

Савицкая О. С.¹, Косянич К. С.²

¹ доц., канд. арх.

Одесская государственная академия строительства и архитектуры

orcid.org/0000-0003-0362-2502

olgasavgrad@gmail.com

² аспирант

Одесская государственная академия строительства и архитектуры

kirkostype@gmail.com

СОВРЕМЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ РЕАБИЛИТАЦИИ ПЕШЕХОДНЫХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ИСТОРИЧЕСКИХ ГОРОДОВ

© Савицкая О. С., Косянич К. С., 2021

<https://doi.org/10.32347/2519-8661.2021.22-23.126-129>

Актуальность исследования заключается в том, что трансформация городских пространств в ходе развития городов, средств коммуникации внутри них и развитие мобильности человека в частности, привело к изменению характера использования пространств, как пешеходных, так и коммуникационных и является, одним из важнейших вопросов современного градостроительства.

Проблема исследования заключается в современной потребности выделения пешеходного общественного пространства в центре исторических городов и реставрации структуры уже сложившихся пространств данного типа. Проблема состоит в том, что происходить это должно в сложившейся среде таким образом, чтобы пешеходные маршруты не пересекались с транспортными, а транспортные были отведены таким образом, чтобы максимально эргономично использовать выделенное место для уменьшения количества транспортных заторов и сохранения пропускной способности транспортной сети.

Состав проблемы:

1- Сложившаяся историческая среда. Относительно основания исторических городов, автомобили появились достаточно недавно и так как изначально их количество было гораздо меньше чем на данный момент, то это не вызывало ни каких проблем. Улицы формировались таким образом, что каждая делилась на транспортную часть (дорогу) и пешеходную зону (тротуар), что было достаточно удобно для любого вида деятельности, которые привлекали к себе общественные пространства: подвоз продаваемых товаров, загрузка и выгрузка, обслуживание территории вывоз мусора и тд. Но в следствии развития индустрии автостроения появились проблемы с парковкой транспорта, перегрузкой трафика, заторов, экологических аспектов. Преобразование этой среды является проблемой.

2- Пересечение транспортных и пешеходных потоков. Следствием этой проблемы является отсутствие бес барьерной среды так как тротуары и дороги находятся на разных уровнях, в местах пересечения требуется большое количество пандусов для маломобильных групп населения, опасность для людей с детьми, задержка транспортных потоков на перекрестках со светофорами, неизбежное появление парковок. Однако на этой проблеме стоит остановиться так как существует парадокс. А именно: люди требуют пешеходные пространства с бес барьерной средой, но исследования показывают, что пространства находящиеся в пешей доступности (не более 5 минут ходьбы пешком) от автостоянки куда можно добраться на личном автомобиле или такси, работают на 70% успешнее, чем те, куда идти более 5ти минут. А развитие малого и среднего бизнеса- это основополагающий фактор развития общественного пространства, так как изначально они притягивали торговые точки, заведения общепита, зрелищные комплексы и так далее. Данные функции и по сей день остаются самыми притягательными для населения, что способствует развитию коммуникации в социуме, к чему человек, будучи существом социальным, и стремится.

3- Отведение транспортных потоков в сложившейся среде. Проблема обусловлена ограниченностью пространства, то есть невозможностью запроектировать новые улицы, а иногда и расширить существующие. Не правильно было бы перегружать окружающие улицы что бы выделить одну для пешеходной зоны, что требует не просто направить потоки трафика вокруг проектируемой зоны, а распределять потоки поэтапно еще до въезда в исторический центр города, тем самым снижая нагрузку от транспорта и на окружающих улицах. Помимо транспортных заторов трафик может навредить городской среде шумовым загрязнением и ухудшить экологическое состояние. Данная проблема требует рассмотрения в глобальных всегородских масштабах.

Пешеходные пространства исторических городов формировались веками и со временем эволюционировали в улицы. Изначально любые пешеходные пространства являлись торговыми зонами и их развитие было обусловлено пешеходной доступностью, то есть расстоянием от центра города. В ходе развития городов и улиц к этим местам стали тяготеть ремесленные мастерские, банки, рестораны, доходные дома и т.д., что привело к насыщению данных пространств большим количеством функций. С появлением автомобиля улицы стали делиться на дороги и пешеходные пространства.

Изначально пешеходным общественным пространством могли считаться только площади и тротуары, но в 1953 году появляется первая в мире пешеходная улица в городе Роттердам, что полностью меняет представление о пешеходном общественном пространстве. Это дает мощный толчок в развитии этой отрасли градостроительства и такие улицы начинают появляться в крупных городах по всему миру.

Пешеходное пространство больше не ограничено конкретной площадью, не является просто маршрутом из пункта «А» в пункт «Б», где по дороге можно остановиться и что либо приобрести. Пространство приобретает все новые и новые функции, но с развитием данной отрасли и человеческой ментальности растут и требования. Люди начинают проводить больше времени на улицах, к ним предъявляются и новые требования, они должны быть:

- Безопасные.
- Комфортные.
- Красивые.

Уверенность в безопасности - основное требования для развития такого рода пространства. Оно должно быть хорошо освещено в вечернее и ночное время, патрулироваться представителями местной полиции, не пересекаться с транспортными путями или быть максимально адаптировано к передвижению пешеходов в местах пересечений, должно иметь места для защиты от природных явлений, таких как дождь, солнечная радиация.

Комфортность пешеходного пространства определяет количество групп населения, которые смогут им пользоваться. Пространства данного рода должны быть полностью адаптированы к использованию маломобильными группами населения, такими как инвалиды и люди с маленькими детьми, должны иметь площадки для выгула собак, для людей с животными, иметь необходимое количество мест для отдыха, расположенных в пешей доступности друг от друга, должны быть оборудованы средствами защиты от природных явлений, т.е. быть безопасными, для людей пенсионного возраста.

Один из ключевых моментов в развитии пешеходного пространства - это внешний вид. Дизайн пешеходной улицы- это то, что привлекает туда людей. Красивые фасады зданий вдоль улицы, инсталляции имеющие и не имеющие функции, скверы, малые архитектурные формы, привычные элементы причудливой формы, такие как дизайнерские скамейки, мусорники, фонтаны - это то, что заставляет людей прибывать в этом пространстве. Окружающая среда формирует мировоззрение человека. За тысячи лет эволюции человек привык развиваться в наилучшем направлении. Органично сформированное и продуманное пространство заставляет подсознание человека стремиться туда и проводить там время.

Однако пространства созданные или выделенные под общественные функции во второй половине прошлого века зачастую оказываются просто непригодными к современным требованиям. Большинство современных пешеходных общественных пространств, будучи основанными в средневековье, по очевидным причинам, просто не могут принять требуемый поток людей, отвести требуемый поток транспорта, отвечать современным тенденциям в дизайне пешеходных зон и так далее. И, исходя из вышесказанного, нуждаются в глобальной градостроительной реабилитации.

Существующий опыт решения проблемы. На данный момент не существует комплексных решений и методов решения всех вышеперечисленных проблем. В случае надобности каждый подобный проект рассматривается как ситуация уникальная и для решения проблем принимаются решения эксклюзивные, на опыт которых стоит опираться при решении данных проблем.

Литература

1. Урбах, А.И. Архитектура городских пешеходных пространств / А.И. Урбах, М.Т. Лин – М.: Стройиздат, 1990. – 200 с.
2. Вагнер Е.А. Формирование архитектурной среды пешеходных пространств в контексте сложившейся городской застройки // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 8, №1 (2016)
3. Горохов В.А. Городское зеленое строительство Учебное пособие для вузов. — М.: Стройиздат, 1991. — 416 с.

Савицька О. С.¹, Косянич К. С.²

¹ доц., канд. арх.

Одеська державна академія будівництва і архітектури

orcid.org/0000-0003-0362-2502

olgasavgrad@gmail.com

² аспірант

Одеська державна академія будівництва і архітектури

kirkostype@gmail.com

СУЧАСНІ ОСОБЛИВОСТІ РЕАБІЛІТАЦІЇ ПІШОХІДНИХ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ В ЦЕНТРАЛЬНІЙ ЧАСТИНІ ІСТОРИЧНИХ МІСТ

Анотація. У статті розглядається актуальність вивчення способів містобудівної реабілітації пішохідних громадських просторів. Розглянуто способи вирішення деяких проблем в цій галузі, проаналізовано значення громадських просторів в житті міста, розвитку малого і середнього бізнесу та розвитку культурного рівня населення.

Ключові слова: Пішохідні простір, реабілітація, історичні міста.

Savytska O. S.¹, Kosianych K. S.²

¹ доц., канд. арх.

Одеська державна академія будівництва і архітектури

orcid.org/0000-0003-0362-2502

olgasavgrad@gmail.com

² аспірант

Одеська державна академія будівництва і архітектури

kirkostype@gmail.com

MODERN FEATURES OF THE REHABILITATION OF PEDESTRIAN PUBLIC SPACES IN THE CENTRAL PART OF HISTORICAL CITIES

Annotation. The article discusses the relevance of studying methods of urban development of pedestrian public spaces. The ways of solving some problems in this area are considered, the importance of public spaces in the life of the city, the development of small and medium-sized businesses and the development of the cultural level of the population are analyzed.

Key words: pedestrian space, rehabilitation, historical cities.