

УДК 711.1

д. арх., доцент Осиченко Г.О.,
Полтавський національний технічний
університет імені Ю. Кондратюка

ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ ПІШОХІДНО-ПРОГУЛЯНКОВИХ ПРОСТОРІВ МІСТА

Розглядаються історичні передумови виникнення і розвитку пішохідно-прогулянкових просторів (ППП) міста як цілісного багаторівневого об'єкту проектування. Виявлено історичні етапи розвитку пішохідно-прогулянкових просторів міста, сучасні тенденції їх розвитку та класифіковані існуючі типи пішохідних просторів міста.

Ключові слова: пішохідні зони, формування, пішохідні простори (pedestrian spaces), walkability, walkable city.

Постановка проблеми. Актуальність теми дослідження визначається перенасиченістю міст України транспортом та необхідністю повернення території міста людині заради безпеки, комфорту і фізичного здоров'я мешканців. Зазначена тема знаходиться у нерозривному зв'язку з розвитком транспортної структури міста, видами міського транспорту, а також з розвитком містобудівних теорій щодо вирішення транспортних проблем міста. Доцільним є проведення аналізу історичних передумов виникнення пішохідних зон міста та виявлення сучасних тенденцій в їх проектуванні з метою адаптації світового досвіду до умов міст України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичну базу дослідження становлять роботи П. Буга, М. Безродного, П. Валєєва, С. Лібермана, Є. Проніна [1-5], які розглядали визначену проблематику та вивчали історичний досвід організації пішохідних зон в містах. В роботі Закірової Ю. [6] виявлені особливості формування пішохідних просторів у центральних частинах міст, розроблені наукові рекомендації щодо формування системи пішохідно - прогулянкових просторів міста (ППП). Праця Сотнікової І. присвячена розробці науково - обґрунтованих методів ландшафтно-містобудівного перетворення міських транзитних просторів, а також моделей їх втілення в умовах Волгограду [7]. В праці Шестерньової Н.[8] вперше розроблена архітектурна типологія існуючих пішохідних комунікацій великого міста та визначені принципи їх розвитку. Сучасні тенденції розвитку ППП розглянуті на прикладі міст Америки, Європи, Австралії та ін. [8-10]. Сучасне розуміння «walkability» як властивості пристосованості міста до пішохідних прогулянок сформульоване послідовниками «нового урбанізму» [11]. В межах існуючих

робіт [6-8] спостерігається різна трактовка об'єкту дослідження у відповідності до цілей дослідження, слабо освітлюються сучасні тенденції у проектуванні ПП.

Мета статті – дослідження історичних передумов формування системи пішохідно-прогулянкових просторів міста. В межах зазначеної мети розглядаються наступні завдання дослідження: визначення історичних етапів розвитку пішохідних просторів міста, проведення класифікації існуючих типів пішохідних просторів міста та виявлення сучасних тенденцій в їх розвитку

Застосовані методи дослідження: порівняльний і історичний аналіз, систематизація та синтез інформації.

Виклад основного матеріалу. Проблема пішоходу і транспорту не є новою і виникла вже в умовах древнього міста. Але актуалізація її приходить на ХХ століття, коли автомобіль став повновласним господарем міста, головним засобом міських вантажо- і пасажирських перевезень. Практично повне панування автомобіля на історично-складених пішохідних зв'язках міст послужило причиною появи нового об'єкта проектування - пішохідних вулиць. Історичний аналіз розвитку пішохідних просторів міст дозволив виділити 8 етапів їх розвитку. Кожен з етапів визначається своїми методами і засобами вирішення транспортних зв'язків між районами міста, концепцією взаємовідносин між людиною і транспортом на вулицях міста, акцентом на тій чи іншій проблемі міського середовища та появою різних типів пішохідних просторів.

Перший етап (20-40-ві рр. ХХ століття) пов'язаний з переважанням концепції територіальної диференціації міських функцій, що закладена у «Афінській хартії». Тим самим почалося відділення пішохідного руху від існуючих вулиць. З'явилися *торговельні пасажі*: «Бурлінгтон - аркада» у Лондоні, «Галерея Святого Хуберта» у Брюсселі та інші. Змінилося відношення і до вулиць - коридорів та дворів – колодязів, нові принципи вільної забудови створювали громадський простір, що належав більшій кількості мешканців.

Другий етап (40-50-ті рр. ХХ століття). В Європі впроваджується у міській забудові концепція *сусідства* мешканців, основним принципом якої є організація життя населення всередині міських територій (мікрорайонів), обмежених міськими магістралями. Але відмова від квартальної периметральної забудови призводить до появи великої кількості незатишних та некомфортних громадських пішохідних територій. В той же час проводиться і радикальна реконструкція історичних центрів міст з метою розширення міських магістралей, внаслідок чого втрачається велика кількість архітектурних пам'яток.

Третій етап (50-60-ті рр. ХХ століття) характеризується перевагою транспортного руху у містах, пов'язаним з масовим виробництвом автомобілів. Це зажадало створення умов для швидкісного руху великої кількості автотранспорту, перегляду профілів і ширини магістральних вулиць, виділення міських територій під автостоянки. Автомобілізація сприяла і переселенню населення в передмістя, розпочався активний процес субурбанізації. Але в історичних центрах міст залишалися умови для розвитку пішохідного середовища, з'явилися нові типи пішохідних просторів - *репрезентативні і торгівельно-пішохідні зони*, перші з яких призначалися для прогулянок, другі поєднали в собі функцію прогулянок і здійснення покупок.

Четвертий етап (60-70-ті рр. ХХ століття) пов'язаний з переважанням ідеології «Міста, доброзичливого для автомобіля». Згідно з цим пріоритетними при проектуванні стають заходи, що сприяють широкомасштабному використанню автомобіля. Це призвело до розчленування сформованих районів і пішохідних зв'язків автомагістралями, ускладнення пішохідних комунікацій і відмови від пішохідного руху, поєднання житлових і ділових функцій на пішохідних територіях, що були сформовані у першому періоді.

П'ятий етап (70-80-ті рр. ХХ століття) відрізняється концепцією «Міста коротких відстаней», пов'язаною з переосмисленням феномену зростання міста та увагою до збереження історико-культурної спадщини. Період характеризується домінуванням особистого автотранспорту, відродженням пішохідних шляхів і системи їх обслуговування. В цей період з'являються в історичних центрах міст *пішохідні зони*, які включають систему декількох пішохідних вулиць (Лайвейс алея в Каунасі, пішохідна зона центру Вільнюса, пішохідна зона старого міста Праги тощо).

Шостий етап (80-90-ті рр. ХХ століття) пов'язаний з домінуванням концепції «Гуманного міста, зорієнтованого на людину». Основними принципами концепції стають: поєднання транспортних і пішохідних маршрутів, створення зон «спокійного» руху, відродження міського трамваю, домінуванням пішоходів і активне створення пішохідних зон у містах. Так, у Німеччині був оголошений рух «Кожному місту – свою пішохідну зону», в рамках якого вже у 1985 р. було створено 450 таких зон. На той же рік в США налічувалися пішохідні зони у 110 містах, в Англії – у 70, Франції – у 50, СРСР – у 35, Болгарії – у 18, а в Польщі – у 11 містах.

Сьомий період (1990-2000 -ні рр.) кардинально змінює взаємовідносини між людиною і транспортом у місті. Характеризується домінуванням концепції «Життя без автомобілю», що визначає орієнтацію на обмеження автомобільного руху у місті або його мінімальне використання, перехід на велосипедний рух та включення велосипедних зв'язків до пішохідно -

транспортної структури міста. Цьому сприяло декілька факторів: екологічні проблеми та зростання екологічної культури людства, розроблення концепції сталого розвитку міст, усвідомлення користі пішохідного руху для здоров'я людини тощо. Але слід зазначити також і такі важливі чинники, як перевантаженість доріг, автомобільні пробки та неспроможність вирішити у кінцевому рахунку проблеми зв'язків у місті лише спираючись на особистий автотранспорт. Період також характеризується розвитком пішохідних просторів міста, їх функціональною спеціалізацією, а акцент переміщується на необхідність забезпечення піших прогулянок у містах. 1988 року Європейським парламентом прийнята «Хартія прав пішоходів», яка стверджує, що пішоходи мають право жити в здоровому довкіллі і користуватися вільно послугами, які пропонують громадські території міста, та в умовах, котрі відповідають фізичному і психологічному благополуччю кожної людини.

Восьмий період (2000-ні рр. – сьогодні) пов'язаний з ідеологією екологічного урбанізму і передбачає формування пішохідного середовища, здатного природно розвиватися, пристосовуватися до місцевих умов. Пішохідні простори також розглядаються як засіб створення нових соціокультурних зв'язків у місті та фактор, що поєднує людей і сприяє безпеці міських районів. Масова розробка і реалізація нових проектів пішохідних просторів і зон відбувається в США, Канаді, Німеччині, Австралії та ін. Прогулянки і громадський транспорт визнаються взаємозалежними елементами сталої міської мобільності, котрі формують єдину пішохідно-транспортну мережу міста, а також добре продумані та естетичні міські простори. Сучасний період також характеризується активними дослідженнями існуючих пішохідних просторів міст, використанням міри доброзичливості міських територій для прогулянок – *walkability*. Існує рейтинг найбільш сприятливих для прогулянок міст, якій має назву *walkable city*. Рейтинг американських міст 2014 року очолюють Нью-Йорк, Сан-Франциско, Бостон, Філадельфія, Майямі, Чикаго, Вашингтон та ін., в яких Walk Score (одна з шкал кількісної оцінки *walkability*) знаходиться в межах від 87,6 до 74,8.

Проведений аналіз дозволив також провести класифікацію існуючих пішохідно-прогулянкових просторів міст за ознаками: розмір території, морфологічний тип середовища, щільність пішоходів, переважаюча функція та ін. (рис. 1). Також визначено містобудівну структуру ППП, що включає шляхи (пішохідні вулиці, бульвари, моли, пасажі), вузли («входи» і «виходи» до просторів, місця перетинання шляхів, місця домінуючих об'єктів шляхів і зон) і зони (території декількох міських кварталів з переважанням пішохідного руху).

Визначено, що у сучасний період в розвитку пішохідних просторів міста відбулися зміни в першу чергу в ідеології проектування:

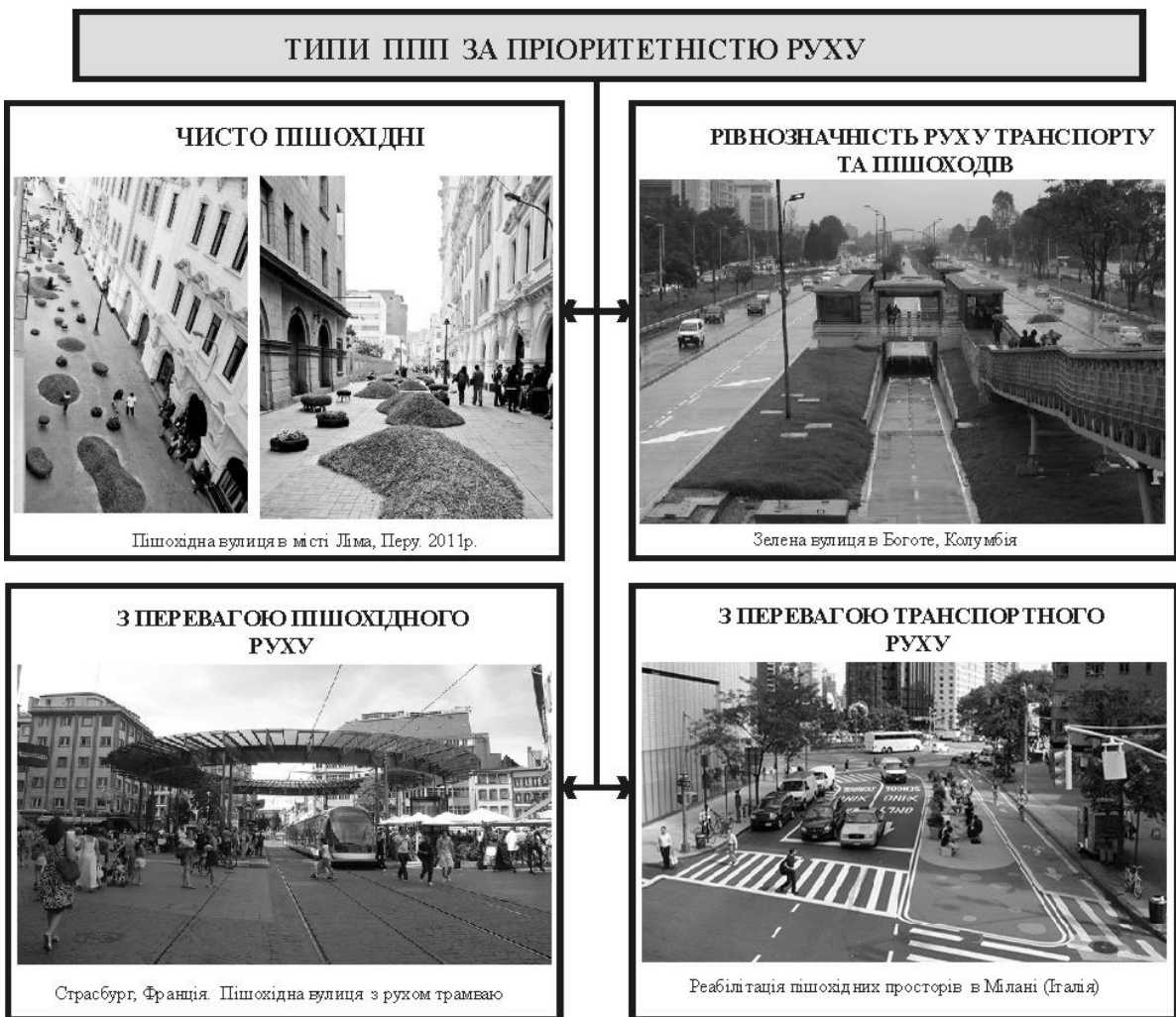


Рис. 1. Класифікація пішохідно-прогулянкових просторів

- визначається необхідність встановлення балансу між проектуванням пішохідного руху заради здоров'я людини і мінімізацією транспортних шляхів, тобто баланс між витратами енергії та її економією (наприклад, рішення The International Transport Forum у складі OECD, 2011р., 2014 р.);

- організація пішохідно-прогулянкових просторів міст розглядається як важливий фактор вирішення соціальних проблем міста, формування здорового соціального клімату і розвитку соціальної комунікації між мешканцями міста (наприклад, м. Богота, Венесуела);

- економічні, організаційні і правові обмеження в використанні особистого автотранспорту та розвинення інфраструктури громадського транспорту міст (наприклад, м. Сінгапур, м. Богота та ін.);

- пошуки нових альтернативних видів транспорту: велосипеди, скутери, електросамокати тощо;

Відповідно до цих положень спостерігаються такі тенденції у проектуванні:

- перехід від проектування локальних пішохідних вулиць і зон до проектування пішохідно - комунікаційних зв'язків усього міста (наприклад, пішохідні зони Копенгагену);
- ув'язка пішохідних зв'язків з зупинками і маршрутами громадського транспорту;
- узгодження мережі пішохідних зв'язків міста з вело маршрутами міста;
- ускладнення структури пішохідних просторів міста та проектування різноманітних за функцією ППП;
- адаптація існуючих транспортних вулиць до потреб пішохідних прогулянок;
- повне закриття історичних центрів від транспортного руху (наприклад, м. Карлові Вари, Чехія);
- насичення існуючих пішохідних вулиць обслуговуванням (наприклад, на вулиці Стрегет в Копенгагені знаходиться 127 магазинів, 25 кафе і ресторанів, 153 велопарковки та 29 лав);
- формування безбар'єрного пішохідного середовища;
- повернення автостоянок під сквери і зелені зони;
- проектування багатоярусних ППП і створення другого ярусу вулиць і перехресть (наприклад, пішохідний перехід в м. Шанхай, Китай; а також The High Line в Нью – Йорку, США);
- використання підземного простору для руху автотранспорту та його зберігання;

- повернення набережних і прирічкових територій пішоходам (наприклад, Rio Park замість магістралей, м. Мадрид, Іспанія, 2012);
- використання принципів і прийомів зеленого будівництва для дорожніх споруд, естакад, мостів і переходів (наприклад, реабілітація Railway в Spreitenbach, Швейцарія, арх. П. Ветш);
- зміни у профілях вулиць за рахунок збільшення ширини тротуарів і розміщення велодоріжок.

Висновки. За результатами дослідження визначено, що Загальносвітовою тенденцією у проектуванні ППП є відмова від особистого автотранспорту (місто без автомобіля) та гуманізація існуючих транспортних вулиць міста. Об'єктом проектування і формування сьогодення виступає єдина, цілісна система пішохідних просторів міста, котра має складну структуру та поєднує дискретні, лінійні і зональні елементи.

Перспективу подальших досліджень становить аналіз формування візуальної структури пішохідно-прогулянкових просторів міст.

Література

1. Безродный Н. Опыт организации пешеходных зон в городах УССР. – М.Стройиздат, 1988.
2. Буга. П.Г. Организация пешеходного движения в городах: учебное пособие./ П.Г. Буга. - М: Высшая школа, 1980.
3. Валеев П. Пешеходные пространства городских центров / П. Валеев - . Москва, Стройиздат, 1983. – 192с.
4. Либерман С.Ю. Организация пешеходных зон в больших городах.М: МГУНТИ, 1982.
5. Пронин Е.С. Планировочные особенности пешеходных зон в городах ФРГ. – М.: Экспресс –информация МГЦНТИ, выпуск 4/1. – 1987.
6. Закирова Ю.А. Градостроительная реконструкция системы пешеходно-прогулочных пространств в центральной исторической части города»: Автореферат дис. канд..архит. 18.00.04. – КГАСУ.- Москва: 2009.
7. Сотникова И.В. Ландшафтно-градостроительная организация транзитных городских пространств (на примере Волгограда): Автореферат дис. канд..архит. 18.00.01. – Санкт - Петербург: 2008.
8. Шестернева НН. Архитектурная типология и принципы развития существующих пешеходных коммуникаций большого города. Санкт-Петербург, 2007.
9. Ornetzeder, M., Hertwich, E.G., Hubacek, K., Korytarova, K. and Haas, W. (2008) The environmental effect of car-free housing: A case in Vienna. Ecological Economics 65 (3), 516-530.
10. Pedestrian malls in the United States/ // wikipedia // [електронний ресурс]. Режим доступу: https://en.wikipedia.org/wiki/Pedestrian_malls_in_the_United_States

11. The 10 Most Pedestrian-Friendly Cities In America [електронний ресурс]. Режим доступу: <http://gizmodo.com/the-10-most-pedestrian-friendly-cities-in-america-1698841697>
12. Pedestrian Cities / Quality of Life// NEW URBANISM [електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.newurbanism.org/pedestrian.html>

Аннотация

В статье рассматриваются исторические предпосылки возникновения и развития пешеходно-прогулочных пространств (ППП) города как целостного многоуровневого объекта проектирования. Выявлены исторические этапы развития пешеходно-прогулочных пространств города, современные тенденции их развития и классифицированы существующие типы пешеходных пространств города.

Ключевые слова: пешеходные зоны, формирование, пешеходные пространства (pedestrian spaces), walkability, walkable city.

Annotation

Historical background emergence and development of pedestrian-walking spaces in the city as an integrated multi-level design object are considered in the article. Historical stages of development of pedestrian and walking spaces in the city, the modern development trends are revealed in the article. The classification of the existing types of pedestrian spaces in the city is made.

Keywords: pedestrian zones, formation, pedestrian spaces, walkability, walkable city.