

**ВЕЛО-ПЕШЕХОДНЫЕ ПРОСТРАНСТВА В ИСТОРИЧЕСКОМ ПРОЦЕССЕ  
РАЗВИТИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ СИСТЕМ**

**Вагнер Е.А.**

**Научный руководитель — доцент Кукина И.В.**

***Сибирский федеральный университет, г.Красноярск***

История городов по различным историческим данным насчитывает от 5 до 15 тысяч лет. История пешеходных связей насчитывает не менее 2 миллионов лет, она и появляется задолго до городов. Ходьба – основное средство передвижения человека, это и научные прогулки древних греков, и походы римских легионеров, и странствия средневековых паломников, и прогулки придворных и пешеходов на городской мостовой, и покупателей торговых центров. Пока люди не начали «передвигаться сидя», ходьба была основным способом передвижения. Строительство дорог и транспортных систем, а затем изобретение автомобиля привели к неизбежному переходу «с ног на колеса». Однако ходьба – наиболее естественный и простой способ передвижения, способствующий укреплению физического и эмоционального состояния человека.

Экологическая безопасность – это важнейший компонент устойчивого развития цивилизации. На протяжении десятилетий предпринимаются шаги, направленные на улучшение экологической ситуации. Вопросы, связанные с глобальными проблемами развития человечества, стали включаться в планирование устойчивого социально-экономического развития стран и регионов. Одним из аспектов экологической безопасности является использование безмоторных способов передвижения. Таким образом, система вело-пешеходных пространств – неотъемлемая часть любого населенного пункта.

В историческом процессе развития градостроительных систем вело-пешеходные пространства меняли свою роль и значение:

- от времени древних поселений до средневековья размеры городов определялись средней дальностью пешеходного движения, в основу их создания были заложены характеристики, связанные с особенностями пешеходного движения (время и пространство);
- в эпоху античности, средневековья и Возрождения ходьба становится не только способом передвижения, но и методом познания природы, ее физических и эстетических качеств;
- в эпоху Барокко появляется новый масштаб в градостроительстве, размеры городских линейных пространств увеличиваются и ограничиваются не пешеходной доступностью, а пределом видимости. Физические возможности человека перестают быть ключевым звеном в организации городского пространства;
- с развитием пейзажного стиля в садово-парковом искусстве создаются условия познания природы, понимания гармонии и композиции через пешеходное движение;
- в XVIII – XIX вв. как реакция на бурное развитие промышленности возникает пешеходная культура; создаются променады, сеть бульваров, которые становятся местом пешеходных прогулок и торговли; разрабатывается идея создания города-сада;
- наряду с развитием пешеходных пространств и пешеходной культуры, с изобретением и освоением массового производства велосипедов в XIX–XX вв. зарождается велосипедное движение, организуются вело-пешеходные пространства.

При этом велосипеды используются не только как средство для прогулок и отдыха, но и для выполнения ряда служебных функций (патрулирование улиц, доставка почтовой корреспонденции, поездки на работу и т.д.). Во многих странах мира велосипеды и в настоящее время широко используются для отдыха и практических целей (Дания, Китай, Индия и др. страны), что оказывает значительное влияние на снижение интенсивности автомобильного движения и количество вредных выбросов в окружающую среду;

- в XX веке в связи с массовым производством автомобилей и зарождением модернизма основной целью градостроительства становится создание условий для организации скоростного движения автотранспорта, что приводит к разрушению связей, деградации ландшафта и возникновению опасностей для пешеходов.

В настоящее время накоплен большой опыт проектирования и строительства в крупных градостроительных системах вело-пешеходных сетей, состоящих из пешеходных, вело-пешеходных, транспортных, рекреационных и туристических маршрутов. Организация полицентрических вело-пешеходных сетей обеспечивает снижение загрязнения городской среды вредными выбросами от автотранспорта; повышение безопасной и комфортной мобильности, физической активности населения; развитие конкуренции между узлами сети, региональных особенностей и культурного наследия, снижение затрат времени и стоимости перемещения жителей на короткие и средние расстояния.