

УДК 711.05

Старжинський Ю.М.,
Київський Національний університет будівництва та архітектури**ПЕРЕДУМОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПІШОХІДНИХ ПРОСТОРІВ
СУЧАСНИХ ЖИТЛОВИХ РАЙОНІВ ВЕЛИКИХ МІСТ**

В статті розглядається важливість міських пішохідних просторів як плануально-композиційного елемента будь якого міського середовища. Наведений аналіз розвитку пішохідних просторів, які концентрують в собі ряд важливих функцій з метою покращення умов якості життя міського населення. Дослідження ґрунтувалось на системному вивченні досвіду організації пішохідних просторів.

***Ключові слова:** пішохідний простір, етапи розвитку, передумови організації.*

Постановка проблеми. Важливою проблемою сьогодення є продумана організація відкритих міських пішохідних просторів. Це одна з пріоритетних сфер сучасного містобудування і містобудівної реконструкції, яка може допомогти вирішити транспортні, екологічні проблеми центрів міст та окремих новостворених районів та житлових кварталів, сприятиме збереженню і відновленню цілісності містобудівної тканини, пристосуванню структур, що склалися, до сучасних функцій, об'єднає соціальну і комерційну ефективність міського середовища. Комфортність урбанізованого середовища повинна визначатись наявністю розвиненої системи пішохідних зв'язків і просторів, які в комбінації з привабливими громадськими просторами, що об'єднують зелені області і об'єкти історико-культурної спадщини організують і гармонізують міське середовище.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема організації міського пішохідного простору широко представлена у вітчизняній та закордонній літературі. Численні роботи з теорії архітектури та містобудування дозволяють розглянути дану проблему у складі зазначених напрямів розвитку науки.

Теоретичною базою дослідження послужили науково-дослідні роботи:

- по теоретичним питанням моделювання в містобудуванні: Ю.Білоконь, І.Габрель, В.Тімохін, А.Альохін, В.Тюхтин, І.Лазарев, Н.Шебек, С.Саркісян, В.Вадімов, Н.Валієва та ін.; - по проблемах формування архітектурного вигляду міського середовища та теоретико – методологічним підходам просторової організації містобудівних систем: Ю.Бондар, В.Єжов, В.Глазичев, А.Гутнов, П.Ричков, М.Бевз, В.Ніколаєнко, М.Дьомін, Т.Панченко, О.Слепцов, І.Фомін, Б.Черкес, О.Шило та ін.; - з проблеми формування середовища громадських

просторів: С.Хасієва, В.Проскураков, О.Лисенко та ін.; - з питань формоутворення міських пішохідних просторів та теоретичних основах архітектурної композиції : В.Валєєв, М.Гончаров, Г.Минервин, В.Шимко, Ю.Манусевич, А.Ромм та ін.

Слід звернути увагу на дослідження та практичні поради таких вчених та архітекторів, як: Л.Лунц, О.Жирнов, В.Кармазін, З.Ніколаєвська, О.Колесніков, В.Курбатов, Ю.Закірова. Основна увага приділяється влаштуванню у містах та новостворених житлових районах рекреаційних територій та пішохідних просторів. У цих працях розглядаються проблеми відношення людини в умовах міського середовища шляхом поєднання природного і штучного середовища.

Мета статті. За допомогою аналізу еволюційного розвитку пішохідних просторів виявити та сформулювати напрямки удосконалення якостей міського пішохідного середовища шляхом створення міських пішохідних просторів з високим рівнем комфортності довкілля.

Основна частина. Якщо враховувати той факт, що історія міст, за різними даними нараховує від 5 до 15 тисяч років, то історія пішохідних просторів нараховує не менше двох мільйонів років. Виходить, що вони з'явилися задовго до появи міст [1]. Відбулась технічна революція яка призвела до розвитку автомобільної галузі, будівництва доріг та великої кількості автомобілів. Не дивлячись на це пересування «пішки» було і залишається найбільш простим і природнім способом пересування, який забезпечує стабільний фізичний та емоційний стан людини.

Місто сьогодні – це простір з обмеженими можливостями подальшого розвитку. В прилеглих до центру нових районах з кожним роком формується ідея створення осередків пішохідного руху, які б могли задовольняти рекреаційні потреби міських жителів і прикрасити місто в цілому, тим самим вирішити цілий ряд інших міських проблем.

Цілеспрямована організація пішохідних вулиць дає можливість по-новому підійти до проектування архітектурного середовища міста, переосмислити ідеали комфортності міст Європи післявоєнного періоду, які стали своєрідним унікальним явищем в архітектурі та дизайні другої половини ХХ століття.

Сучасні дослідники висувають різні рекомендації щодо напрямків вдосконалення міських пішохідних просторів: *розмежування просторів з різним характером перебування людини (рух – відпочинок – обслуговування тощо), розділення просторів з різними контрастними функціями (пішохідні і транспортні, транзитні і рекреаційні), виявлення чітких кордонів просторів призначених для побутових і виробничих потреб тощо.* Саме пішохідні простори, з містобудівної точки зору характеризуються найвищою концентрацією функцій, активності населення в містах. Тому перш за все, щоб

розглянути існуючу проблему організації пішохідних просторів необхідно поетапно проаналізувати періоди становлення та розвитку пішохідних просторів, виявити позитивні та негативні аспекти планування та реконструкції таких просторів.

До початку ХХ століття пішохідні простори зазнавали змін та трансформацій на різних стадіях свого розвитку. Відбулась їх певна самоорганізація, у відповідності до існуючих містобудівних умов та потреб міського населення. Від самих перших поселень до середніх віків розміри міст визначались середньою дальністю пішохідного руху, в основу створення яких були покладені певні характеристики пов'язанні з особливостями пішохідного руху (Рис. 1).



Рис. 1. Залежність розмірів міст від довжини пішохідних шляхів

Вже в II тисячолітті до н.е. в Єгипті існували спроби організації міського простору за допомогою чітких планувальних схем відмежування різнокласового житла від вуличних пішохідних просторів. Спостерігається виділення головної вулиці (пішохідної артерії) навколо якої розміщувались різні за призначенням будівлі (Рис.2).

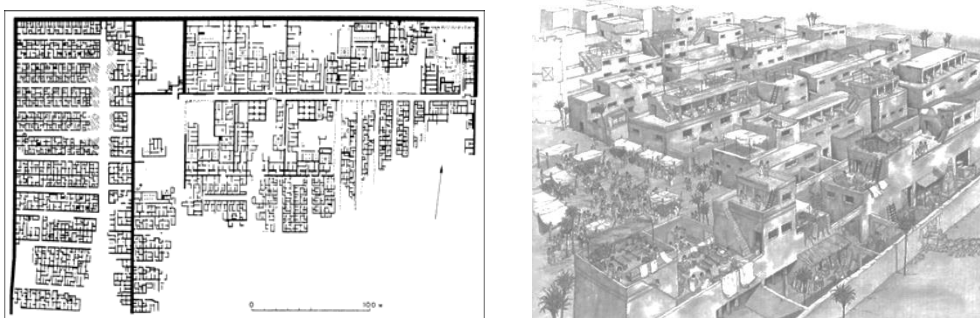


Рис. 2. Місто Кахун (Хетеп - Сенусерт) в оазисі Файом, Єгипет. Поч. II тис. до н.е.

В стародавньому місті Тімгад, що в північній Африці (сьогодні це територія сучасного Алжира), прослідковується чітке виділення двох основних пішохідних вулиць, які забирають на себе основну композиційну увагу і мають

важливе функціональне містобудівне значення: об'єднують важливі громадські будівлі та житлову забудову (Рис.3).

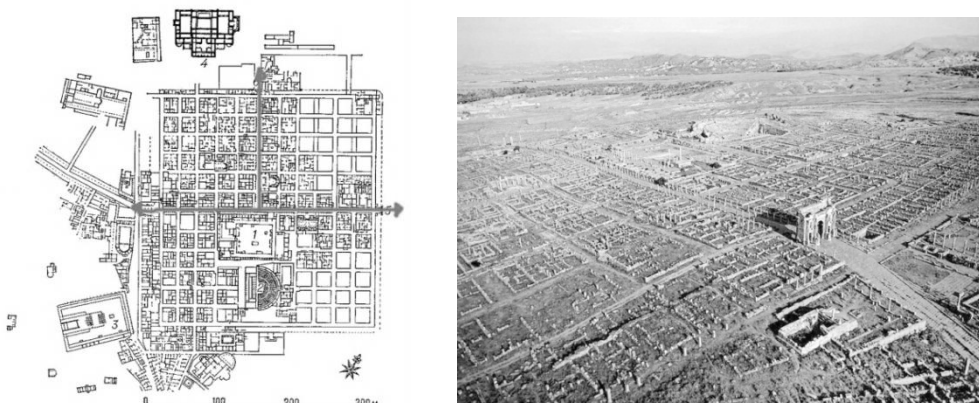


Рис. 3. Давньоримське місто. Тімгад в Північній Африці (нині на території Алжиру). 2 ст. н.е. План: 1 - форум; 2 - театр; 3 - Капітолій; 4 - Великі північні терми; 5 і 6 - головні вулиці.

В період епохи Відродження ходьба стає методом пізнання природи, його фізичних та естетичних якостей, і звичайно залишається основним способом пересування. Не дивлячись на свою утопічність теоретичні розробки «ідеальних міст» епохи Відродження зробили деякий вплив на практику містобудування, особливо при зведенні невеликих кріпосних споруд в стислі терміни (м. Валетта, Пальма Нова, Гранмікеле - 16 -17 ст.), де пішохідні простори були невід'ємними елементами архітектурно – планувальної організації міст (Рис. 4).

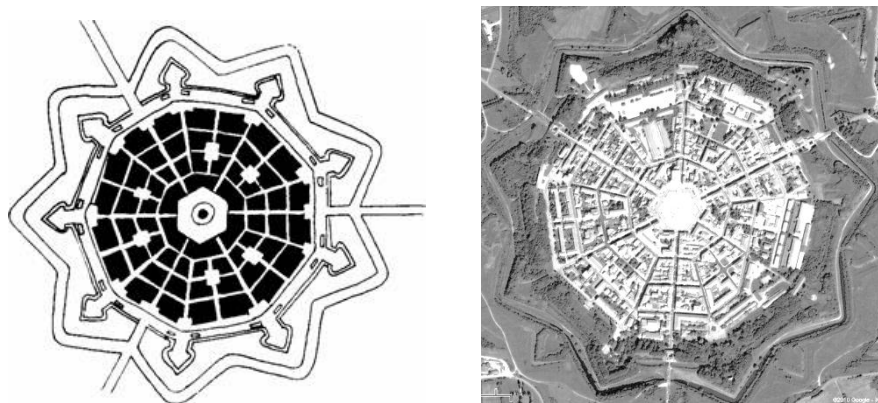


Рис. 4. Пальма Нова 1593 рік. (план та сучасна зйомка з супутника).

В епоху Бароко фізичні властивості людини перестають бути ключовою ланкою організації міського простору. З'являється новий масштаб в містобудуванні, розміри міських лінійних просторів стають межею видимості, а не просто лише збільшуються і обмежуються не пішохідною видимістю. З кожним десятиліттям пішохідне середовище трансформується та розвивається, стає невід'ємним елементом міста та його середовища.

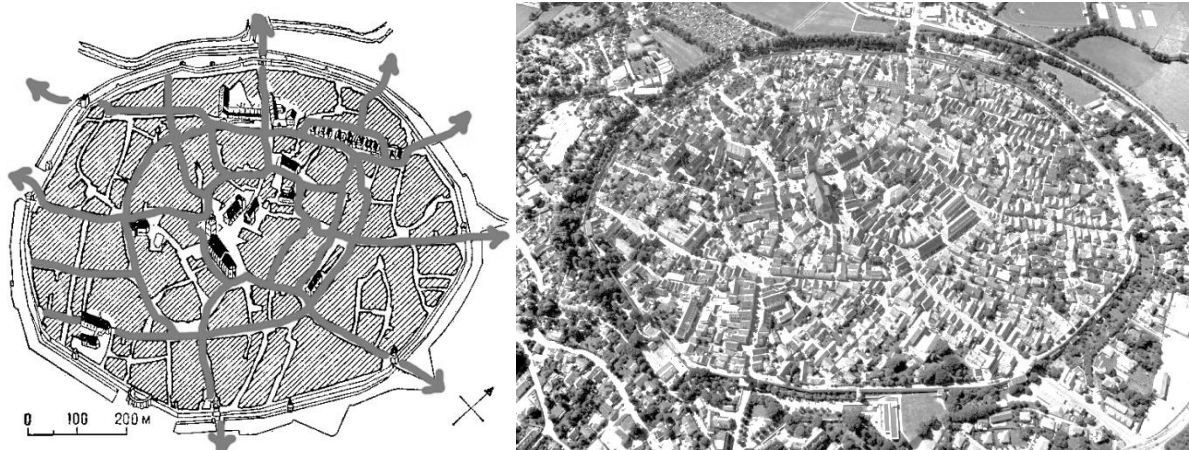


Рис. 5. Місто Ньордлінген, Німеччина XIII - XIV ст. (в центрі собор, ратуша, ринкова площа). Показанні основні пішохідні сполучення міста.

З появою засобів пересування пішохідні простори починають трансформуватись, поступово розтравляючи основні пріоритети між людиною та засобом пересування. Відбувається поява цілої низки утопічних ідей та моделей ідеальних міст, де людині б надавалось першочергове право на користування міським простором. Німецьке місто Ньордлінгер можна назвати прототипом стародавнього ідеального міста, де пішохідні зв'язки об'єднували усю міську інфраструктуру, створивши надзвичайно компактне і продумане місто в центрі якого була площа, собор, ратуша, адміністративні будівлі тощо (Рис.5).

Місто Йорк що на півночі Англії має одну з найбільших пішохідних зон в Європі і найстарішу європейську вулицю Шамблес (Shambles), яка сьогодні є яскравим прикладом архітектурно-планувальної організації історично сформованого пішохідного простору та його впливу на людину «крізь час». Пішохідні вулиці, так звані «foot streets» створили безпечне та привабливе середовище для кожного жителя, сконцентрувавши в одному місці багато потрібних для життя функцій (Рис.6).



Рис.6. Пішохідна зона міста Йорк, вул. Шамблес. Англія. (Деякі будинки на цій вулиці збудовані ще в XIV ст.).

Як реакція на бурхливий розвиток промисловості в період з XVIII по XIX століття створюється ціла пішохідна культура, відбувається створення мережі бульварів, променад, які стають місцем пішохідних прогулянок та торгівлі. Англійський соціолог утопіст Ебенізер Говард в своїй праці «Міста – сади майбутнього» вперше описав ідею створення такого міста в основі якого лежала система пішохідних зв'язків [3]. За Говардом ідеальне місто представляло собою структуру з концентричних зон, в центрі яких знаходився парк, навколо нього була житлова зона (малоповерхова забудова з присадибними ділянками). На периферію виносились промисловість та сільськогосподарські угіддя. Це був поштовх до створення продуманого та організованого пішохідного простору, надавши йому статус важливого елемента міської інфраструктури, тим самим розділивши місто на зони за функціональною важливістю, які повинні були об'єднуватись пішохідними зв'язками. Міста-сади були призначені для відпочинку на природі далеко від грязі, пилу промислових міст (Рис.7).

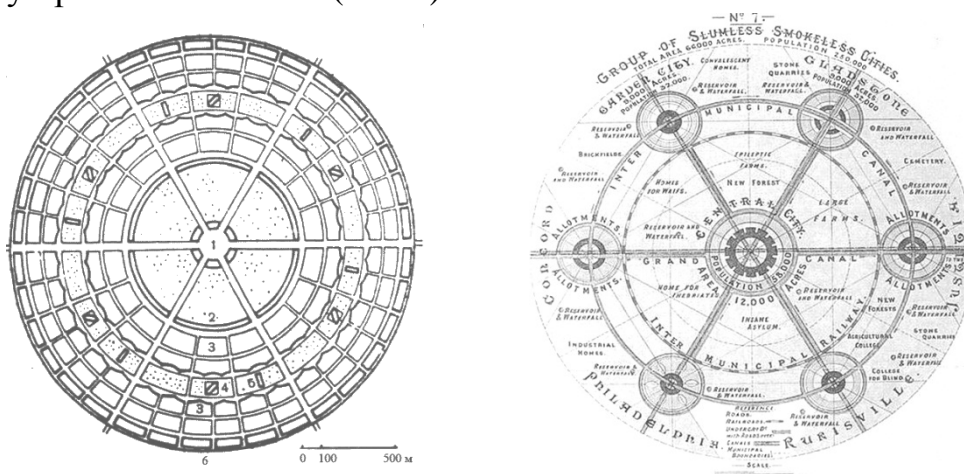


Рис. 7. «Slumless» - Місто – сад «без сигаретного диму» Говарда (1. Центральний парк з громадськими будівлями. 2. Кришталеві палаци, призначені для прогулянок. 3. Житлова забудова. 4. Школа. 5. Церква. 6. Промисловість).

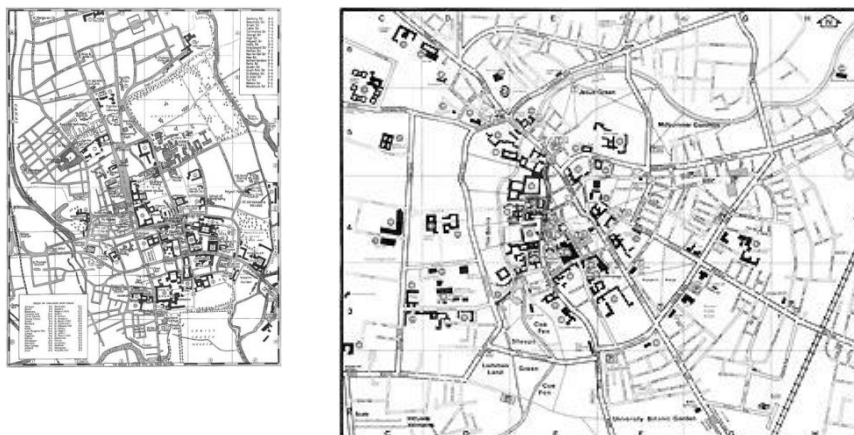


Рис.8. План університетських міст Оксфорда та Кембріджа, Англія. XVI ст.

Англійські університетські міста Оксфорд та Кембрідж, на відміну від новобудов двадцятого століття, приклад ідеальної реалізації подібного концепту. Різниця лише в тому, що для створення цих «міст-садів» було потрібно трохи більше тисячі років. Природа оточує місто, а місто оточує природу (Рис.8).

Хоча ця теорія є спірною, так як в більшості кварталів спроектованих за системою Говарда вулиці почали пустувати, відбулось зменшення чисельності населення та перерозподіл їх часу, що стало нерентабельним [2]. Відбулось зниження привабливості громадських міських просторів, вулиці почали пустувати.

За правління барона Жоржа Османа (1853 - 1870) з'являється новий тип простору: *торгово - пішохідний*. По ходу перепланування Парижа пішохідні вулиці та бульвари, на яких розміщувалась основна рекламна інформація, стали визначати і стимулювати загальні потреби місцевого населення [2] (Рис.9).

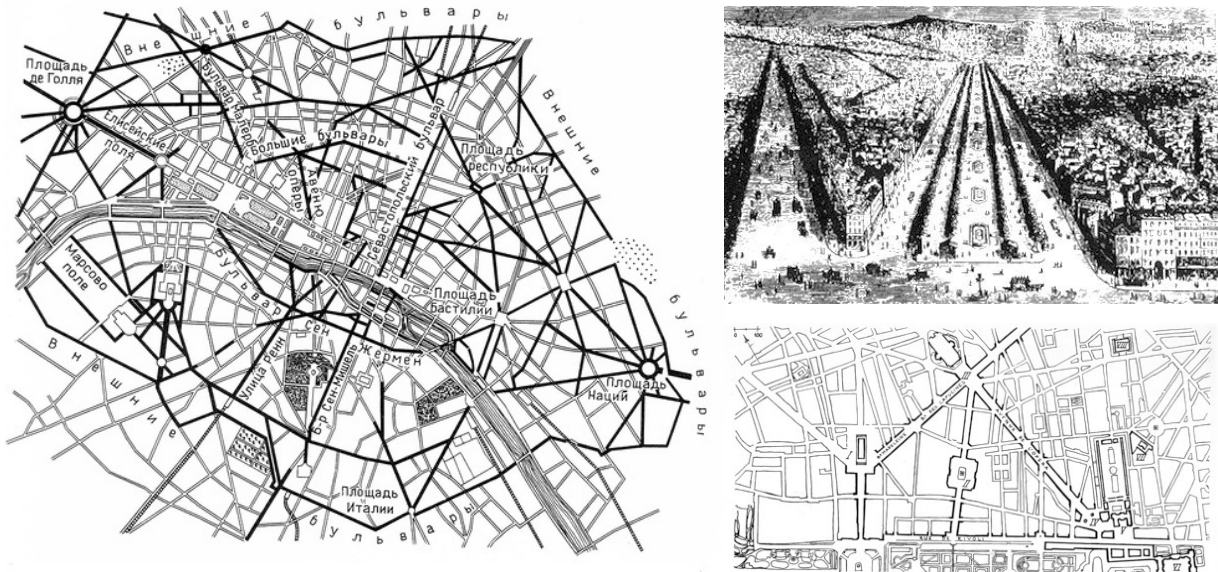


Рис.9. Реконструкція Парижа за Ж.Османом 1861-1862рр.



Рис.10. Забудова Манхетена, Нью Йорк (кін. 19- поч.20 ст.)

В XIX столітті починається освоєння штучного освітлення пішохідних вулиць, що створило відповідні умови для безпечних пішохідних прогулянок. В цей період починається чітке відмежування загально вуличного від приватного простору внутрішніх дворів. Навколо міст починають формуватись промислові зони (Рис.10).

Поряд з розвитком пішохідних просторів та пішохідної культури, з появою масового виробництва велосипедів в XIX – XX століттях, починає зароджуватись велосипедний рух та організація вело-пішохідного простору. Транспорт починає витісняти пішохода. В більшості країнах світу велосипеди використовуються для відпочинку та для практичних цілей. Це впливає на зниження інтенсивності автомобільного руху та небезпечного викиду в атмосферне повітря шкідливих речовин (Індія, Данія, Китай тощо) (Рис.11).



Рис. 11. Приклад реалізації сполучної ланки між мікрорайоном, що будується, на острові J?tk?saari і вело - пішохідною зоною Ваана, Хельсінкі (Фінляндія)

Афінська хартія – містобудівний маніфест, складений Ле Корбюзьє і прийнятий конгресом CIAM в Афінах 1933 році, був відправною точкою розділення пішохідного і транспортного руху. Реалізація усіх принципів наведених в маніфесті привела до регламентації озеленення житлових територій, відмові від замкнутої квартальної забудови з дворами-колодязями, переходу до відкритої забудови, що вільно аерується, при хорошій інсоляції будинків та при переважно меридіональному розміщенні будівель. Відбулось переміщення пішохода в міжмагістральні території і легітимізація автопотoku. Вплив цього документу на планування європейських міст простежувався до середини 80-х років. Проте, незважаючи на багато прогресивних положень, Афінська хартія прагнула до глобальної уніфікації містобудівних принципів і не враховувала національні архітектурні особливості і звичаї народів різних країн.

Аналізуючи світові міста ми починаємо розуміти, що сучасний пішохідний простір повинен відповідати актуальному іміджу міста, сприяти залученню відвідувачів, відповідати вимогам інформативності і мати

можливості швидкої зміни функцій. В той же час, структура такого простору не завжди здатна своєчасно змінюватися з урахуванням цих вимог. Це протиріччя визначає необхідність пошуку шляхів мобільної зміни архітектурного середовища пішохідному простору.

Сучасна практика формування міського архітектурно-просторового середовища в перспективі її розвитку стоїть перед необхідністю усвідомлення постійної нетривалої важливості композиційних зв'язків і пошуку нових засобів їх посилення і вираження[4].

Композиція міста, що визначає просторовий порядок його архітектурних ансамблів, ґрунтується на розвитку системи планувальних осей і вузлів, що об'єднують виниклі в різний час архітектурні ансамблі і їх складові частини (будівлі, транспортні і інженерні споруди, зелені і водні простори)[4].

В 20-40-ві роки ХХ століття відбувається один з перших переломних моментів в розвитку пішохідних просторів. З'являються та розширюються вулиці – коридори, вулиці – колодці, пішохідний простір дворів починає належати більшій кількості жителів, починає формуватись більш вільна забудова житлових кварталів. В наш час в таких районах практично повністю відсутній пішохідний простір з громадськими функціями [2]. Майже увесь простір займають припарковані автомобілі. Велика увага приділялася "тривимірності" побудови навколишнього простору і ландшафтному проектуванню. Схили забудованих пагорбів, що терасують, підпірні стіни, пандуси - архітектура землі - значно покращували міське середовище. Уважне відношення до природно-ландшафтного оточення сприяло створенню унікальних архітектурних ансамблів, які формували гармонійне середовище. Міський простір створювався таким чином, щоб бути одним цілим з людиною, природою, та відповідати усім людським потребам та вимогам (Рис.12).



Рис. 12. Приклад перетворення шумної автомобільної дороги на спокійну пішохідну зону. Сеул, Південна Корея.

З появою пішохідних вулиць в місті, розширився соціальний простір в якому знаходяться жителі та гості міста. Але постає проблема сезонності

використання[5], пов'язана з часовою та погодною обмеженістю експлуатації таких просторів. Детальним вивченням міського простору, його форм, етапів сезонності та функціональної насиченості займався Ян Гейль (датський архітектор, практикуючий консультант в сфері містобудування). Команда «Гейл Архітекстс» бере участь в розробці стратегій розвитку цілих територій. Серед них: проект Каслфорд, який об'єднав 5 британських міст в західному Йоркширі, що мають культурно-історичний, індустріальний, транспортний потенціал, де ставка зроблена на розвиток групи як єдиного поліцентричного комплексу; будівництво міста Асперн Зеєштадт на місці аеродрому недалеко від Відня (тут передбачається створити мультифункціональний кластер довкола великого природного озера в центрі, який Гейл пропонує «яскраво» зонувати – виділити червону (торгівля, культура), блакитну (тінисту променаду біля озера) і зелену (міські парки і приміські рекреаційні зони) області).

До середини 90 - их років в Європі створюються нові концептуальні проекти: «Критична реконструкція» та «Життя без автомобіля» (1. Підхід до розвитку пішохідних просторів, що пропонує насичувати існуючі простори бракуючими функціями шляхом ущільнення житлового середовища, із збереженням того, що існує і відновленням втраченої історичної забудови. З 1999 року такий підхід є частиною містобудівної політики Берліна. 2. Нові принципи створення середовища, де люди обмежуються в користуванні автомобільним транспортом.) [6].

За період становлення України як незалежної держави практично не проводилось жодних наукових розробок по покращенню якостей пішохідних просторів новостворених житлових районів. Лише сьогодні починають створюватись відповідні містобудівні проекти, в основу яких входить організація пішохідних просторів. Але з швидкі темпи автомобілізації, відсутність «стабільної» містобудівної законодавчої бази, призводить до негативних наслідків.



Рис.13. Приклад проектування нового житлового мікрорайону «Тинне» в м.Рівне та організації пішохідного простору. (Архсервіс)

Проведений узагальнюючий аналіз світового досвіду організації пішохідних просторів дає нам можливість проектувати та організовувати нові пішохідні простори враховуючи сценарій руху людей, і формування спеціальних точок для найкращого сприйняття архітектурних об'єктів, сконцентрувавши свою увагу на функціональних потребах людей.

Висновок. Сьогодні пріоритетним завданням в містобудівній практиці України є розробка та проектування організованих пішохідних просторів нових районів великих міст. Досвід такого проектування та розпланування великих європейських містобудівних систем пішохідних мереж, в основу яких входять пішохідні, вело-пішохідні, рекреаційні, туристичні та транспортні маршрути, продемонстрував підходи до проектування сучасних пішохідних просторів. Використання та удосконалення набутих знань, відкриває можливості створення досконалого пішохідного простору, який би відповідав останнім технологічним винаходам та людським потребам.

Література

1. Вагнер Е.А. Вело-пешеходные пространства в историческом процессе развития градостроительных систем. [Електронний ресурс] Режим доступу: http://conf.sfu-kras.ru/sites/mn2010/pdf/11/61_11.pdf /
2. Вагнер Е.А. Процессы урбанизации и развития пешеходных коммуникаций (на примере формирования городов центральной Европы, России и планировочных зон г. Красноярска) [Електронний ресурс] Режим доступу: http://archvuz.ru/2012_2/1/-_свободный. – Загл. с экрана.— Яз. Рус.
3. Говард Е. Биография. [Електронний ресурс] Режим доступу: http://ru.wikipedia.org/-_свободный. – Загл. с экрана.— Яз. Рус.
4. Мосгострой. Формирование пространственной среды [Електронний ресурс] Режим доступа: <http://www.mosgorstroi.ru/arhitekturunaya-kompozitsiya-goroda/formirovanie-prostranstvennoy-s.html>
5. Белов М.И. Сезонная жизнь пешеходных улиц: принцип сезонности в дизайне городской среды. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://design-review.net/index.php?show=article&id=260&year=2011&number=2/>
6. Hennecke S. Die Kritische Rekonstruktion als Leitbild. Stadtentwicklungspolitik in Berlin zwischen 1991 und 1999 / S. Hennecke. – Hamburg, 2010. – S. 4

Аннотация

В статье рассматривается значимость городских пешеходных пространств как планировочно-композиционного элемента любой городской среды. Представленный анализ развития пешеходных пространств, которые

концентрируют в себе ряд важных функций с целью улучшения условий жизни городского населения. Исследования базировались на системном изучении практики организации пешеходных пространств.

Ключевые слова: *пешеходное пространство, этапы развития, предусловия организации.*

Abstract

In the item importance of city pedestrian spaces is examined as plan-composition element be what city environment. Resulted analysis of development of pedestrian spaces which concentrate in itself the row of important functions with the purpose of improvement of terms of quality of life of urban population. Research was based on the system study of experience of organization of pedestrian spaces.

Keywords: *pedestrian space, stages of development, pre-condition of organization.*