

## ДЕФОРМАЦИЯ ПРОСТРАНСТВЕННЫХ И ПОВЕДЕНЧЕСКИХ АРХЕТИПОВ КАК РЕЗУЛЬТАТ НАРУШЕНИЯ ПЕШЕХОДНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

*Статья посвящена анализу неблагоприятных изменений в средовом дизайне крупных городов на примере Челябинска. Снижение качества пешеходной доступности рассматривается как серьезная проблема, влекущая негативные изменения не только в пространстве города, но и в социуме. Сопоставляется отношение к доступности среды для маломобильных групп населения и к общей пешеходной доступности в городе. В первом случае отмечено формальное следование проектным нормам для зданий, во втором – отсутствие нормативов, выраженных количественными показателями.*

*Определены три группы факторов, снижающих доступность для пешеходов открытых общественных пространств. К ним отнесены улицы, бульвары, площади, парки и другие озеленённые территории города. Среди факторов ухудшения доступности пешеходных путей наибольшую угрозу их связности и непрерывности несёт бесконтрольный рост автопарковок.*

*В статье приведены количественные данные об индексе пешеходной доступности из международной практики, а также об учёте параметров доступности среды в России. Обращается внимание на результаты исследования в США, показавшего зависимость социальной мобильности жителей городов от «пешеходности» их места проживания.*

*Выявлены циклические закономерности деформации пешеходных путей и общественных пространств, которые ведут к нарастающим негативным изменениям городской среды в целом.*

*Статья иллюстрирована фотографиями открытых пространств города Челябинска, выполненными автором в начале 2016 года.*

*В заключение выражается актуальная потребность в нормировании качества городской среды по критерию пешеходной доступности. Проводится параллель привычного навыка нарушения границ как в пространственном поведении, так и в морально-правовом.*

**Ключевые слова:** *средовой дизайн, пешеходные пути, парк, ограждения, благоустройство, автостоянки, утрата зеленых насаждений, деформация правового сознания.*

Chudinova V. G.

## THE DEFORMATION OF SPATIAL AND BEHAVIORAL ARCHETYPE DUE TO BREACH OF PEDESTRIAN COMMUNICATIONS

*The article is devoted to the analysis of the adverse changes in the environmental design of great cities on the example of Chelyabinsk. Reduced quality of walking is seen as a serious problem, entailing negative changes not only in the space of the city, but also in society*

*Compared related to accessibility for disabled people and the environment to the general walking in the city. In the first case marked the formal adherence to design rules for buildings, in the second - the lack of standards expressed by quantitative indicators.*

*Identified three groups of factors that reduce the accessibility for pedestrians open public spaces. Among them are the streets, avenues, squares, parks and other green areas of the city. Uncontrolled growth of car parks is a major factor that threatens the coherence and continuity of pedestrian paths.*

*The paper presents quantitative data on the Walk Score from international practice. They are compared with the accounting accessibility of buildings for people with disabilities in Russia.*

*Attention is drawn to the results of research in the United States, shows the relationship of social mobility of urban residents from the Walkability their place of residence.*

*Revealed cyclic deformation patterns of pedestrian paths and public spaces, which lead to increasing negative urban environment as a whole changes.*

*The article is illustrated with photographs of Chelyabinsk open spaces, made by the author at the beginning of 2016.*

*In conclusion, expressed urgent need for standardization of the quality of the urban environment on the criterion of walking. Drawing parallels stereotypical trespass, both in spatial behavior and the moral and legal.*

*Drawing parallels the usual boundary violations in the space, both in spatial behavior and the moral and legal consciousness.*

**Keywords:** *urban design, pedestrian path, landscaping, park, fences, parking lot, reduction of green plantings, legal consciousness deformation.*

Понятие «доступная среда» прочно закрепилось в лексиконе проектировщиков в контексте возможностей использования объектов маломобильными группами населения. Обычно в центре внимания – устройства для инвалидов-колясочников, в то время как в наших городах остро встаёт вопрос об элементарной возможности пройти по городским улицам и даже по тротуарам, подойти к крупным зданиям. Причинами того, что открытые пространства становятся недоступными для пешеходов, стали в первую очередь парковки автотранспорта, причем не столько

стихийные, нарушающие правила, сколько построенные без проекта или спроектированные без учета поведенческих стереотипов (рис. 1). В этих случаях пешеходные пути преграждаются, прерываются и даже просто исчезают при расширении проезжей части. Вместе с ними исчезают газоны и ливневая канализация.

Во вторую очередь проблема пешеходной доступности в городе обусловлена физическим состоянием путей, их безопасностью, организацией системы водостока. Нередко тротуары оказываются в зоне падения со-



Рис. 1. Пешеходная среда на участке проспекта Ленина в г. Челябинске



Рис. 2. Расширение проезжей части за счет газона и тротуара с переносом остановки. После строительных работ вертикальная планировка и замощение нарушены

сулек, скопления снега или покрыты льдом, грязью и лужами. К этой же группе физических препятствий можно отнести сужение тротуаров из-за рекламных конструкций, торгового оборудования и заборов (рис. 2), а также движение людей на роликах, скейтах, велосипедах по пешеходным путям.

Третьей по значимости помехой движению людей является дискомфорт, определяемый группой факторов – вихревые потоки, пыль и грязь от проезжей части, отсутствие тени в жаркие дни, недостаток освещения в темное время. Наконец, существует опасность подвергнуться противоправным действиям на непросматриваемых или безлюдных участках пути.

Значимость пешеходного движения обычно связывают со здоровым образом жизни, но «проходимость» является важным фактором для городской экономики, социально-экологического благополучия. Зарубежные исследования в области урбанистики отводят важнейшую роль такому критерию качества городской среды, как пешеходность, проходимость, для которого закрепился новый термин – Walkability.

Пешеходная доступность оказалась также одним из факторов социальной мобильности. Сотрудники университета штата Аризона – Эмили Тален и Джулия Кочински – исследовали индексы пешеходной доступности (Walk Scores) 174186 групп из разных жилых районов в 359 городах. Индексы от 70 и выше оценивались как «доступные», а от 69 и ниже – как «недоступные». Пригороды, зависящие от автомобилей, получают примерно 50 или ниже баллов. Подавляющая часть

(82%) территории в больших американских городах является «недоступной», но каждый крупный город обладает и «доступными» микрорайонами. Исследование показало тесную связь между «доступными» местами и высокой мобильностью доходов. При равно низком уровне дохода ребенок, родившийся в «пешеходном» районе, имеет гораздо больше шансов финансово преуспеть в жизни, чем ребенок из малообеспеченной семьи из «недоступного» района [1].

Индекс пешеходной доступности Walk Score (от 0 до 100) позволяет оценивать, насколько удобно совершать ежедневные действия без автомобиля, т. е. доступность от мест проживания и уличной сети к магазинам, школам, паркам и др. Так, например, сегодня самые высокие индексы у Нью-Йорка – 88, Ванкувера – 78, Сиднея – 63. А 141 город с населением 200 тысяч жителей и более имеют средний индекс Walk Score 47. Это сведения открытой базы данных США, являющейся надежным источником информации по районам проживания (см. <https://www.walkscore.com/cities-and-neighborhoods/>).

Возвращаясь к российским реалиям, стимулом позитивного развития можно считать нормативно закреплённое условие обеспечивать доступность для маломобильных. На финансирование программы «Доступная среда» с 2011 по 2015 год выделено более 46 миллиардов рублей. Катализатором движения послужили параолимпийские игры, Олимпиада в Сочи. Это подтверждает карта доступности, которая была введена в обязательном порядке для отчетности регионов за потраченные средства. Сегодняшнее на-





Рис. 3. Сквер, замыкающий проспект и переходящий в пространство городского бора

полнение карты объектами, доступными для инвалидов, выглядит сомнительно, достаточно сравнить их численность по отдельным городам. Так, например, в Челябинске их 1194, в Москве – 7215, в Екатеринбурге – 23, в Санкт-Петербурге – 516, в Сочи – 1073, в других городах буквально единицы (см. <http://kartadostupnosti.ru/about/>).

Как заявлено на сайте, «Карта доступности» – это инновационный проект Фонда «Единая страна». Цель – помочь людям с инвалидностью найти места, где они смогут заниматься паралимпийскими видами спорта, а также предоставить им информацию о находящихся неподалеку доступных объектах городской инфраструктуры. Объекты, доступные для инвалидов, можно считать таковыми лишь формально. Поскольку доступность городских улиц, переходов, тротуаров остается условной даже для вполне здоровых людей.

Обращаясь к международному опыту, привлекает внимание «Политика улиц для всех» Complete Streets Policy, которая официально принята в 31 штате, в государстве Пуэрто-Рико и округе Колумбия. Цель этой политики – обеспечить легкий доступ и безопасность всем участникам движения, вне зависимости от возраста, физических возможностей или вида транспорта. А также переориентировать застройку городов в более здоровом и конструктивном направлении. На портале Smart Growth America представлен «Атлас улиц для всех» – Complete-streets-atlas (см. <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/changing-policy/complete-streets-atlas>).

Российская научная общественность осознает вызовы современной урбанистики и имеет доступ к уже наработанным приемам решения проблем, с которыми Америка столкнулась на полвека раньше. Однако в отечественной практике материалы научных исследований и прогрессивных приемов организации городской среды не находят должного воплощения по ряду причин. Среди них – малая информированность специалистов, низкая технологическая дисциплина, нарушение проектов и правовой нигилизм на всех уровнях – от производства строительных работ до конечных потребителей.

Один из ярких симптомов ошибочной стратегии решения городских проблем – перенос внимания на экстенсивное развитие дорог в ущерб уличной пешеходной инфраструктуре. Её значимость не раз отмечалась в научных текстах. «Роль сети пешеходных коммуникаций связана с ее качеством – от значительного влияния на уровень социальной активности, инвестиционной привлекательности и создания архитектурного облика окружающих территорий до откровенно отрицательного влияния на качество жизни, полного разрушения планировочных основ, с исключением отдельных участков из функционального зонирования территории» [2].

На практике мы наблюдаем индуцирующие друг друга негативные процессы. Условно можно выделить три фазы. Первая – нарушение или деформация – происходит как захват (передача) общественного пространства (пешеходного, озелененного) под парковки, коммерческие постройки (рис. 3).



Рис. 4. Новые границы бывшего сквера. Надпись гласит: «Движение по лесопарковой зоне запрещено»

Далее следует попытка поставить барьер (шлагбаум, забор, столбики), отстаивающий прежние границы, но чаще с целью зафиксировать новые (вторая фаза – ухудшение, изменение, легитимизация – рис. 4).

Третья фаза негативного процесса наступает, когда в результате первых двух провоцируется нарушение границ территории по соседству, что вполне соответствует «теории разбитых окон». Как результат – полная утрата качеств среды (рис. 5). Далее трёхфазный цикл может повториться.

Проиллюстрировать описанный процесс можно ещё одним примером: часть озелененного пространства бульвара выделяется (или захватывается) под парковку (фаза 1). Пешеходный путь и газон, прилегающий к этому участку, постепенно захватывают под новые парковочные места (рис. 6). Фиксируются новые границы – асфальт с бордюром, шлагбаум, столбики (фаза 2), но уже при этом прерывается пешеходный путь, пешеходы вынуждены идти по газону, который утра-

чивает вид и занимается новыми парковками. Любое не огражденное пространство по соседству с огражденным будет захвачено (фаза 3, рис. 7). Зелень полностью утрачивается, пешеходный путь становится дискомфортным и «проходимость» снижается. Вместе с ней терпит убытки бизнес в зоне влияния. Свойства городской среды деформируются и ухудшаются на всех уровнях. Вместе с окружением деформируется и стереотип поведения, меняется отношение к пространству, способ его освоения.

Это подтверждает пример деформации пешеходной среды парка. Аллеи обнесены заборами выше человеческого роста (рис. 8). Причем, вырубленные зеленые изгороди гораздо лучше справлялись с ролью регулятора доступа, создавали благоприятный микроклимат, эстетически полноценную среду.

Однократного обозначения границы уже оказывается недостаточно, появляется «эшелонированная» защита (рис. 9).





Рис. 5. Спортивная площадка на границе утраченного сквера и городского бора вытесняется автомобилями, что спровоцировано разрешенной парковкой рядом



Рис. 6. Разрешенная парковка на бульваре, перекрывающая пешеходный путь



Рис. 7. Спровоцированный захват озелененных и пешеходных пространств рядом с легализованной парковкой на бульваре





Рис 8. Заборы вдоль парковых аллей вместо вырубленных зеленых изгородей



Рис. 9. Дублированное препятствие – новшество в городском дизайне





Рис. 10. Пространство запретов и границ – зона активного досуга в парке

Городская среда говорит с человеком на языке угроз. И это базовый принцип формирования городского пространства, который создает агрессивный фон коммуникации [3]. По наблюдениям, зафиксированным на фотографиях, даже в рекреационной среде парка мы видим элементы дизайна преимущественно запретительного характера. Например, на рис. 10 с одной точки видны шесть типов ограждений в радиусе нескольких метров и щит с пятью запретительными знаками на калитке.

Феномену заборов посвящена не одна публикация. Григорий Ревзин видит здесь сразу два проявления национальной культуры: «Во-первых, заборы логичны в самой структуре восточного города, где нет улиц; забор превращается в лицо, в границу, на которой тебе говорят: “Иди отсюда”. Во-вторых, в новой постсоветской ситуации забор — это проявление заботы власти о гражданах» [4].

Городская среда рассматривается сегодня как один из факторов конкуренции городов за человеческий капитал. Нужны цели, на которые можно было бы направить очень ограниченные ресурсы и получить гарантированный социальный эффект от бюджетных вложений [5]. Сохранение пешеходных связей, предотвращение утраты защитной зелени вдоль них не требуют новых затрат в отличие от бесконечных рядов столбиков и заборов, расширения дорог.

Таким образом, проблема выходит за рамки инфраструктуры и оказывается в сфере общественного сознания. Многократ-

но процитированная фраза Харви Дэвида [6] актуальна по прежнему: «право на город ... является не просто правом доступа к тому, что представляет интерес для тех, кто спекулирует недвижимостью, и государственных планирующих органов, а предполагает активное право на преобразование города в соответствии с нашими сокровенными желаниями и преобразования себя самих по иному образцу».

### Заключение

Тенденция фрагментирования открытых городских пространств переходит в опасную фазу, когда формируется поведенческий стереотип невосприимчивости к каким-либо маркерам кроме физического препятствия. Проявленная во множестве форм система запретов на доступ к основным ценностям городской жизни закрепляет негативную реакцию, готовность проявить агрессию как привычный способ коммуникации.

Комфорт и безопасность пешеходных путей – безусловные критерии качества городской среды. «Повышение качества городской среды – это главная цель городского планирования. Однако перевести эту цель в набор конкретных задач можно только по отношению к нормируемым параметрам среды» [5]. Одним из таких параметров должна стать пешеходная доступность (Walkability). Сегодня на первый план выступает задача просто физического существования пешеходной связности в городе. И нормой должна стать его элементарная «проходимость».



## Литература

1. Стойтвиль, Роберт. Пешеходная доступность и американская мечта [Электронный ресурс] // Блог Городские проекты. 26 августа 2013 : URL: [https://city4people.ru/blog/blog\\_315.html](https://city4people.ru/blog/blog_315.html) (дата обращения: 29.03.2016).
2. Шестернева, Н. Н. Архитектурная типология и принципы развития существующих пешеходных коммуникаций крупнейшего города (на примере Санкт-Петербурга): автореф. дис. ... канд. архитектуры / Н. Н. Шестернева. – СПб. : СПбГАСУ, 2007. – 24 с.
3. Александр Жиров. Кто конфликтует на Любинском проспекте? – Елена Чернова о праве горожан на город [Электронный ресурс] //сайт Public Speech. 14.05.2015: URL: <http://theprs.ru/articles/konfliktolog-elena-cernova-o-tom-cto-delat-s-konfliktami-v-gorodskoj-srede.html> (дата обращения: 25.03.2016).
4. Анна Винокур. Почему в наших городах ничего нельзя? [Электронный ресурс] //онлайн-журнал UrbanUrban. 17.12.2014: URL: <http://urbanurban.ru/blog/reflection/868/Pochemu-v-nashikh-gorodakh-nichego-nelzya> (дата обращения: 24.03.2016).
5. Елена Чернова. Социологические аспекты качества городской среды. [Электронный ресурс] // Информационно-аналитический сервис строительного сообщества estp-blog.ru. 10.12.2015: URL: <http://estp-blog.ru/rubrics/rid-20461/> (дата обращения: 23.03.2016).
6. Харви, Девид. Право на город [Электронный ресурс] // Логос. – 2008. – № 3 (66). – С. 80–94: URL: [http://www.intelros.ru/pdf/logos\\_03\\_2008/04.pdf](http://www.intelros.ru/pdf/logos_03_2008/04.pdf), (дата обращения: 22.03.2016).

## References

1. Stoytvill, Robert. Peshehodnaya dostupnost i americanscaya mechta [Electronic resource] // Blog Gorodskie proecty. August 26, 2013.: URL: [https://city4people.ru/blog/blog\\_315.html](https://city4people.ru/blog/blog_315.html) (last accessed data March 29, 2016).
2. Shesterneva, N.N. Arhitecturnaya tipologiya I prinziipy razvitiya suschestvuyuschih communicazii crupneyshego goroda (na primere Sanct-Peterburga): avtoref. dis. ... cand. arhitecture / N.N. Shesterneva. – SPb. :SPbGASU, 2007– 24 p.
3. Aleksandr Zyrov. Kto conflictuet na Lybinscom prospekte? – Elena Chernova o prave gorozhan na gorod. [Electronic resource] //sait Public Speech. May 14, 2015: URL:<http://theprs.ru/articles/konfliktolog-elena-cernova-o-tom-cto-delat-s-konfliktami-v-gorodskoj-srede.html> (last accessed data March, 25, 2016).
4. Anna Vinocur. Pochemu v nashih gorodah nichego nelzya? [Electronic resource] // on-line magazine UrbanUrban. December 17, 2014: URL: <http://urbanurban.ru/blog/reflection/868/Pochemu-v-nashikh-gorodakh-nichego-nelzya> (last accessed data March, 24, 2016).
5. Elena Chernova. Soziologicheskie aspekty kachestva gorodskoy sredy. [Electronic resource] // Informazionno-analiticheskiiy servis stroitel'nogo soobschestva estp-blog.ru. Dec.10, 2015: URL: <http://estp-blog.ru/rubrics/rid-20461/> (last accessed data March, 23, 2016).
6. Harvey, David. Pravo na gorod [The Right to the City], [Electronic resource]: Logos. – 2008. – No 3(66). – P. 80-94: URL: [http://www.intelros.ru/pdf/logos\\_03\\_2008/04.pdf](http://www.intelros.ru/pdf/logos_03_2008/04.pdf), (last accessed data: March 22, 2016)

**Чудинова В. Г.,**

канд. архитектуры, доцент, Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск.  
E-mail: [chudinovav@susu.ac.ru](mailto:chudinovav@susu.ac.ru)

**Chudinova V. G.,**

Ph. D. of science (architechure), docent, South Ural State University, Chelyabisk.  
E-mail: [chudinovav@susu.ac.ru](mailto:chudinovav@susu.ac.ru)

*Поступила в редакцию 31.03.2016*