

УДК 004.272.3

**В.М. МЕЛЬНИКОВА**кандидат архитектуры, доцент кафедры архитектуры  
Самарский государственный архитектурно-строительный университет**Е.А. КСЕНОФОНТОВА**магистр архитектуры  
Самарский государственный архитектурно-строительный университет**К ПРОБЛЕМЕ ФОРМИРОВАНИЯ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ  
В ГОРОДЕ САМАРЕ***ABOUT THE PROBLEM OF FORMING PEDESTRIAN SPACES IN THE CITY OF SAMARA*

*Произведён анализ социологического мониторинга, который направлен на выявление метода организации пешеходного пространства и формулирование градостроительных рекомендаций по формированию пешеходного пространства в различных частях города в условиях сложившейся и проектируемой застройки.*

**Ключевые слова:** *пешеходное пространство, формулирование, комфортная среда.*

Пешеходное пространство – специфическая разновидность городской среды. Создание пешеходных пространств является весьма актуальной проблемой для Самары. Это связано с низким качеством городской среды, отсутствием обустроенных пешеходных и общественных пространств. Повышение активности общественной жизни городов, процесса автомобилизации взаимосвязано с негативными процессами, к числу которых относится перегруженность улично-дорожных сетей центров города, и, как следствие этого, возрастает необходимость создания пешеходных пространств.

Как показывает зарубежный опыт, наличие комфортных пешеходных пространств в городе способствует формированию «городского сообщества», повышает его туристическую привлекательность. В нашей стране можно выделить пешеходные улицы в Москве, Екатеринбурге, Смоленске, которые рассматриваются как необходимое звено в общем процессе реконструкции сложившейся застройки и в тесной связи с совершенствованием транспортной сети и системы культурно-бытового обслуживания населения.

Система пешеходного прогулочного движения в структуре города по своему значению равноценна транспортной сети. Организация комфортного пешеходного пространства – одна из приоритетных

*The article analyzed the sociological monitoring aimed at finding out the method of organizing pedestrian spaces in different parts of the city on condition of existing development and the development being projected.*

**Key words:** *foot spaces, organization, comfortable environment.*

сфер современной архитектуры и градостроительства. Это позволит решить транспортные, пешеходные, экологические проблемы городов, будет способствовать сохранению и восстановлению целостности жилой комфортной среды.

Город Самара является многофункциональным центром, который исторически сформировался прежде всего как административный, торговый, транспортный и культурно-образовательный центр. Как и в любом историческом городе, в Самаре можно выделить несколько зон: центральная зона, срединная зона I, срединная зона II, зона новых жилых районов, периферийная зона I, периферийная зона II<sup>1</sup>.

Таким образом, целостность пешеходной ткани города нарушена, многие территории в архитектурном и функциональном смысле бедны, отсутствуют коммуникации для беспрепятственного перемещения человека в пространстве.

С целью изучения существующего и формирования нового пешеходного пространства, образовавшегося в сложившихся зонах, а также создания единой пешеходной структуры в Самаре, было проведено социологическое исследование.

<sup>1</sup> Разработка раздела генплана г. Самары «Динамика интенсивности использования городской территории населением, современная структура связей в городском пространстве». Научный руководитель В.М. Мельникова. Самара, 2005.



Опрос проводился методом серийной выборки, в анкетировании приняли участие респонденты, проживающие в выделенных зонах:

- центральная зона - 10,6 % ,
- серединная зона I - 23,7 % ,
- серединная зона II - 21,7 % ,
- зона новых жилых районов – 23 % ,
- периферийная зона I – 16 % ,
- периферийной зона II – 5 % .

Прежде всего исследование было направлено на выявление метода организации пешеходного пространства и формулирование градостроительных рекомендаций по формированию пешеходного пространства в различных частях города в условиях сложившейся и проектируемой застройки.

Анкета состояла из трех блоков:

- в первом блоке внимание было направлено на выявление частоты пешеходного перемещения человека в зависимости от зоны проживания, а также понятия комфортного для него пространства, выделение главных проблем, связанных с пешеходным движением;

- во втором блоке выявлялись наиболее благоприятные факторы, влияющие на формирование комфортного пешеходного пространства;

- в третьем блоке устанавливалась степень заинтересованности в образовании новых пешеходных зон и то, к каким положительным последствиям это может привести.

По первому блоку вопросов анкеты проведенный опрос показал, что: 78 % опрошенных предпочитают пешеходные прогулки, причем 76 % из них совершают пешие прогулки не реже одного раза в неделю, 21 % - каждый день. Подавляющее большин-

ство респондентов (70 %) при этом выбирают места, оборудованные для пешеходных прогулок: ул. Ленинградскую, набережную, а также парки и скверы города. Меньшая часть опрошенных (30 %) гуляют где придется и специального места не выбирают.

Исследование также выявило, что значительная часть жителей, принявших участие в опросе, добираются до места работы или учебы пешком, если они находятся в пределах пешеходной доступности. Эта тенденция прослеживается в основном среди жителей центральной зоны города.

В периферийных районах Самары 30 % опрошенных вынуждены гулять в неблагоустроенной среде, лишенной организованного пешеходного пространства. 40 % респондентов для пеших прогулок выбирают более зрелую и комфортабельную среду центральных районов города. В этом случае сокращается частота прогулок до одного раза в неделю. Из этого следует, что распределение пешеходных прогулочных путей в сформировавшихся зонах неоднородно, это влияет на частоту пешеходного перемещения и восприятия человеком всего пешеходного пространства в целом.

Опрошенными горожанами было замечено, что современное состояние пешеходного пространства в Самаре не отвечает актуальным потребностям человека, таким как благоустроенность, безопасность и комфортность, на это указали более 90 % из них, и только 9 % опрошенных сочли состояние пешеходных улиц достойным. Что касается количества и разнообразия пешеходных зон, то 33 % респондентов сложившееся на сегодня положение вполне устраивает.

В качестве одной из основных проблем пешеходных зон Самары 76 % опрошенных жителей на-

звали «конфликт между автомобилем и человеком», отсутствие четкой дифференциации транспортно-пешеходного движения. Стихийная парковка на пешеходной части создает не только визуальный дискомфорт и является небезопасной, но и затрудняет доступ жителей к озелененным территориям. Загрязненность пешеходных путей и неконтролируемость городской среды, как вторую из влияющих проблем, поддержали 24 % респондентов.

Результаты опроса по второму блоку анкеты показали, что, несмотря на расчлененность городской среды и неоднородность ее в разных зонах, понятие качественно нового комфортного пешеходного пространства для всех опрошенных респондентов примерно одинаково.

Проблему пересечения пешеходного пространства с автомобильными магистралями 61 % опрошенных предлагают решить путем организации надземного пешеходного моста, вдвое меньше оказалось тех, кто для решения этой проблемы выбрал и пешеходный тоннель; и только 10 % считают возможным оставить наземный пешеходный переход.

При обсуждении типа пешеходного пространства мнения жителей разделились: 50 % высказались в пользу прогулок под открытым небом, 10 % выступили за закрытую пешеходную зону, 30 % - за организацию крытых улиц, и 20 % респондентов считают, что улица по архитектурно-планировочному типу может быть комбинированной.

Для создания гибкого пешеходного пространства в структуре сложившейся застройки требуется использование трехмерного пространства окружающей среды. Значительная часть опрошенных жителей Самары (47 %) наиболее комфортным пространством для пешехода считают наземное пространство, 23 % склонились к выбору надземного и 30 % уверены, что наиболее комфортным будет комбинированное. Ни один из респондентов не выбрал подземное пространство, комментируя это тем, что оно не позволяет получить эмоционального удовлетворения от прогулки.

Большинство опрошенных горожан считают необходимым развивать пешеходные пространства на городской территории. Так, формирование новых пешеходных зон поддержали 84 % респондентов. Развитие ул. Молодогвардейской как пешеходной улицы было одобрено 71 % опрошенных, но процентное количество по зонам города отличается друг от друга. Заинтересованность в этом вопросе жителей наиболее удаленной от центра периферийной зоны II зна-

чительно ниже, но, тем не менее, составляет 50 %. Однако почти все респонденты были единодушны в том, что формирование развитой сети пешеходных пространств будет иметь положительные последствия, при этом 5 % считают, что это увеличит туристическую привлекательность города; 40 % уверены, что организация новых пешеходных зон приведет к улучшению качества среды и эмоциональному обогащению прогулок; 22 % считают, что в этом случае снизится уровень дорожно-транспортных происшествий, 28 % - улучшится экологическая обстановка в городе.

Проведенное исследование также позволило сформировать предложения по организации пешеходного пространства.

В центральной зоне целесообразнее всего проектировать наземное пешеходное пространство с элементами крытых зон в местах тяготения пешеходных потоков, с организацией на дорогах наземных и надземных переходов.

В серединной зоне предполагается организация подземной и надземной системы, оснащенной инженерным оборудованием, защитой от погодных условий. Использование мостовых пешеходных переходов в местах с пересечением интенсивного автомобильного движения. Организованное пешеходное движение должно проходить вблизи крупных магистралей, в жилых кварталах и торговоразвлекательных комплексов.

В зоне новых жилых районов: пешеходное пространство должно формироваться с учетом комфортной доступности к объектам инфраструктуры, за счет использования надземных и наземных связей и создания разнообразного, многогранного, гибкого пешеходного пространства.

В периферийной зоне: необходима организация наземных и надземных пешеходных связей в структуре микрорайонов, а также в местах пересечения крупных автомагистралей, с использованием наземных и подземных пешеходных переходов.

В заключение хотелось бы добавить, что формирование пешеходного каркаса является одним из важнейших аспектов образования городской среды, оно поддерживает единую ткань города, поэтому должно быть насыщенным, многообразным и специально организованным в жилой среде.

© Ксенофонтова Е.А., Мельникова В.М.,  
2012