

БЕЗОПАСНОСТЬ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ КАК БАЗОВЫЙ ЭЛЕМЕНТ УСТОЙЧИВОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Ануар Азнамхан Ислямович

студент, Казахская головная архитектурно-строительная академия, Казахстан, г. Алматы

Садвокасова Г.К.

научный руководитель, канд. архитектуры, Казахская головная архитектурно-строительная академия, Казахстан, г. Алматы

Аннотация. Безопасность является фундаментальной, хоть и не явной предпосылкой успешного существования общественных пространств. От этапа концептуальных решений, в процессе проектирования и до момента реализации стремление обеспечить безопасность в большой степени определяют архитектуру и дизайн общественных пространств. Проектирование не только эффективно-безопасных, но и востребованных общественных пространств требует поиск инновационных решений по защите, позволяющих не только обезопасить пешеходов, но сохранить красоту и удобство.

Abstract. Security is a fundamental, albeit subtle, prerequisite for the successful existence of public spaces. From the conceptual stage, through the design process, to implementation, the commitment to security is largely determined by the architecture and design of public spaces. Designing not only efficient and safe, but also demanded public spaces requires the search for innovative protection solutions that will not only protect pedestrians, but also preserve beauty and convenience.

Ключевые слова: пешеходные зоны, общественное пространство, безопасность.

Keywords: pedestrian areas, public space, security.

Достаточно большое количество современных авторов уделяют внимание вопросам развития общественных пространств города [1].

Концепция активного внедрения пешеходных пространств прочно вошла в жизнь современных городов. Общественные пространства воспринимают, не только как «парадную» часть городской среды. Современное осознанное проектирование в большей степени рассматривает общественные пространства в контексте формирования зон социального взаимодействия, улучшения экономической составляющей района и повышения уровня жизни горожан [2], [3]. Позитивные экономические преобразования городских районов, связанные с интеграцией общественных пространств, подтверждаются рядом исследований [4], [5].

Существующий социальный запрос на общественные пространства стимулирует городские власти внедрять в городскую ткань пешеходные улицы. Актуальным становится вопрос обеспечения безопасности общественных пространств, методами архитектуры и дизайна. Позитивная общественная деятельность и «живое» общественное пространство нуждается в безбарьерной среде, визуальном комфорте и безопасности, в том числе и от террористических

атак. Но чрезмерное следование мерам, препятствующим совершению терактов, провоцирует так называемые «негативные активности». Осознанное регулирование и проектирование безопасных общественных пространств, с сохранением активной позитивной общественной деятельности крайне важный и сложный вопрос.

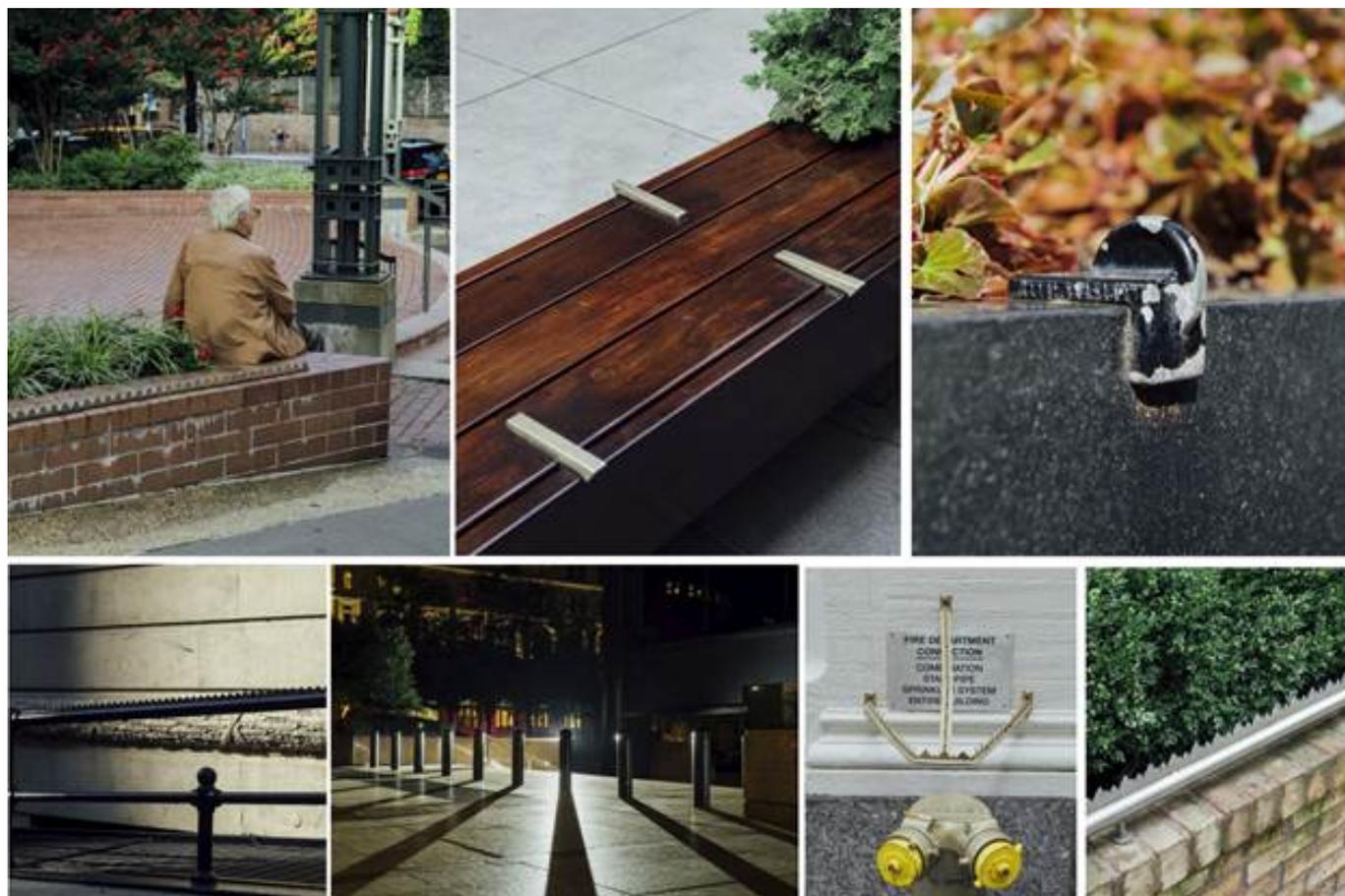


Рисунок 1. Элементы «Враждебных общественных пространств». Фото George Etheredge for The New York Times 2019г. [6]

В зарубежных публикациях можно встретить термин «враждебная архитектура» - «Hostile Architecture» характеризующий трансформацию общественных пространств Нью-Йорка, особенно после трагедии 11 сентября, для продуктивного поддержания порядка и усиления контроля над общественной безопасностью. К одним из активно применяемых и часто критикуемых мер называют препятствия для скейтов (Рис.1). Негативные отзывы характеризуют данные меры как непропорциональные и ущемляющие уязвимые группы населения (в том числе и бездомных). Вопрос обоснованности таких мер дискуссионный. К методам «враждебной архитектуры» можно отнести как отсутствие мест для длительного отдыха (скамеек, сидений), так и очевидные методы противодействия - стены, заборы, мощение с гвоздиками, отбойники, бетонные препятствия и т.д. [6].

Размещение металлических и бетонных ограждений по периметру общественных зданий и пешеходных пространств стратегически обоснованы и направлены на защиту людей от наезда автомобиля (транспортное происшествие, неадекватный водитель или террористическая атака). В этом и сложность, стоящая перед проектировщиком, одно и то же пространство может восприниматься как враждебным, так и безопасным.



Рисунок 2. Элементы «Враждебных общественных пространств». Фото George Etheredge for The New York Times 2019г. [6]

«Враждебность пространства» может выражаться в отсутствии теневой защиты и мест для сидений, или максимально усложненном доступе (забор, калитка, обходной путь) или «шипованных» элементах – призванных отпугивать птиц (Рис.2).

После теракта в г. Берлин (Германия) в 2016г. на территории рождественской ярмарки, во многих городах общественные зоны были огорожены бетонными ограждениями. Уже в 2017г. начались попытки «завуалировать» бетонные плиты (украсить или декорировать). Следует признать, что это временные решения и сам подход в организации пешеходных пространств с позиции безопасности нуждается в пересмотре. Уже существуют разумные предложения о формировании среды, которая изначально будет препятствовать возможности большого разгона и маневренности автомобилей.

Реализацию идеи повышения безопасности за счет внедрения физических бетонных преград в архитектуру можно проследить на примере площади Дюмона в Брюсселе от компании Artgineering. Стена, которая выполняет роль бетонного ограждения, была создана авторами еще до серии террористических актов в общественных зонах посредством грузового транспорта. Ее первоначальное назначение функциональное разделение двух зон на центральную площадь и медленный транзит. Данное решение очень удачно и позволяет сформировать привлекательное и безопасное общественное пространство [7].



Рисунок 3. Предложение по повышению безопасности за счет искривлению дорожного полотна с дополнительными мерами препятствия разгона [7].

Повышение мобильности и максимальное дистанцирование пешеходов от других участников городского движения крайне важно. Именно поэтому вопросы организации остановочных комплексов и велосипедных дорожек так же необходимо рассматривать в контексте повышения безопасности общественных пространств.

В Канаде в Торонто на ул. Кинг-стрит, ул. Портленд-стрит и ул. Питер-стрит. Проходят апробацию проекты «приподнятых платформ для остановок общественного транспорта» (raised transit stop platforms). Платформы направлены на повышение безопасности велосипедистов, водителей трамвая и автолюбителей. Их целью является: упрощение посадки и высадки пассажиров (повышение удобства), устранение дренажных проблем (за счет объединения в зоне ожидания), четкое разграничение велосипедного и пешеходного движения. До повсеместного внедрения проводится тестирование платформ в реальном времени. Большое внимание уделяется получению отзывов от людей, коммунальных служб и любых заинтересованных сторон. Далее идет подробный анализ и выработка (при необходимости) дополнительных решений. В процессе ожидания трамвая пассажиры должны находиться за желтой линией (зона ожидания). В это время по платформе разрешено передвигаться велосипедистам.



Рисунок 4. Предложение по повышению безопасности за счет внедрения физических бетонных преград в архитектуру объекта [7]

Когда осуществляется посадка/высадка в трамвай пассажиров, велосипедисты ожидают у подножия платформы [7].



Рисунок 5. Приподнятая платформа для остановки общественного транспорта. Пилотный проект на ул. Кинг-стрит, ул. Портленд-стрит и ул. Питер-стрит.. г.Торонто (Канада) [8]

Мобильность и гибкость пространств, функциональное зонирование с разделением пешеходных потоков, разграничение солнечных и затененных участков, наличие точек притяжения «магнитов» и разнообразных вариантов «деятельности», комфорт и доступность (пешеходная, транспортная) формируют притягательность («общительность») пространства для большого количества горожан – а «социальное наблюдение» (всеобщее обозрение) повышает безопасность общественных пространств.

То есть активно эксплуатируемое, востребованное пространство, где гуляет большое количество горожан, процветающее (в том числе и экономически) пространство, наполненное магазинами, ресторанами и летними кафе намного безопаснее пустынных улиц с редкими прохожими.

Безопасность общественных пространств напрямую связана с их востребованностью, а востребованность зависит от качества среды. Повышая качество среды, мы повышаем ее безопасность.

Список литературы:

1. «Pedestrian Areas: From Malls to complete networks», Uhlig K., Architectural Book Publishing Company, New York, 1979 <http://rakeshdesignstudio.blogspot.com/2011/?m=1>.
2. D. Söderholm, The Commercial Structure of Pedestrian Streets and Shopping Districts-Three Cases from Finland, Helsingfors universitet, 2008. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/29008/thecomme.pdf?sequence=1> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1110016819301012#s0020>.
3. Urban Land Institute. The Case for Open Space: Why the Real Estate Industry Should Invest in Parks and Open Spaces. Washington, DC: Urban Land Institute, 2018. ISBN: 978-0-87420-419-3 Cover: Astor Place, New York, New York. (© 2013 Wade Zimmerman) © 2018 by the Urban Land Institute 2001 L Street, NWSuite 200 Washington, DC 20036-4948 https://americas.uli.org/wp-content/uploads/sites/2/ULI-Documents/ULI-Case-For-Open-Space_Electronic.pdf.
4. S. Amoroso, F. Castelluccio & L. Maritano. Indicators for sustainable pedestrian mobility Department of Energy – Transport Section, University of Palermo, Italy 2012. Urban Transport XVIII 173-185pp.
5. Bazik, D., A vision of public space: Relational space. Pedestrians quality needs, Final Report of the COST project 358, Walk 21, 2010.

6. «Hostile Architecture»: How Public Spaces Keep the Public Out». By Winnie Hu. Published Nov. 8, 2019 Updated Nov. 14, 2019. <https://www.nytimes.com/2019/11/08/nyregion/hostile-architecture-nyc.html>.

7. «The security debate can be utilised as a Trojan horse for the (re-)appropriation of militarised urban space. In a disproportional overreaction on the desire for safety our cities are increasingly militarised.» Martin Grabner. Herrengasse, Graz, Austria 2018r. <http://www.martingrabner.com> <https://futurearchitectureplatform.org/projects/b570a007-c116-4036-97e5-b78ec8f77448/>.

8. Public Realm Transformation. <https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/planning-studies-initiatives/king-street-pilot/public-realm/>.