

Мельникова Е. О., Сохацкая Д. Г.
E. O. Melnikova, D. G. Sokhatskaya

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И ФОРМИРОВАНИЯ ГОРОДСКИХ УЛИЦ КАК МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT AND FORMATION OF CITY STREETS AS MULTIFUNCTIONAL PUBLIC SPACES

Мельникова Екатерина Олеговна – студент 4-го курса Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); тел. 8(914)179-10-92. E-mail: katyasimagina@mail.ru.

Ekaterina O. – 4th year Student, Komsomolsk-na-Amure State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); tel. 8(914)179-10-92. E-mail: katyasimagina@mail.ru.

Сохацкая Дарья Геннадьевна – доцент кафедры «Дизайн архитектурной среды» Комсомольского-на-Амуре государственного университета, Член Союза дизайнеров России (Россия, Комсомольск-на-Амуре); тел. 8(962)288-02-68. E-mail: amurliman-design@yandex.ru.

Darya G. Sokhatskaya – Associate Professor, Architectural Environment Design Department, Komsomolsk-na-Amure State University, Member of the Union of Designers of Russia (Russia, Komsomolsk-on-Amur); tel. 8(962)288-02-68. E-mail: amurliman-design@yandex.ru.

Аннотация. В данной статье рассмотрены принципы развития методов проектирования городских улиц на примере города Комсомольска-на-Амуре. В статье описаны принципы проектирования улиц как комфортных общественных пространств для всех групп городского населения. Рассматривается возможность представления улиц как многофункциональных общественных пространств, способных сформировать облик города и стать одним из факторов его развития.

Summary. This article discusses the principles of development of methods for designing city streets on the example of the city of Komsomolsk-on-Amur. The article describes the principles of designing streets as comfortable public spaces for all groups of the city's population. The possibility of presenting the streets as multifunctional public spaces that can shape the image of the city and become one of the factors of its development is considered.

Ключевые слова: улицы, градостроительство, проектирование, общественное пространство, развитие, организация, пешеходные зоны, безопасность, комфорт.

Key words: street, urban planning, design, public space, development, organization, pedestrian zones, safety, comfort.

УДК 72.012

Одной из важных систем в комплексе градостроительства является план сети улиц и дорог города. От расположения жилых кварталов, вокзалов, предприятий, общественных центров, приемыкания загородных дорог, водоёмов и многого другого зависит, где будут проложены улицы и как будет выглядеть схема города. Организация улицы имеет особое значение для общей архитектурной планировки населённого пункта, его облика, а также может послужить развитием экономики города. При проектировании уличной сети необходимо учитывать не только распланированную работу и загруженность улицы транспортом, но и архитектурное решение прилегающих парков, площадей, набережных, зданий [1].

На сегодняшний день тенденция развития городов предполагает создание комфортных общественных пространств для лучшей жизни населения. Во всём мире в практике проектирования имеется подход к формированию среды города, называемый человеко-ориентированным, соответственно указывающий на обеспечение всех потребностей, комфортного и безопасного времяпровождения различных групп населения на территории независимо от их физических качеств, воз-

раста, благосостояния и вида передвижения, например, пешая или велопрогулка, личный или общественный транспорт, а также передвижение людей маломобильных групп [8].

Таким общественным пространством может быть городская улица, которая в современном мире является своеобразной экосистемой и сочетает множество функций для различных целей. Таким образом, можно выделить некоторые виды использования этой территории: это движение транспорта, транзитное движение пешеходов, использование территории длительное время, а также кратковременное. Выделение перечисленных видов обуславливает и предполагает наличие функциональных зон, т. е. территориально разграниченных пространств в одной среде, в которой каждый вид деятельности и активности будет комфортным, безопасным и приносить свою пользу.

В пространстве городской улицы формируются такие зоны, как проезжая часть, пешеходный тротуар, полоса безопасности, которая отделяет движение машин и людей, входные группы, велосипедные дорожки, парковки, остановочные пункты, места торговли, зоны отдыха, пешеходные переходы, озеленение и ландшафтные формы, места общественного питания. Также доказано, что развитие каждой из зон и многофункционального пространства в целом приводит к росту экономики в городе, развитию бизнеса, торговли, экологии и социальной активности населения [3].

Принципы проектирования комфортной и безопасной улицы, а также многофункционального общественного пространства на сегодняшний день существуют на этапах, на которых определяется территория в границах красных линий с обеих сторон улицы на основании необходимого пространства для нужд землепользования пешеходов, велосипедистов, озеленения, отдыха и парковочных мест. В дополнение ещё один этап, на котором определены границы проезжей части: необходимо сбалансированно распределить траекторию и интенсивность движения транспорта при попытке организовать широкий и удобный тротуар для пешеходов и велосипедистов. На основе этих принципов улица приобретает определённые свойства, развивается и становится новым местом притяжения и комфортным общественным пространством.

В качестве анализа существующей ситуации общественных пространств на городских улицах выбран город Комсомольск-на-Амуре, а также перспектива их развития на примере проспектов Первостроителей (см. рис. 1) и Ленина.

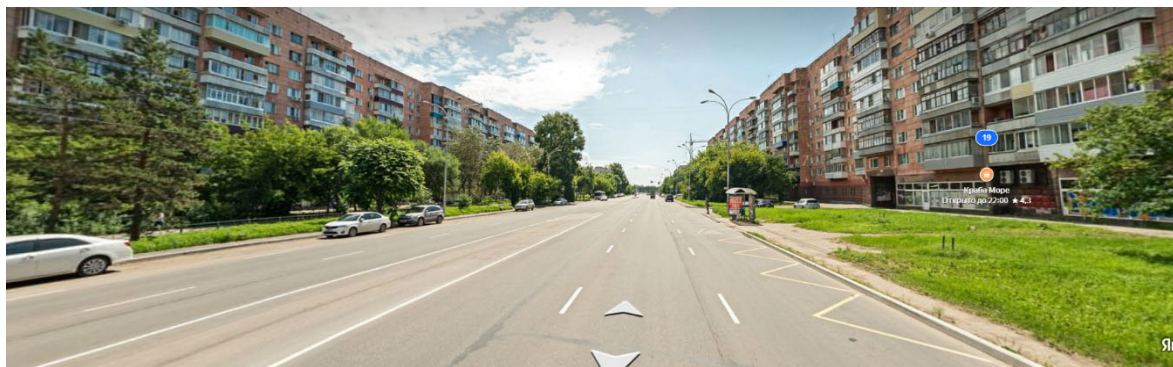


Рис. 1. Фрагмент проспекта Первостроителей

На сегодняшний день Комсомольск-на-Амуре является четвёртым по величине промышленным, культурным и научным центром Дальнего Востока и включает город-спутник Амурск и около десяти сельских и городских поселений. В городе расположилось семьсот девяносто две улицы.

В исследовании проведён градостроительный анализ ситуации существующих улиц города с учётом объектов и фокусов притяжения людей. Рассмотрим оценку использования существующих общественных пространств рассматриваемых улиц для выявления недостатков и обнаружения проблем некоторых участков улиц города.

Проспект Первостроителей является одной из главных улиц города районного значения, т. к. формирует пешеходные и транспортные связи в пределах центрального района и, соответ-

ственно, должна быть организована как многофункциональное общественное пространство; она имеет ширину 100 м и протяжённость 3,5 км [4]. Здесь расположились старые пятиэтажные дома, «сталинские», а также новые кварталы с девяти- и четырнадцатипятиэтажными зданиями. Визуально улица недостаточно благоустроена для комфортного пребывания пешеходов. Данная улица соответствует традиционному подходу к проектированию городских улиц, т. е. ориентирована на пропускную способность дорожного транспорта [2]. Основным фокусом является интенсивность движения транспортных средств, поэтому в соответствии с функциональным наполнением организована проезжая часть, пешеходных переходов и их доступности, безопасности для населения, а также остановочных пунктов является положительным моментом. Но наиболее комфортными и полными по функциональному значению являются улицы, в проектировании которых заложен фокус полной городской среды и её мобильности, – это принцип контекстуального проектирования (см. рис. 2).

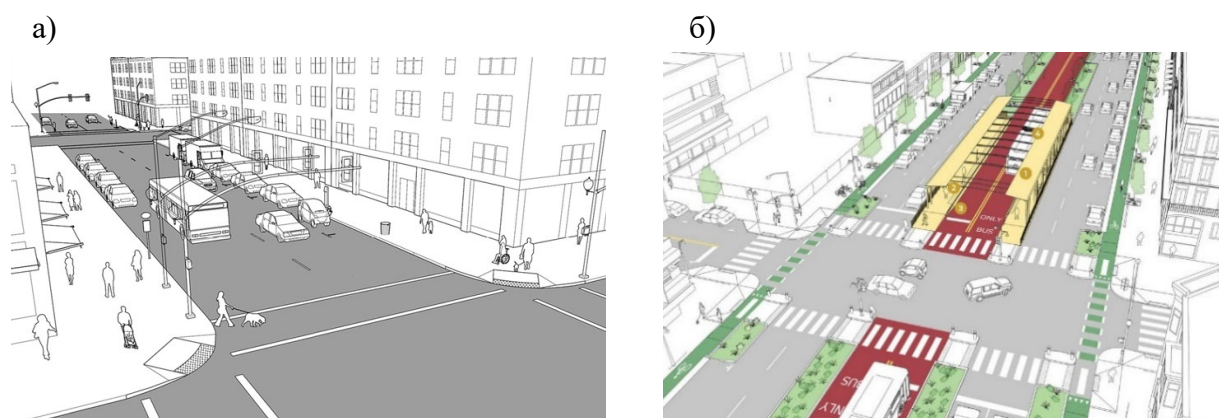


Рис. 2. Подходы к проектированию городских улиц:
а – традиционный подход; б – контекстуальный подход

Соответственно, в ходе анализа проспекта Первостроителей отмечаются такие недостатки, как отсутствие велодорожек и велопарковок, что небезопасно для движения пешеходов, не организован пешеходный тротуар, транзитный путь, места отдыха и торговли, нерационально использованы территории зелёной зоны. Фасады и входные группы имеют большое значение для комфортного пребывания и положительного влияния на внутреннее состояние населения города, и здесь также имеется отрицательный аспект (см. рис. 3).

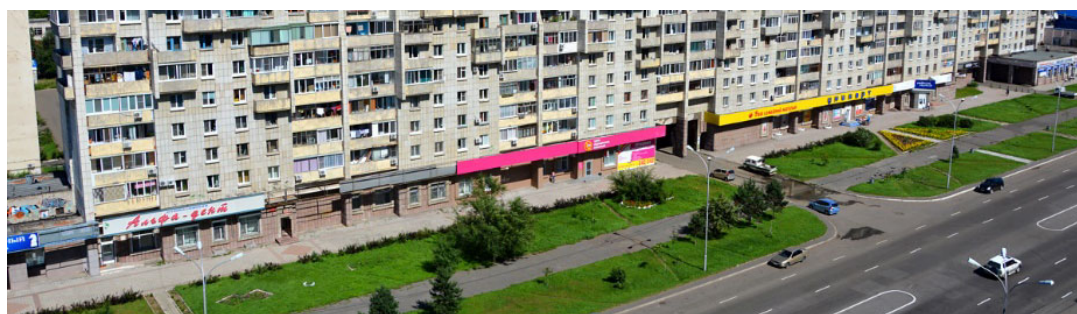


Рис. 3. Отрицательный пример входных групп на проспекте Первостроителей

Проспект Ленина в период до 1980 г. предлагалось проложить через реку Силинку по прямой линии до Ленинского района, и, соответственно, улицей общегородского значения связать два крупных района города. На сегодняшний день проспект является магистралью регионального значения. В отличие от проспекта Первостроителей, имеет меньшую ширину и в основном застройка пятиэтажная (см. рис. 4). Спроектирован традиционно и не имеет нацеленности на комфорт обще-

ственного пространства и пребывание пешеходов. Улица активна и загружена пешеходами, общественным и личным транспортом. В середине проспекта располагается площадь им. В. И. Ленина, которая должна была стать общественным центром, но таковым не является, т. к. нет точек притяжения для людей. Здание Дворца культуры «Строитель», которое является главным на площади, находится в аварийном состоянии и, соответственно, не притягивает взгляды. На площади есть скамьи, но стоят они под открытым небом без навесов, и отдыхающим приходится наблюдать за проезжающими мимо машинами или смотреть на памятник Ленину, что положительно на отдых людей не влияет.

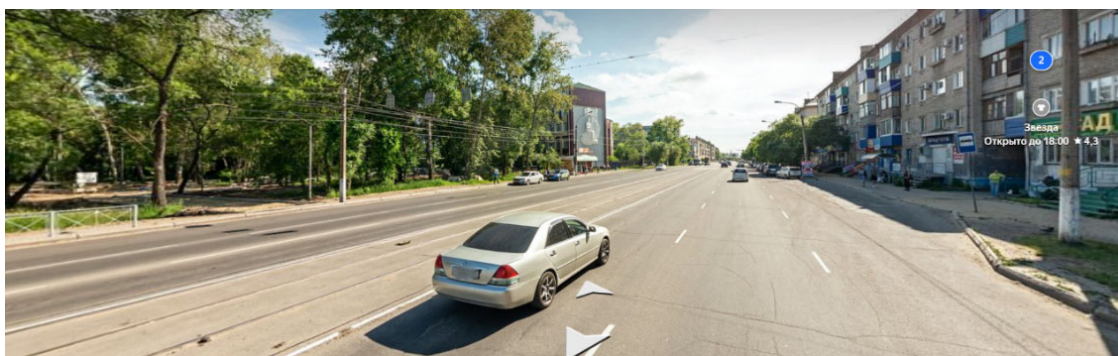


Рис. 4. Фрагмент проспекта Ленина

Главными недостатками улицы являются неорганизованность точек притяжения для людей (такowymi могли бы стать привлекательные вывески магазинов и организация временных мест отдыха и торговли), отсутствие велопарковок и велодорожек. По сравнению с проспектом Первостроителей, проспект Ленина имеет меньше озеленения, но чаще встречаются организованные ландшафтные композиции. Проспект имеет большой фокус тяготения пешеходов, но назвать улицу одним большим многофункциональным общественным пространством также нельзя, присутствует только монотонность и скучность при прогулке. Зона дорожного движения использована нерационально на данный момент, т. к. при отсутствии трамваев в городе существуют трамвайные пути на всём протяжении дороги, что могло бы использоваться как дополнительная полоса для движения автомобилей (см. рис. 5).



Рис. 5. Дорожная разметка с учётом трамвайных путей

С учётом всех недостатков на основе анализа двух городских проспектов Комсомольска-на-Амуре созданы предложения по развитию и изменению каждой улицы.

Проект Первостроителей. Для улучшения организации пространства проспекта Первостроителей предлагаются озеленение разделительной полосы или демонтаж её в пользу велодорожки и смещение полос движения, устройство мест парковки автомобилей отдельно от проезжей части, организация велодорожек и парковок, которые необходимо отделить от проезжей части сформированным линейным озеленением, а также организация благоустройства пешеходной зоны, предложение использования временных мест пребывания в виде точек торговли на открытом воздухе и мест отдыха через малые архитектурные формы, обновление пешеходного покрытия.

Проект Ленина. На проспекте Ленина возможно обновление фасадов и вывесок, которые визуально будут приятны для восприятия человеком и будут притягивать больше посетителей и прохожих [9]. Также необходима организация велодорожек и парковок, мест временного отдыха и притяжения людей через благоустройство пешеходного участка улицы.

Чтобы узнать больше о том, как улицы могут развиваться и быть комфортными для всех групп населения, рассмотрим примеры проектов по организации общественных пространств на городских улицах разных регионов мира. В городе Аукланд, Новая Зеландия, реализован проект реконструкции 4-й улицы (см. рис. 6). До реконструкции улица использовалась преимущественно для движения машин и парковки, а пешеходное пространство служило исключительно транзитным путём и не имело функции общественного пространства. В результате реконструкции улица приобрела вид многофункционального общественного пространства. Соответственно, город становится комфортным для жизни населения [4, 4].

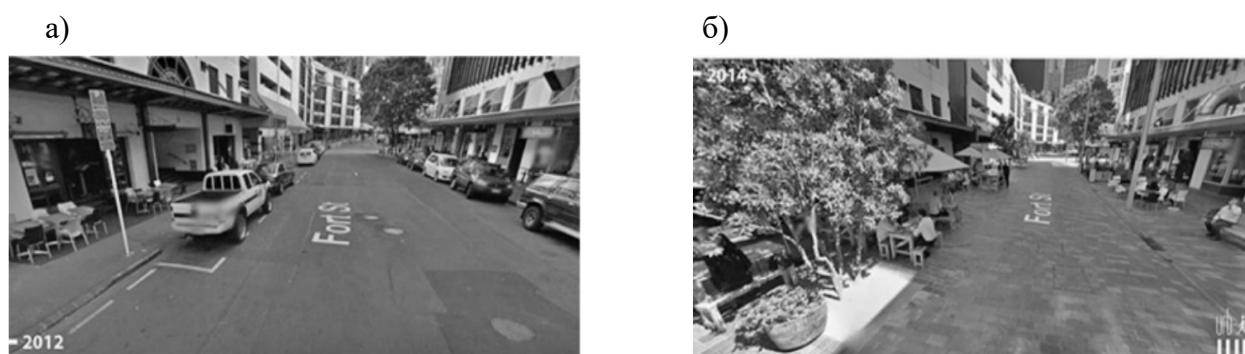


Рис. 6. Реализация проекта городской улицы в городе Аукланд, Новая Зеландия:
а – до реконструкции; б – после реконструкции

Также хорошим примером реорганизации городской улицы является проект городской площади NYC Plaza, город Нью-Йорк (см. рис. 7). Было создано рекреационное место для отдыха горожан на месте стоянки автомобилей. Проект значительно изменил среду улицы, т. к. на территории появилось комфортное пространство для общественной жизни населения [4, 3].



Рис. 7. Реализация проекта городской площади в городе Нью-Йорк:
а – до реконструкции; б – после реконструкции

В результате анализа городских улиц Комсомольска-на-Амуре выяснилось, что при проектировании предпочитались протяжённые и широкие улицы, которые не использовались в интересах жителей для создания качественной городской среды, которая позволяла бы городу развиваться в целом. В критерии оценки улично-дорожной сети входит характер движения, приоритет использования пространства, используемые функции, наличие общественной функции. Но, учитывая все недостатки, возможно развивать и формировать городскую улицу как комфортное общественное пространство, которое доступно всем группам населения и может послужить базой для формирования методик проектирования уличного пространства с целью повышения безопасности, комфортности и сбалансированности функций среды для её пользователей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Андрианов, К. А. Проектирование городской улицы / К. А. Андрианов, А. Г. Воронков, В. И. Леденев. – Тамбов: ТГТУ, 2008. – 24 с.
2. СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений = Urban development. Urban and rural planning and development: утверждён и введён в действие приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. № 1034/пр: дата введения 2017-07-01 / Подготовлен Департаментом градостроительной деятельности и архитектуры Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (Минстрой России). – М.: ФГУП ЦПП, 2004. – 56 с.
3. Смирнова, Т. М. Тенденции развития общественных пространств городских улиц на примере города Краснодара / Т. М. Смирнова, П. В. Тряпкин, И. Д. Теплова. – М.: НИУ МГСУ, 2021. – 9 с.
4. Теплова, И. Д. «Устойчивая» улица – формирование общественных пространств на городских улицах / И. Д. Теплова, Н. В. Данилина. – М.: НИУ МГСУ, 2018. – 7 с.
5. Руководство по проектированию городских улиц и дорог / Центр. ин-т и проектный ин-т по градостроительству Госгражданстроя. – М.: Стройиздат, 1980. – 222 с.
6. Кузьмина, М. А. «Комсомольск начинался с палаток...»: путеводитель по проспектам, улицам и площадям города / М. А. Кузьмина. – Комсомольск-на-Амуре: Жук, 2007. – 166 с.
7. Объекты культурного наследия: памятники ист. и культуры Хабаровского края / сост. А. В. Дыминская, Л. Б. Шокурова, М. К. Янкевич, А. Р. Ласкин; комп. графика В. В. Коркин, Д. В. Шаппо. – Хабаровск: Рос. Медиа Альянс, 2006. – 208 с.
8. Сохацкая, Д. Г. Три вектора измерения городского пространства / Д. Г. Сохацкая // Учёные записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Науки о человеке, обществе и культуре. – 2018. – № I-2 (33). – С. 63-65.
9. Димитриади, Е. М. Комплексный подход к формированию колористики городской среды / Е. М. Димитриади // Учёные записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Науки о человеке, обществе и культуре. – 2020. – № I-2 (41). – С. 9-13.