

Городская среда Красноярска: основные характеристики

Юлия С. Замараева¹

Анастасия В. Кистова²,

Мария А. Колесник³,

Ксения В. Резникова⁴

Наталья Н. Середкина⁵

Александра А. Ситникова⁶

Сибирский федеральный университет,

79 Свободный проспект, Красноярск, 660041 Россия*

Контактная информация

Замараева, Ю.С.: Сибирский федеральный университет; Россия 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 79;

Кистова, А.В.: Сибирский федеральный университет; Россия 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 79; Красноярский художественный музей имени В.И. Сурикова; Россия 660049, г. Красноярск, ул. Карла Маркса/Парижской Коммуны, д. 36/20;

Колесник, М.А.: Сибирский федеральный университет; Россия 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 79;

Резникова, К.В.: Сибирский федеральный университет; Россия 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 79;

Середкина, Н.Н.: Сибирский федеральный университет; Россия 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 79;

Ситникова, А.А.: Сибирский федеральный университет; Россия 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 79.

Ключевые слова

Городская среда, Красноярск, управление городом, архитектура города, городской транспорт, парки и зоны отдыха, общественная безопасность в городе

¹ Corresponding author E-mail address: rybka08@bk.ru

² Corresponding author E-mail address: kistochka7@mail.ru

³ Corresponding author E-mail address: masha_kolesnik@mail.ru

⁴ Corresponding author E-mail address: axyuta85@ya.ru

⁵ Corresponding author E-mail address: nevolkon@ya.ru

⁶ Corresponding author E-mail address: sem_dobrianka@mail.ru

* © Siberian Federal University. All rights reserved

© Krasnoyarsk Art Museum named after V.I. Surikov. All rights reserved

Аннотация

В статье рассматриваются основные особенности городской архитектуры Красноярска, специфика общественного транспорта и доступность городского пространства для жителей, проблемы общественной безопасности в городе; особенности парков и общественных зон отдыха; своеобразие городского управления и вовлеченность горожан в процессы управления городом.

Исследование основывается на современных подходах к рассмотрению городской среды как результата взаимодействия жителей и городского управления. Статья опирается на широкий круг источников: современные исследования городской среды в России и за рубежом, официальные сайты администрации и городских служб, данные статистики, современные исследования городской среды Красноярска, проведенные учеными Сибирского федерального университета.

Результаты исследования фиксируют переходное состояние городской среды Красноярска, ее богатый потенциал, обозначают основные проблемы и перспективы дальнейшего развития.

Introduction

Вопросы изучения городской среды Красноярска и поиска путей решения ключевых проблем приобрели острую актуальность в связи с подготовкой и проведением XXIX Всемирной зимней Универсиады 2019 года. Предстоящее празднование 400-летия города также стало катализатором активного анализа современного состояния городской среды представителями администрации городского и краевого уровней, бизнеса и различными специалистами в области экономики, управления, архитектуры, культуры и других сфер общественной и культурной жизни города и края. Анализ и поиск путей решения проблем городской среды Красноярска невозможен без обращения к российскому и международному опыту подобных исследований.

Вопросами управления современным городом активно занимаются зарубежные урбанисты (Townsend, 2013; Lydon, Garcia, Duany, 2015) и российские исследователи (V International science practice conference..., 2017; Sanina, Dzhafarli, Korshunova, 2016; Veselova, Hackelevich, Ezhova, 2018).

Существуют исследования урбанистики Красноярска (Smolina, Koptseva, Sertakova, 2018; Антонов, 2009).

Современных исследований архитектуры Красноярска на сегодняшний день не так много (Kukina, Fedchenko, 2013, 2015). Основные обсуждаемые темы – внесение предложений по изменению генплана и качества среды города, реновация жилфонда, ландшафтное проектирование, разработка интерактивных карт, практические решения в области внедрения современных технологий в технике строительства. Имеются научные публикации по определению стилевых особенностей городской архитектуры (Merkulova, 2005, 2017) и анализу современного социокультурного пространства Красноярска (Sertakova, 2015).

Исследования зон отдыха города Красноярска сосредоточены на проблеме влияния техногенных нагрузок современного мира на качество природных объектов (Подлужная, Бадмаева, 2016), а также

агроландшафтных решениях благоустройства территории (Авдеева, Вагнер, Надемянов, Шмарин, 2016; Демиденков, Шадрин, 2018). Большое внимание уделяется анализу национального парка «Столбы» (Bezrukikh, Kuznetsova, Ligaeva, Makarova, 2018; Унагаева, 2018).

Изучением городского общественного транспорта занимаются зарубежные исследователи (Куау, Оо, Зау, 2019; Lionjanga, Venter, 2018; Nguyen, 2019).

Вопрос о том, каким образом можно повысить качество проживания в городе, в том числе за счет обеспечения безопасности, является предметом внимания многих исследователей во всем мире (Ильина, 2015; Acosta, Camargo, 2018). Многие авторы рассматривают в качестве серьезных проблем чрезмерное количество транспорта (Gabsalikhova, Sadygova, Almetova, 2018; Haque, Chin, Debnath, 2013) и вопросы проектирования и застройки современных городов (Герцберг, 2013; Кияненко, 2011).

Оценка общественной безопасности в свете экологической ситуации в городе Красноярске дается в статье «Антропогенное загрязнение атмосферного воздуха городов Красноярского края» (Бадмаева, Циммерман, 2015). Связи качества жизни и общественной безопасности посвящена статья Т. Е. Ивановой (Иванова, 2013).

Methods

Исследование опирается на современные подходы в урбанистике, которые ориентированы на понимание городского пространства в контексте взаимодействия между городским управлением и жителями (European commission. Metis GmbH, 2016; Garau, Pavan, 2018; City survey: analysis and results, 2002; City of Overland Park..., 2017). Изучение данных источников позволило установить, что сегодня наиболее значимыми параметрами для описания городского пространства являются следующие: 1) городская архитектура; 2) общественный транспорт и доступность городского пространства; 3) общественная безопасность в городе; 4) парки и зоны отдыха; 5) городское управление и вовлечение горожан в процессы

управления городом. Этот принцип будет применен при рассмотрении городской среды Красноярска.

Управление городом

Современные урбанистические исследования фиксируют, что процессы управления городом осуществляются тремя коллективными участниками – это администрация города, граждане и гражданские сообщества, бизнес-структуры. Эффективное управление городом возможно только при равноценном балансе между всеми «участниками» данного процесса, поэтому задача настоящего раздела – описать особенности управления Красноярском со стороны каждого «участника» в начале XXI века.

Администрация города Красноярска

Управление городом Красноярском осуществляется главой города (мэром) и его заместителями, а также отдельными департаментами по развитию тех или иных направлений городской жизни. Структура администрации Красноярска прописана на официальном сайте, в состав администрации города входят районные администрации Красноярска. Таким образом, управление городом со стороны чиновников разделяется на самостоятельные области со своими повестками и проблемами (архитектура, информационная политика, культура, городской транспорт и т.д.). В работе администрации города предусмотрена функция обратной связи с гражданами – на сайте администрации представлена таблица часов приема граждан у главы города и у руководителей районных администраций города, а также предусмотрена возможность направления обращений от граждан в администрацию в электронном виде через сайт. Несмотря на современные удобные сервисы для общения чиновников и жителей, результаты опроса более 500 жителей города Красноярска, проведенного в 2018 году, показали, что данный ресурс использовался всего 5 % от участников опроса, и все отметили высокий уровень сложности обращения в администрацию, что свидетельствует о том, что данная система нуждается в обновлении.

С приходом к власти в 2017 году мэра С. В. Ерёмкина степень публичности действий городских властей выросла благодаря изменениям в информационной политике: деятельность мэрии стала освещаться в социальных сетях, мэр начал общение с «народными» блоггерами-урбанистами. Появились прецеденты публичных слушаний по вопросам общественного пользования городом – например, в апреле 2019 года прошли публичные слушания по вопросам строительства Богородице-Рождественского собора на Стрелке в Красноярске.

Важной площадкой для переговоров между администрацией города, жителями, представителями крупного и малого бизнеса, городскими инициативными сообществами с 2005 года в Красноярске выступает Городской форум. В 2018 году форум прошел под названием «Будущее проектируем вместе», на нем обсуждались вопросы городского маркетинга, перспективы превращения Красноярска в современный «умный город», проблемы исторической среды, развитие медицинских услуг, «зеленого города», инклюзивных программ, транспортной системы, креативного кластера города и др.

Бизнес-структуры

Бизнес-инвесторы, обеспечивающие экономическое развитие города Красноярска, также являются активными участниками процессов городского управления. Структура согласованных бизнес-инвестиций в г. Красноярск описана в Инвестиционном паспорте города (самая последняя опубликованная версия паспорта за 2014 год): ОАО «Красноярский завод цветных металлов им. В.Н. Гулидова» инвестирует в модернизацию производства; ЗАО «Сибагропромстрой» – строительство новых жилых кварталов; ЗАО «Производственно-строительная компания «Союз» – комплексная застройка микрорайонов Красноярска; ЗАО «Красноярск Сити Девелопмент» – строительство многофункционального комплекса на о. Молокова «Енисей Парк Сити»; ООО «Новый город» – строительство ЖК «Южный берег»; ООО «Чистый город» – строительство завода по сортировке

и переработке бытовых отходов; ООО «Монолитстрой» – строительство жилого микрорайона; ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» – техническое дооснащение завода.

Бизнес-компании заинтересованы, прежде всего, в развитии жилой инфраструктуры – причем, преимущественно в строительстве новых микрорайонов, соответствующим новым стандартам городской жизни. Также в Красноярске реализуются промышленные инвестиционные проекты, направленные на модернизацию оборудования и технологий на заводах.

Гражданское участие в управлении городом

Основные векторы Гражданских инициатив в Красноярске – это: благотворительная деятельность по помощи детям (например, фонд «Счастливые дети»); экологические движения (например, движение «За чистое небо» и акция «Мобильный склад»); развитие соседских сообществ, совершенствование придомовой территории и улучшение системы работы ЖКХ (например, «Академия домового управления», соседские сообщества ЖК «Южного берега» и ЖК «Образцово»); защита бездомных животных (общества «Белый клык», «Хвостики»); инициативы по улучшению эстетики города и усилению гуманизма городских пространств (например, стрит-арт проект «Флаги», активность ТО «Кипиш-град»).

Городская архитектура

За последние двадцать лет город Красноярск постепенно изменил свой облик с промышленного на экологический и экономический центр Сибири, что существенно отразилось на архитектурной среде города. Прежние промышленные площадки, на которых располагались Красноярские заводы, успешные в периоды военного и Советского времени, с 2010-х годов постепенно застраиваются благоустроенными жилыми микро и мини районами, в архитектуре которых сконструирована идея новой комфортной социальной и дружелюбной среды для жителей и гостей Красноярска. Прежде две стороны города на Енисее у горожан образно разделялись так: промышленный (заводской, рабочий) с однообразной типовой жилой

застройкой (правая) и исторический, образовательный центр города (левая). Смена экономики, распад заводских гигантов, приток трудовых мигрантов, необходимость в консолидации этнически разных групп, формировании общероссийской идентичности на региональном уровне и устойчивого этнокультурного развития – всё это стало весомыми причинами для создания новой и современной архитектурной среды единого Красноярска.

Новый подход к развитию городской архитектуры проявился в постройке масштабных микрорайонов в местах бывших промышленных заводов, на аэродромной территории первого аэропорта города (район «Взлетка»), в удалённых лесных массивах и вблизи реки Енисей. В каждом новом районе реализована уникальная концепция, направленная на конструирование собственной жилой среды, где жителям любого возраста комфортно и безопасно, где есть дружное сообщество соседей. Архитектура жилых районов создана как обособленный городской район, состоящий из комплекса высотных и малоэтажных домов (14, 26, 32 и т.д.). Каждый дом – это квартал с большими закрытыми дворами, сами кварталы объединены улицами, проездами или пешеходными аллеями. Ярким примером может служить социальный проект «города будущего» в микрорайоне «Образцово» (О проекте «Goroda budushchego»...). Сегодня создание комфортных условий проживания для жителей и гостей города является ключевой региональной задачей, реализуемой в новых архитектурных решениях по развитию городской среды и общественного пространства. Концептуальные идеи, воплощаемые в новых жилых районах, конструируют в сознании горожан образ города будущего как столицы Енисейской Сибири.

Городская архитектура Красноярска сегодня – это своеобразный синтез из объектов, созданных на протяжении трех исторических периодов: губернского в 18 и 19 веков, советского в 20 веке и постсоветского с начала 21 столетия. Каждый из объектов является носителем определенных установок своего времени, преобладает над другими коммуникативными

средствами социокультурного пространства, и одновременно взаимодействует с каждым прохожим человеком.

Первой, и, пожалуй, вневременной характеристикой городской архитектуры является её «соборность», воплощенная в вертикалях православной монументальной церковно-храмовой архитектуры (Покровский кафедральный собор, Благовещенский женский монастырь, Храм Преображения Господня, Храм Рождества Христова, Часовня Святой Великомученицы Параскевы Пятницы, Часовня Дмитрия Солунского, Приход Храма Святого Иоанна Предтечи), в объемных городских площадях (площадь Революции, площадь Мира, Вокзальная площадь, Театральная площадь, Красная площадь) и уникальных по стилю и виду региональных музеев (Музейный центр «Площадь Мира», Краевой Краеведческий музей, Музей-усадьба и Красноярский художественный музей им. В.И. Сурикова, Литературный музей им. В.П. Астафьева). Тема соборности в Сибири имеет особое значение как историческая память о поселенцах, вынужденно или добровольно приехавших жить и трудиться вместе в суровых условиях (первые землепроходцы, казаки, стрельцы, монахи, крестьяне, золотопромышленники, беженцы, военнопленные, ссыльные), и как идея объединения современных людей в единство поликультурного и многонационального сообщества.

Второй яркой характеристикой городской архитектуры является проявление тенденции сохранения культурного наследия в среде современного города. Тему «памяти близкого человека» выполняет мемориальная архитектура. Сегодня в Красноярске насчитывается 107 памятников и мемориалов, посвященных Победе и участникам Великой Отечественной войны. В годы войны Красноярск имел оборонное значение и народно-хозяйственное значение, сюда эвакуировались жители оккупированных территорий страны, в госпитали свозились раненные военные. Наиболее масштабным является комплекс на поклонной горе «Мемориал Победы» (проект А.С. Демирханова).

Третьей характеристикой является родственная связь городского пространства и природного окружения, в которой природное начало изначально определило ландшафт Красноярска. Эта характеристика укрепилась совсем недавно в связи с проведением XXIX Всемирной зимней Универсиады, благодаря которой Красноярск получил серьезные инвестиции и стал столицей Сибирского гостеприимства интернационального значения (Официальный сайт XXIX Всемирной зимней Универсиады 2019г. в г.Красноярске). Новая и реконструированная архитектура спортивных объектов европейского уровня: многофункциональные комплексы, спортивные кластеры, ледовые дворцы, стадионы, медицинские центры, комплексы общежитий, - интегрирована в природно-городской ландшафт, в котором городское пространство переходит в природное окружение (за городом заповедник «Столбы» и Саянские горы, внутри города березовые аллеи и рощи, сосновые боры).

Четвертой характеристикой является современная интеграция в городское пространство новых торгово-деловых центров и крупных торгово-развлекательных центров, в архитектуре которых подчеркнута идея экономического роста, стабильности и престижа, мобильности и изменчивости. Бизнес-центр «Первая башня» является небоскребом, доминирует над городом (высота – 134 м.), активно влияет на формирование образа современного российского города и его горожан как города международного бизнеса и делового сотрудничества.

Парки и зоны отдыха

В Красноярске имеются все виды зон отдыха горожан. Общее их количество насчитывается более сотни. Самыми многочисленными являются скверы. Их количество в городе составляет более 50% от общего количества городских мест отдыха. На втором и третьем месте по количеству стоят площади и парки. Всего в городе насчитывается 23 площади (29,4%) и 17 парков (21,7%). Отдельную категорию общественных мест отдыха представляют Ботанический сад им. В.М. Крутовского, набережная реки

Енисей, районные бульвары (в частности, бульвар Менжинского, бульвар им. В. Маяковского и другие). Данная категория зон отдыха составляет 14,1 %.

Особая роль в формировании зон отдыха принадлежит скульптуре. На примере анализа двух наиболее знаковых тем скульптурных композиций, расположенных на территории парков и скверов города Красноярск, попытаемся показать их знаково-символическую роль в формировании образа Красноярск.

Тема героя

Героическая тема воплощена в скульптурных композициях посредством разных визуальных образов.

Во-первых, это портретные скульптурные композиции, представляющие отдельных личностей, являющихся знаковыми фигурами в истории Красноярск. Среди них памятник Андрею Дубенскому, основателю города (Сквер в Советском районе); памятник врачу и священнику Валентину Феликсовичу Войно-Ясенецкому (Архиепископу Луке) (Сквер перед Архиерейским домом в Железнодорожном районе). Это личности, чья трудовая деятельность, направленная на благо Красноярск и его жителей, становится основанием для признания их в качестве героев. Во-вторых, тема героя воплощена в скульптуре, визуализирующей образ бойца, защитника города. Репрезентантом выступает памятник солдату в парке «Гвардейский» в Советском районе. Еще одним художественным средством выражения героической темы в скульптуре является изображение мифологических персонажей. Так, главным персонажем скульптурного фонтана, расположенного в сквере Космонавтов Советского района, выступает мифологический герой Икар (рис. 1).



Рис. 1. Скульптурный фонтан «Икар». Сквер Космонавтов в Советском районе, г. Красноярск. Скульптор А. Ткачук, архитектор А. Касаткин. 2008

Тема искусства

Достаточно большое количество скульптурных композиций на тему искусства представлено на территории зон отдыха в Красноярске. Репрезентантами выступают скульптурные композиции «Бременские музыканты» (Площадь ДК им. 1 Мая, Ленинский район, скульптор А. Ткачук), «Арлекин и Колумбина» (площадь «Юности», Кировский район, архитектор А. Касаткин, скульптор А. Ткачук); «Похищение Европы» (Предмостная площадь, Свердловский район, скульпторы А. Ткачук, В. Осьмушкин, архитектор А. Касаткин); «Школьники» (сквер «Солнечный», Ленинский район, скульптор К. Зинич); скульптуры Аполлона, А. С. Пушкина, А. Г. Поздеева, В. И. Сурикова, В. В. Маяковского. Данные репрезентанты представляют, во-первых, группу произведений, знаково-символические формы которых воплощают сказочных и мифологических персонажей. Во-вторых, это скульптурные произведения, представляющие образы реальных личностей, внесших определенный вклад в развитие общероссийского и регионального искусства. Мифологизация художественных образов скульптурных композиций, обращение к изображению личностей общероссийского значения, позволяют говорить о

преемственности городом традиций, стремления развиваться в общем потоке развития мировой и российской культуры.

Городской транспорт

Красноярск обслуживается четырьмя основными видами городского общественного транспорта: это автобусы, троллейбусы, трамваи и городские электрички. По сведениям департамента городского транспорта администрации Красноярска, пассажирооборот общественного транспорта составляет около 205 млн. пассажиров в год (Транспорт).

Автобусы являются основным видом городского общественного транспорта, по состоянию на конец апреля 2019 г. в Красноярске функционируют 58 автобусных маршрутов, охватывающих оба берега Енисея.

Левый берег обеспечен автобусными маршрутами в 2 раза лучше правого; трансбережных маршрутов практически столько же, сколько в сумме маршрутов, не выезжающих за пределы берегов. При этом 61% от всех трансбережных маршрутов проходит через Коммунальный мост; 29% – через Октябрьский; единичные – через 777 и Николаевский. Такое распределение отчасти может объясняться историческими причинами (годами ввода мостов в эксплуатацию), географическим их расположением (центральным или периферийным), конструктивными особенностями (полосность) и функциональностью (совмещение с железной дорогой и т.п.).

Далее обратим внимание на то, какие районы связывают между собой автобусные маршруты (табл. 1), для этого выясним, в каких районах располагаются конечные остановки автобусных маршрутов, где происходит замыкание пространственных связей.

Таблица 1. Распределение конечных остановок маршрутов автобусов по районам Красноярска

Район города	Населен. , чел. ⁷	Всего конечн. , шт.	Из них соединены маршрутами с конечными в районах, шт.						
			Ж/д	Кир.	Лен.	Окт.	Св.	Сов.	Цн.
Железнодорожны	95 577	10		1	1	2	2	3	1

⁷ По сведениям на 01.01.2016 (Прогноз социально-экономического <...>, 2016 : 81).

й (Ж/д)									
Кировский (Кир.)	116 400	9	1		1		2	4	1
Ленинский (Лен.)	148 520	18	1	1		5	6	3	2
Октябрьский (Окт.)	177 971	24	2		5	1	4	10	2
Свердловский (Св.)	140 068	20	2	2	6	4	1	5	
Советский (Сов.)	316 391	27	4	4	3	10	5	1	
Центральный (Цн.)	72 007	6	1	1	2	2			

Такое распределение конечных остановочных пунктов может быть связано, во-первых, с численностью населения районов города, во-вторых, с положением районов географическим и относительно друг друга. В районах с большей численностью населения фиксируется и большее количество конечных остановок маршрутов автобусов; на левом берегу, традиционно развитом лучше правого, в совокупности конечных остановок общественного транспорта больше, чем на правом: 67 к 47; в районах, являющихся транзитными (Центральный, Кировский), конечных пунктов меньше, чем в периферийных. Интересно, что в двух районах города есть даже внутренние автобусные маршруты, не выезжающие за пределы районов (22-й и 38-й).

Троллейбусы и трамваи в Красноярске развиты значительно слабее, чем автобусы. Всего насчитывается 5 троллейбусных маршрутов (4, 5, 7, 8, 13) и 4 трамвайных (4, 5, 6, 7). Зато оба эти вида в отличие от автобусов являются «берегоидентифицирующими» видами транспорта: троллейбусы курсируют исключительно по левому берегу, трамваи – по правому; в связи с этим трамвайные рельсы или троллейбусные провода являются безошибочным идентификатором берега Красноярска.

В Красноярске существует 665 остановок городского общественного транспорта⁸, из них на левом берегу – 392, на правом – 271 и 2 – на островах: Отдыха и Татышеве. Далее остановимся подробно на узловых остановках, через которые проходит максимальное количество автобусных маршрутов (табл. 2).

⁸ По сведениям на 27.04.2019 (Время автобуса)

Таблица 2. Узловые остановки автобусных маршрутов Красноярска

Название остановки	Берег	Кол-во маршрутов, шт.
Кинотеатр Луч	левый	23
Музыкальный театр (Профсоюзов)	левый	23
Перенсона	левый	23
Предмостная пл. (кольцо)	правый	20
Стадион Локомотив (Ленина)	левый	19
Органный зал (Карла Маркса)	левый	19
Агропром	левый	18
Матросова	правый	18
пл. Революции (Ленина)	левый	18
Театр Кукол	левый	18

Всего в Красноярске 659 автобусных остановок (536 из них – исключительно автобусные, а не совмещенные с троллейбусными или трамвайными). Из 10-ти пунктов, на которых останавливается максимальное количество автобусных маршрутов, 8 находятся в историческом центре города и 2 – на Предмостной площади, т.е. в районе съезда с Коммунального моста, связывающего исторический центр и правобережье. Троллейбусных остановок в Красноярске 76 и все они являются одновременно и автобусными. Узловые троллейбусные остановки сконцентрированы в районе от Музыкального театра до железнодорожного вокзала, где проходят маршруты всех 5-ти троллейбусов. Трамвайных остановок в городе 53, в том числе 6 – исключительно трамвайные, остальные – совместные с автобусами.

Отдельный интерес составляют названия остановок городского общественного транспорта Красноярска.

Наиболее часто названия остановок связаны с особенностями административно-территориального деления города – названиями улиц, микрорайонов, поселков, площадей. Особый интерес представляют названия остановок, связанные с объектами, которые перестали существовать или изменили свои названия. Особенно много их в разделах «Завод» и «Кинотеатр»; устаревшие названия свойственны остановкам, связанным с вузами города. Зато названия остановок, которые можно поместить в группу

«Спорт», наоборот, являются наиболее актуальными, названными в честь недавно построенных (к Универсиаде-2019) объектов. Кроме того, можно отметить, что в городе достаточно много полностью дублирующих названий, например, лидерами являются «Школа» (13), «Магазин» (9), «Поликлиника» (8), «Сады» (7), «Рынок» (5), «Аптека» (4), «Почта» (4), «Столовая» (4), «Хлебозавод» (4).

Общественная безопасность

Необходимым компонентом городской среды, безусловно, является общественная безопасность, поскольку именно она влияет на комфортное ощущение горожан на физическом и психологическом уровнях. Высокий уровень обеспечения общественной безопасности является важным критерием в повышении конкурентоспособности города в привлечении туристов, что, в свою очередь, входит в перечень приоритетных направлений по развитию г. Красноярска.

Экология в г. Красноярске уже давно признана фактором, который не способствует повышению комфортного проживания в нем. Каждый день на новостных ресурсах публикуются данные о загрязнении воздуха, что вызывает вполне обоснованные беспокойства населения, все острее ощущающего дискомфорт и угрозы для собственного здоровья. Вместе с хаотичной застройкой города, которая велась в последние десятилетия, социальная напряженность в связи с данной проблемой только нарастает, что очень часто выливается в форме пикетов и акций. Помимо этого для г. Красноярска немаловажным является потенциальная опасность техногенного происхождения, поскольку на его территории находится достаточно много предприятий, в случае аварии на которых может возникнуть угроза выбросов вредных веществ. Кроме того, город находится вблизи ГЭС, что также несет потенциальную опасность. Также горожане часто страдают от дымки, возникающей в результате сезонных пожаров в лесах, расположенных вблизи г. Красноярска.

Слежение за ситуацией на улицах в г. Красноярске осуществляется посредством введения в эксплуатацию комплексной автоматизированной системы «Безопасный город». Система начала вводится в г. Красноярске с 2012 г., а к моменту проведения Универсиады в 2019 г. система работает уже во всех районах города. Установка камер видеонаблюдения значительно поспособствовала тому, что резко снизилась частота подобных ситуаций, сотрудники правоохранительных структур теперь могут эффективнее осуществлять работу по охране объектов, раскрытию преступлений и контролю за ситуацией на дорогах города.

Двояка также ситуация с мерами по контролю за безопасностью в местах скопления людей. С одной стороны, службы города ведут отлаженную работу по предотвращению экстремизма и криминальных действий. С другой стороны, то, каким образом это входит в архитектурную среду Красноярска, нельзя назвать успешным опытом. Поскольку безопасность должна способствовать формированию ощущения комфорта у жителей, а наличие достаточно большого количества контрольно-пропускных пунктов во многие учреждения (число которых только возросло в связи с проведением Универсиады), заборов, вынужденной корректировки пешеходных маршрутов создают недовольство и раздражение со стороны жителей, то эту ситуацию можно выделить в качестве проблемы, требующей пристального внимания со стороны администрации города.

Conclusion

Рассмотренные параметры городской среда Красноярска позволяют сделать следующие выводы.

Городская среда Красноярска с точки зрения управления представляет собой в большей степени административную модель, в которой только начинают развиваться процессы и площадки для взаимодействия с бизнес-структурами и гражданскими сообществами и установления баланса в распределении прав и обязанностей в области управления городом.

Архитектурный облик Красноярска претерпевает ряд изменений, связанных с новой ролью краевого центра в качестве экономического и экологического центра Сибири. Ключевыми особенностями городской архитектуры являются: роль природного ландшафта (Енисей, Столбы, сопки); соборность как общее качество общественных и культурных пространств города; сохранение памятников культурного наследия в среде современной городской застройки; интеграция в городское пространство крупных торгово-деловых и торгово-развлекательных центров.

Большое значение в городской среде Красноярска имеют скверы, как наиболее распространенные виды зон отдыха. Главной особенностью пространства скверов является их тесная взаимосвязь с городской скульптурой, в которой доминируют темы героя и искусства (творчества).

Благодаря архитектуре и скульптуре город предстает как территория, для которой характерны героические подвиги, обращение к историческому прошлому и вписанность в общероссийский и мировой контекст, а также как территория символической коммуникации, осуществляемой посредством различных видов искусства – музыки, театра, литературы, изобразительного искусства.

Важными особенностями городского транспорта являются: преобладание автобусов как основного вида общественного транспорта; сосредоточенность основных маршрутов (трасбережных и межрайонных) в центре города; идентифицирующая роль троллейбусов (левый берег) и трамваев (правый берег); «историческая память» остановочных пунктов (сохранение названий ранее существовавших объектов или старых именований); возможность для изменения в связи с открытием четвертого моста.

Ситуация с общественной безопасностью в Красноярске является неоднозначной: негативная с точки зрения экологии и транспортных проблем, позитивная с точки зрения попыток улучшить ситуацию с

общественной безопасностью (система «Безопасный город», меры по контролю за безопасностью в местах скопления людей и др.).

У городской среды Красноярска существует богатый потенциал, а также некоторый позитивный опыт, несмотря на обозначенные выше проблемы. При всестороннем анализе наличной ситуации и грамотном планировании, исходя из сильных сторон сложившейся городской среды, возможны качественные изменения городского пространства Красноярска, обладающего уникальным геополитическим положением, ландшафтом, историей и характером.

References

Acosta, S.F., Camargo, J.E. (2018). City safety perception model based on visual content of street images, *In 2018 IEEE International Smart Cities Conference (ISC2)*, 1–8.

Avdeeva, E.V., Vagner, E.A., Nademyanov, V.F., Shmarin, N.V. (2016). Gorodskie skvery – ih rol' v ozelenenii gorodov. (Na primere istoricheskogo razvitiya, obespechennosti i sostoyaniya skverov g. Krasnoyarska) [City squares - their role in the greening of cities. (On the example of historical development, security and condition of Krasnoyarsk squares)]. *In Hvojnye boreal'noj zony [Coniferous boreal zone]*, 1-2, 7-15.

Badmaeva, S.E., Zimmerman, V.I. (2015). Antropogennoe zagriaznenie atmosfernogo vozdukha gorodov Krasnoiarskogo kraia [Anthropogenic pollution of the atmospheric air of the cities of the Krasnoyarsk Territory], *In Vestnik Krasnoiarskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta* [Bulletin of the Krasnoyarsk State Agrarian University], 2, 27–29.

Bezrukikh, V.A., Kuznetsova, O.A., Ligaeva, N.A., Makarova, L.G. (2018). Current Systems of Protected Areas Integrated with Urban Agglomerations. *In IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 463(4), 042055.

City of Overland Park community survey: findings report (2017). Available at: <https://www.opkansas.org/wp-content/uploads/2016-ETC-City-wide-survey-Report-February-9-2017.pdf>

City survey: analysis and results (2002). Copenhagen, Denmark. Available at:

<http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/107400/e75445.pdf;jsessionid=CE002E349E2E79E1189381139CD8477C?sequence=1>

Demidenkov, G.A., Shadrin, I.A. (2018). Sozdanie i sodержanie ob"ektov landshaftnoj arhitektury dlya blagopriyatnoj gorodskoj sredy Krasnoyarska [Creation and content of objects of landscape architecture for favorable urban environment of Krasnoyarsk]. In *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta [Bulletin of Krasnoyarsk state agrarian university]*, 6 (141), 308-313.

European commission. Metis GmbH (2016). Ex post evaluation of Urban development and Social infrastructures. Available at: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/expost2013/wp10_final_annex_en.pdf

Federal'naya tselevaya programma «Ukrepleniye yedinstva rossiyskoy natsii i etnokul'turnoye razvitiye narodov Rossii (2014-2020 gody) [Federal target program "Strengthening the unity of the Russian nation and the ethno-cultural development of the peoples of Russia (2014-2020)]. Available at: https://cdnimg.rg.ru/pril/84/67/83/718_ghu.pdf (accessed 22 April 2019).

Gabsalikhova, L., Sadygova, G., Almetova, Z. (2018). Activities to convert the public transport fleet to electric buses, *In Transportation research procedia*, 36, 669–675.

Garau, Ch., Pavan, V.M. (2018). Evaluating urban quality: indicators and assessment tools for smart sustainable cities, *Sustainability*, 10, 575.

Haque, M.M., Chin, H.C., Debnath, A.K. (2013). Sustainable, safe, smart—three key elements of Singapore’s evolving transport policies, *In Transport Policy*, 27, 20–31.

Hertsberg, L.IA. (2013). Kachestvo gorodskoi sredy: problem proyektirovaniya i realizatsii [The quality of the urban environment: problems of design and implementation], *In Gradostroitel'stvo [Urban planning]*, 2, 29–33.

Il'ina, I.N. (2015). Kachestvo gorodskoi sredy kak faktor ustoichivogo razvitiia munitsipal'nykh obrazovaniy [The quality of the urban environment as a factor in the sustainable development of municipalities], In *Imushchestvennyye otnosheniia v Rossiiskoi Federatsii* [Property relations in the Russian Federation], 5 (164), 69–82.

Ivanova, T.E. (2013). Kachestvo zhizni i bezopasnost' gorodskoi sredy, [Quality of life and safety of the urban environment], In *Chrezvychainye situatsii: promyshlennaia i ekologicheskaiia bezopasnost'* [Emergencies: industrial and environmental safety], 1(2), 135–149.

Kiyanenko, K.V. (2011). Arkhitektura i bezopasnost': «Zashchishchaushchee prostranstvo» Oskara N'umana [Architecture and Security: “Protecting Space” by Oscar Newman], In *Arkhitekturnyi vestnik* [Architectural Herald], 5, 87–92.

Kukina, I.V., Fedchenko, I.G. (2013). Gorod, prigodnyy dlya zhizni [City fit for life]. *Materialy pervoy Mezhdunarodnoy nauchnoprakticheskoy konferentsii «Sovremennyye problemy arkhitektury, gradostroitel'stva, dizayna»* [Materials of the first International scientific-practical conference "Modern problems of architecture, urban planning, design"]. Krasnoyarsk. Available at: <http://iad.sfu-kras.ru/files/usr/Organic.pdf> (accessed 22 April 2019).

Kukina, I.V., Fedchenko, I.G. (2015). Gorod, prigodnyy dlya zhizni [City fit for life]. *Materialy II Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Sovremennyye problemy arkhitektury, gradostroitel'stva, dizayna»* [Materials of the II International Scientific and Practical Conference "Modern Problems of Architecture, Urban Planning, Design"]. Krasnoyarsk.

Kyaw, T., Oo, N.N., Zaw, W. (2019). Building travel speed estimation model for Yangon City from public transport trajectory data. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, 744, 250-257.

Lionjanga, N., Venter, C. (2018). Does public transport accessibility enhance subjective well-being? A study of the City of Johannesburg. *Research in Transportation Economics*, 69, 523-535.

Lydon, M., Garcia, T., Duany A. (2015). Tactical urbanism. Short-term action Long-term change, Island press.

Merkulova, M.E. (2005). *Arkhitektura Krasnoyarska XIX-nachala XX veka. Stilevyye kharakteristiki* [Architecture of Krasnoyarsk XIX-early XX century. Style characteristics], Krasnoyarsk.

Merkulova, M.E. (2017). Klassitsizm – osnova formirovaniya arkhitektury Krasnoyarska 1800-1850-kh godov [Classicism - the basis of the formation of the architecture of Krasnoyarsk 1800-1850-ies]. In *Proyekt Baykal [Project Baikal]*, 14 (52), 145-147.

Nguyen, X.P. (2019). The bus transportation issue and people satisfaction with public transport in Ho Chi Minh city. *Journal of Mechanical Engineering Research and Developments*, 42(1), 10-16.

O projekte «Goroda budushchego» na sayte Fonda razvitiya mediaproyektov i sotsial'nykh program [About the project “Cities of the Future” on the website of the Foundation for the Development of Media Projects and Social Programs]. Available at: <http://www.gladway.ru/projects/> (accessed 22 April 2019).

Official web-site of Krasnoyarsk city administration. Available at: <http://www.admkrsk.ru/administration/structure/pages/default.aspx>

Podluzhnaya, A.S., Badmaeva, S.E. (2016). Nakoplenie tyazhelykh metallov v drevesnykh rasteniyakh skverov i parkov pravoberezh'ya Krasnoyarska [Accumulation of heavy metals in woody plants of parks and parks on the right bank of Krasnoyarsk]. In *Vestnik Krasnoyarskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta [Bulletin of the Krasnoyarsk State Agrarian University]*, 8, 91-96.

Prognoz sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya goroda Krasnoyarska na 2017-2019 gody (kratkiy variant) [The forecast of the socio-economic development of the city of Krasnoyarsk for 2017-2019 (short version)] (2016).

Sanina, A.G., Dzhafarli, N. Y., Korshunova, E.V. (2016). Sovremenniy gorod kak ob'ekt publichnogo upravleniya [A modern city as the object of public

management], In Gosudarstvennoe upravlenie, Elektronnyy bulletin [Public administration, Electronic bulletin], 56, 151 – 165.

Sertakova, E.A. (2015). *Sotsiokul'turnoye prostranstvo sovremennogo rossiyskogo goroda (na materiale analiza g. Krasnoyarska)* [Socio-cultural space of the modern Russian city (based on the analysis of the city of Krasnoyarsk)]. Krasnoyarsk.

Smolina, M.G., Koptseva, N.P., Sertakova, E.A. (2018). Literature Review on the Urban Environment of Krasnoyarsk. *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences*, 10, 11, 1653-1672.

The official website of the XXIX World Winter Universiade 2019. in Krasnoyarsk (2019). Available at: https://krsk2019.ru/ru/universiade_objects

Townsend, A.M. (2013). *Smart cities: big data, civic hackers, and the Quest for New Utopia*, N.Y.

Transport. Krasnoyarsk. Administratsiya goroda [Transport. Krasnoyarsk. City government]. Available at: <http://www.admkrsk.ru/citytoday/transport/Pages/default.aspx>

Unagaeva, N.A. (2018). Dal'nejshee razvitiye osobo ohranyaemoj prirodnoj territorii "Stolby": zapovednik ili nacional'nyj park? [Further development of the specially protected natural territory of "Stolby": reserve or national park?]. In *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Stroitel'stvo i arhitektura* [Bulletin of the South Ural State University. Series: Building and Architecture], 18 (2), 28-38.

V International science practice conference “Management sciences in modern world”. The management of cities and agglomerations (2017). Available at: <https://management-science.ru/site/public/elfinder/Sbornik/City%20Management.pdf>

Veselova, A.O., Hackelevich, A.N., Ezhova, L.S. (2018) Perspektiva sozdaniya “umnih gorodov” v Rossii: sistematizatsia problem i napravlenii ih reshenia [The prospects of creation of “the smart cities” in Russia: systematization

of the problems and the ways of its solvation], *In Vestnik Permskogo universiteta, Ekonomika [The Bulletin of Perm University, Economy]*, V. 13, 1, 75 – 89.

Vremya avtobusa [Bus time]. Available at:
<https://www.bustime.ru/krasnoyarsk/stop/>

Yandex. Karty [Yandex. Maps]. Available at:
<https://yandex.ru/maps/62/krasnoyarsk/?ll=92.852572%2C56.010563&z=12>