

УЛИЦА КРУПНОГО ГОРОДА, КАК ЛИНЕЙНОЕ ОБЩЕСТВЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО (НА ПРИМЕРЕ Г. КРАСНОЯРСКА)

Лелюйко Я.В.

Научные руководители – ассистент Чуй Я.В., ст. преп. Федченко И.Г.

Сибирский федеральный университет

В ходе многочисленных экспертных обсуждений общественных пространств города большое внимание уделяется линейным пешеходным пространствам. Набирает популярность тема общественной жизни на городских пространствах. Архитекторы, ученые, горожане активно обсуждают статус городской улицы, идет «борьба приоритетов» движения автомобилей и пешеходов.

Тем не менее, сегодня, в нормативно- правовой литературе довольно четко сформулировано понятие городской улицы - *территория общего пользования, ограниченная красными линиями улично-дорожной сети города*. (СП Градостроительство). Что, по существу, предопределяет «компромисс» общественного пространства пешехода и движения транспорта. Тенденция такова, что в городской среде приоритет отдается транспортному средству, а не интересам пешехода. В тоже время в обществе признается, что динамичный ритм городской жизни ощущается полнее всего в оживленных коммуникационных пространствах.

В научно-популярной литературе сложилось множество мнений предопределяющих понятие «Городская улица». Например, доктор архитектуры Нефедов В.А. определяет улицу как линейно-узловой социально-функциональный элемент городской структуры. Автор подмечает, что улица предлагает человеку самый широкий набор видов обслуживания, при этом человек может выступать в уличном пространстве как пешеход и в качестве водителя. Джейн Джекобс предопределяет роль улице как главной площади города. Глазычев В.Л. пишет о улице, как о «пространстве взаимодействия» и подмечает «попытки защитить тротуары от близости машин и выхлопных газов привели в нашей градостроительной практике к поступательному расширению “улицы” и тем самым — к ее исчезновению».

По мере развития общества меняется статус улицы в городе от линейных пешеходно-торговых пространств до статуса транспортных коммуникаций. В XX веке с ростом автомобилизации городская улица становится транспортной артерией развивающихся городов и в значительной мере утратившей свою роль общественного пространства. **В начале XXI века становится актуальным вопрос: Что значит «городская улица» сегодня?**

В данной связи, интересен фактологический анализ изучения проблем сегодняшнего функционирования городской улицы.

Цель данного исследования заключается в проведении натурного обследования городской улицы, выявлении основных проблем и «вызовов» среды, а так же формулировании принципов совершенствования городской улицы в комфортное линейное общественное пространство города.

Объект исследования – улица Взлетная в городе Красноярске.

Предмет исследования – анализируются функционально-планировочные и социальные аспекты.

В рамках исследования проводится анализ транспортно-пешеходного пространства на примере улицы Взлетная (фрагмент улицы от ул. Октябрьская до ул. Весны). Данная улица носит статус общегородского значения, «пропускающая» через себя большое количество индивидуального и общественного транспорта. Это одна из

самых посещаемых в городе улиц, привлекающая множество пешеходов, что обусловлено как разнообразием сопровождающих функций, так и наличием остановок общественного транспорта.

Проведя натурное обследование, а так же используя данные 2ГИС, был проведен графоаналитический анализ функционального насыщения улицы отражающий характер дисперсного освоения пространства улицы объектами малого и среднего бизнеса. А так же был проведен ландшафтно-средовой анализ благоустройства открытых пространств. Было проведено наблюдение за территорией, а так же опрос горожан с целью выявления социальной активности и предпочтения в пространстве. В результате вышеперечисленных анализов были выявлены следующие проблемы:

- Несвязность сторон (городская магистраль «разбила» улицу на две разные части);
- Нецелостность (разделение улицы на транспортную и пешеходную зоны привело к тому, что она не воспринимается как линейный ансамбль).
- Бесхозность пространств (при относительно широкой полосе «красных линий», пространство между магистралью и фасадами зданий «ничейно», заброшено);
- Опасность передвижения, в т.ч. и для мало мобильной группы населения (транспортная сеть многократно пересекает пешеходное пространство, образуя множество конфликтных узлов);
- Несанкционированное паркование автомобилей;
- Неорганизованная многофункциональность (дисперсное освоение пространства различными функциями, при этом они закрыты от общественно-пешеходного пространства);
- Прерывистость пешеходного движения (остановочные сооружения, информационные стойки и рекламные щиты, проезды преграждают путь движения пешехода);
- Не благоустроенность (отсутствие мест отдыха при большой протяженности улицы)
- Безликость (пространство «не освоено» горожанами, является неинтересным, скучным, неопрятным и не комфортным для отдыха);
- Отсутствие «полноценного» озеленения;
- Шум и загрязненность, загазованность территории.

Учитывая ряд перечисленных проблем, можно прийти к выводу, что ул. Взлетная является неблагоприятным для пешеходного движения пространством, при наличии функциональных и территориальных «потенциалов» территории. Несанкционированное паркование препятствует комфортному и безопасному движению пешехода, что приводит к значительному снижению привлекательности улицы как комфортного и безопасного пространства для людей.

В Российской действительности бытует мнение, что с простым увеличением ширины дорожного полотна, решиться проблема паркования и пробок на улицах. Увы, как показывает практика, любые расширения пространства моментально заполняются несанкционированным паркованием, проблема пробок не решается, доставляя горожанам массу недовольств.

В итоге исследования были сделаны выводы о том, что создание городской улицы, как линейного общественного пространства возможно через опознание его ландшафтно-социальной значимости. На основе анализа положительного отечественного и зарубежного опыта проектирования и реконструкции городских улиц, автором были сформулированы принципы совершенствования транспортно-пешеходной улицы в **линейные общественные пространства города:**

- принцип «двустороннего объединения». Два «берега» дорожного полотна должны быть планировочно и функционально объединены. Улица должна трактоваться как «буфер» между разными функциональными зонами города.

-принцип «баланса». Транспортные и пешеходные потоки должны быть сбалансированы, а так же интегрированы полосы альтернативного движения. Принцип так же подразумевает функциональный баланс объектов малого и среднего бизнеса на протяжении геометрии улицы.

-принцип «дифференцирования». Необходимо разделять пространства контрастных функций (транспортные и пешеходные пространства, площадки хозяйственного назначения, транзитные пешеходные пути). Так же необходимо создать разграничения пространства по характеру пребывания человека (отдых, движение, обслуживание, и прочее.)

- принцип «сценария развития». Улицы, как линейные общественные пространства должны обладать плановостью раскрытия «сюжетов» городского пространства, быть интересными и содержательными. Для каждой функциональной зоны должны быть предусмотрены пространства для временного отдыха горожан.

-принцип «зеленых зон». На протяжении линейного пространства, улицы должны быть наполнены элементами озеленения различного назначения. Элементы озеленения должны создавать единую систему озеленения, а так же являться естественными разграничениями разных по функции зон.

-принцип «безопасности». Улица должна предусматривать элементы способствующие безопасному передвижению маломобильной группы населения (люди с нарушением опорно-двигательного аппарата, органов чувств, а так же пожилые люди, мамы с колясками, дети), а так же оснащена элементами освещения различной типологии, для повышения криминальной безопасности. Должны быть предусмотрены мероприятия по решению конфликта «транспорт-пешеход».

-принцип «идентичности». На всей протяженности улицы должна быть создана единая система элементов благоустройства для создания визуальной целостности среды. Улица должна содержать элементы визуальной ориентации и семантические малые архитектурные формы.

В докладе принципы совершенствования транспортно-пешеходной улицы в **линейные общественные пространства** проиллюстрированы результатами авторских натурных обследований линейных общественных пространств разных стран.

Организация открытых линейных общественных пространств – это одна из приоритетных сфер современного градостроительства, которая может помочь решить транспортные, экологические проблемы городов, будет способствовать сохранению и восстановлению целостности градостроительной ткани, приспособлению сложившейся застройки к современным функциям, объединит социальную и коммерческую эффективность городской среды.