



СӨҮЛЕТ
АРХИТЕКТУРА
ARCHITECTURE

DOI 10.51885/1561-4212_2021_4_82
MPHTI 67.25.25

В.Ю. Раимханова¹, Т.А. Иноземцева²

Восточно-Казахстанский технический университет им. Д. Серикбева, г. Усть-Каменогорск, Казахстан

E-mail: nika-kit-99@mail.ru*

E-mail: veduga75@mail.ru

ПЕШЕХОДНЫЕ ПРОСТРАНСТВА В ИСТОРИЧЕСКОМ КОНТЕКСТЕ

ТАРИХИ КОНТЕКСТЕГІ ЖАЯУ ЖҮРГІНШІЛЕР КЕҢІСТІГІ

MEASURES TO REDUCE THE DUST CONTENT OF THE WORKING AREA

Аннотация. Статья посвящена развитию пешеходных пространств городов в определенные исторические периоды. На сегодняшний день одной из основных проблем современного города является создание сбалансированной и комфортабельной среды для человека. За последние годы стало более эффективным транспортное городское движение, а пешеходные пространства стали постепенно исчезать.

Исторический анализ позволяет выявить устойчивые композиционно-пространственные структуры современных пешеходных пространств. Организация пешеходных пространств является приоритетной задачей современного градостроительства. Система пешеходных связей – одна из главных составляющих комфортной городской среды, и в совокупности с транспортной инфраструктурой она составляет единую коммуникационную транспортно-пешеходную систему города.

Целью статьи является сбор, анализ и систематизация материала по формированию общественно-пешеходных пространств в историческом контексте и их связь с озелененными территориями.

Задачи:

– выявление исторических предпосылок формирования пешеходных пространств общественных центров городов;

– анализ эволюции развития общественно-пешеходных пространств.

В статье были выявлены предпосылки формирования пешеходных пространств общественных центров городов. В процессе изучения исторического опыта была проанализирована эволюция развития пешеходных пространств от эпохи Античности и до наших дней, что позволило наглядно рассмотреть развитие пешеходных пространств и их типологию. Помимо типологии, были рассмотрены и функции, которые на протяжении истории формировались в пешеходных пространствах, что привело к появлению многофункциональных пешеходных пространств.

В проведенной работе были выявлены пешеходные структуры в зависимости от исторического периода, определена их взаимосвязь с озелененными территориями.

Ключевые слова: пешеходные пространства, пешеходная улица, город, структура пешеходного пространства, эволюция, развитие.

Аңдатпа. Мақала белгілі бір тарихи кезеңдерде қалалардың жаяу жүргіншілер кеңістігін да-

мытуға арналған. Бүгінгі таңда заманауи қаланың негізгі проблемаларының бірі адам үшін теңгерімді және жайлы орта құру болып табылады. Соңғы жылдары қалалық көлік қозғалысы тиімді бола бастады, ал жаяу жүргіншілер кеңістігі біртіндеп жоғала бастады.

Тарихи талдау қазіргі заманғы жаяу жүргіншілер кеңістігінің тұрақты композициялық-кеңістіктік құрылымдарын анықтауға мүмкіндік береді. Жаяу жүргіншілер кеңістігін ұйымдастыру қазіргі заманғы қала құрылысының басым міндеті болып табылады. Жаяу жүргінші байланысы жүйесі – жайлы қалалық ортаның басты құрамдас бөліктерінің бірі және көлік инфрақұрылымымен бірге қаланың бірыңғай коммуникациялық көлік-жаяу жүргіншілер жүйесін құрайды.

Мақаланың мақсаты тарихи контексте қоғамдық-жаяу жүргіншілер кеңістігін қалыптастыру және олардың көгалдандырылған аумақтармен байланысы бойынша материалдарды жинау, талдау және жүйелеу болып табылады.

Міндеттері:

– қалалардың қоғамдық орталықтарының жаяу жүргіншілер кеңістігін қалыптастырудың тарихи алғышарттарын анықтау;

– қоғамдық-жаяу жүргінші кеңістіктерінің даму эволюциясын талдау;

Мақалада қалалардың қоғамдық орталықтарының жаяу жүргіншілер кеңістігін қалыптастырудың алғышарттары анықталды. Тарихи тәжірибені зерттеу барысында антикалық дәуірден бүгінгі күнге дейінгі жаяу жүргіншілер кеңістігінің даму эволюциясы талданды, бұл жаяу жүргіншілер кеңістігінің дамуын және олардың типологиясын нақты қарастыруға мүмкіндік берді. Типологиядан басқа, тарих бойында жаяу жүргіншілер кеңістігінде пайда болған функциялар қарастырылды, бұл көп функциялы жаяу жүргіншілер кеңістігінің пайда болуына әкелді.

Жүргізілген жұмыста тарихи кезеңге байланысты жаяу жүргіншілер құрылымдары анықталды, олардың көгалдандырылған аумақтармен өзара байланысы анықталды.

Түйін сөздер: жаяу жүргіншілер кеңістігі, жаяу жүргіншілер көшесі, қала, жаяу жүргіншілер кеңістігінің құрылымы, эволюция, даму.

Annotation. The article is devoted to the development of pedestrian spaces of cities in certain historical periods. Today, one of the main problems of a modern city is the creation of a balanced and comfortable environment for a person. In recent years, urban traffic has become more efficient, and pedestrian spaces have gradually disappeared.

Historical analysis makes it possible to identify stable compositional and spatial structures of modern pedestrian spaces. The organization of pedestrian spaces is a priority task of modern urban planning. The pedestrian communication system is one of the main components of a comfortable urban environment, and together with the transport infrastructure makes up a single communication transport and pedestrian system of the city.

The purpose of the article is to collect, analyze and systematize material on the formation of public pedestrian spaces in a historical context and their connection with green areas.

Tasks:

– identification of historical prerequisites for the formation of pedestrian spaces of public centers of cities;

– analysis of the evolution of the development of public pedestrian spaces;

The article revealed the prerequisites for the formation of pedestrian spaces of public centers of cities. In the process of studying historical experience, the evolution of the development of pedestrian spaces from Antiquity to the present day was analyzed, which made it possible to visually consider the development of pedestrian spaces and their typology. In addition to the typology, the functions that have been formed in pedestrian spaces throughout history were also considered, which led to the emergence of multifunctional pedestrian spaces.

In the work carried out, pedestrian structures were identified depending on the historical period, their relationship with green areas was determined.

Keywords: pedestrian spaces, pedestrian street, city, structure of pedestrian space, evolution, development.

Введение. В настоящее время общественно-пешеходные пространства пользуются наибольшей привлекательностью. В связи с этим все больше городов стараются сделать городское пространство более удобным для пешеходов. За счет пешеходных зон возвра-

щается социальный контроль, уменьшается количество преступлений, районы становятся более живыми, выбранное место становится уникальным, стимулируется творчество, укрепляются социальные связи и повышается доступность. А также общественно-пешеходные пространства работают на бренд города и развивают туризм. Каждый день появляются новые технологии, стратегии и концепции, призванные сделать города более чистыми, безопасными и благоприятными для жизни. В большей степени инновационным внедрениям подвержены общественные пространства.

Материалы и методы исследования. Общественный центр обладает особой притягательностью для жителей города, предлагая большой выбор функций на сравнительно небольшом участке территории. Пешеходные пространства являются неотъемлемой частью общественного центра города и в буквальном смысле этого понятия означают место, предназначенное исключительно для движения пешеходов, для их безопасного и спокойного пребывания, где исключены любые конфликты с транспортным движением.

Исторический опыт решения пешеходных пространств в общественных центрах городов можно разделить на периоды с характерными архитектурно-планировочными особенностями и пространственной организацией:

- первые пешеходные пространства в центрах городов античности;
- пешеходные пространства в средневековых городских центрах;
- развитие пешеходных пространств в центрах городов в эпоху Возрождения;
- пешеходные пространства и общественные центры Нового времени;
- развитие пешеходных пространств в общественных центрах в начале XX века.

Формирование пешеходных пространств имеет многовековую историческую основу. В структуре многих древних городов античности и средневековья, можно проследить достаточно развитые подобные пространства. Еще в древности возникла проблема пешехода и транспорта. Всадники и повозки всегда имели преимущество, оттесняя пешехода.

Градообразующим фактором и экономической основой древнегреческих городов являлась морская торговля. Для месторасположения города выбиралось удобное побережье, с естественными гаванями: в глубине заливов, под защитой островов, на полуостровах, нарезанных бухтами. Также строились города у подножья гор, защищая от неблагоприятных ветров. Взаимодействие с природным окружением – основа организации пространства эллинских городов.

Дальность пешеходного движения являлась определяющим фактором для размеров территории города. Планы городов античной эпохи наглядно это иллюстрируют. Примером таких городов могут служить города Милет (479 г. до н.э.) и Пирей (рис. 1, 2).

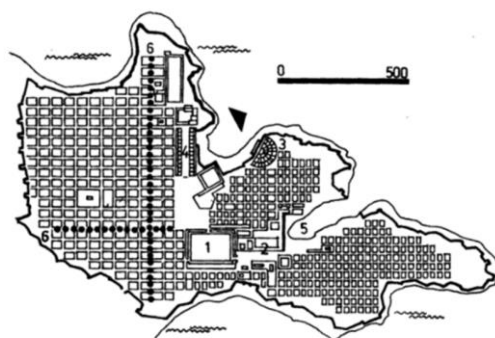


Рис. 1. Милет (II в. до н. э.). Классический шахматный план древнегреческого города
1 – южная агора; 2 – северная агора; 3 – театр; 4 – стадион; 5 – пристань; 6 – главные пешеходные оси

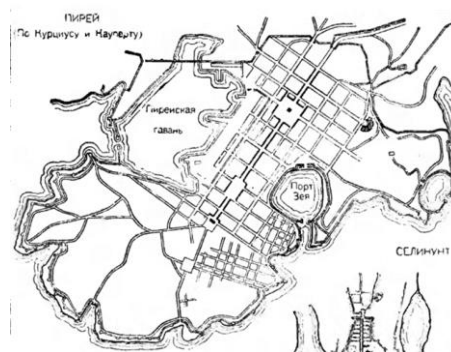


Рисунок 1. г. Милет [2]

Рисунок 2. г. Пирей [2]

Территория города размером 1000 на 1700 м полностью находилась в зоне пешеходной доступности. Прямоугольная сетка улиц легла в основу коммуникационной сети этого города, как и многих древнегреческих городов того времени. В южной части города доминировали две взаимно перпендикулярные оси, предназначенные для пешеходов и носильщиков с носилками и тележками. Ширина осей составляла около 7,5 м. Поперечные улицы имели ширину около 4,5 м и обеспечивали пешеходную доступность любой части города. В структуре городской сети заложено множество пешеходных пространств перед различными административными, культурными и культовыми объектами. Комплекс городских площадей формировал систему открытых перетекающих пространств, способствующих созерцанию.

В г. Пирее главным элементом композиции городского плана впервые явилась не площадь, а улица, что повлияло на развитие нового типа пешеходного пространства – улицы с системой площадей.

В дальнейшем система двух или трех взаимно перпендикулярных осей получила свое применение и в других городах, таких как Селинунт, Кинд, Александрия. Особенностью явилось то, что направление главных осей всегда было параллельно или перпендикулярно рельефу местности и линии побережья.

Типичными для античной эпохи и пешего освоения являются и другие римские города. Помпеи основан в VI в. до н. э. как греческая колония с территорией в период максимального развития 700 м на 1000 м. Город Остия, основанный в конце IV в. до н.э., имел размеры около 580 м на 1550 м – пример линейного развития с ярко выраженной композиционной осью – пешеходной улицей (рис. 3).

Военный характер Римского государства лег в основу планировочных особенностей городов того периода. Идеалом градостроительной упорядоченности стал военный лагерь с прямоугольным или неправильным очертанием в плане, с прямыми главными улицами – кардо и декуманус, которые подводили к общественной площади – преторию. Примером такого решения может служить Тимгат – колония Марциния Траяна в Алжире, основанная во II веке до н.э., размерами около 450 на 500 м, главные улицы которого обустроивались колоннадами (рис. 4) [2].

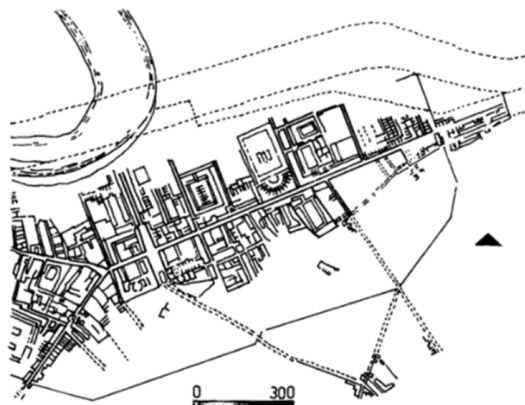


Рисунок 3. г. Остия [2]

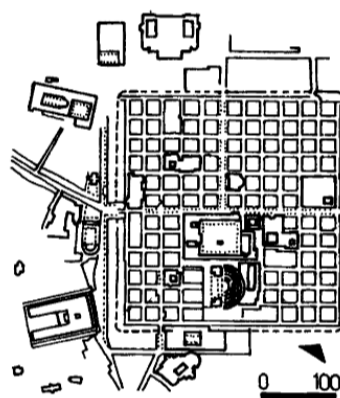


Рисунок 4. Тимгат. Общий план города [2]

Существуют явные различия между греческим и римским градостроительством, что не могло не отразиться на организации пешеходных пространств. В отличие от римлян, греки активно использовали ландшафт, включая его в планировочную структуру, индивидуально решая план города. Именно в период Эллинизма пешеходные пространства начинают взаимодействовать с парковыми площадями. Римляне же, наоборот, практически не учитывали природный ландшафт, используя жесткую, стандартную для того периода планировочную схему городского участка. Именно в римских городах, в связи с жесткой регулярной планировкой, особенно ярко выражено разделение транспортного и пешеходного движения. Единое дорожное полотно бордюром разделялось на полосу с более быстрым движением и полосу с медленным пешеходным движением. Пешеходные зоны римской эпохи представляли собой закрытый симметричный элемент на четком пересечении осей.

В античное время лишь два города выделялись своими размерами, одним из которых был Рим с территорией в эпоху цезарей размером 4250 на 4500 м.

Таким образом, именно в период античности появляются первые пешеходные пространства. Зарождаются первые типы линейных пешеходных пространств, такие как: главная пешеходная улица и система площадей, находящихся на одной композиционной оси. Прослеживается активное озеленение пешеходных территорий. Предпосылками развития пешеходных пространств во времена античности стали экономические, социальные, политические и природные особенности территории.

В средние века возникают новые типы планировочных систем городов радиальная и радиально-кольцевая, также применяется и заимствованная у римлян прямоугольная система. Чаще всего средневековый город сочетал в себе элементы радиальных и прямоугольных систем.

В XII – XIV вв. возникло несколько групп средневековых городов, в основу формирования которых были заложены особенности внутригородского пешеходного движения.

К первой группе можно отнести города, планировка которых связана со специфическими особенностями рельефа. В этом случае коммуникационная сеть имеет живописную иррегулярную многоосевую структуру. Ко второй группе поселений следует отнести города с правильной коммуникационной сетью. Например, города с одноосевым, крестообразным и прямоугольным типом уличной сети. В качестве примера города с неправильной уличной сетью можно указать на Авиньон размерами 1400 на 1400 м в 1359 – 1370 гг. (рис. 5) [2].



Рисунок 5. Авиньон [2]

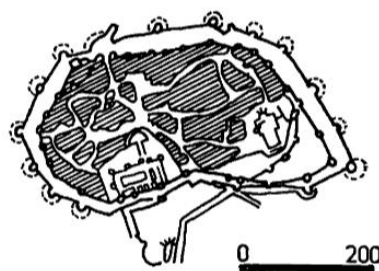


Рисунок 6. Каркассонн [2]

К группе городов с правильной системой улиц можно отнести Каркассонн с террито-

рией около 500 на 500 м (рис. 6) и Берн (300 на 800 м). Их архитектурный и градостроительный облик соразмерен человеческому масштабу.

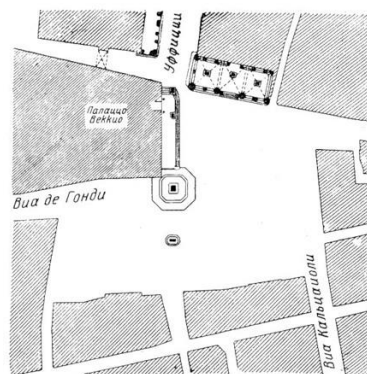
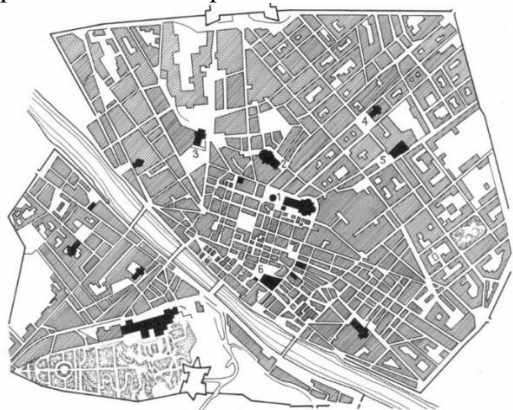
Европейское градостроительство в XIII в. характеризуется появлением укрепленных городов, построенных по плану бастиды, прямоугольного, многоугольного, круглого и овального очертания. Новым решением в планировочной структуре городов стало то, что от центра города расходились узкие, извилистые улицы; у городских ворот и мостов так же, как и в центре, сходились по несколько улиц. Узлы таких улиц можно увидеть на плане Флоренции (рис. 7).

Формирование средневековых европейских городов имело свои архитектурно-планировочные особенности, что не могло не сказаться на организации пешеходных пространств. Улицы застраивались торцами домов, вплотную прижатых друг к другу. При двухкатных крышах силуэт улицы получал активное зубчатое очертание. Ширина улиц в среднем варьировалась в пределах 5-7 м, а в некоторых случаях составляла всего 2 м [1]. Подобные габариты уличного пространства способствовали оптимальному пешеходному освоению с точки зрения визуального восприятия и уровню психологического и физического комфорта.

Одной из причин создания средневековыми градостроителями центрального пешеходного пространства – общественной площади было понимание ими необходимости социальных контактов. Общественная площадь – открытое городское пространство, выделенное собором и другими общественными зданиями, что, в свою очередь, отличало его от других городских пространств и способствовало лучшему восприятию архитектурных объектов. Площадь, как правило, имела многофункциональное назначение: могла быть рынком, местом объявления и экзекуций, религиозных и гражданских торжеств, местом отдыха. Ее размеры зависели от числа людей, которые ее посещали.

Площади средневековых городов чаще всего имели неправильную форму плана. Размещение зданий было либо в середине площади, либо во входящем углу ее. Примером такой площади может служить площадь Синьории во Флоренции (рис. 8).

Можно выделить следующие особенности средневековых площадей: несимметричность, преобладали точки зрения с угла, а небольшие размеры площади при существенной высоте соборов создавали эффекты ракурсов. Высота соборов и ратуш доходила до 100 м. В этом и есть основные различия между композициями площадей классического и средневекового периода. Пешеходные пространства средневековья характеризовались контрастностью восприятия.

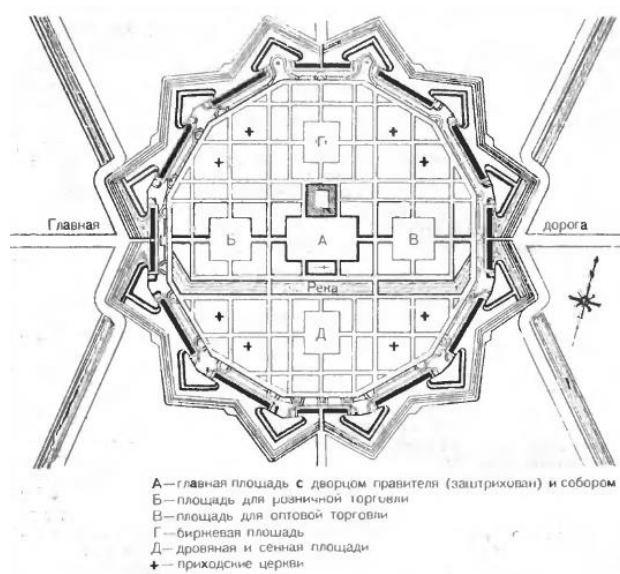


Флоренция. Площадь della Синьория

Рисунок 7. План Флоренции [2]**Рисунок 8.** Площадь Синьории [2]

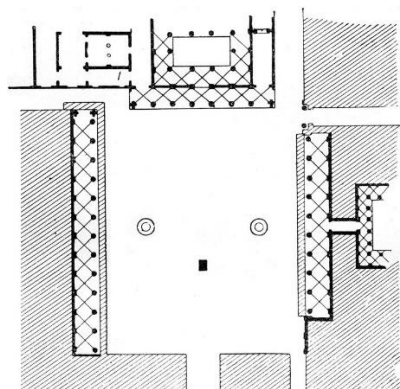
В эпоху Возрождения происходит кардинальное изменение художественного мировоззрения. На смену средневековому мистицизму приходит жизнерадостное, реалистическое мировоззрение. Мастера искусства, в поисках новых художественных образов, обратились к искусству античного периода, под воздействием которого в последующем и создавалось искусство эпохи Возрождения.

Градостроительная мысль данной эпохи наиболее полно выражена в проектах «идеальных» городов, а также в трактовке теоретиков – Альберти, Филарете и Скамоцци. Такие города охватывали площадь диаметром около 1000 м. Идеальные города – это города-крепости, имеющие форму правильного прямоугольника или звезды в плане, со рвами и бастионами по периметру, в то же время – это торговые города. В городах зарождается новый тип пешеходного пространства – торговая улица. Так, в идеальном городе Скамоцци центр города с общественной площадью пересекается торговой улицей, вокруг городского центра располагаются биржевая, дровяная и две рыночных площади (рис. 9).

**Рисунок 9.** Схема идеального города Скамоцци [2]

Преобладающей функцией пешеходных пространств города становится торговля. Таким образом, можно отметить, что в идеальных городах формируется функциональное зонирование городской территории.

В эпоху Возрождения преобладало гражданское строительство. Площадь общественного назначения служила центром города, где происходили всевозможные собрания, религиозные шествия, карнавалы, турниры. В XV веке городские площади имели правильный прямоугольный или трапециевидный план. Примерами таких площадей могут служить площадь Аннуциаты во Флоренции (рис. 10) и площадь св. Марка в Венеции (рис. 11).



Флоренция. Площадь св. Аннунциаты

Рисунок 10. Площадь Аннунциаты [2]

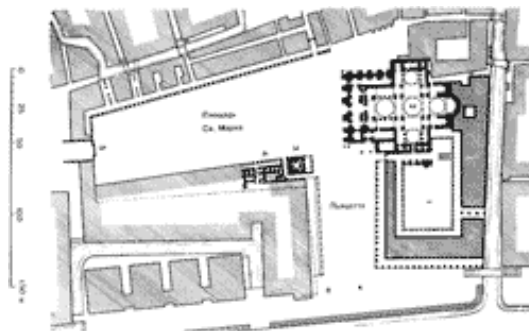


Рисунок 11. Площадь св. Марка [2]

Характерные особенности таких площадей: свободная срединная часть площадей, главный архитектурный объект умерено выделялся, преобладала симметрия в плане или спокойная уравновешенность архитектурных масс. Возвышение личности в эпоху Возрождения приводит к тому, что на площадях появляется портретная скульптура, а затем и аллегорическая. Социальные, функциональные и экономические предпосылки легли в основу развития пешеходных пространств в эпоху Возрождения.

С середины XVI века с развитием стиля барокко одновременно отмирают общественные функции площадей. В XVII площади приобретают декоративную направленность. Форма площади трансформируется и усложняется, а ее середина заполняется скульптурой, обелисками и фонтанами. Такими являются площади перед собором св. Петра (рис. 12) и перед церковью Санта-Мария делла Паче.

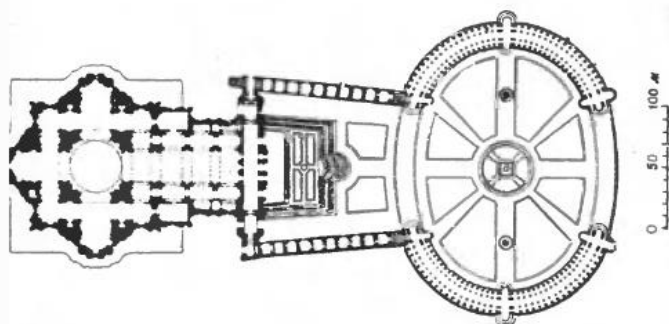


Рисунок 12. Площадь св. Петра в Риме [2]

Улицы не получили целостного архитектурного оформления в эпоху Возрождения, но в период барокко начинается их широкое строительство. Так, в короткий срок Доменико Фонтана осуществил лучевую систему прямолинейных проспектов между площадью дель Пополо, церковью Санта-Мария Маджиоре, Латеранским дворцом и Колизеем. В качестве акцентов в точках схода улиц были установлены обелиски.

Таким образом, можно отметить появления новых типов пешеходных пространств – это торговые улицы, системы площадей различной функциональной направленности, а также постепенное усложнение формы плана площадей.

В XVII в. в результате длительной борьбы между феодальными государствами Запад-

ной Европы сложились крупные абсолютистские монархии во главе с Англией, Францией и Испанией [3]. В связи с возросшими экономическими ресурсами, градостроительство данного периода получает широкие возможности, так как главным заказчиком стало государство в лице короля. Однако города все еще оставались неблагоустроенными и сохраняли средневековый характер в плотно застроенных центрах.

В конце XVII века градостроители приступают к перестройке столиц, используя композиционные приемы, примененные в планировке парков [3]. Первым образцом нового регулярного градостроительства явился Версаль (рис. 13).

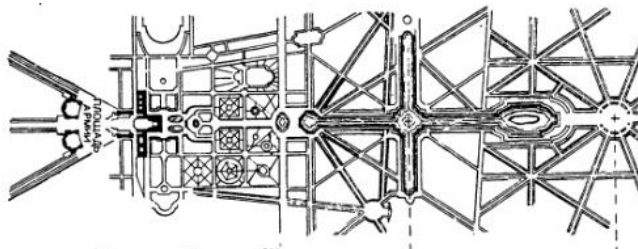


Рисунок 13. План Версальского парка [2]

Работая в 60-х годах XVII в. над общей композицией Версаля и Версальского парка, архитектор Ленотр соединил принципы лучевых магистралей барочного Рима с идеей центральной композиционной оси, организующей весь парк на протяжении 3 км [2]. Под впечатлением версальских и парижских работ создаются проекты лучевой системы в городах Лондоне и Петербурге.

Архитектура улиц и площадей также находилась под воздействием планировки Версаля. По образцу прямолинейных версальских аллей были построены парижские бульвары; точки пересечения парковых аллей, оформленные в виде круглых площадок, нашли свое отражение в круглых площадках Парижа.

Первые бульвары, как рекреационные общественные пространства, появились в конце XVII в, причем до этого времени бульварами назывались фортификационные сооружения. Так, первые бульвары возникли в Париже. Французский король Людовик XIV приказал снести стену, окружавшую Париж, так как ее оборонительное значение было к тому моменту утрачено. На месте валов и укреплений возникли широкие улицы, обсаженные деревьями. Так появились Большие бульвары, а затем это название стали получать и другие подобные озелененные улицы, предназначенные для пешеходного движения, прогулок и кратковременного отдыха. В условиях почти полного отсутствия публичных садов эти территории, явившиеся своеобразными центрами общения, сыграли немаловажную социальную роль в формировании нравов, обычаев, представлений. Эти структуры являлись зелеными осями, соединяющими городские территории с пригородными.

Таким образом, замкнутые формы площадей сменяются открытыми композициями, связанными с улицами, набережными и бульварами. Политические, социальные, экономические предпосылки легли в основу развития пешеходных пространств в Новое время.

К началу XX века пешеходные пространства Европейских городов, сформировавшихся в средневековый период, сложились в непрерывную развитую сеть в соответствии со сложившимися условиями. Пешеходы и транспорт совместно использовали уличное пространство, при этом пешеходы имели количественное преимущество, а транспорт качественное.

Перепланировка городов по типу «идеальных», начавшаяся в эпоху Возрождения, внесла элементы регулярности в живую структуру общественных пешеходных пространств. Улицы становятся длиннее, ограничиваясь пределом видимости, а не пешеходной доступностью. Для движения пешеходов создаются тротуары, для передвижения транспорта отводится средняя часть улицы. В результате перепланировки Парижа Ж.Э. Османом появились бульвары, ставшие важным торгово-социальным пространством города, стимулирующим процесс потребления [1].

В этот период возникает новый тип пространств – торгово-пешеходные улицы. Во второй половине XIX века появляются прогулочные пространства – променады, приобретающие общественно-политическое значение. Здесь встречались, проводили время за беседами, устанавливали деловые контакты. Эта сложившаяся общественная функция и в настоящее время характерна для подобных пешеходных пространств. Такие променады, как Английская набережная в Ницце и де ла Круазетт в Каннах, и сегодня играют центральную роль в жизни городов [3]. Появление искусственного освещения улиц создает условия для безопасных вечерних пешеходных прогулок, тем самым удлиняет время использования открытых общественных пешеходных пространств.

Сложившиеся к началу XX века пешеходные территории являются развитой непрерывной системой функционально насыщенных пространств, удовлетворяющих потребности горожан в товарах и услугах, с четким разделением на общественные уличные и частные пространства внутренних дворов.

К концу XIX века вокруг городов формируются промышленные зоны. Возникает проблема экологичности поселений, острее встает вопрос о благоустройстве городских территорий и их озеленения. В этот период Э. Говардом выдвигается концепция «города-сада» [3]. Однако в кварталах, созданных на базе данных принципов, уменьшается численность населения и происходит перераспределение бюджета его времен. Это значительно снижает количество пешеходов на улицах, падает привлекательность пешеходных общественных пространств в этих районах.

Первый переломный момент в развитии общественных пешеходных пространств можно выделить в 1920-1940 годы. Сначала расширяются улицы коридоры и дворики, процент застроенной территории снижается, количество жителей на единицу площади открытых пространств уменьшается. На улицах значительно снижаются пешеходные передвижения и общественные функции. Подобный процесс можно наблюдать и в настоящее время, что еще усугубляется практически тем, что все свободное пространство занимают парковки.

Начало процесса официального отделения пешехода от улицы, перемещение его в межмагистральные территории в Европе было заложено в концепции «Афинской хартии» (1933 г.), основным принципом которой являлось функциональное зонирование городских территорий: жилье, работа, отдых, транспорт. Влияние этого документа на планировку Европейских городов прослеживалось до середины 1980-х годов, когда были осознаны последствия его влияния [3].

В 1940-1950 годы в Европейское градостроительство внедряется концепция «соседства», разработанная в Соединенных Штатах в начале XX в. К. Перри. Одним из слабых мест данной концепции является организация жизни и быта населения «автомобильного века» внутри территорий, ограниченных городскими магистралями. Вместо прежнего городского квартала появляются группы свободно стоящих жилых домов. Дворы, хотя и являются пешеходными, но утрачивают частный характер, что приводит к появлению

большого количества неудобных транзитных общественных пешеходных территорий, не имеющих зон социального контроля.

Однако в середине XX века в Европейских городах создаются новые типы общественных пешеходных пространств. Возникают первые репрезентативные пространства, такие как ля Дефанс и торгово-пешеходные зоны центров городов с запретом въезда на них транспорта [3]. А периодом массового создания пешеходных пространств на всех континентах стали 70-е годы. Большой опыт строительства бестранспортных зон накоплен сейчас во многих странах. Примером может служить пешеходная зона в центре Бухареста (Румыния) (рис. 14).

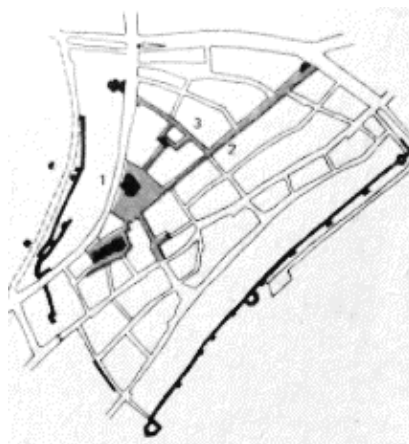


Рисунок 14. Пешеходная зона в центре Бухареста [1]:

1 – площадь 23 августа; 2 – улица Республики; 3 – улица Армата Розне

В начале 1980-х годов европейские исследователи установили, что пространственное разделение пешеходных и транспортных потоков, расширение транспортных магистралей, ликвидация зеленых островков безопасности не снижает, а увеличивает количество ДТП. На основе этих и других полученных ими данных формируется новый подход к организации городского пространства – «Город, ориентированный на человека» [3]. Основными принципами города становятся: переход к совместному использованию транспортных коммуникаций пешеходами и автомобилями, объединение маршрутов; повышение безопасности за счет создания зон успокоения движения; повышение эффективности использования городского пространства; доминирование пешеходов, а не личного транспорта.

В последнее десятилетие в европейских странах развивается новое направление – экологический урбанизм, одним из основных принципов которого является создание пешеходной среды, способной развиваться естественно, приспосабливаясь к местным условиям, создавая новые социокультурные связи.

На протяжении последних десятилетий в мире внедряются мероприятия, направленные на улучшение ситуации в сфере мобильности: создаются новые и проводится реконструкция существующих общественных пешеходных пространств, увеличивается использование безмоторных способов передвижения. Таким образом, система непрерывных общественных пешеходных пространств становится неотъемлемой частью населенных пунктов.

Таким образом, проведя анализ исторических предпосылок можно проследить развитие пешеходных пространств с древнего мира до современности (рис. 15). Главной особенностью пешеходных пространств всех эпох является их центральность в структуре го-

рода и пешеходная доступность. Пешеходные пространства стремились комфортно обустроить, по возможности отделить транспортную зону от пешеходной. А как результат разделения, в пешеходной зоне размещались объекты для различной деятельности (торговой, развлекательной, социально-общественной, культурной). Все пешеходные пространства создавались с учетом климатических особенностей района.

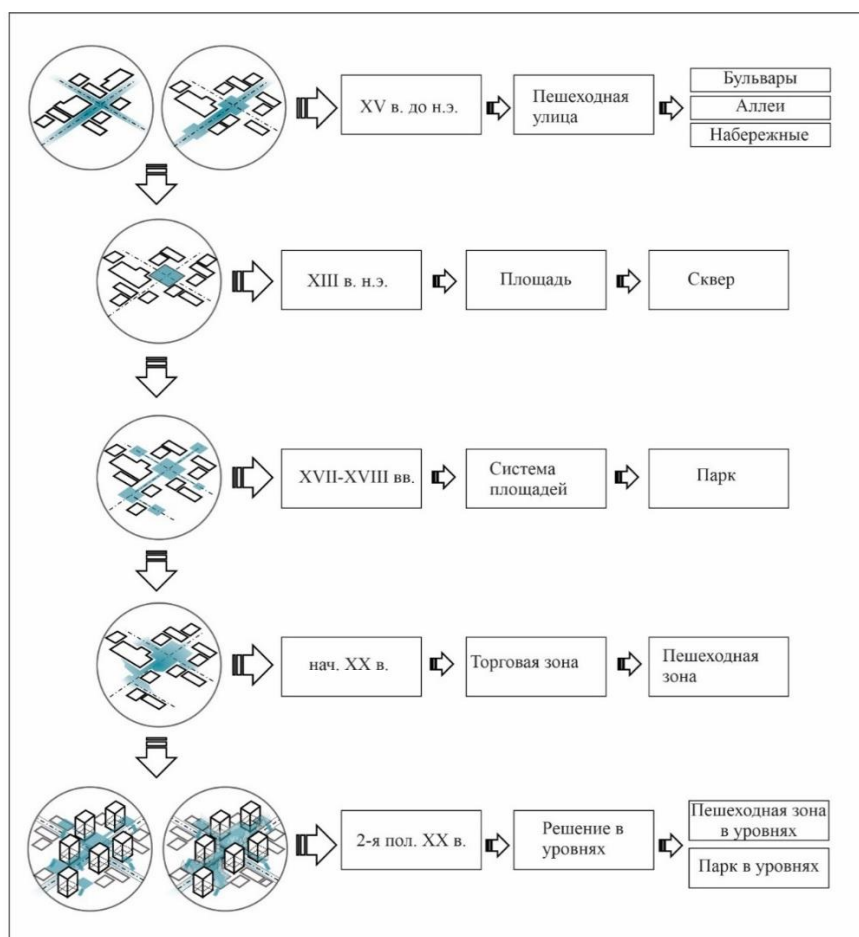


Рисунок 15. Структура пешеходных пространств и их взаимодействие с озелененными территориями в историческом развитии

Заключение. В результате проведенного исследования, можно выделить ряд факторов, повлиявших на развитие пешеходных пространств в различные исторические периоды: градостроительные, идеологические, политические, экономические и социальные. Каждый из этих факторов определял структуру, организацию, параметры, функциональность пешеходных зон. Зарождение пешеходных пространств еще в древнейшие времена говорит об их социальной и градостроительной значимости. Каждый исторический период вносил свой вклад в развитие общественных пешеходных пространств, меняя и дополняя их. На протяжении всей истории развития эти пространства трансформировались, дополнялись и совершенствовались. Эволюция пешеходных пространств

наглядно показала, как пешеходные зоны с одной или двумя функциями постепенно превращаются в многофункциональные общественные пространства нового типа, что создает своего рода центры притяжения для различных групп населения.

Список литературы

1. Урбах А.И. Архитектура городских пешеходных пространств / А.И. Урбах, М.Т. Лин. – М.: Стройиздат, 1990.
2. Велев П. Пешеходные пространства городских центров / пер. Д.П. Кривошеева / ред. В.В. Владимирова. – М.: Стройиздат, 1983.
3. Вагнер Е.А. Принципы формирования архитектурной среды общественных пешеходных пространств в контексте сложившейся городской застройки // Вагнер Е.А.: дис. ... канд. арх. – 2018. – 301 с.
4. Гельфонд, А. Л. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений /А. Л. Гельфонд. – Москва: Архитектура-С, 2007. –280 с.
5. Демурина Ю. Л. Типология пешеходных пространств в городской среде // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. – 2011. – № 3. – С. 12-14.
6. Урбах А.И., Пешеходные торговые улицы и зоны за рубежом. Обзорная информация // Проблемы больших городов. – Выпуск 30 – МГЦНТИ, 1982.
7. Проектирование пешеходных пространств города с учетом потребностей маломобильных групп населения: методические указания / сост. А.Н. Тереягова; СГАСУ. – Самара, 2009. – 28 с.
8. Вагнер Е.А. Принципы формирования архитектурной среды пешеходных пространств как многоуровневой системы в контексте городской мобильности населения // Academia. Архитектура и строительство. – 2016. – № 3. – С. 79-84.
9. Пешеходные торгово-общественные пространства / Б. Мейтленд; Перевод с англ. А. Р. Анисимова; Под ред. И. Р. Федосеевой. – М. : Стройиздат, 1989. - 155, [2] с. : ил.; 30 см.; ISBN 5-274-00468-7 (В пер.).
10. Руководство по проектированию общественных центров городов, поселков и сельских населенных мест/ЦНИИП градостроительства. – М.: Стройиздат, 1982. – 79 с.
11. Косицкий Я.В., Благовидова Н.Г. Основы теории планировки и застройки городов / Косицкий Я.В., Благовидова Н.Г.: Учеб. пособие. – М.: Архитектура-С, 2007. – 76 с., ил.
12. Современные общественные пространства как инструмент развития городской среды: материалы межрегион. науч.-практ. конф. 29–30 ноября 2018 года: СПбГАСУ. – СПб., 2018. – 160 с.
13. Горохов В.А. Городское зеленое строительство [Текст] /В.А.Горохов. – М.: Стройиздат, 1991. – 416 с.
14. Василенко В.А. Пешеходные пространства как средство гуманизации городской среды // Василенко В.А.: дис. ... магистра. – 2021 г. – 88 с.
15. Г.А. Потаев. Градостроительство. Теория и практика: учебное пособие / Г.А Потаев. – М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2014.

References

1. Urbah A.I. Arhitektura gorodskih peshekhodnyh prostranstv / A.I. Urbah, M.T. Lin. – M.: Strojizdat, 1990.
2. Velev P. Peshekhodnye prostranstva gorodskih centrov / per. D.P. Krivosheeva / red. V.V. Vladimirova – M.: Strojizdat, 1983.
3. Vagner E.A. Principy formirovaniya arhitekturnoj sredy obshchestvennyh peshekhodnyh prostranstv v kontekste slozhivshejsya gorodskoj zastroyki // Vagner E.A. Dissertaciya na soiskanie uchenoj stepeni kandidata arhitektury. – 2018. – 301 s.
4. Gel'fond, A. L. Arhitekturnoe proektirovanie obshchestvennyh zdaniy i sooruzhenij /A. L. Gel'fond. – Moskva: Arhitektura-S, 2007. –280 s.
5. Demurina YU. L. Tipologiya peshekhodnyh prostranstv v gorodskoj srede // Vestnik SGASU. Gradostroitel'stvo i arhitektura. – 2011. – №3. – S. 12-14.
6. Urbah A.I., Peshekhodnye trgovye ulicy i zony za rubezhom. Obzornaya informaciya. Problemy bol'shih gorodov. Vypusk 30 , MGCNTI 1982.
7. Proektirovanie peshekhodnyh prostranstv goroda s uchetom potrebnostej malomobil'nyh grupp naseleniya: metodicheskie ukazaniya / sost. A.N. Teryagova; SGASU. – Samara, 2009. – 28 s.

8. Peshekhodnye torgovo-obshchestvennye prostranstva / B. Mejtlend; Perevod s angl. A. R. Anisimova; Pod red. I. R. Fedoseevoy. - M. : Strojizdat, 1989. - 155,[2] s. : il.; 30 sm.; ISBN 5-274-00468-7 (V per.).
 9. Vagner E.A. Principy formirovaniya arhitekturnoj sredy obshchestvennyh peshekhodnyh prostranstv v kontekste slozhivshejsya gorodskoj zastrojki // Vagner E.A. Dissertaciya na soiskanie uchenoj stepeni kandidata arhitektury. – 2018. – 301 s.
 10. Rukovodstvo po proektirovaniyu obshchestvennyh centrov gorodov, poselkov i sel'skih naselennyh mest/CNIIP gradostroitel'stva. — M.: Strojizdat, 1982.—79 s.
 11. Kosickij YA.V., Blagovidova N.G. Osnovy teorii planirovki i zastrojki gorodov / Kosickij YA.V., Blagovidova N.G.: Ucheb. posobie. – M.: Arhitektura-S, 2007. – 76 s., il.
 12. Sovremennye obshchestvennye prostranstva kak instrument razvitiya gorodskoj sredy: materialy mezhtregion. nauch.-prakt. konf. 29–30 noyabrya 2018 goda: SPbGASU. – SPb., 2018. – 160 s.
 13. Gorohov V.A. Gorodskoe zelenoe stroitel'stvo [Tekst] /V.A.Gorohov. – M.: Strojizdat, 1991. – 416 s.
 14. Vasilenko V.A. Peshekhodnye prostranstva kak sredstvo gumanizacii gorodskoj sredy // Vasilenko V.A. Magisterskaya dissertaciya na soiskanie stepeni magistra. – 2021 g. – 88 s.
 15. G.A. Potaev. Gradostroitel'stvo. Teoriya i praktika: uchebnoe posobie / GA Potaev - M.: FORUM: INFRA-M, 2014.
-