

3. Геродот. История в девяти книжках. Наука, 1972. Книга 2, 55.
4. Р.Темпл. Мистерия Сприуса. Москва «Эксмо», 2005, 524 ст.
5. В. Колінько, Т. Куровський, Київ священий простір. Київська Ланшафтна ініціатива. «Оранта» Київ. 2006, 208 с.
6. Higgins G. The Anacalypsis. New York, 1927, Vol. J.Book III, Chapter 2, Section 4.

Аннотация

В статье рассмотрены особенности ландшафта правобережной части Киева, антропоморфные признаки этой территории и значение, которое может иметь Киев при использовании указанных фактов.

Ключевые слова: Лик Киева, идентичность, омфал, оракул, моральный императив

Abstract

The features of landscape of Kyiv right side and anthropomorphic signs of this territory are observed in the article. The significance of Kyiv if observed facts are taken into account is highlighted.

Keywords: The Face of Kyiv, identity, omphal, oracle, moral imperative

УДК 72.01

Крижановская Н. Я. ,

*д. арх., проф. Харьковский национальный университет
городского хозяйства им. А. Н. Бекетова, г. Харьков, Украина*

ПЕШЕХОДНЫЕ ЗОНЫ КАК ОБЪЕКТЫ НОВАЦИЙ В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ

Аннотация: в статье рассмотрены особенности формирования пешеходных зон в условиях крупнейшего города. Определены основные приемы формирования пешеходных зон с учетом особенностей пешеходно-транспортной инфраструктуры города.

Ключевые слова: пешеходные зоны, новации, городская среда.

В настоящее время в центрах многих крупнейших городов определилась тенденция к слиянию пешеходных улиц с деловым и прогулочным движением в так называемые пешеходные зоны. Большое развитие они получили за рубежом (Берлин, Дрезден, Прага, Мюнхен, Ванкувер и др.). Пешеходные зоны

рассматриваются как необходимое звено в общей цепи реконструкции преимущественно центра города.

Однако в научных исследованиях эта проблематика изложена недостаточно обстоятельно. [1-4]

Цель настоящей работы – рассмотреть особенности формирования пешеходных зон в условиях крупнейшего города.

Задача исследования – определить основные приемы формирования пешеходных зон с учетом особенностей пешеходно-транспортной инфраструктуры города.

Пешеходная зона – городская территория, предназначенная исключительно для пешеходного движения, где запрещено передвижение на автотранспортных средствах, за исключением автомобилей спецслужб, коммунальной техники, маршрутного транспорта, транспорта для инвалидов, а также обслуживания магазинов (при отсутствии альтернативного маршрута).

При проектировании и реконструкции городов создание пешеходных зон с включением в их структуру площадей, пешеходных улиц должно быть обосновано высокой концентрацией притягательных для населения объектов городского и районного значения, плотностью существующих пешеходных потоков более 0,3 чел/м² или ожидаемых 0,15...0,25 чел/м² и т.п. При этом надо обеспечить хорошую связь пешеходных зон с наземным (не более 400 м до остановки) и скоростным пассажирским (не более 800 м) транспортом.

Поэтому при их формировании необходим комплексный анализ транспортно-пешеходной инфраструктуры данной территории.

Для создания пешеходных зон из пользования транспортными средствами изымаются значительные фрагменты улично-дорожной сети, что приводит к снижению ее пропускной способности, увеличению плотности транспортных потоков и ряду других последствий, затрагивающих большие по размерам территории города. По этой причине применение пешеходных зон требует комплексного анализа дорожно-транспортных условий уже не на локальном, а на сетевом уровне и проведения системы мероприятий по организации дорожного движения. Введение пешеходных зон в основном должно быть одним из звеньев в цепи взаимоувязанных и достаточно обоснованных с экономических и социальных позиций организационно-регулирующих мер общегородского либо районного характера. Все это предопределяет необходимость выполнения специальных обследований транспортных и пешеходных потоков на значительных по площади территориях. Обследования должны позволить оценить уровень аварийности и комфортности движения, возможные последствия ограничения движения транспортных средств в районе. Многообразие планировочных решений предопределяет различие

возможных вариантов организации пешеходных зон. В зависимости от формы и протяженности улиц пешеходная зона может представлять: единый район, предназначенный преимущественно для пешеходов; систему пешеходных улиц в различных кварталах или районах; разветвленную, пешеходную сеть, пронизывающую значительную по размерам городскую территорию.

В зависимости от функционального характера застройки пешеходные зоны могут формироваться в центральных районах городов, где сгруппированы основные торговые предприятия и другие центры тяготения населения, в исторических зонах города, городских районах, являющихся центром тяготения туристов, на городской территории, предназначенной для игр детей и отдыха граждан. В зависимости от степени ограничений движения транспортных средств в пешеходной зоне возможно создание улиц исключительно пешеходных, где запрещено всякое движение транспортных средств, кроме необходимого для снабжения и функционирования городских служб, улиц с преимущественно пешеходным движением, где постоянно или временно разрешено движение одной или нескольких категорий транспортных средств.

Если пешеходная зона создается для обеспечения сохранности исторических, архитектурных или ландшафтных достопримечательностей, повышения экологической безопасности городской среды или для повышения доступности для населения центров тяготения, то ее организация рассматривается как градостроительное мероприятие. При этом задача инспекции безопасности дорожного движения сводится к нейтрализации отрицательных последствий, связанных с исключением того или иного участка дорожной сети из процесса дорожного движения.

Если же пешеходная зона создается для обеспечения безопасности дорожного движения в этом случае, инициатором ее создания выступает инспекция. Тогда вводимый ею в зоне комплекс правил движения следует рассматривать в качестве метода организации движения «Пешеходная зона».

Решение о целесообразности применения метода «Пешеходная зона» рекомендуется принимать на основе анализа дорожно-транспортной ситуации, характеризваемой такими факторами, как комфортность движения и степень ее безопасности.

В настоящее время пешеходные зоны, как правило, вводятся на улицах и дорогах, на которых сконцентрированы пункты тяготения населения, магазины, музеи, театры, предприятия службы быта, что обуславливает высокую интенсивность пешеходных потоков. В этих условиях расстояния между пешеходными переходами минимальны. Суммарная пропускная способность пешеходных переходов зависит от интенсивности транспортных потоков.

В некоторых странах, в тех небольших городах, в планировке которых была заложена идея создания пешеходных зон, в исторических центрах, в которых осуществлялась реконструкция, дальновидные специалисты создавали новые и сохраняли сложившиеся схемы пешеходных путей движения. Например, скандинавские градостроители считают своим важнейшим достижением организацию в городах пешеходных систем и сопутствующих им трасс – велосипедных летом и лыжных зимой. По ним жители непосредственно от подъезда своего дома могут попасть к местам приложения труда, к обслуживающим учреждениям, к местам отдыха и спорта, в пригородные леса, к водоемам. В конце 60-х–начале 70-х годов увеличилась заинтересованность в организации, нередко и в восстановлении систем пешеходных путей. Во многих городах мира стали совершенствоваться пешеходные коммуникации. В 1966 г. подверглась реконструкции центральная часть Мюнхена, где через пять лет была создана пешеходная зона площадью 20 га (вся территория центральной части города составляет 140 га). Девятисотметровая улица связывает две самые оживленные городские площади. Вместе с боковыми улицами протяженность системы пешеходных путей достигла 2,6 км.

Центральная часть исторически сложившихся городов не приспособлена к автомобильному движению, поэтому именно там, прежде всего, организуются пешеходные зоны. На них сосредотачиваются торговые учреждения, представительства фирм и объединений, антикварные магазины, художественные салоны, выставочные залы, кинотеатры, рестораны, но должны отсутствовать гаражи, склады и предприятия.

При всем многообразии приемов формирования пешеходных зон можно выделить ряд наиболее характерных и успешно апробированных.[5]

Прием интеграции пешеходных связей позволяет организовать целые фрагменты застройки с максимальным использованием сложившейся планировочной сети и выделением каркаса главных пешеходных направлений. Транспорт выносится за пределы территорий, на «опорные магистрали». На узловых участках внешних границ располагаются остановки общественного и экскурсионного транспорта, парковки, объекты обслуживания. Такая схема находит применение в исторических центрах городов и архитектурных комплексах, представляющих особую ценность.

Прием регенерации территорий – это использование в качестве основы ряда сложившихся звеньев (улицы, площади, набережные, эспланады), где транспортное движение ограничивается или исключается. Система получает развитие за счет реконструкции зданий и кварталов, преобразования

внутриквартальных пространств, освоения лагун и подземного пространства, вертикального зонирования, приспособления бывших промышленных объектов. Вместе с взаимосвязанной организацией пешеходного и транспортного движения ключевое значение здесь имеет сохранение единства ансамблей и исторического колорита среды, синтез контекста и средств модернизации.

Прием экологического соподчинения рекреационных объектов – это формирование альтернативных систем – пешеходных дублеров транспортных магистралей. Практика показывает, что одновременно с использованием территориальных резервов и определенными структурными преобразованиями в таком качестве прекрасно эксплуатируются существующие озелененные пространства – малые сады, скверы, бульвары, набережные, объединенные за счет дополнительных пешеходных коммуникаций в единый маршрут. Этот путь признан одним из наиболее перспективных средств экологического оздоровления городской среды.

Прием реструктуризации городской среды - это создание новых пространственных систем в структуре общественно-деловых зон, культурных и торговых центров, жилых комплексов. В открытых многоярусных пространствах реализуются новейшие технологии и концепции архитектуры. Вместе с тем, здесь нередко получают новую трактовку традиционные типы среды (квартал, улица, площадь, пассаж).

В заключении проведенного исследования необходимо сформулировать следующие **выводы**:

1. Пешеходные зоны являются уникальными объектами формирования комфортной городской среды с ярко выраженным художественным образом. Для их создания необходим комплексный анализ транспортно-пешеходной инфраструктуры данной территории. [6]

Основными приемами формирования пешеходных зон являются:

- прием интеграции пешеходных связей;
- прием регенерации территорий;
- прием экологического соподчинения рекреационных пространств;
- прием реструктуризации городской среды.

В дальнейшем целесообразно выявить особенности формирования художественного образа пешеходных зон с использованием средств и приемов ландшафтного и светоцветового дизайна.

Литература:

1. Михайлов С.М. Дизайн пешеходной улицы. Учебное пособие для студентов специальности «Дизайн архитектурной среды. / С. М. Михайлов, М. И. Белов, А.С. Михайлов. – Казань: Дизайн-квартал, 2012. – 150 с.
2. Михайлов С.М. Дизайн городской среды как вид синтетической деятельности. Исторический аспект / С.М. Михайлов. – Научно-практический журнал по дизайну и архитектуре «Дизайн-ревю», 2009. – № 1-4. – Казань, 2010.
3. Нефедов В.А. Ландшафтный дизайн и устойчивость среды. / В.А. Нефедов. – СПб.: «Полиграфист». 2002. – 295 с.
4. Татарина В.П. Эволюция формирования пешеходных коммуникаций в архитектурной среде. / В.П. Татарина. – Татарина Виктория Петровна. Эволюция формирования пешеходных коммуникаций в городской среде: Дис... канд. архитектуры: 18.00.01 / Харьковская гос. академия городского хозяйства. – Х., 1999. – 151л.: ил. – Библиогр.: л. 106-116.
5. Крижановская Н. Я. Принципы гуманизации архитектурно-градостроительной инфраструктуры в крупнейших городах Украины (на примере города Харькова): монография / Н. Я. Крижановская, М. А. Вотинов; Харьков. нац. ун-т гор. хоз-ва им. А. Н. Бекетова. – Харьков: ХНУГХ им. А. Н. Бекетова, 2016. – 186 с.
6. Вотинов М.А. Гуманизация транспортно-пешеходной инфраструктуры в крупнейших городах Украины. / М.А. Вотинов // – Сборник научных трудов «International scientific journal», 2016. – № 2. – С. 7-10.

Анотація

У статті розглянуто особливості формування пішохідних зон в умовах найзначнішого міста. Визначено основні прийоми формування пішохідних зон з урахуванням особливостей пішохідно-транспортної інфраструктури міста.

Ключові слова: пішохідні зони, новації, міське середовище.

Abstract

The article describes the features of the formation of pedestrian zones in large cities. The main methods of formation of pedestrian zones, taking into account features of the city pedestrian-transport infrastructure.

Keywords: pedestrian zones, innovation, urban environment.