

ПРОБЛЕМА ОРГАНИЗАЦИИ НЕПРЕРЫВНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В КРУПНОМ ГОРОДЕ

(на примере г. Красноярска)

Киселева А. А., Бахмутова О.В.

Научный руководитель ст. преподаватель Федченко И.Г.

Сибирский Федеральный Университет

Ключевые слова: пешеходная доступность, общественные пространства, безопасность, безбарьерная среда, непрерывность

Существуют ли в крупном городе непрерывные комфортные пешеходные связи? Смогли бы ли Вы с удовольствием проехать на велосипеде или пройти пешком по всему городу? Прогуляться с работы/учебы до дому? В последнее время очень остро стоит вопрос о беспрепятственном передвижении пешеходов по городу. Во многих крупных российских городах поднимается проблема доминирования широких дорог, больших потоков людей на узких тротуарах, неудобных пешеходных связей. Все чаще жители остаются недовольными отсутствием комфортных пешеходных пространств. В данной связи становится актуальным проанализировать степень комфорта движения пешехода в крупном городе от точки условного направления до его центра.

Целью данного исследования является проведение эксперимента на предмет выявления проблем ландшафтной организации непрерывной пешеходной среды.

Объект исследования – непрерывные пешеходные коммуникации (НПК) крупного города Красноярска (первое направление "Западное" – маршрут от кампуса Сибирского федерального университета до площади революции; второе направление "Восточное" от III микрорайона Зеленая Роща до площади революции в центральной части города).

Предмет исследования - инженерно – технологическая и ландшафтно – рекреационная оценка НПК.

Теоретической базой эксперимента послужили исследования В. Вучика о снижении транспортной нагрузки в крупных городах за счет повышения роли общественного транспорта, развития привлекательных общественных пространств, в том числе НПК, доктора архитектуры Нефедова В.А. о формировании ландшафтно-пешеходной среды крупного города за счет формирования различных объектов урбанизированного ландшафта. Закировой Ю.А. о идее формирования системы прогулочных пространств, как фактор воздействия на организацию городской среды.

Эксперимент

Для эксперимента были выявлены "Западное" и "Восточное" непрерывные пешеходные направления к центральной части города, по которым было совершено единовременное центростремительное пешеходное движение. В ходе эксперимента последовательно фиксировались характеристики объекта по заданным блокам критериев:

1. Инженерно – технологические критерии: была произведена визуальная оценка загрязненности территории; качества дренажных систем; оценка безбарьерности среды (везде ли предусмотрены пандусы и в каком они состоянии); оценка доступности пешеходных пространств маломобильной группы населения (предусмотрены ли для него специальные системы на пешеходных переходах); визуальная оценка качества покрытия; оценка безопасности территории (наличие фонарей, наличие светофоров на

перекрестках, их состояние).

2. Ландшафтно – рекреационный: по мере пешеходного и велосипедного движения была произведена качественно - количественная оценка элементов озеленения; наличия

сопутствующих общественных зон; анализ ландшафтно – визуального восприятия, рассмотрение панорамных видов с различных точек на пути; качественно - количественная оценка сопутствующих функциональных объектов.

Полученные данные были сведены в аналитические схемы проблем организации непрерывных пешеходных коммуникаций в крупном городе. По первому блоку разработана схема затраты времени на НПК демонстрирующая общий километраж и время; комплексная схема оценки инженерно-технологических характеристик объекта исследования; В отдельную схему вынесены результаты анализа оценки возможности передвижения маломобильных людей и опасных участков. В результате анализа сделать вывод о низком качестве инженерно – технологического оснащения НПК, на протяжении участком зафиксировано большое количество шумных и грязных территорий, по которым неудобно ходить, вместо замощенного тротуара иногда приходится идти по грязи. На некоторых пешеходных переходах отсутствуют светофоры, но есть знак перехода, тем не менее, переходить опасно. Практически везде отсутствуют пандусы, на велосипеде несколько раз приходилось слезать с него, чтобы подняться на бордюр. Все это затрудняло движение и увеличивало время, потраченное на весь путь.

По второму блоку критериев были разработаны следующие схемы: схема наличия защитного озеленения и зон отдыха, а так же дана оценочная характеристика их состояния, наличие специально замощенных территорий; схема ландшафтно – архитектурного восприятия, открытие видов на город. Даны общие выводы по второму блоку исследования: низкие качественно-количественные показатели наличия элементов озеленения на всем протяжении НПК, очень мало защитного озеленения, там где его нет большой поток машин, становится очень шумно, ходить с собеседником невозможно. Очень мало мест для отдыха, если они и есть, то неблагоустроенные - очень много мусора, большие площади, по периметру которых стоят лавки. Панорамные виды не привлекательны – большие рекламные щиты на фон строек, дома на фоне домов.

В результате эксперимента, можно сделать вывод о состоянии абсолютной неприспособленности линейных пешеходных объектов к комфортному движению пешехода и велосипедиста. В Красноярске отсутствуют альтернативные параллельному автомобильному движению пешеходные пути. Пешеходные пространства не связаны между собой. На протяжении непрерывного движения сопутствуют опасные перекрестки, наблюдается нехватка шумоизоляционного озеленения, а также специально выделенной полосы движения для велосипедистов. Повсюду грязно и пыльно. Наблюдается нарушение норм обеспечения доступности открытых общественных пространств для маломобильной группы населения.

По материалам проведенного эксперимента по выявлению проблем организации НПК, а так же материалам собственных натурных обследования непрерывных пешеходных пространств в России и за рубежом в работе предложены примеры (рекомендации) по формированию безопасной, доступной непрерывной пешеходной среды крупного города:

пример 1: Создание сценария непрерывного пешеходного движения , например система пешеходных улиц в г. Москва, где создана функционально насыщенная

пример 2: формирование безопасных и доступных пространств НПК, как например в пригороде Парижа, запроектированы удобные пешеходные переходы, выделенные особым мощением выделена пешеходная ось;

Пример 3: Создание непрерывного озеленения, например в Голландии, Амстердам, можно увидеть эту сеть озеленения, которая из парков переходит в озеленение улиц, площадей и жилых дворов.

Пример 4: Формирование сопутствующих общественные зон отдыха, как например Германия, Гамбург. Видно разграничение в мощении, присутствуют скамейки для

кратковременного отдыха – у них отличное мощение от тротуара, где на тротуаре оно лежит вдоль пути. Между скамейками посажены деревья и ближе к застройке, с магазинами на 1-х этажах оборудованы парковочные места для велосипедов;

Пример 5: апробация регламента по формированию непрерывное пешеходной среды. Как например предложено в Дрездене, Германия, где в стратегии развития пешеходных зон предложен разный тип мощения, элементов озеленения, малых архитектурных форм.

Вывод

В результате проведенного эксперимента, а так же анализа примеров натурного обследования пешеходных пространств сделан вывод о том, что наличие непрерывных пешеходных коммуникаций города, качество их среды во многом (прямо или косвенно) определяет качество городской жизни, способствует формированию «городского сообщества», возрождению городских традиций, культуры города, повышает рейтинг города, его туристическую привлекательность. С целью создания непрерывных пешеходных коммуникаций необходимо ввести в градостроительную политику города Красноярска регламенты по их ландшафтному сопровождению, в том числе обеспечивающих беспрепятственную доступность для маломобильной группы населения в любую точку города.