

17. Алиева, Э.Ф., Радионова О.Р. Проектирование пространства и архитектуры современных дошкольных образовательных учреждений Германии <http://www.zaoisc.ru/metod/publikacii/Alieva-Radionova-Germaniya.html> (дата обращения: 15.04.2022).

© Ю. С. Брагинцева, А. В. Скопинцев

Ссылка для цитирования:

Брагинцева Ю. С., Скопинцев А. В. Перспективные функционально-пространственные модели центров творческого развития детей // Инженерно-строительный вестник Прикаспия : научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. Астрахань : ГАОУ АО ВО «АГАСУ», 2022. № 2 (40). С. 50–55.

УДК 711

DOI 10.52684/2312-3702-2022-40-2-55-61

КОНЦЕПЦИЯ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКИХ ПРОСТРАНСТВ ДЛЯ СКЕЙТБОРДИНГА

К. А. Прошунина, И. А. Овчеренко

Прошунина Ксения Алексеевна, член Союза архитекторов РФ, и. о. заведующей кафедрой архитектуры и градостроительства, доцент, Астраханский государственный архитектурно-строительный университет, г. Астрахань, Российская Федерация, тел.: +7(960)855-51-30; e-mail: ksuprosh@mail.ru;

Овчеренко Илья Анатольевич, студент, Астраханский государственный архитектурно-строительный университет, г. Астрахань, Российская Федерация; e-mail: ygrek_gp@list.ru

Открытое городское общественное пространство является основным компонентом городского пространства, который ежедневно обслуживает общественную жизнь города [1]. Планирование должно быть нацелено на создание высококачественных общественных пространств для безопасного отдыха населения, обеспечивающих удобство передвижения пешеходов в пространственной ткани города. В городской среде возрастает потребность создания пространств для активного отдыха и мобильности населения посредством низкоскоростных транспортных средств, таких как велосипеды, самокаты, скейтборды. В связи с появлением новых единиц техники должны формироваться траектории, выделенные в специальные полосы движения, изготовленные в соответствии с требуемыми материалами, обеспечивающими безопасность движения. В статье представлено рассмотрение рекреационного потенциала пространства [2] города для скейтбординга и формулирование принципов организации транзитных направлений для низкоскоростного транспорта.

Ключевые слова: скейтбординг, благоустройство, низкоскоростной транспорт, комфортная среда, город.

CONCEPT OF PLANNING ORGANIZATION OF URBAN SPACES FOR SKATEBOARDING

K. A. Proshunina, I. A. Ovcherenko

Proshunina Kseniya Alekseyevna, Member of the Union of Architects of the Russian Federation, Acting Head of the Department of Architecture and Urban Planning, Associate Professor, Astrakhan State University of Architecture and Civil Engineering, Astrakhan, Russian Federation, phone: +7(960)855-51-30; e-mail: ksuprosh@mail.ru;

Ovcherenko Ilya Anatolyevich, student, Astrakhan State University of Architecture and Civil Engineering, Astrakhan, Russian Federation; e-mail: ygrek_gp@list.ru

Open urban public space is the main component of urban space that serves urban public life on a daily basis [1]. Urban planning should aim to create high quality public spaces for safe recreation of the population. Public spaces should provide ease of movement for pedestrians in the spatial fabric of the city. In an urban environment, there is an increasing need to create spaces for active recreation and pedestrian mobility through low-speed vehicles: bicycles, scooters, skateboards. In accordance with the introduction of new units of equipment, trajectories of movement should be formed. Such trajectories must be allocated in special traffic lanes, made in accordance with the required materials for ease of movement and equipped with orientation aids for traffic safety. The article presupposes consideration of the recreational potential of the space [2] of the city for skateboarding and further development of a methodology for designing streets.

Keywords: skateboarding, landscaping, low-speed transport, comfortable environment, city.

Введение

Общественные пространства и городские улицы являются основными каналами, которые регулируют потоки людей и транспортировку грузов в пределах города. Фактически улицу можно назвать «квинтэссенцией социального публичного пространства» [3].

Городская жизнь должна обеспечивать свободное передвижение к необходимым точкам. Баланс мобильности достигается оптимальном соотношением между окружающей средой и ее благоустройством, общественным пространством, технологиями и инфраструктурой [4].

Объектом исследования является городская среда, создающая трассировку и площадку для низкоскоростного вида транспорта – скейтборда.

В современной действительности с развитием технических устройств, изменением менталитета общества, ориентацией на здоровый образ жизни существующая городская среда не отвечает новым требованиям. Большинство городов не приспособлены для полноценного функционирования [5]. Общественные пространства и городские улицы организованы для пешеходов и автомобильного транспорта, исключают возможность перемещения на низкоскоростном

транспорте, таком как скейтборд, электросамокат, ролики и пр. При этом ощущается потребность в их использовании.

Актуальность работы отображает реальную потребность преобразования неприспособленной городской среды ввиду активного использования популярного в настоящее время низкоскоростного транспорта.

Скейтбординг – городской вид спорта, подразумевающий выполнение трюков на доске с четырьмя колесами, который появился в конце 50-х гг. XX в. как замена серфингу. Сейчас это один из самых популярных видов уличного экстрима. Является самым доступным наравне с футболом и смертельно опасным парашютизмом и сноубордингом. Именно этим он привлекает новых лиц любого возраста, которые проводят свободное время в парках, садах, скверах и на площадях.

Решение планировочной организации городского пространства является необходимым для скейтбординга, и в первую очередь оно должно отвечать вопросу безопасности. Райдеры являются уязвимыми участниками дорожного движения, их часто заставляют чувствовать себя нежеланными, где бы они ни катались [6]. Теоретически скейтбордингом можно заниматься, как и футболом, практически в любой точке города. Но в реальности это проблематично. Дело в том, что райдеру сложно найти место для катания, кроме специально отведенных парков.

В местах с благоустроенной городской структурой пользуется популярностью понятие «стрит», означающее принцип занятия скейтбордингом за пределами парков, то есть на любой улице, в любой точке города. Законов, запрещающих уличный скейтбординг и ограничивающих занятия данным видом спорта за пределами специальных парков, не существует.

Скейтборд относят к низкоскоростным транспортным средствам передвижения. По проезжей части запрещено на нем ездить, поэтому райдеры вынуждены осуществлять путь по пешеходной зоне. При этом они могут угрожать безопасности пешеходов на тротуаре, в публичных парках или скверах. Все это препятствует развитию скейтбординга как транспортного средства [6].

Исследуемая проблематика определяет круг задач в городском планировании для необходимого урегулирования:

- изучение городской планировочной структуры на возможность формирования основных направлений движения пешеходов и низкоскоростного транспорта к основным объектам инфраструктуры города;
- выявление пространственных закономерностей между объектами деятельности и актуальностью создания публичного открытого пространства;

- формирование концепции проектирования для лучшего использования городских общественных пространств посредством реконструкции части городского пространства для организации низкоскоростного движения райдеров.

Обзор мирового опыта по формированию пространств и методик проектирования общественных мест для скейтбординга рассмотрен на примере международных мегаполисов, главная особенность которых заключается в высокой популярности среди райдеров из-за правильно благоустроенной комфортной среды. В этот список входят такие города, как Барселона, Берлин, Гуанчжоу, Бразилия, Лос-Анджелес, Копенгаген и Москва.

Барселона является мировым центром притяжения всех райдеров, ее также называют «Меккой» скейтбординга. Рассматривая конкретные места, пригодные для данного вида спорта, стоит отметить Музей современного искусства (MACBA – Museu d'Art Contemporani de Barcelona). Большая площадь перед зданием располагает для скейтбординга такими элементами благоустройства, как гладкая асфальтовая поверхность, отделенная от монументальной плитки, присущей всем площадям мира, и невысокие бетонные ограждения с пандусами уклона 1:20.

Использование обширных площадей является методом проектирования общественных пространств, ориентированным на безопасный скейтбординг. В силу психологических особенностей на высокой скорости райдер лучше себя чувствует на просторных местах. Яркий пример применения больших пространств – здание Форума культур (Edifici Forum) в Барселоне. Это гигантская площадь вокруг треугольного здания, которая располагает всеми условиями для уличного скейтбординга.

Любое пространство для данного вида спорта славится характеризуется не только обширной площадью, как на примере Барселоны, но и наличием таких элементов благоустройства, как малые архитектурные формы или различные элементы ограждений, как на открытом архитектурном пространстве художественной галереи SaïxaForum в Барселоне, Каталония, Испания.

Все элементы благоустройства, по мнению райдеров, подходящие для скейтбординга, принято считать спортивными фигурами. Особое их сосредоточение можно заметить на улицах Лос-Анджелеса – города, в котором зародился данный вид спорта. Многообразие ограждений из долговечных пород материалов, таких как бетон и сталь, делает столицу западного побережья США одним из самых приспособленных для уличных трюков мест. Наибольшую популярность среди райдеров приобретают лестничные перила. Для занятия скейтбордингом используются также бетонные дренажные каналы, поверхность которых обладает высокими

параметрами гладкости и долговечности для катания на скейтборде.

Значительное внимание в архитектуре райдеры уделяют ступеням, выполненным из мрамора. Поверхность и перед подъемом, и перед спуском обязательно монтируется из одного материала, что часто не соблюдается при проектировании и благоустройстве общественных пространств. Стоит отметить, что такое пространство благоприятно для нахождения в нем райдеров и граждан, не занимающихся никаким видом спорта, и не предполагает риска получения травм, так как используется огромная площадь для комфортного перемещения и времяпрепровождения досуга.

Особое место в приспособлении пространств для данного вида спорта занимает качество элементов благоустройства. Колеса скейтборда слишком жесткие и небольшие, чтобы преодолевать неровности на асфальте или небольшие швы между бетонными плитами, поэтому данные параметры поверхностей для катания должны быть минимальными.

Гуанчжоу – город, который стоит рассматривать с точки зрения наличия спортивных фигур. Большое сосредоточение в центре мраморных монументальных фигур, приспособленных для скейтбординга, говорит о необходимости внедрения в уличное благоустройство массы объектов для уличного вида спорта таким образом, чтобы это не причинило вреда пешеходам. Высокая скорость передвижения, также присущая и велосипедистам, может быть безопасной для окружающих при сохранении спортивных пространств открытыми. Ввиду психологии человека, поведение райдера при высоких скоростях на открытых пространствах гораздо безопаснее для них и прохожих, чем в тесных местах, где возрастает риск получения серьезных травм.

Одним из немногих мест, хорошо приспособленных, но наиболее опасных для скейтбординга, является Берлин из-за малого количества просторных зон. В силу экономических и политических обстоятельств с начала девяностых годов столица ФРГ держит курс на экономное использование любого архитектурного пространства. С развитием строительства город стал приспособлен для занятия скейтбордингом благодаря качественно исполненным пандусам, спускам, лестницам, ограждениям и переходам. Берлин привлекает все больше молодежи из-за самого большого сосредоточения субкультур в мире и считается обязательным к посещению для любого райдера. Столица ФРГ является ярким примером внедрения благоприятных условий для скейтбординга в сложных экономических условиях региона.

Европейская архитектура отличается от американской своей компактностью, сейчас же на первое место в благоустройстве встает и экологичное использование материалов в строитель-

стве общественных мест. Так, в качестве примера можно привести Копенгаген. Стоит отметить такие примеры зеленого строительства пространств для скейтбординга, как использование деревянных покрытий в парках и натурального камня, ведет к снижению уровня загрязнения окружающих территорий, то есть уменьшению количества песка и грязи на тротуарах и в парках, что, несомненно, является важнейшим условием для развития скейтбординга. Песок при большом количестве постепенно уничтожает бетонное покрытие, делая его неровным и повышая риск получения травм. Поэтому сегодня набирает популярность тенденция строить скейтпарки из дерева, которые оказываются более износостойкими. Такие решения можно наблюдать в Калифорнии.

Бразилия является городом с большим сосредоточением монументальных и общественных пространств, наравне с Москвой и Гуанчжоу. Так как южноамериканская столица была построена по проекту, содержащему в себе большое множество концептуальности и монументальности, от китайского мегаполиса благоустройство парков, скверов и тротуаров отличается использованием гораздо более обширных площадей.

Москва в настоящее время считается одной огромной площадкой для скейтбординга. Богатейшая архитектура социализма славится обилием фигур из бетона, которые благодаря своей долговечности активно используются при скейтбординге и являются неотъемлемой частью уличного вида спорта.

Описанные решения мировых столиц применимы ко многим регионам России и могут способствовать росту уровня популярности и безопасности скейтбординга среди лиц любых возрастов.

Исследуя опыт проектирования общественных пространств, можем выделить методику китайских исследователей Иён Чена, Тао Лю, Вэйбинь Лю, которые проводили тематическое исследование площади North Central Axis Square в Шэньчжэне, Китай. Ими были изучены факторы, влияющие на использование общественного пространства площади, и определен эффективный метод улучшения этих пространств за счет характеристик открытого пространства, включая расположение и распределение достаточного количества удобств, тщательное разделение пространства, умеренный коэффициент покрытия растительностью и наличие тени. В результате авторы сделали выводы по улучшению использования пространства площади:

- в общественных местах должны быть установлены обычные и вспомогательные сиденья с рекомендуемой общей длиной 40 м на 1000 м², чтобы удовлетворить различные требования;
- все пространство должно быть разделено на части подходящего размера (рекомендуемый размер от 1500 до 2000 м²) с красочными внутренними краями;

- в зависимости от климата в районе должны быть предусмотрены необходимые средства затенения, такие как крыши или навесы для деревьев;

- умеренный коэффициент покрытия растительностью (рекомендуемый рацион 40–50 %) на каждой подобласти [7].

Подход к проектированию скейтпарков исследуется Оливье Л'Оусте и Жаном Гриффе на базе методологии социальных наук. В их исследовании принципы методологии всесторонней интерпретации применяются к изучению скейтпарка в Марселе, Франция. Сравнение данных, полученных в результате методических наблюдений за скейтпарком, с данными, полученными в результате интервью пользователей, позволяет составить картину восприятия пространства. Полученные качественные результаты показывают, что скейтпарк – это очень чувствительное пространство, где практика скейтбординга организована на основе общих эстетических ценностей. Исследовались два измерения пространства:

- «социальное пространство» – тесно связанное с конкретными отношениями между людьми, группами и пространством;

- «воспринимаемое пространство», которое, напротив, относится к субъективным отношениям, которые отдельные лица или группы имеют с участком.

Получение этих двух типов данных и их сравнение поможет описать пространство, как оно ощущается. Основное преимущество этого описания заключается в том, что оно позволяет получить представление о вариантах использования, которые не были предусмотрены дизайнерами и которые отклоняются от общепринятого. Итогом работы стали выводы по оценке городских рекреационных объектов, служащие ориентиром для будущих инвестиций в городской досуг [4].

Финские исследователи Анна Броберг, Маркетта Кати, Нора Фагерхольм предлагают модель Буллерби на основе исследований С. Чаттерджи «Детская дружба с местом: концептуальное исследование», предлагающей создание «дружелюбной среды», основывающейся на шести измерениях дружбы:

- возможность развить подрастающему поколению заботу о местах;

- содержательный обмен между человеком и местом через актуализацию аффорданса в местах;

- возможность для экологического обучения и развития экологической компетентности через непосредственный опыт работы на местах;

- создание, контроль и защита территорий от вреда;

- обеспечение конфиденциальности и хранения секретов подрастающего поколения;

- позволение свободного самовыражения на месте.

Модель Буллерби построена на идее о том, что ковариация независимой мобильности и актуализация возможностей окружающей среды определяют четыре качественно различных типа среды подрастающего поколения. Удобная среда представлена Bullerby типом среды, в которой обилие лицензий на мобильность и актуализированных аффордансов создают положительный цикл: чем больше возможности к перемещению в окружающей среде, тем больше и богаче будут раскрыты аффордансы [9].

Керстин Крелленберг, Мартина Артманн, Селина Стэнли, Роберт Хехт [9] исследуют сторону экосистемы на связь критериев зеленых насаждений с рекреационной деятельностью: первый шаг включает в себя метод исследования для определения стороны спроса посредством трех онлайн-опросов, охватывающих:

- а) развлекательные мероприятия;

- б) критерии городских зеленых насаждений;

- в) веса критериев.

Авторские исследования [10] представляют собой совершенно новую методологию определения того, что пользователи хотят делать во время посещения зеленых насаждений и чего они ожидают с точки зрения предоставления экосистемных услуг.

Результаты этого непространственного обзора данных являются основой для увязки критериев городских зеленых насаждений со средовой деятельностью:

- в первом опросе определено, что люди делают и что им нужно при посещении городских зеленых насаждений;

- во втором установлена прямая связь между выявленными видами деятельности и критериями;

- третий опрос определил важность различных критериев для каждого вида деятельности [10].

Целью данной статьи является выявление концепции планировочной организации городских пространств для скейтбординга и формирования принципов организации транзитных направлений для низкоскоростного транспорта населению с учетом существующей проблематики. Исследование отражает гипотезу о возможности внедрения новых элементов в устройство городских улиц и пространств, позволяющих осуществлять перемещение и взаимодействовать в удобной для жизни среде с акцентом на изучение характеристик пользователей, физической активности молодежи, использование открытого пространства и уровень участия сообщества.

С целью проведения исследований были сформулированы задачи:

- проанализировать мировой опыт формирования общественных пространств для скейтбординга;

- изучить особенности спортивного движения для выработки стратегии реновации общественных коммуникаций городской ткани;

• выявить принципиальные предложения для концепции планировочной организации городских пространств для скейтбординга.

Искусственная среда служит не только каналом коммуникации для людей [11]. Для решения градостроительной организации необходимо занять критическую позицию, которая может обеспечить более широкий горизонт для разработки растущего объема исследований, посвященных практикам реорганизации городского планирования. Чтобы внедрить новые формы транспортной активности в городскую среду, следует выявить особенности спортивного движения для выработки стратегии реновации пространственных коммуникаций городской ткани рассматриваемой местности [12].

Материалы и методы

С целью формирования представлений создания концептуальной стратегии на начальном этапе производились предварительные социологические исследования, а именно: метод опроса посредством анкетирования, ориентированного на молодежную категорию респондентов, предполагаемых потенциальных активных участников игровой среды г. Астрахани (Россия). В опросе приняли участие 80 студентов первого, второго и третьего курсов Астраханского государственного архитектурно-строительного университета.

Содержательная часть вопросов была направлена на выявление участников, использующих скейтборд для передвижения в городском пространстве; на обнаружение сильных и слабых сторон городской среды по возможности использования определенного городского пространства для низкоскоростного транспорта, дефицита игровых площадей вблизи места жительства опрошенных и предметное наполнение игровых площадок. Участникам опроса предлагалось определить отдельные области городских территориальных участков, в настоящее время не функционирующих или закрытых для посещения, предлагаемых для реновации территории. В общей сложности 20

вопросов. Итогом опроса стали данные, учитывающие взгляды местной молодежи, желающей улучшить средовые показатели города, и позволяющие осуществлять выводы для концептуальной разработки по созданию рекреационного пространства для молодых людей в городской среде.

При выявлении концепции планировочной организации городских пространств для скейтбординга данные анкетирования позволили:

1) описать факторы, которые облегчают или препятствуют активному передвижению молодежи, рекреационной физической активности и социальному взаимодействию вдоль зеленой дорожки [13];

2) определить ключевые элементы, которые молодежь воспринимает как способствующие привлекательности беспрепятственной средовой составляющей.

Результаты и обсуждение. В целом респонденты, использующие скейтборд в качестве транспорта, составили 26 %, для развлечения – 42 % и не использующие скейт для передвижения – 32 % выборки из общего числа опрошенных (80 человек) – рис. 1.

Опрошенные 32 % участников, не использующие скейтборд для передвижения, объяснили это отсутствием организованного средового пространства для беспрепятственного и безопасного передвижения по городу и в парковых зонах. Тем не менее большинство (68 %) использовали скейтборд для упражнений, а также в качестве транспорта.

Полученные данные свободных ответов участников опроса в анкетировании, активно использующих низкоскоростные транспортные средства для передвижения, позволили сформулировать факторы благоприятной среды для скейтбординга, представленные в таблице 1.

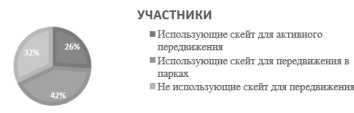


Рис. 1. Опрошенные 80 человек

Таблица 1

Средовые факторы для передвижения на низкоскоростных транспортных средствах

Средовые факторы	Облегчающие передвижение	Препятствующие передвижению
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Специальная полоса движения; 2. Специальные бортовые ограждения для разграничения полос пешеходов и участников, передвигающихся на низкоскоростном транспорте; 3. Пространства для активного спорта; 4. Материалы использования безопасных покрытий; 5. Климатические факторы: создание затененных пространств в летний период времени; оснащение дренажными устройствами путей передвижения в межсезонье 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Высокие бордюрные камни; 2. Неровности покрытия; 3. Перепады высот; 4. Отсутствие организованных площадок; 5. Большая территориальная отдаленность от посещаемой площадки

Последним вопросом для участников опроса было задание по размещению площадок в центральной части города и с предложением созда-

ния путей беспрепятственного маршрута. На основе компиляционных результатов выполненного задания анкеты сформирована схема цен-

тральной части г. Астрахани с участками размещения предполагаемых скейтпарков и транзитных путей передвижения до них, схема отображена на рисунке 2.



Рис. 2. Схема г. Астрахани с предложением транзитных путей передвижения и скейтпарков

Опрошенным 32 % участников, не использующих скейтборд для передвижения, продемонстрировали схему адаптации городского пространства для скейтбординга, что вызвало оживленный интерес к потенциальной возможности изменения среды и реалиям передвижения на низкоскоростном транспорте.

Молодежь имеет возможность привносить в городские планировочные процессы уникальные взгляды и идеи, отражающие личные и возрастные потребности. Благодаря учету опыта и восприятия молодого поколения происходит формирование представления о реальности. Взгляды молодежи могут помочь в проектировании и реорганизации среднего пространства посредством уникального опыта молодых людей, способных в настоящее время повлиять на дизайн городской формы и максимизировать участие молодого поколения в инфраструктуре зеленых дорог в будущем.

Опрос участников, активно использующих скейтборд в качестве средства передвижения, показал, что большинство травмоопасных ситуаций происходит ввиду неграмотно благоустроенной среды. Кроме того, отсутствие специализированных пространств для райдеров вынуждает активистов пользоваться проезжей частью дороги как огромной спортивной площадкой, что может привести к различного рода транспортным происшествиям. При этом комфортная среда для пешеходов не всегда учитывает особенности уличного катания.

Среди решений данной проблемы можно сформулировать следующие принципиальные предложения по организации зон для занятия скейтбордингом:

- определить реорганизацию среднего пространства пешеходной среды на уровне градостроительной организации городских пространств, включающих размещение специальных полос движения для низкоскоростного транспорта;

- благоустроить пространство для безопасного перемещения участников движения посредством бортовых ограждений, изолирующих райдеров от пешеходов;

- в условиях климатических особенностей региона оснастить транспортные пути необходимыми устройствами, позволяющими осуществлять передвижение в межсезонье;

- разместить в градостроительной структуре конкретных зон – скейтпарков для организации площадок катания [14], располагающихся в удобных для молодежи радиусах пешеходной доступности от места их проживания, включающим оборудование, требующее особый подход к проектированию, такой как качественное исполнение вспомогательных элементов благоустройства предотвращающий райдеров от травм;

- актуальный подбор материалов мощения, с возможностью обеспечения безопасности при падении (к примеру, древесная отделка, примененная в общественной зоне Копенгагена, обеспечивает менее травмоопасные падения со скейтборда); использование высококачественного бетона или мрамора в мощении делает скейтборд удобным для езды, при этом вызывает технологическую необходимость создания бесшовного покрытия, либо плотно пригнанных элементов плит камня, пример подобного подхода к проектированию применен в Барселоне. Качество исполнения элементов городских коммуникаций в городской среде играет важнейшую роль при перемещении райдеров в окружающем пространстве. Принцип передвижения райдера похож на перемещение лиц с ограниченными возможностями: при уменьшении количества препятствий на дороге уменьшается время передвижения от точки до точки. Понятие препятствий несет субъективный характер и означает наличие высоких бордюрных камней и небрежное исполнение стыковки тротуара с автомобильной дорогой, переход с пандуса на верхнюю или нижнюю площадку и решение перепада высот на холмистой местности. Поэтому проектные предложения по организации среднего пространства должны обозначить высокий уровень благоустройства городских территорий [15]. Таким образом, грамотный подход к проектированию улиц означает увеличение уровня мобильности альтернативных низкоскоростных средств передвижения.

В рамках градостроительных перестроек в настоящее время необходимо учитывать современные тренды уличных активностей для актуального перевоплощения и создания комфортной среды [16]. Атрибуты общественного открытого пространства могут влиять на использование городского пространства и тем самым обеспечивать пассивное участие в оздоровлении молодежи.

Заключение

При исследовании был использован метод социологического опроса на основе прослушивания участников и наблюдения за ними в повседневных условиях. Этот комплексный подход принят для улучшения увеличения знаний о современном го-

родском использовании терри-ториальных пространств, осмысления характера опыта райдеров для передвижения.

В результате проведенной работы был проанализирован опыт ученых, исследующих особенности спортивного движения и поднимающих схожие вопросы реорганизации средового пространства, что показало актуальную для настоящего времени проблематику, связанную в первую очередь с безопасностью пользования городскими транспортными направлениями. Сформулированы принципиальные предложения для занятия скейтбордингом в современном городе, который должен являться центром интенсивного досуга молодых лю-

дей, включающего в себя зоны, благоприятствующие социальной среде общения сверстников [4]. Полученные результаты непосредственных участников скейтбординга приняты во внимание при формулировании выводов по организации проектных предложений пространственного развития городских территорий. Проведенная работа является частью изучения пространства, задуманного для игры, в дальнейшем исследование может послужить началом более широкого проекта, нацеленного на формирование развлекательных городских пространств, интегрирующих множественные виды пространственных активностей: прогулки, транспорт, досуг, отдых и др.

Список литературы

1. Leo A., Morillón D., Silva R. Review and analysis of urban mobility strategies in Mexico. Case Studies on Transport Policy. Volume 5, Issue 2, June 2017, Pages 299-305.
2. Warda, A.L., McGee R., Gendall P.J. Strengths and vulnerabilities of teenagers who skateboard for transport in New Zealand. Journal of Transport & Health. journal homepage: <http://www.elsevier.com/locate/jth>.
3. Schönfeld K.C.V., Bertolini L. Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. Cities. Volume 68, August 2017, Pages 48-55.
4. L'Aoustet O., Griffet J. The Experience of Teenagers at Marseilles' Skate Park: Emergence and Evaluation of an Urban Sports Site. Cities. Volume 18, Issue 6, December 2001, Pages 413-418.
5. Соловьёва П. Д., Новинская Н. А. Актуальность архитектурного развития малых городов России // Инженерно-строительный вестник Прикаспия : научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. Астрахань : ГАОУ АО ВО «АГАСУ», 2021. № 3 (37). С. 21-25.
6. Franka L.D., Iroz-Elardob N., MacLeod K. E., Hongd A., Pathways from built environment to health: A conceptual framework linking behavior and exposure-based impacts. Journal of Transport & Health. journal homepage: www.elsevier.com/locate/jth.
7. Chen Y., Liu T., Liu W. Increasing the use of large-scale public open spaces: A case study of the North Central Axis Square in Shenzhen, China. Habitat International. Volume 53, April 2016, Pages 66-77.
8. Broberg A., Kytä M., Fagerholm N. Child-friendly urban structures: Bullerby revisited. Journal of Environmental Psychology. Volume 35, September 2013, Pages 110-120.
9. Krellenberg K., Artmann M., Stanley C., Hecht R. What to do in, and what to expect from, urban green spaces – Indicator-based approach to assess cultural ecosystem services. Urban Forestry & Urban Greening. Volume 59, April 2021, 126986.
10. Chatterjee S. Children's friendship with place: A conceptual inquiry. Children, Youth and Environments, 15 (1) (2005), pp. 1-26.
11. Zieff S.G., Chaudhuri A., Musselman E. Creating neighborhood recreational space for youth and children in the urban environment: Play(ing in the) Streets in San Francisco. Children and Youth Services Review. Volume 70, November 2016, Pages 95-101.
12. Villani C., Talamini G. Pedestrianised streets in the global neoliberal city: A battleground between hegemonic strategies of commodification and informal tactics of commuting. Cities. Volume 108, January 2021, 102983.
13. Sims-Goulda J., Race D.L., Vasaya N., McKay H.A. A new urban greenway in Vancouver, British Columbia: Adolescents' perspectives, experiences and vision for the future. Journal of Transport & Health. journal homepage: www.elsevier.com/locate/jth.
14. Thrasher. Magazine URL: <https://odddays.store/shop/zhurnal-thrasher-magazine-oktjabr-2019>.
15. Cadena R. P., Andrade M O., Meira L.H., Dourado A.B.D.F. The pursuit of a sustainable and accessible mobility on university campuses. Transportation Research Procedia. Volume 48, 2020, Pages 1861-1880.
16. Borden I. Skateboarding and the Performative Critique of Architecture. In: The Unknown City Contesting Architecture and Social Space. MIT Press: Cambridge, Massachusetts US- London, England. (pp. 178-199).

© К. А. Прошунина, И. А. Овчеренко

Ссылка для цитирования:

Прошунина К. А., Овчеренко И. А. Концепция планировочной организации городских пространств для скейтбординга // Инженерно-строительный вестник Прикаспия : научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. Астрахань : ГАОУ АО ВО «АГАСУ», 2022. № 1 (39). С. 55-61.

УДК 725.3

DOI 10.52684/2312-3702-2022-40-2-61-66

КОНЦЕПЦИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПАРКОВОК В УСЛОВИЯХ СЛОЖИВШЕЙСЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ ЗАСТРОЙКИ НА ПРИМЕРЕ РАЙОНА КОСЫ Г. АСТРАХАНИ

А. А. Васильева

Васильева Анна Александровна, член Союза архитекторов РФ, доцент кафедры архитектуры и градостроительства, Астраханский государственный архитектурно-строительный университет, г. Астрахань, Российская Федерация, тел.: +7(905)360-18-18; e-mail: archi-anne@mail.ru

В условиях растущего уровня автомобилизации повышать уровень комфорта городской среды необходимо с учетом решения проблем реорганизации транспортной инфраструктуры и организации парковочного пространства. В г. Астрахани остро стоит вопрос обеспечения исторической части города паркингами. В статье приведены примеры организации парковок в исторической части городов Европы. На базе приведённых примеров предложены варианты организации паркингов