

АНАЛИЗ СРЕДЫ ПРОСПЕКТА МИРА В КРАСНОЯРСКЕ

А.И. Кучинская

Научный руководитель канд. архит. наук Истомина С.А.

Сибирский федеральный университет

Каждый не по наслышке знает о европейском уровне жизни, и о том, как тяжело России дотянуться до него. В нашей стране проблема преобразования улиц начинает постепенно ставиться на первое место, так как окончательно назрела необходимость в создании гуманистического и здорового общественного пространства. В настоящее время очень важно вдохнуть жизнь в непривлекательные зоны и превратить все больше автомобильных и загазованных мегаполисов в Города для Людей. Но одно дело обговаривать проблемы и завидовать зарубежному опыту, а другое - решать их. Давайте в качестве ближайшего примера возьмем центральный проспект Мира г. Красноярск, выявим и детально разберем его проблемные аспекты, а также рассмотрим альтернативные варианты их решения для того, чтобы доказать, что европейский уровень не должен позиционироваться, как недостижимый потолок.

К проблемным вопросам следует отнести: пешеходные пространства; общественные пространства; озеленение; реклама; мусорные баки; парковки; остановки общественного транспорта; велодорожки; вечернее освещение.

Модернистский городской пейзаж зачастую не рассчитан на постижение, исходя из человеческого масштаба, поскольку в основном воспринимается исключительно из окна автомобиля или автобуса. Считается, что прочувствовать город можно лишь с помощью аспекта скорости, но не скорости шага или бега, а мчащегося автомобиля или поезда. Вернуть город человеку – вот наша позиция. Ключевым элементом в данной ситуации является архитектура зданий именно с точки зрения пешехода. Нужен последовательный и рациональный подход к дизайну городской среды центрального проспекта, который основывается на социологическом и психологическом исследовании городского пространства и подробном фиксировании ценных в архитектурном и градостроительном отношении видовых точек (рис.1).

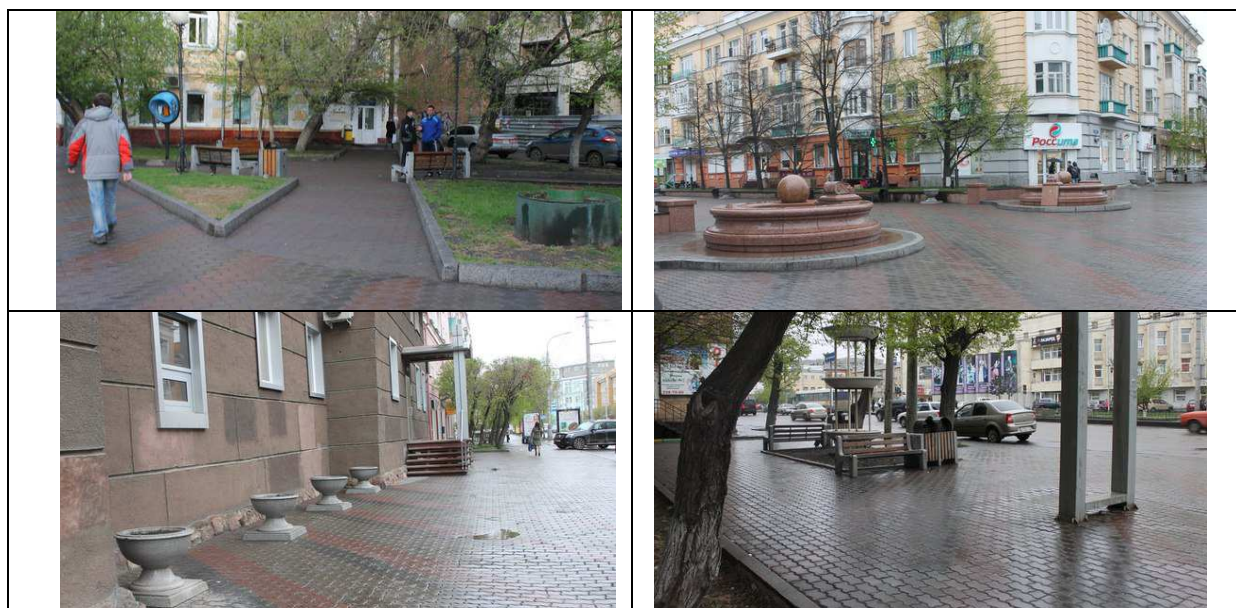


Рис.1. Примеры фотофиксации городской среды.

Следующим этапом преобразования городской среды является ее постепенное улучшение, основанное на позитивном опыте других городов. Новый урбанизм призывает вернуть город его жителям и сделать его доступным и дружелюбным. Что же позволит преобразовать его? Прежде всего, удобство расположения пешеходных (или велосипедных) маршрутов. Необходимо обеспечить перераспределение транспорта в центре города, дабы облегчить передвижение пешком и избавить проспект от заполонивших его парковок (рис.2).



Рис.2. Пешеходные маршруты.

Максимально экологический городской транспорт – вот что больше всего занимает голландского архитектора Яна Гейла. В своих книгах он предлагает заменить автомобильный транспорт на велосипеды, роликовые коньки и самокаты. Его девиз – больше ходить и меньше ездить, так как для того, чтобы быть здоровым, человеку нужно делать в день минимум десять тысяч шагов. С моей точки зрения менталитет горожанина еще не созрел для такого альтернативного вида транспорта, так как проспект является центральной магистралью. Его освобождение понесет за собой транспортный коллапс в других частях города. Поэтому в качестве компромисса можно рассмотреть только частичную разгрузку улицы в определенные дни, например, сделать её пешеходной в выходные или праздники.

Особенность центрального проспекта заключается в том, что все необходимое для человека сконцентрировано в одном пространстве: жилые здания, магазины и офисы. Особое внимание для создания здесь комфортной среды должно быть уделено озеленению, причем, речь идет не только о ландшафтном дизайне с его клумбами и газонами, но и о переустройстве уже существующего благоустройства отдельных зданий в новые экологические комплексы (рис.3).



Рис.3. Новые экологические комплексы.

Помимо объединения зданий разного функционального назначения в экологические комплексы происходит смешение людей разных возрастов, национальностей, уровня доходов, культур и бэкграунда.

Жизнь между зданиями дает возможность людям общаться и быть частью общества, что представляет главную ценность города и городской жизни. Такой мегаполис будет привлекательным для жизни любого. Как пишет Ян Гейл, «возможности для встреч и ежедневной деятельности в городских общественных местах или в жилых районах позволяют быть среди людей, видеть и слышать их, наблюдать за их поведением». Жизнь среди зданий представляет собой, в первую очередь, низко интенсивные, пассивные контакты («вижу и слышу»). Хотя эти контакты и кажутся незначительными, они все же ценны, поскольку каждая отдельная коммуникация между людьми формирует предпосылки для более сложных взаимодействий. Живые города – это места, в которых люди могут взаимодействовать друг с другом. Центральный проспект города предоставляет для этого уникальные возможности. Это пространство насыщено большим количеством зрелищных функций (театров, кинотеатров), кафе, здесь есть скверы, площади, на которых можно запроектировать арт-объекты, интересные средства навигации (рис.4).

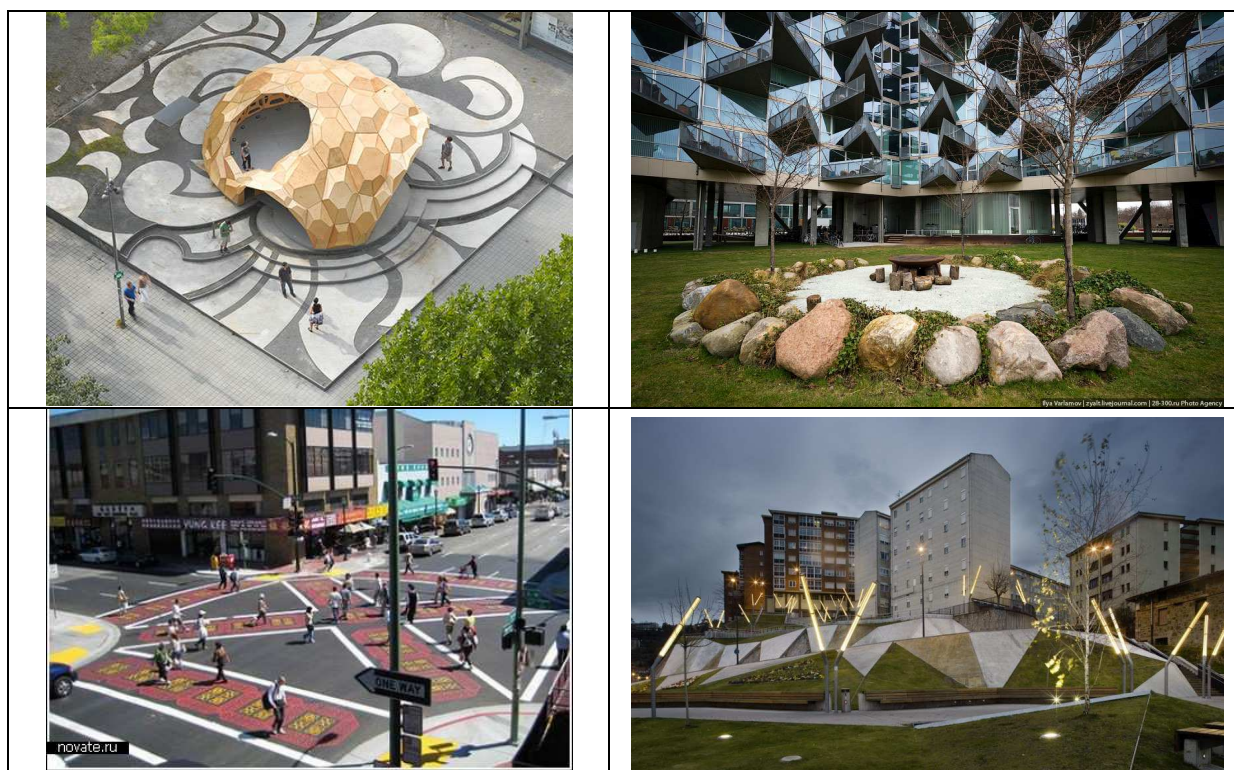


Рис.4. Городской дизайн.

Так почему бы обществу не объявить своей целью здоровый образ жизни без стресса и разобщенности с другими людьми? Ведь так замечательно находиться там, где все находится в шаговой доступности и есть возможность наконец-то узнать тех людей, с которыми суждено прожить рядом.