

# ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ БИОСФЕРОСОВМЕСТИМОЙ АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ СРЕДЫ

УДК 712

## ОРГАНИЗАЦИЯ ТОРГОВО-ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ С ИНТЕГРАЦИЕЙ ЭЛЕМЕНТОВ ЛАНДШАФТНОГО ДИЗАЙНА

*Е. В. Альземенова, Л. А. Калмыкова*

*Астраханский государственный архитектурно-строительный университет  
(г. Астрахань, Россия)*

В данной статье освещены общие понятия об организации пешеходных пространств, мировой и отечественный опыт. На примере города Астрахани предложены возможности организации зон с формированием комфортных и благоприятных пространств улиц торгового-пешеходного назначения.

**Ключевые слова:** *пешеходное пространство, торговое пространство, городская среда.*

The general concepts about the organizations of pedestrian spaces, international and domestic experience covered in this article. On the example of the city of Astrakhan opportunities of the organization of zones with formation of comfortable and favorable spaces of streets of trade and pedestrian appointment are offered.

**Keywords:** *pedestrian space, retail space, urban environment.*





Взаимодействие человека с городской средой, как правило, начинается с пешеходных пространств. В большинстве случаев пешеходные направления формируются по общему функциональному назначению, с отсутствием благоустроенных архитектурных и ландшафтных элементов по ходу движения человека, а также с недостаточной визуальной навигацией [1]. Качество городской среды влияет не только на повседневную жизнь населения, но и является пространством развития бизнеса. Одним из наиболее интегрированных в городскую среду сегментов бизнеса является торговля, в том числе и стрит-ритейл, что в буквальном переводе означает «уличная торговля», часто с использованием первых этажей жилых зданий. Недостаточное включение компонентов ландшафтного дизайна в городскую среду значительно ее обедняет, делает ее менее ценной и привлекательной для горожан, которые являются потенциальными покупателями. Проблема организации торгового-пешеходных пространств в жилых районах с интегрированием элементов ландшафтного дизайна в городскую среду, становится особо актуальной, и для ее детального рассмотрения мы выявим основные виды пешеходных пространств (табл.).

Таблица

Основные виды пешеходных пространств

Название	Определение	Пример
Сквер	Объект озеленения города, величиной 0,15-2 Га, предназначенный для кратковременного отдыха пешеходов	 <i>Сквер Гейдара Алиева, Баку</i>
Парк	Открытая обширная озелененная территория, величиной от 10 Га	 <i>Центральный парк, Манхэттен, Нью-Йорк</i>

Продолжение таблицы

<p>Бульвар</p>	<p>Озелененная территория в виде полос с развитой сетью аллей и дорог, которая предназначена для целенаправленного движения пешеходов</p>	 <p><i>Бульвар Белые цветы, Казань</i></p>
<p>Торговая улица</p>	<p>Пешеходные улицы, которые отделены от проезжей части, где могут располагаться магазины, павильоны и торговые ряды</p>	 <p><i>Улица Низами, Баку, Азербайджан</i></p>
<p>Аллея</p>	<p>Дорогая, по двум сторонам которой посажены ряды деревьев</p>	 <p><i>Аллея в Петергофе, Санкт Петербург</i></p>
<p>Набережная</p>	<p>Открытый объект рекреационного назначения, окаймляющий водное пространство</p>	 <p><i>Набережная в Сочи</i></p>

Тема организации пешеходных пространств также активизируется в мировой проектной практике и научных исследованиях. Закирова Ю.А. пишет, что для многих городов нашей страны на сегодняшний день характерными особенностями являются большая степень автомобилизации, т.е. перегруженности автотранспортной сети и неблагоприятная экологическая обстановка, а так же снижение озеленения городов, необустроенность прогулочных пространств и отсутствие комфортных и уютных общественных зон. Потребность сохранения, реконструкции и развития новых пешеходных прогулочных направлений, увеличение их социальной значимости обуславливаются увеличением автомобилизации и общественными изменениями в обществе. Все это указывает об актуальности изучения и проектирования пешеходных прогулочных пространств (ППП) [2].

Окружающая среда и городское пространство оказывают на человека огромное психологическое влияние. В своей диссертации Титов А.Л. говорит, что на сегодняшний день в стремительно-развивающемся городе, общество ведет активный образ жизни, часто передвигается в разные части города и нередко испытывает психологические нагрузки. Человек каждый день пребывает в тесном контакте с городской средой. Улицы, заполненные автотранспортом и людьми и это, в свою очередь иногда вызывает напряжение и беспокойство, иногда даже стрессовое состояние [3]. Рассматривая мировую практику проектирования пешеходных и торговых-пешеходных пространств, приведем в пример осуществленный проект в Перуанском городе Лима где, в настоящее время практически невозможно сформировать новый парк или хотя бы сквер, особенно в центре города. Однако муниципальное правительство города все-таки

умудрилось вместиť зеленые зоны в проект под названием Invasion Verde (Зеленое вторжение). Среди пешеходных улиц, прямо на брусчатке были насыпаны небольшие холмики, покрытые газоном. Там же были поставлены контейнеры с деревьями, изготовленные из старых автомобильных шин, которые были наполнены землей [4].

Еще одним отличным образцом благоустройства территории пешеходного пространства является парк Хай Лайн (The High Line). Хай Лайн парк – это необычное пешеходное пространство протяженностью в 1 милю (1,6 км), который организовали вдоль заброшенной железной дороги, размещенной на металлических колоннах, возвышенных на высоте 10 метров над улицами двух западных кварталов в южной части острова Манхеттен – Митпакинг Дистрикт и Челси в Нью-Йорке. Авторы проекта отчасти сохранили пролегающие железнодорожные пути, а вдоль полотна, по обоим сторонам, предложили высадить деревья и кустарники более чем двухсот разновидностей. Подобным способом архитекторами было достигнуто уникальное сочетание природы и промышленных мотивов, что является таким близким для Нью-Йорка. Хай Лайн отличается от привычных всем улиц, пешеходных пространств и парков, однако в это же время объединяет в себе эти вещи [5].

Астрахань – торговый город, где исторически торговые лавки располагались в первых этажах жилых домов и усадеб. В советский период, на государственном уровне была произведена централизация торговых точек в крупные магазины продовольственного, промтоварного или хозяйственного назначения. В связи с распадом СССР государственные торговые точки перешли в частную собственность, торговля стала хаотичной, образовалось множество мелких торговых точек, в том числе и на пешеходных пространствах улиц, вместо скверов, бульваров и зеленых островков. В результате исследования был разработан эскизный проект организации торгово-пешеходного пространства по ул. Н. Островского в микрорайоне 3-й юго-восток (рис.).



*Рис. Организация торгово-пешеходного пространства*

Выбранное место является спальным районом, которому необходима развитая инфраструктура. На территории расположены три аллеи, которые предлагается ревитализировать в гармоничную для человека среду. Пространство представляют собой достаточно узкую территорию и поэтому за прототип взят парк Хай Лайн (The High Line) в Нью-Йорке. При поиске дизайн-концепции, выраженной в генеральном плане и на фасадах, была изучена флора Астраханской области, в результате чего в качестве прототипа архитектурно-дизайнерского решения пространства послужила стилизованная бионическая форма колышущегося на ветру тростника, как символа природного движения. На данной территории были определены основные зоны: прогулочная, тихого отдыха, активного отдыха, торговли и обслуживания, детские зоны и зоны парковки. Основой композиционной модели торгово-пешеходного пространства служит прогулочная зона, объединяющая все зоны на территории жилого микрорайона. Начало основного пешеходного пространства – с ул.Н.Островского, основными осями являются три главных пешеходных направления, связанные с внутриворовыми пространствами единой композицией и ведущие к набережной реки Кутум. Второстепенные пешеходные направления создают связь между жилыми домами и общественными объектами, расположенными на первых этажах домов. Проектом предусмотрено сохранение существующих проездов с добавлением разворотных площадок внутри дворов, организацией парковочных мест и площадок для разезда машин, предусмотрена велосипедная дорожка с велопарковками, проходящая вдоль основных пешеходных направлений и продолжающаяся вдоль улицы Н.Островского. Торговое пространство располагается вдоль ул.Н.Островского. Магазины расположены на 1-ых этажах жи-

лых зданий, обращенных фасадами к ул.Н.Островского, предусмотрены отдельно-стоящие модульные торговые павильоны.

Пешеходные улицы служат для организации пешеходного движения и улучшения социальных, функциональных и эстетических характеристик городской среды, что является важным аспектом при формировании максимально комфортных условий с сохранением исторической идентичности торговых улиц Астрахани с внедрением современных принципов и приемов, а включение компонентов ландшафтного дизайна, способствует улучшению микроклимата и эстетических качеств пространства, что привлекает посетителей и способствует процветанию органично вписанных в него торговых объектов.

#### Список литературы

1. Закирова Ю. А. Градостроительная реконструкция системы пешеходных прогулочных пространств в центральной исторической части города. М., 2009. 259 стр.
2. Титов А. Л. Организация архитектурной среды и поведение человека. М., 2004. 121 стр.
3. Беляева Е. Л. Архитектурно-пространственная среда как объект зрительного восприятия. М., 1977. 127 с.
4. Зеленое вторжение на улицы Лимы. URL: <https://novate.ru/blogs/131110/16030/>
5. Парк Хай-Лайн. URL: <https://archi.ru/projects/world/4450/park>.

УДК 37.013.2

## УНИВЕРСАЛЬНЫЕ КРИТЕРИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

**В. В. Афиногорова**

*Астраханский государственный архитектурно-строительный университет  
(г. Астрахань, Россия)*

В статье затронуты особенности критерии оценки городской среды в структуре города. Поставленная задача заключается в создании универсальных критериев оценки городской среды, которые позволят структурировать анализ проектируемой территории и лягут в основу проектных решений. На основе анализа литературы и нормативно-правовых актов представлены современные тенденции в структуризации общественных пространств в рамках города. Оценка эффективности конкретной улицы или улично-дорожной сети представляет собой трудоемкий и неоднозначный процесс. Улица может быть крайне удобной для одной группы пользователей, но опасной для другой. Оценка эффективности требует комплексного подхода на макро – и микро – уровне и рассмотрения улиц и дорожного движения с точки зрения безопасности, экономичности и проектирования, а также с учетом целей и поведения всех пользователей. Значимость полученных выводов из исследования для дизайнеров и архитекторов заключаются в разработке предложений, направленных на структурирование критериев оценки городской среды в контексте рассматриваемой проблемы. Разработка универсальных критериев оценки выделит проблемы, которые ставятся перед проектировщиком, а также сформирует понимание того факта, что улицы предназначены для нахождения людей в той же мере, в какой они служат транспортными артериями [1].

**Ключевые слова:** улица, городское пространство, классификация.

The article touches on the features of the criteria for assessing the urban environment in the structure of the city. The task is to create universal criteria for assessing the urban environment, which will structure the analysis of the designed territory and will form the basis of design decisions. Based on the analysis of literature and legal acts, current trends in the structuring of public spaces within the city are presented. Assessing the effectiveness of a particular street or road network is a time-consuming and controversial. A street can be extremely convenient for one group of users, but dangerous for another. Evaluation of effectiveness requires an integrated approach at the macro and micro levels and consideration of streets and traffic in terms of safety, economy and design, as well as taking into account the goals and behavior of all users. The significance of the findings from the study for designers and architects lies in the development of proposals aimed at structuring the criteria for assessing the urban environment in the context of the problem under consideration. The development of universal assessment criteria will highlight the problems posed by the designer, and will also form an understanding of the fact that the streets are designed to find people as much as they serve as transport arteries.

**Keywords:** street, urban space, classification.

В основу цели исследования положено создание критериев для проектирования идеальной улицы, где аналитические процессы и предпосылки определяют выбор тех или иных проектных решений городской среды. Актуальность заданной темы заключается в применении универсальных показателей, которые смогут повысить уровень обслуживания и качества городской среды, как для автомобилистов, так и для пешеходов. При задании контрольных параметров, начиная от спроса на перевозки в часы пик и заканчивая уровнем обслуживания, всегда следует исходить из требуемого результата и того круга проблем, которые призван решить проект. Любой инфраструктурный проект города должен отвечать за перспективный рост и развитие. Планы, лежащие в основе проекта, отражают программные цели и намеченные результаты с учетом функционального зонирования территории.