

УДК 625.7

## УЛУЧШЕНИЕ УСЛОВИЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКИХ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ

**Адышкина Кристина Викторовна,**

Студент,

МГСУ,

KristinaAdVik@yandex.ru

**Корягина Анастасия Игоревна,**

Студент,

МГСУ,

anastasia339339@mail.ru

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Национальный исследовательский Московский государственный строительный университет"

### Аннотация

В рамках данной работы рассматриваются ключевые особенности формирования или реформирования пешеходной городской среды. Особый акцент сделан на детальном рассмотрении принципов, применение которых представляется особенно значимым для эффективной реализации поставленных задач на всех уровнях – локальном, региональном и федеральном.

**Ключевые слова:** архитектурная среда, пешеходные пространства, городской ландшафт, мобильность населения, принципы, уровни

## IMPROVING URBAN MOBILITY BY REORGANISING URBAN PEDESTRIAN SPACES

**Kristina K. Adyshkina,**

Student,

MGSU,

KristinaAdVik@yandex.ru

**Anastasia A. Koryagina,**

Student,

MGSU,

anastasia339339@mail.ru

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education National Research Moscow State University of Civil Engineering

---

## ABSTRACT

---

This paper examines the key features of shaping or reforming the pedestrian urban environment. Particular emphasis is placed on a detailed consideration of the principles whose application seems particularly important for effective implementation at all levels - local, regional and federal.

---

**Keywords:** architectural environment, pedestrian spaces, urban landscape, population mobility, principles, levels

---

В современных городах отмечаются активные негативные процессы деградации пешеходных пространств, которая обеспечивается, прежде всего, стремительным развитием технических возможностей для передвижения людей на личном транспорте. Подобные процессы действительно проходят стремительно и оказывают резко отрицательное влияние на уровень комфорта жизни людей, поскольку именно пешеходные пространства обеспечивают свободное перемещение людей в рамках города. Кроме того, происходит серьезная деформация экологического и социального равновесия, снижается экономическая эффективность малого бизнеса, наблюдается отток населения из различных частей города, что в итоге делает развитие последнего буквально невозможным [13].

В связи с актуализацией данной проблемы, в рамках нашей страны в последнее время стали отмечаться активные процессы формирования планов по реорганизации и гуманизации городской среды. Современными и наиболее актуальными приоритетами становятся комфорт и безопасность, которые должны быть обеспечены, прежде всего, посредством организации комфортных пешеходных линий, доступных каждому жителю города.

Система принципов формирования пешеходных пространств позволяет выявить и обобщить закономерности строения, развития и функционирования их архитектурной среды в структуре сложившейся городской застройки. В основу построения её классификационной модели положено два способа: типологический и иерархический [14].

Типологический способ включает в себя две ключевых группы принципов к которым можно отнести базовые и универсальные. Базовые принципы подразумевают непрерывное совершенствование среды, а универсальные обеспечивают должную степень развития существующих переходных пространств в необходимом и намеченном направлении. Иерархическая же составляющая строится, прежде всего на принципах, которые позволяют обеспечить комплексное развитие пешеходной среды с учетом всех ее особенных региональных, социальных и территориальных аспектов.

Создание новых или реконструкция существующих архитектурных и градостроительных объектов, от строительства здания или расширения дороги в историческом центре города до возведения крупных микрорайонов на его периферии, в значительной степени влияет на архитектурную среду пешеходных пространств, так как она либо нарушает, либо улучшает их [1]. Таким образом, можно утверждать, что для того, чтобы создать наиболее комфортные условия для организации существующих пешеходных пространств, необходимо грамотно и адекватно оценить все существующие риски,

возможность их преодоления и ключевые факторы, и методы их дальнейшего совершенствования и развития.

Ключевые и наиболее значимые принципы, которые применяются в рамках управления качеством архитектурной среды имеющихся в городе пешеходных пространств, прежде всего, регулируются требованиями ИСО 900 [7]. Такие требования отличаются достаточной степенью универсальности и являются своеобразной основой всех существующих проектов территориального планирования и реорганизации. Рассмотрим конкретнее и подробнее ключевые особенности применения основополагающих принципов в рамках подобного рода деятельности.

Прежде всего, стоит упомянуть тот факт, что в современной литературе отмечается ряд универсальных принципов, к которым стоит отнести принцип ориентации на потребителя, принятия объективных решений, а также финализации и контроля [15].

Принцип ориентации на потребителя подразумевает, прежде всего, проведение подробного анализа существующих возможностей реорганизации пешеходных пространств, в соответствии с ключевыми интересами и потребностями их пользователей. Иными словами, к данным реорганизационным процессам необходимо привлекать непосредственно самих граждан, что, в свою очередь, не только поможет узнать реальное мнение и нужды населения, но и покажет им значимость и реальную возможность совместной организации комфортной для каждого среды [8].

Принцип принятия объективных решений должен основываться, в первую очередь, на объективных фактах и реалиях, что, в свою очередь, поможет сформировать наиболее значимые цели проводимых процессов архитектурной и средовой реконструкции [9]. В соответствии с поставленными целями должны быть выделены ключевые задачи, реализация которых предполагается в рамках того или иного проекта.

Последний принцип, то есть принцип финализации и контроля полученных результатов представляет своего рода рефлексии, благодаря которой представляется возможным провести наиболее актуальную оценку и конструктивную оценку проведенной деятельности, выявить не до конца решенные проблемы и исправить их.

Все вышеописанные принципы управления качеством архитектурной среды имеющихся в городе пешеходных пространств на данный момент достаточно успешно реализованы в рамках нескольких проектов в ряде городов Российской Федерации. Один из наиболее ярких примеров – сквер у Театра драмы в Екатеринбурге: именно данный проект стал редким примером инициативы снизу – данный проект благоустройства был предложен ландшафтному бюро «Нескучный сад» и сообществом «Друзья Карповки», которые, в свою очередь, проводили опросы среди местных жителей и активно вовлекали их в процесс создания данного сквера. Используя принципы ориентации на потребителя, принятия объективных решений, а также финализации и контроля разработчикам данного проекта удалось реализовать уникальный социокультурный объект, в рамках которого была создана широкая прогулочная зона с арт-объектами, спусками к воде, деревянным амфитеатром, веломастерской и цветниками (рис. 1) [6].



Рисунок 1 – Сквер у Театра драмы в г. Екатеринбурге

Еще один достаточно интересный и уникальный проект – смотровая площадка «Лестница в небо» в г. Грозный: благодаря активной поддержке властных структур и таланту архитектора, необустроенное ранее место, с которого открывался панорамный вид на город, стал впечатляющим общественным пространством и комфортным местом отдыха для горожан (рис. 2) [2].



Рисунок 2 – Смотровая площадка «Лестница в небо» в г. Грозный

Новые тенденции столь популярного на данный момент абстрактного современного искусства отражает площадь Азатлык, возведенная в Набережных Челнах: данный арт-проект является прекрасным примером преобразования безжизненного пространства в современную городскую зону отдыха, в рамках которой, благодаря работе архитектурных бюро D.R.O.M. и КБ Стрелка удалось создать множество пешеходных дорожек, амфитеатр, зеленую территорию, а также площади культуры и мероприятий (рис. 3) [5].



Рисунок 3 – Площадь Азатлык в г. Набережные Челны

Одним из наиболее живописных проектов стала эко-реабилитация Лебяжьих озер в Татарстане, которые достаточно серьезно пострадали во время строительства дорог: к 2017 году три озера – Светлое, Большое и Сухое Лебяжье – полностью высохли и заросли сорной растительностью. В рамках данного проекта были вновь очищены и наполнены данные озера, а транспортная логистика была устроена так, чтобы сохранить леса и иные естественные зеленые территории, и пространства. Благоустройством данного пространство занимались сразу несколько достаточно крупных организаций, а именно: бюро «Архитектурный десант» и «Архитектурное бюро МОСТ», эко-реабилитацией – АО «Трастовая компания «Татмелиорация» (рис. 4) [4].



Рисунок 4 – Эко-реабилитация Лебяжьих озер в Республике Татарстан

В рамках рассмотрения вопроса о реорганизации пешеходных пространств, стоит также отметить и тот факт, что подобная система представляет собой сложную и многоуровневую структуру, которая предполагает синтез всех уровней деятельности государства: локальный, региональный и федеральный. Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что эффективная стратегическая концепция, главной целью которой является формирование или реформирование систем пешеходных пространств должна быть сформирована с учетом всех существующих в рамках нашего государства методологий и подходов, безусловно должна быть согласована на всех необходимых уровнях и обязана соответствовать всем зарегистрированным документам и требованиям. Рассмотрим более детально каждый из вышеописанных уровней [10].

Верхний уровень включает в себя всю пешеходную систему, сформированную на уровне субъектов и регионов РФ. Для работы на данном уровне наиболее целесообразным представляется формирование единого механизма, точнее группы согласованных механизмов, которые смогут грамотно управлять рассматриваемой нами сферой. Для этого наиболее актуально применять принцип устойчивой мобильности, принцип создания возможностей среды и принцип формирования мировоззрений.

Принцип устойчивой мобильности будет способствовать формированию системы единых способов передвижения, особый приоритет при этом будет отдаваться наиболее комфортным, компактным и безопасным из них. Иными словами, благодаря инструментам, используемым на верхнем уровне возможно, по примеру некоторых европейских стран и городов, создать такую систему городского ландшафта, приоритет в которой будет отдаваться непосредственно пешеходу.

Принцип создания «возможностей среды» для развития устойчивой мобильности позволит создать условия, при которых человеку будет комфортнее отказаться от использования личного транспорта в пользу иных, более безопасных средств передвижения (велосипед, общественный транспорт), или же условий, при которых содержание использования автомобиля станет слишком дорогим и неудобным [11]. Принцип формирования убеждений позволит, посредством привлечения СМИ и различных

интернет-ресурсов, сформировать у жителей осознанное желание сделать выбор в пользу более безопасного и экологически чистого транспорта.

Следующий уровень – региональный, здесь речь пойдет об архитектурной среде города. В рамках данного уровня основные процессы будут строиться на принципах пространственной и административной децентрализации и дифференциации объектов (систематическое и взаимосвязанное развитие самостоятельных единиц), континуальности сети (подразумевает создание четких возможностей для формирования единой и непрерывно функционирующей пешеходной системы) и контроля качества жителями и специалистами (суть данного принципа, как и его польза очевидна – созданные пешеходные условия должны оцениваться и проверяться как самими жителями, так и представителями ответственных органов, ЖКХ и т.д.) Не менее важна на региональном уровне и активная поддержка любых инициатив и начинаний местными властями [12].

Последний уровень – локальный, он подразумевает создание архитектурной среды пешеходных пространств. При реконструкции существующей архитектурной среды пешеходных пространств повышение эффективности её использования обеспечивают условия, достижение которых зависит от выполнения определённых социальных мероприятий при соблюдении следующих принципов:

1. Принцип пригодности – создает комфортные условия для ходьбы посредством такой пешеходной среды, которая будет учитывать физиологические особенности человека и делать его путь максимально комфортным, без лишних остановок, задержек и темных переулков;
2. Принцип безопасности – обеспечивает формирование таких условий, при которых возможность возникновения несчастных случаев или негативных ситуаций практически равна нулю или хотя бы сведена к минимуму (хулиганство, ДТП и т. п.). В этом случае целесообразно применять ограничивающие или разграничительные элементы и объекты;
3. Принцип позитивности – позволяет создавать такие условия пешеходной среды, в рамках которых могут развиваться и организовываться дополнительные позитивные процессы, будут способствовать приятному досугу, общению, формированию позитивного эмоционального фона и атмосферы психологического спокойствия и комфорта;
4. Принцип многофункциональности – предполагает формирование такой среды, в рамках которой пешеход сможет многогранно функционировать с окружающей средой, взаимодействовать с другими инфраструктурными объектами (к примеру, жилыми зданиями, торговыми точками, зелеными или рекреационными зонами и так далее). Не менее важным в этом смысле является комфортная организация спокойного и удобного доступа к транспорту (прежде всего общественному) [3].

Подводя итог данной работе, можно сделать вывод о том, что комплексный процесс реформирования или формирования пешеходных пространств может быть реализован успешно только в том случае, если в его рамках будет применяться большинство, а лучше вся совокупность указанных выше норм и принципов. Не менее значимым представляется организация тесных взаимосвязей между всеми уровнями жизни государства – локальным, региональным и федеральным. Только слаженная и конструктивная работа, обеспеченная достаточным финансированием и поддержкой населения, может привести к

положительным результатам и успешно изменить и реформировать сложившуюся городскую структуру.

### Литература

1. Вагнер, Е.А. Место вело-пешеходных пространств в системе мобильности населения крупной агломерации (на примере Красноярской агломерации) / Е.А. Вагнер // Градостроительство. – 2013. – № 3 (25). – С. 69–79. (дата обращения: 14.03.2022)
2. Веснина А. С., Плотникова В. С. Внедрение инновационного туристского продукта для устойчивого развития региона (на примере квест-экскурсии «Тайна карельского Стоунхенджа» // Глобальные и региональные аспекты устойчивого развития: современные реалии. – 2020. – С. 208–212. (дата обращения: 13.03.2022)
3. ГОСТ Р ИСО 9000–2008. Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь. – М.: Стандартинформ, 2009. – 35 с. (дата обращения: 14.03.2022)
4. Ерегин О. В. Лесные озера Западного Приказанья, их эволюция и современное состояние // История России и Татарстана: Итоги и перспективы энциклопедических исследований. – 2018. – С. 93–98. (дата обращения: 14.03.2022)
5. Ефимов Д. Д. Рекреационный потенциал набережных челнов при ревалоризации постсоветской модернистской урбанистической среды в рамках государственной программы развития общественных пространств Татарстана на 2018–2022 годы // Город для людей: современные тенденции в развитии урбанистической среды. – 2018. – С. 31–37. (дата обращения: 16.03.2022)
6. Кочухова Е. С. Благоустройство парков и скверов: настройка коммуникации между горожанами и властью // Менеджмент XXI века: социально-экономическая трансформация в условиях неопределенности. – 2020. – С. 142–146. (дата обращения: 16.03.2022)
7. Кошкин, Д.Ф. Принципы колористической организации объектов дизайна архитектурной среды: дис. на соиск. ученой степ. канд. архитектуры. – Казань, 2000. (дата обращения: 16.03.2022)
8. Преобразование города. Стратегический мастерплан Перми / КСАР Architects&Planners, HOSPER, Systematica, Pöyry, Tavernor Consultancy, Fakton, МАУ «Бюро городских проектов». – Пермь, 2010. (дата обращения: 18.03.2022)
9. Прядко, И.П. Транспорт в городе: организация безбарьерной и комфортной архитектурно-планировочной среды для маломобильных групп населения / И.И. Прядко, К.В. Орлина // Урбанистика. – 2014. – № 1. – С. 19–29. (дата обращения: 14.03.2022)
10. Терягова, А.Н. Архитектурно-градостроительные принципы преобразования городской среды в безбарьерное пространство для маломобильных групп населения / А.Н. Терягова // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. – 2010. – №18. – С. 132–137. (дата обращения: 15.03.2022)
11. Тетиор, А.Н. Устойчивое развитие города. 4.1 / А.Н. Тетиор; Комитет по телекоммуникациям и средствам массовой информации Правительства Москвы. – М., 1999. – 173 с. (дата обращения: 16.03.2022)

12. Филин, В.А. Видеоэкология. Что для глаза хорошо, а что – плохо / В.А. Филин. – М: Видеоэкология, 2006. – 512 с. (дата обращения: 14.03.2022)
13. Buchanan, C. Traffic in towns [Text] / C. Buchanan. – London: HMSO, 1963. – 227 p. (дата обращения: 14.03.2022)
14. Kronach barrierefrei 2023: Barrierefreie Erschließung der Festung Rosenberg [Text]. – Kronach, 2015. (дата обращения: 15.03.2022)
15. Romantischer Rhein Tourismus GmbH (Rheinsteig) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rheinsteig.de/> (дата обращения 12.09.2014). (дата обращения: 17.03.2022)

### References

1. Wagner, E.A. The place of bicycle-pedestrian spaces in the system of population mobility of large agglomeration (on the example of Krasnoyarsk agglomeration) / E.A. Wagner // Urban Planning. - 2013. - № 3 (25). - С. 69-79. (date of reference: 14.03.2022)
2. Vesnina A. S., Plotnikova V. S. Introduction of innovative tourist product for sustainable development of the region (by the example of quest-excursion "Mystery of Karelian Stonehenge" // Global and regional aspects of sustainable development: modern realities. - 2020. - С. 208-212. (date of reference: 13.03.2022)
3. GOST R ISO 9000-2008. Quality management systems. General provisions and glossary. - Moscow: Standartinform, 2009. - 35 с. (reference date: 14.03.2022).
4. Eregin O. V. Forest lakes of the Western Prikaznya, their evolution and current state //History of Russia and Tatarstan: Results and prospects of encyclopedic research. - 2018. - С. 93-98. (date of reference: 14.03.2022)
5. Efimov D. D. Recreational potential of the embankments of Chelny in the revalorization of post-Soviet modernist urban environment under the state program of development of public spaces in Tatarstan in 2018-2022 // City for People: Modern Trends in the Development of Urban Environment. - С. 31-37. (date of reference: 16.03.2022)
6. Kochukhova E. S. Improvement of parks and squares: adjustment of communication between citizens and authorities // Management of the XXI century: socio-economic transformation in conditions of uncertainty. - 2020. - С. 142-146. (date of reference: 16.03.2022)
7. Koshkin D.F. Principles of Coloristic Organization of Architectural Environment Design Objects: Ph. - Kazan, 2000. (date of reference: 16.03.2022)
8. Transformation of the City. Strategic Masterplan of Perm / КСАР Architects&Planners, HOSPER, Systematica, Pöyry, Tavernor Consultancy, Fakton, IAU "Bureau of Urban Projects". - Perm, 2010. (date of reference: 18.03.2022)
9. Pryadko I.P. Transport in the City: Organization of Barrier-Free and Comfortable Architectural and Planning Environment for Low Mobility Groups / I.I. Pryadko, K.V. Orlina // Urbanistics. - 2014. - № 1. - С. 19-29. (date of reference: 14.03.2022)
10. Teriyagova A.N. Architectural and urban planning principles of urban environment transformation into barrier-free space for physically challenged population groups / A.N. Teriyagova // Bulletin of Volgograd State Architectural and Construction University. Series: Building and Architecture. - 2010. - №18. - С. 132-137. (date of reference: 15.03.2022)

11. Tetior, A.N. Sustainable Development of the City. 4.1 / A.N. Tetior; Committee on Telecommunications and Mass Media of Moscow Government. - M., 1999. - 173 с. (date of reference: 16.03.2022)
12. Filin, V.A. Videoecology. What is good for the eye and what is bad / V.A. Filin. - M: Videoecology, 2006. - 512 с. (reference date: 14.03.2022)
13. Buchanan, C. Traffic in towns [Text] / S. Buchanan. - London: HMSO, 1963. - 227 p. (date of reference: 14.03.2022)
14. Kronach barrierefrei 2023: Barrierefreie Erschließung der Festung Rosenberg [Text]. - Kronach, 2015. (date of reference: 15.03.2022)
15. Romantischer Rhein Tourismus GmbH (Rheinsteig) [Electronic resource]. URL: <http://www.rheinsteig.de/> (accessed 12.09.2014). (date of reference: 17.03.2022)