

ОСОБЛИВОСТІ ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПІШОХІДНИХ ЗОН

У статті описуються основні характеристики притаманні пішохідним зонам, розглядаються особливості їх створення, виявлено рекомендації щодо їх організації.

Ключові слова: пішохідна зона, планувальні рішення, дорога.

Постановка проблеми. Організація пішохідних зон в місті – це одна з пріоритетних сфер сучасного містобудування, яка може допомогти вирішити транспортні, екологічні проблеми центрів міст, сприяти збереженню та відновленню цілісності містобудівної тканини, пристосувати сформовану забудову до сучасних функцій, об'єднати соціальну та комерційну ефективність міського середовища. Наявність пішохідних зон та їх організація багато в чому визначає якість міського життя, сприяє формуванню "міського співтовариства", відродженню міських традицій, культури міста, підвищує рейтинг міста, його туристичну привабливість.

Формування цілі статті. В зв'язку із зростаючими темпами автомобілізації та зниженням комфортності пішохідного руху, з'являється необхідність у формуванні нових пішохідних зон, а отже необхідним є розгляд їх планувальних особливостей.

Дослідження питання. Питанням організації руху пішоходів і забезпеченню їх безпеки займалися Ю. П. Бочаров, П. Г. Буга, П. Велєв, Б. І. Добрер, Н. П. Крайня, Р. М. Піір, О. П. Роом, Ю. О. Ставничий, Ю. Д. Шелков та ін. Виключно організацією та впровадженням пішохідних зон присвячено праці Д. Мацейка, Б. Мейтленда, А. В. Мошкова, О. А. Тарасової, А. І. Урбаха, Ю. А. Федутінова, В. В. Шештокаса та ін. Першими роботами в Україні, що були присвячені пішохідним зонам, була праця О. А. Малишенка.

Фундаментальні дослідження з питань, пов'язаних з пішохідними зонами та їх транспортним обслуговуванням, здійснені на кафедрі міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури М. М. Дьомінім, С. В. Дубовою, Г. А. Заблоцьким, В. В. Миронюком, О. С. Тацій. Тут вперше в практиці вітчизняного містобудівного проектування розроблено "Тимчасові нормативи з проектування комплексних схем організації дорожнього руху у містах України", в яких визначено таке поняття, як "транспортний ритм" міст, що суттєво впливає на розрахунки економічної ефективності запровадження пішохідних зон. Тому опрацювання цього питання на вітчизняних теренах не достатнє і потребує більш

детального дослідження.

Виклад основних матеріалів. Сучасне поняття "пішохідна зона" трактується як вільний від руху транспорту міський центр з багатофункціональними вулицями і площами, що вносять відповідний колорит у традиційний міський простір. Збільшенню транспорту в місті зазвичай протиставляється розширення транспортних комунікацій, в які перетворюються традиційні міські вулиці. На думку фахівців, потреба в площі доріг в місті збільшилась порівняно з початком ХХ століття в 200 разів [3]. Сучасні вулиці сягають уже 100 метрів в ширину – це цілком влаштовує автомобілістів і може виглядати ефектно для туристів, що сприймають місто з швидкісного автобуса, але навряд чи ви зустрінете пішохода, котрий отримав би задоволення від прогулянок по таких вулицях, а вірніше, "дорогам", так як з кількісним зростанням простору якість вулиці, як такої, втрачається. Суперечливість таких вимог, як збільшення транспортних потоків і швидкості руху, економічної ефективності, охорони середовища, естетичних і психофізіологічних аспектів, логічно призводить до спроб ізоляції швидкісних доріг від житлової забудови та заміни традиційної системи вулиць з тротуарами та проїзною частиною на дві відносно незалежні системи – пішохідні дороги і транспортні комунікації.

Збільшується невпорядковане переплітання різних за режимом руху споживчих, транзитних, рекреаційних пішохідних потоків, особливо поблизу великих транспортних вузлів. Через це, ширина тротуару на багатьох вулицях не відповідає сучасним вимогам комфорту пішохідного руху і функціонування об'єктів обслуговування. Гостра нестача пішохідних просторів, як правило, стихійно компенсується використанням внутрішньоквартальних територій для транзитного руху через систему проходів, арок, дворових просторів, зовсім не пристосованих для цих цілей. Знищуються невеликі острівці внутрішньоквартальної зелені, недолік якої катастрофічно відчувають жителі району. Крім цього, і без того вузькі пішохідні шляхи скрадаються паркувальними місцями. У Києві особливо явна ця проблема.

При створенні пішохідних доріг слід враховувати всі можливі проблеми, що можуть виникнути у місті. Якщо пішохідна вулиця організовується в житловій забудові, місцевим жителям доведеться змиритися з юрбами туристів, що гуляють під їхніми вікнами практично цілодобово, і виробити систему захисту приватних просторів. Підприємці повинні будуть переорієнтувати свої послуги з покупців-автомобілістів на покупців-пішоходів, змінювати асортимент і умови доставки товарів після влаштування пішохідної вулиці. Автомобілістам доведеться розробляти нові маршрути руху, шукати інші місця паркування своїх транспортних засобів.

Одним із стимулів організації пішохідної вулиці є припущення, що її влаштування буде сприяти вирішенню транспортних проблем. Практика показує, що це відбувається в наступних випадках: або коли графік проїзду транспорту по пішохідній вулиці строго дотримується, або коли транспортні і пішохідні потоки рухаються, не перетинаючись у різних рівнях або паралельно. Пристосуваннями для просторової регламентації можуть слугувати мобільні, трансформовані і стаціонарні огорожі (решітки, шлагбауми, тумби, ланцюги і т. п.)

Створення пішохідних вулиць може одночасно зменшити кількість конфліктних ситуацій між транспортними та пішохідними потоками та сприяти проведенню природоохоронних заходів, наприклад озелененню, зменшити шум і забрудненість повітря. При отриманні вулицею статусу пішохідної спостерігається значне (близько 75%) зниження концентрації вуглекислого та інших газів. Однак організація пішохідних вулиць тягне за собою збільшення інтенсивності руху на прилеглих вулицях і погіршення на них дорожніх умов. Відповідно рівень транспортного шуму та загазованість на примикаючих вулицях без прийняття спеціальних заходів підвищуються.

Коли вулиця перетворюється на пішохідну, важливо забезпечити таке рішення, при якому прилеглі території не успадкували б її проблеми. Тому, не скрізь доцільно переробляти вулиці в пішохідні. Існують ситуації, коли з урахуванням вимог ділової активності розумніше зберігати високу автомобільну доступність до окремих об'єктів (офісним будівлям, банкам, магазинам, які торгують великогабаритними товарами і т.д.). У центрі міста постає необхідність переобладнання паралельних вулиць з обох сторін для прийняття додаткового навантаження.

Витрати на перевлаштування вулиці в пішохідну залежать від місцевих умов і мають бути ретельно прораховані. Основні фінансові витрати пов'язані з пристроєм нового мощення, установкою дорожніх знаків, пластичної обробкою рельєфу і роботами з озеленення, освітлення та декоративного оформлення.

Говорячи про особливості планувальної організації, особливого значення набуває "видовищний" аспект міста, заснований на його сприйнятті в русі по дорозі. Дорога в цьому відношенні завжди була зручним засобом програмування зорових вражень. При її проектуванні фактично диктуються послідовні точки сприйняття міського середовища. "Примусовий" маршрут руху по вулиці дозволяє проводити за розробленим сценарієм, розрахованому на пішохода-глядача, архітектурно-художній вплив, змінювати простори (від малих – до великих, від замкнених – до відкритих і т. д.), програмувати образ середовища по ступені різноманітності предметно-просторового оточення, насичати об'єктами пластичного мистецтва,

змінювати частоту зорових кадрів, що направлена на недопущення монотонності (видимості одного і того ж кадру протягом дуже довгого проміжку часу).

Один із прийомів динамізації зорового сприйняття є створення фіксованих "ударних" точок, які розкривають перед пішоходом те, що знаходяться на певному місці дороги, задумані картини, акцентуючи найбільш гострі ракурси і привабливі панорами. Поділ пішохідного та автомобільного руху надає додаткові можливості плюралізація зорових вражень за рахунок використання перепадів рівня пішохідних доріг при спорудженні різноманітних типів містків, надземних і підземних переходів через автодороги. Важливо вміти вміло використовувати закономірності динамізації зорового сприйняття при спуску, композиційно акцентувати його малими формами, пластиком рельєфу землі і декоративним озелененням [1].

Емоційно-психологічної альтернативою спуску під землю є підйом на місток-перехід через проїжджу частину, що збільшує поле огляду і дозволяє побачити вулицю зверху. Подібні криті заклені пішохідні переходи широко поширені в містах Канади і, як показала практика вельми комфортні при несприятливих погодних умовах (рис.30).

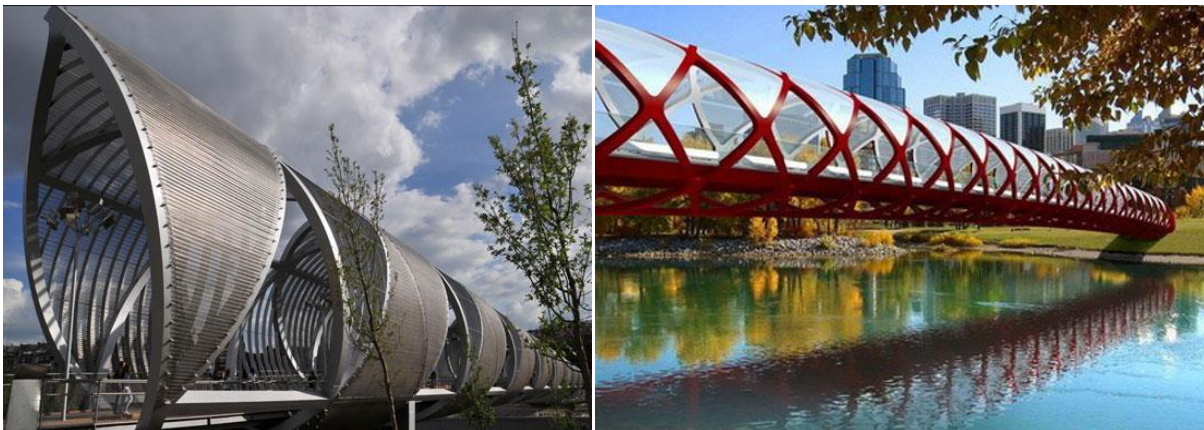


Рис. 1. Пішохідні містки в Калгарі та Ванкувері. Канада.

У формуванні емоційно-естетичного клімату дороги величезне значення мають всі архітектурно-художні засоби і пластичні мистецтва. Необхідність комплексного використання кольору, геоластики, декоративного озеленення і освітлення, малих форм, об'єктів індустріального дизайну, візуальних комунікацій, монументально-декоративного мистецтва в міському середовищі усвідомлюється більшістю проєктувальників і критиків як нагальна потреба. Найважливішим є розробка сценарних планів пішохідного середовища, чітка етапність проєктування, заснована на послідовному дедуктивному методі (від вироблення загальної концепції середовища до

конкретних об'єктів благоустрою) та починається зазвичай відразу після затвердження генплану. У цій роботі бере участь, як правило, широке коло фахівців – архітектори, урбаністи, дендрологи, художники, консультанти по кольору, соціологи, а іноді також музиканти і театральні діячі [4].

Робота над пішохідною вулицею починається відразу ж після затвердження загальної містобудівної схеми і ведеться в три етапи. На першому етапі визначаються головні осі пішохідних маршрутів, уздовж яких повинні концентруватися основні пластичні засоби. На другому етапі у відповідності з пішохідними дорогами повинні бути намічені зони впливу окремих композиційних домінант: рослинності, кольору, світла, матеріалу і сфери їх взаємопроникнення. На третьому етапі повинні бути знайдені межі цих зон, визначений характер естетичного впливу предметно-просторового оточення, зроблений вибір пластичних мистецтв, встановлена їх художня роль, визначений вибір матеріалів. Подібний сценарний план не входить ні в рамки архітектурного проектування, ні в традиційну сферу компетенції художників, а являє собою якісно новий вид творчої діяльності, де зливаються поняття архітектури і «не архітектури», пластичного мистецтва та міського благоустрою, де взаємодіють всі складові, народжується єдине поняття – пластичне пішохідне середовище.

Цікавий у цьому відношенні підхід до принципів і методики синтезу, диференціація окремих компонентів якого здійснюється не за видами пластичних мистецтв, а за принципом найбільших "домінант", кожен з яких можуть формувати різні властивості. Так, наприклад, містобудівну домінанту формують власне не тільки рослини, але і декоративний живопис, що використовує флористичні мотиви, пластику землі, декоративне освітлення. Світлову домінанту формують крім різноманітних прийомів освітлення засоби об'ємної архітектури, ефекти яскравості, світлоти, відбиваності, засновані на властивостях застосовуваних матеріалів (скло, алюміній, нержавіюча сталь, дзеркала, полірований камінь, і т. д.) [2].

При створенні міських пішохідних доріг виникають нові умови для синтезу не тільки прикладного, але і монументального мистецтва. Існуюче твердження про те, що мистецтво, що несе складні, розраховані на споглядання образи, не зможе "перекричати" вулиці ХХІ століття, перетворюється по суті з суспільного простору в транспортні артерії, відпадає само собою. Орієнтовані на масштаб і швидкість пішохода дороги можуть і повинні народжувати просторові ситуації, де живопис отримає можливість "говорити пошепки", призначатися для тривалого розглядання і бути цінним для глядача.

Сприйняття міської дороги складається не тільки з її візуальних якостей, комфорту, свободи вибору, ступеня жвавості, шелесту кроків, звуків музики,

говірки пішоходів або реву машин, запахів, не тільки з тактильного сприйняття мощення, по якому ми йдемо, але і з назви цієї дороги. У назвах вулиць відображаються історія і культура народу, з'являється розуміння того, що назви вулиць – це теж частина міської культури. Типові ж назви, вулиць у типових кварталах ще більше підсилюють безликість останніх. Сценарний план міського середовища буде неповним, якщо в ньому не передбачений сценарний план назв доріг, в розробці якого могли б брати участь історики, мистецтвознавці, письменники. Більш того, коло учасників формування образу міської дороги можна було б розширювати і далі, так як тема доріг (традиційні чи бульвари, вулиці, провулки, набережні або нові моделі вулиць) – тема не тільки містобудівна, але громадська і загальнокультурна, бо в рівній мірі можна сказати, що в місті дорога – видовище, дорога – відпочинок, дорога – місце спілкування, дорога – шлях людей [4].

Висновки. Таким чином, пішохідні зони сьогодні можуть зберігати традиційний характер міської забудови, а можуть набувати нових властивостей за рахунок сучасних планувальних рішень, можуть змінити мікроклімат вулиці, частково або повністю захистити від впливів транспортних засобів та допомогти віднайти спокій громадянам у щоденній рутині. Створення комфортного середовища для життя міщан залежить саме від вдалої організації пішохідних зон в сучасному місті. Але опрацювання цього питання не достатнє і потребує нових досліджень в галузі містобудування, архітектури міського середовища та ергономіки.

Список використаних джерел

1. Бархин М. Город. Структура и композиция. – М.: Наука, 1986. – с. 264.
2. Осетрін М.М. Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. зб. / Відпов. ред. – К.: КНУБА, 2009. – с.130.
3. Островский В. Современное градостроительство. М., 1979, – с. 297.
4. Соловьев Н. Улицы города. Архитектура СССР. – 1982. – №2 (291). – С.33-38.

Аннотация

В статье описываются основные характеристики присущи пешеходным зонам, рассматриваются особенности их создания, выявлено рекомендации по их организации.

Ключевые слова: пешеходная зона, планировочные решения, дорога.

Annotation

In the article described basic descriptions are inherent pedestrian areas, the features of their creation, viyavleno recommendations, are examined on their organization.

Keywords: peshekhodnaya area, plan decisions, road.