протягом всього історичного розвитку. У стародавньому Римі на головних площах, форумах, біля театрів, терм, та інших громадських будівель влаштовувались міські території загально-громадського значення, що використовувались у рекреаційних цілях. У Японії та Китаї влаштовувались специфічні парки для усамітнення і тривалих роздумів, споглядання і сприйняття краси природи. У середні віки у Європі громадські простори обмежувались невеличкими площами, що використовувались для реалізації культових і святкових процесів. У Європі в епоху відродження і бароко у містах зароджуються основні типи побудови міського пішохідного простору, створюються урочисті ансамблі площ, елементи яких використовували в країнах Західної Європи до другої половини XVIII. Нові капіталістичні відношення у Європі та Америці сприяли бурхливому та хаотичному розвитку промисловості, житлової забудови та погіршення санітарно-гігієнічних умов міського життя.

Міста потребували рекреаційних територій, але місця для їх розміщення не вистачало. Тільки після комплексної реконструкції забудови, коли на місці старих кріпосних стін почали з'являтися бульвари, як то сталось у Відні і у Ризі, замість знесених будівель, на пустирях, звалищах і на непридатних для будівництва територіях почали з'являтися невеликі пішохідні площі та сквери загального використання.

В кінці XIX - початку XX століть в містах з'явилися нові тенденції, що назавжди змінили звичний спосіб життя і вигляд міст - це «урбанізація» і «автомобілізація». У міру зростання великих промислових міст і урбанізації великих приміських територій все більше стала усвідомлюватися проблема відриву людини від природного оточення, порушення сформованих комунікаційних та екологічних зв'язків. З'явився цілий ряд нових планувальних концепцій, яких в той чи інший спосіб було відображено цю проблему. Серед них «місто-сад» і «зелений пояс» Е. Говарда, «лінійне» місто Соріано-і-Мата, «променисте» місто Ле Корбюзьє, «розчленоване місто» Е. Саарінена. Ці ідеї з самого спочатку були «утопічними» і жодна з них не була реалізована повною мірою, проте вони знайшли відображення в багатьох принципах містобудування XX століття (рис.1).

Одним із головних феноменів розвитку пішохідних вулиць саме в історичних центрах стала поява і динамічний розвиток міського транспорту, які принесли з собою протиріччя, пов'язані з інтенсифікацією руху в умовах непристосованих для цього історичних центрів міст [4], з'явилась проблема надмірного негативного впливу транспортних засобів на пішоходів. По-перше

через розширення доріг, місць для паркування та поживавлення дорожньо-транспортного руху пішоходи були відтиснені з центральних вулиць, площ, набережних тощо. По-друге, масова автомобілізація дозволила місту не тільки значно розширити свої кордони, а й децентралізувати міські функції. Перш за все, це пов'язано з будівництвом великих торгових і спортивно-видовищних



Рис.1. А. Пішохідний«зелений» пояс у місті Карнал,штат Харіяна, Індія.
Б. Пішохідні зони на плані міста Чандігарх, штати Пенджаб, Харіяна, Індія. Арх.
Ле Корбюзьє

комплексів на периферії міст. А це в свою чергу призвело до згортання життєвої активності загальноміських центрів і перетворення їх на проїжджу частину[1]. Ця проблема існує давно, в містах Європи та США вже на протязі 60-ти років впроваджуються певні кроки по поверненню міста пішоходам. Поки що вони мають ознаки локальних змін, таких як впровадження окремих пішохідних площ, вулиць чи невеликих просторів, які можуть поєднувати декілька вулиць. Перша пішохідна вулиця з'явилася ще в 30-і роки в Німеччині в Ессені. Однак періодом масового створення пішохідних просторів можна назвати 1970-ті роки. Так, у Німеччині, з відкриттям пішохідної зони в Мюнхені після Олімпіади 1972 р було оголошено рух «Кожному місту - своя пішохідна зона», в рамках даної акції планувалося організувати 450 таких зон.

Завдяки наявності пішохідних зон людина сприймає історичний міський простір і взаємодіє з ним. Сучасні пішохідні зони мають відповідати

сьогоденним потребам, які висуваються до комфортного міського середовища. При цьому під комфортом розуміється: безпека та психологічна захищеність людини, яка досягається розподілом транспортного і пішохідного руху, створення зон без використання транспортних засобів. При цьому виникає особлива форма проведення вільного часу - прогулянки вздовж вітрин магазинів, а пішохідна вулиця використовується як загальноміський громадський центр лінійного характеру. Завдяки інтер'єрному характеру пішохідного простору, облаштованого і оснащеного ергономічними меблями та обладнанням досягається психіко-емоційний і «естетичний» комфорт пішоходів. Такий простір використовується як рекреація з особливою атмосферою для проведення часу і спілкування городян (рис.2).

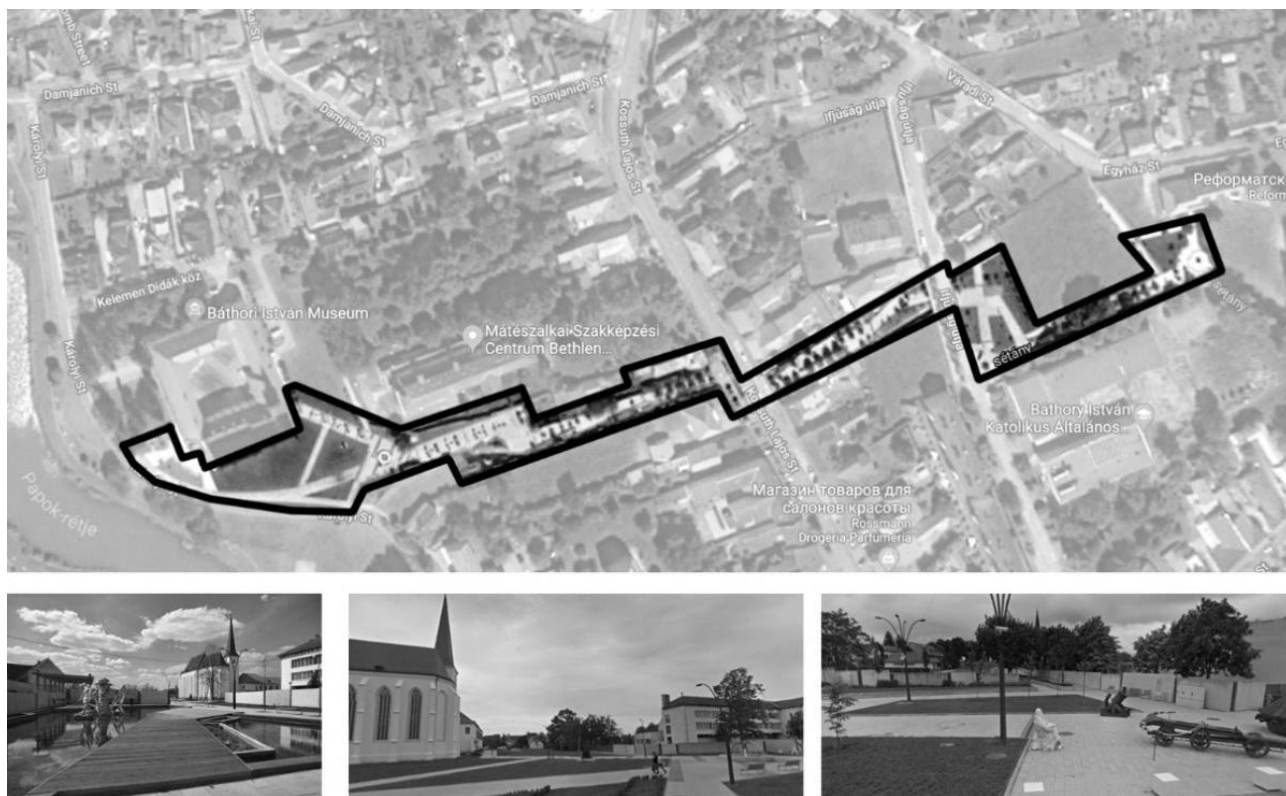


Рис.2. Пішохідний простір в історичній частині міста Ньїрбатор, Угорщина.

Наприклад, у Брюсселі в центрі міста відбулось розширення існуючої пішохідної зони з 28 до 50 гектарів. Раніше пішохідна зона була зосереджена головним чином навколо центральної площі св. Марка. Нова ділянка розташована уздовж бульвару Анспачлан, який раніше був магістраллю, що з'єднував райони північного і південного головних вокзалів. Таким чином Брюссель, який мав досі славу міста для автомобілів, намагається змістити акцент у бік пішоходів і туристів. Водночас, існує проблема перезавантаження сусідніх вулиць додатковим транспортом через перекриття декількох проїжджих вулиць, що посилює пробки в центрі міста (рис.3).



Рис.3. Розширення пішохідного простору в історичній частині міста Брюссель, Бельгія.

Висновки. Міські ділянки, вільні від транспорту сприяють їх пожвавленню, поліпшенню якості міського середовища і створення просторів, необхідних для великої кількості потреб.

Завдяки наявності пішохідних зон людина сприймає міський простір і взаємодіє з ним. Пішохідні зони характеризуються дуже низьким рівнем використання автомобілів, у результаті чого зменшується кількість руху по тротуарах; збільшенням кількості велосипедистів та пішоходів; активними іграми та перебуванням більшості дітей в таких зонах; зменшенням місця для паркування транспортних засобів, водночас збільшенням місця для озеленення територій та створення зон для соціальних потреб населення. Основними перевагами створення пішохідних зон у історичному середовищі є низька кількість викидів в атмосферу, незначний відсоток ДТП на подібних територіях, також подібні території заохочують людей до активного способу життя, але у той самий час існують і проблеми, пов'язані з керуванням порядком паркування. На сусідніх вулицях чи районах міста, де паркування дозволяється, зазвичай, збирається велике скупчення транспортних засобів та дорожніх заторів.

Список використаних джерел:

1. Джейн Джейкобс. Смерть и жизнь больших американских городов. 2011 (1961), <http://science.totalarch.com/book/2401.rar>
2. Города для людей. Ян Гейл. 2012, <http://science.totalarch.com/book/0127.rar>
3. Лэндри Ч. Креативный город. — М.: Издательский дом "Классика-XXI, 2011.
4. Белов Максим Игоревич. Дизайн пешеходной улицы (Принципы организации предметно-пространственной среды). Специальность 17.00.06 – Техническая эстетика и дизайн. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата искусствоведения Москва-2012.

канд.арх. Ковальская О.Е.,

Киевский национальный университет строительства и архитектуры

**ИНТЕГРАЦИЯ СОВРЕМЕННЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ В
ИСТОРИЧЕСКУЮ ТКАНЬ ГОРОДА (В ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗОНЫ)**

В статье описаны типы взаимосвязи современных пешеходных пространств с территориями, на которых расположены объекты историко-культурного наследия города, внесены предложения по совершенствованию и модернизации общественного пространства городских исторических центров, обоснованы принципы формирования системы пешеходных пространств в сложившейся застройке с позиций устойчивого развития городов, обоснованы подходы к оценке их качества и социальной эффективности.

Ключевые слова: пешеходное пространство, исторический центр города, историко-культурное наследие.

Ph.D. Kovalska O.

Kiev National University of Construction and Architecture

**THE INTEGRATION OF MODERN PEDESTRIAN SPACES INTO THE
HISTORICAL CITY CONTEXT (THE HISTORICAL ZONES)**

The article describes the types of interconnection of modern pedestrian spaces with the territories of the city historical and cultural heritage, and makes the suggestion of the improvement and modernization of historical centers' public spaces. There are substantiated principles of forming a pedestrian spaces system in the existing development from the perspective of sustainable urban development, the approaches to the evaluation of their quality and social efficiency are grounded.

Key words: pedestrian space, historical center of the city, historical and cultural heritage.