

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 заключается 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.

Постоянное увеличение качества среды подразумевает горизонт проектирования городских пространств и улиц, в частности, находит свой фундамент в традиционных прогностических моделях и других методах. Подобные прогнозы очень часто расходятся с городской политикой и наблюдаемыми тенденциями. Технологии моделирования транспортных потребностей на сегодняшний день находятся на должном уровне развития, но их результаты применения дополнительного подтверждения ожидаемыми результатами и политикой города и остаются всего лишь расчетными оценками [2].

Применение универсального показателя эффективности (например, времени задержки участника движения) может повысить уровень обслуживания автомобилистов, но не раскроет информации о выполнении улицей других функций помимо перемещения людей из одной точки в другую. Если улица несущественно задерживает участников движения по ней, то не обязательно ее можно считать идеальным городским пространством, особенно если на ней не хватает деревьев, создающих тень, или дефицит рекреационного пространства.

Участники движения городского пространства:

- пешеходы;
- велосипедисты;
- транспортные средства;
- общественный транспорт;
- грузовое движение;
- экстренные службы.

*Пешеходы.* Существует необходимость в активной и разнообразной уличной жизни. Эффективные фасады магазинов, стимулирование бизнеса, организация пешеходного движения и соразмерный человеку уличный дизайн способствуют развитию активного и экономически стабильного городского сообщества. Такие черты как активность пешеходного пространства, безопасностью, достаточная ширина и защита от дождя и солнца отличают успешную улицу от невзрачной.

*Велосипедисты.* Инфраструктура велосипедного движения должна быть управляемой, безопасной, интуитивно понятной и непрерывной. Велосипедистам необходима сеть с высоким уровнем связности при минимальных объездах и задержка вне зависимости от навыков. Ощущение безопасности и защищенности от автомобилей – залог успеха велосипедного движения. Велодорожки необходимо отделить от основного автомобильного, но при этом хорошо вписать в общую схему движения [3].

*Транспортные средства.* Предпочтительными считаются частично изолированные от остального движения высокоскоростные магистрали, которые позволяют водителям быстро и безопасно доехать до пункта назначения с минимальными помехами, остановками и задержками. Чувствовать себя в безопасности автомобилистам помогает отделение от других транспортных средств (велосипедов, автобусов, грузовиков и переходящих дорогу пешеходов), которые движутся на высокой скорости и имеют большую массу. Когда водителям приходится принимать решения на высокой скорости, то для их комфорта следует обеспечить им достаточное освещение и количество парковочных мест в пункте назначения, а также разместить дорожные знаки.

*Общественный транспорт.* Критерии оценки качества работы общественного транспорта заключаются в его скорости, удобстве, надежности и регулярности движения. Посадка и высадка из автобусов должна быть беспрепятственной, поездка – удобной, а сами салоны – не переполненными. Общий охват и доступность транспортной системы следует согласовать с фактическим спросом без ущерба для качества обслуживания [4].

*Грузовое движение*

Владельцы компаний-грузоперевозчиков стремятся максимально быстро, просто и удобно доставить грузы из пункта отправления в пункт назначения. Водителей грузовиков необходимо обеспечить в возможности высокой и безопасной скорости, возможности заезда на тротуар или наличие предусмотренных платформ для погрузки-разгрузки, а также общей надежностью транспортной системы.

*Экстренные службы.* Безопасность и предсказуемость движения, минимальное количество конфликтных точек с транспортными средствами, велосипедистами и пешеходами, а также возможность заезда на тротуар в пунктах назначения – необходимые условия для быстрого реагирования экстренных служб на происшествия.

Для предоставления заинтересованным лицам и девелоперам набора стандартизированных поперечных профилей улиц многие города уже приняли ту или иную систему классификации.

Этим набором можно пользоваться для развития и реконструкции улично-дорожной сети. При этом устанавливаются конкретные требования к проекту, в том числе размеры тротуаров, бордюров и отступов. В системе, разработанной городами для классификации улиц, обычно совмещаются два-три переменных параметра, определяющих принадлежность к категории:

- тип улицы и вид ее использования;
- городской контекст проектирования и прилегающая зона застройки;
- специфические характеристики, включающие приоритет отдельных видов транспорта, специализацию улицы и ее историческое предназначение.

Создание универсальных критериев оценки городской среды позволяют структурировать анализ проектируемой территории и лежат в основе проектных решений. Даже в случае полного обновления классификация сама по себе не будет полностью подходить в качестве инструмента проектирования ко всему разнообразию ситуации, возможных на городской улице. Кроме того, каждый проект требует независимой профессиональной оценки по каждому пункту. В некоторых случаях целесообразно изменить классификацию улицы, чтобы она более точно соответствовала ожиданиям жителей. Обновленные стандарты проектирования улиц должны быть согласованы с общегородскими целями по обеспечению безопасности, экономического роста, развития и градостроительства. Такие стандарты призваны максимально возможным образом отражать сложившиеся уникальные взаимоотношения между зоной застройки и окружающим городским ландшафтом на различных уровнях взаимодействия автомобилистов, велосипедистов и пешеходов с отдельными транспортными коридорами со всей дорожной сетью. Стандарт должен делать обязательным обустройство тротуаров на городских магистралях, требовать повышения качества строительства улиц, а так же контролировать точки доступа на прилегающую территорию для снижения количества конфликтов на подъездных дорожках между транспортом и пешеходами [5].

Городская улица – это сложная среда, к которой обычно сложно применимы схемы функциональной классификации, так как проект улицы должен помимо прочего преследовать социальные и экономические цели повышения качества жизни, мобильности и активности горожан. Существующие схемы классификации следует скорректировать с учетом особенностей городского пространства, чтобы городские власти могли свободно решать, как сделать улицу опорным элементом социально и экономически благополучно для общественного пространства.

#### Список литературы

1. Коллектив авторов НАСТО. Проектирование городских улиц. 2015-192с.
2. 20 принципов проектирования городских улиц. URL: <http://www.archspeech.com>.
3. Коллектив авторов НАСТО. Руководство по открытым улицам. Планировки улиц и дорожек для велосипедистов и прогулок. 2012.
4. Организация остановок общественного транспорта и пешеходных зон. URL: <http://www.moluch.ru>.
5. Формирование комфортной городской среды. URL: [www.minstroyrf.ru](http://www.minstroyrf.ru).

УДК 727

## АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ НАУЧНО-КУЛЬТУРНОГО ЦЕНТРА В Г. АСТРАХАНИ

*Е. В. Бардынина*

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

В статье была рассмотрена актуальность создания научно-культурного центра в г. Астрахань. Выявлены положительные стороны проектирования подобного объекта на региональном уровне. Рассмотрены архитектурно-планировочные особенности научно-культурных центров, адаптированные под Астраханский регион. Изучены факторы, влияющие на проектирование НКЦ в регионе.

**Ключевые слова:** *Астрахань, исторический центр, рекреация, региональные факторы, научно-культурный центр, общественная зона, концепция, развитие города, реновация, наука, образование.*

The article discusses the relevance of creating a scientific and cultural center in Astrakhan. The positive aspects of the design of such an object at the regional level are revealed. The architectural and planning features of scientific and cultural centers adapted to the Astrakhan region are considered. The factors influencing the design of NCC in the region are studied.

**Keywords:** *Astrakhan, historical center, recreation, regional factors, scientific and cultural center, public area, concept, city development, renovation, science, education.*