

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



на примере исторической территории района Косы г. Астрахани. Целью работы является определение рационального решения вопроса организации парковочных мест в исторической структуре Астрахани. Выбор объектов производился с учетом многопрофильного исторического и градостроительного исследования территории. Даны рекомендации по внедрению парковочных пространств в структуру г. Астрахани. На базе полученных исследований возможно дальнейшая модернизация транспортно-парковочной инфраструктуры города.

Ключевые слова: парковка, автостоянка, паркинг, парковочное пространство историческая часть города.

PARKING DESIGN CONCEPTS IN THE CONDITIONS OF THE CURRENT HISTORICAL DEVELOPMENT ON THE EXAMPLE OF THE ASTRAKHAN SPIT DISTRICT

A. A. Vasilyeva

Vasilyeva Anna Aleksandrovna, Member of the Union of Architects of the Russian Federation, Associate Professor of the Department of Architecture and Urban Planning, Astrakhan State University of Architecture and Civil Engineering, Astrakhan, Russian Federation, phone: +7(905)360-18-18; e-mail: archi-anne@mail.ru

In the conditions of the growing level of motorization, it is necessary to increase the comfort level of the urban environment, taking into account the solution of the problems of the reorganization of the transport infrastructure and the organization of parking space. In Astrakhan, the issue of providing the historical part of the city with parking lots is acute. The article provides examples of the organization of parking in the historical part of European cities. On the basis of these examples, options for organizing parking lots are proposed on the example of the historical territory of the Spit district of Astrakhan. The purpose of the work is to determine a rational solution to the issue of organizing parking spaces in the historical structure of the city of Astrakhan. The selection of objects was made taking into account the multidisciplinary historical and urban planning study of the territory. Recommendations on the introduction of parking spaces in the structure of the city of Astrakhan are given. On the basis of the obtained research, further modernization of the transport and parking infrastructure of the city is possible.

Keywords: parking, parking, parking, parking space, historical part of the city.

Введение

В современном мире уровень автомобилизации городов России неуклонно растет. На 1000 человек в 2021 г. по данным «Автостата» в среднем приходится 310 человек владеющих автотранспортом. Астраханская область входит в число важнейших российских транспортно-распределительных узлов. В Астраханской области на 1 июля 2021 г. каждый третий житель является обладателем автотранспортного средства (291 владельцев авто на 1000 жителей городов). По прогнозируемым расчетам к 2025 г. предполагается 350 машин на 1000 жителей. А с учетом транспорта, въезжающего в город, включая транзитный, к 2050 г. – 500 автомобилей на 1000 жителей. В настоящее время фактически в г. Астрахани количество парковочных пространств не соответствуют их потребности.

Если учесть, что Астрахань имеет статус исторического города, где новое строительство ограничено, а старинные здания подлежат охране, транспортные проблемы становятся особенно актуальными [16].

Задачей данной работы выявить наиболее подходящие варианты организации парковочных пространств в стесненные условия историко-художественной среды г. Астрахани на примере европейского опыта. По мимо этого на примере исторически значимой территории определить зоны возможные для размещения современных типов паркингов, которые в свою очередь гармонично впишутся в историко-культурную среду г. Астрахани. Целью данной работы является сохранение наследие города Астрахани и организация парковок в исторической среде которые в свою очередь улучшат экологическую и дорожно-транспортную ситуацию в городе.

На сегодняшний день в исторической части города наблюдается дисбаланс между существующей пропускной способностью улично-дорожной сети и числом индивидуальных автомобилей. В

Астрахани из-за отсутствия организованных рациональных парковок наблюдается тенденция формирования несанкционированных парковок на газонах на тротуарах и аллеях, детских площадках, и вдоль узких улиц исторического центра. Неразрешённые проблемы с хранением автотранспорта не только портит облик исторического центра, но и загрязняют окружающую среду. В результате не санкционированной парковки формируются заторы для работы спецавтотранспорта, такого как пожарные машины или скорая помощь. Парковки вдоль проезжей части улиц, приводят к снижению их пропускной способности и формированию аварийных ситуаций.

В настоящее время в целях сокращения скопления автотранспорта в центральных районах городов организуются мероприятия по запрещению въезда в историческое ядро города, а также введение платных автостоянок в проблемных частях города.

Множество работ посвящено исследованиям в области организации платных парковок на территории России и за рубежом [1]. В ходе работы анализируются преимущества и недостатки использования этих парковок в крупных городах и особенно оцениваются экономические и экологические преимущества.

Наряду с введением платных парковочных пространств рассматриваются вопросы умных парковочных комплексов. [2]. В данных научных трудах анализируются зарубежный опыт развития интеллектуальных транспортной системы. В ходе работы выявлено что внедрение интеллектуальной транспортной системы позволяет решить ряд задач, стоящих перед транспортным комплексом в целом, снизить автомобильные пробки и количество ДТП, увеличить количество парковочного пространства. Одним из важных условий при введении умных оплачиваемых систем в транспортной структуре города

является наличие парковок в непосредственной близости от исторического центра, на объездных путях и возможность добраться от парковок до объекта как на общественном транспорте, так и пешком. Открытые паркинги маломестительные и занимают большие площади. В статье Исследование городских парковок подробно описывается преимущества и проблемы организации открытых паркингов. [3]. Выводами данной статьи является то, что закрытые паркинги имеют больше экологических и экономических преимуществ в сравнении с открытыми, плоскостными парковками. Но зачастую строительство новых закрытых парковок на территории исторического центра не представляется возможным, ввиду отсутствия свободных от застройки территорий.

Вопрос создания парковочных комплексов в структуре исторических зданий не нов. Решая проблему организации автопарковок в историческом центре, можно рассмотреть зарубежный опыт проектирования. Так, в европейских столицах и других городах по всему миру существует практика проектирования парковок в стенах исторических зданий [4]. При этом облик и исторический фасад сохраняются, а внутренний объём здания реконструируется под парковочные цели [5]. Такое решение во много может сохранить облик исторического города. Строительство такого рода здания основано на исследовании экономической составляющей такого рода проекта [6]. Особое внимание американские архитекторы исследователи уделяют вопросам сохранения исторического облика здания и сохранения интерьеров здания. В статье рассматривается одним из ярких примеров перепрофилирования исторического сооружения – Мичиганского театра в Детройте [6]. Театр открылся в 1926 г. он предполагал вмещать 4000 зрителей. В 1970 гг. театр прекратил функционировать, после проведенных исследований было вынесено решение не сносить сооружение, чтобы не навредить соседним

памятникам. В качестве выхода архитекторы предложили оборудовать в здании театра трёхуровневую парковку (рис. 1). В ходе анализа экономической составляющей данного проекта выявлено что наиболее приемлемыми зданиями для размещения паркингов являются не памятники архитектуры, а здания имеющие исторически значимые для города фасады.

Не менее известный паркинг в доме-памятнике располагается в центре Будапешта. В статье подобно описано организация парковочного пространства выявлены экономические и экологические преимущества данного проекта [7]. Памятник архитектуры имеет пять этажей фасадная часть полностью сохранена в ней на пяти этажах располагаются офисные помещения. Паркинг запроектирован во внутренней части дома. Это открытая автоматизированная стоянка (т. е. в одном этаже здания вмещается два этажа парковки) с наземными уровнями минимальной высоты на 200 машиномест. Проектом решено несколько поставленных задач сохранения исторического центра ул. Reáltanoda в Будапеште, организация на территории памятника вместительной парковки, разгружены улицы от автомобилей.

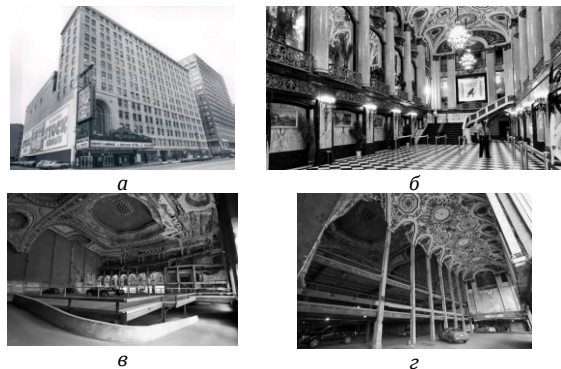


Рис. 1. Переоборудование театра в Детройте под многоуровневую механическую встроенную парковку: а) фасад театра на момент открытия, б) интерьер театра на момент открытия; в; г) интерьеры театра с размещением в нем парковки

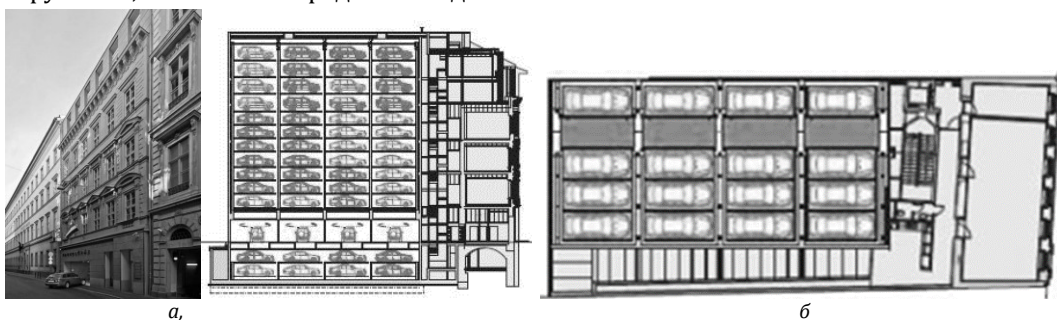


Рис. 2. Паркинг, механизированный пристроенный к памятнику архитектуры: а) фасад и разрез памятника архитектуры в Будапеште; б) план с размещением парковки во внутреннем дворе

Помимо встроенных пристроенных паркингов в исторической застройке в европейских странах популярны подземные механизированные паркинги типа TREVIPARK (рис. 3) [8]. Эта парковка имеет минимальные габариты около 18 м в диаметре в подземной части и около 8 м.

в надземной части. Стенами паркинга могут выступать шпунты, которые целесообразно использовать в стесненных условиях строительства [9]. Один этаж паркинга с габаритами 18 м. вмещает 12 машиномест, высота этажа с использованием механизированной подачи машин со-

ставляет 1,5 м. Все это говорит о ее экономических париемуществах несмотря на сложность подземного строительства. Подземные автоматизированные паркинги в центре города одна из обсуждаемых тем при реорганизации и модернизации парковочных пространств больших городов [10–11]. В статье приводятся примеры организации современных систем механизированного подземного паркинга, выявлены экономические и экологические преимущества паркингов типа TREVIPARK.



Рис. 3. а) общий вид автоматизированного паркинга TREVIPARK на уровне земли;
б) общая схема размещения автомобилей в автоматизированной парковке при плотной застройке

Основываясь на исследованиях в области проектирования подземных паркингов такого типа сооружения предлагаются строить и в крупных городах России [12]. В статье рассматривается вопрос возможного размещения данного типа парковок в историческом центре Санкт-Петербурга. Обязательным условием безопасности такого строительства является выполнение мероприятий превентивного усиления фундаментов, а при необходимости и усиление конструкций жилых зданий, исключающих возникновение ограниченно-работоспособного состояния.

Принимая во внимание различный подход организации парковок в стесненных условиях городов можно составить алгоритм организации парковок с учетом антропогенных и природных данных на территории г. Астрахани.

Методы исследования

В России примеры парковок в стенах исторических зданий не много. Основываясь на законе о сохранении памятников архитектуры в России каждый памятник имеет охраняемую зону и работы в данной зоне должны ограничиваться реставрацией. Паркинг же возможно построить только в здании, где на охране стоит только фасад здания [13]. В большинстве случаев зона охраны распространяется и на внутренние помещения.

В Астрахани существует не только памятники архитектуры, но застройка, имеющая историческую и эстетическую ценность, достопримечательностью которой является именно фасад здания. Зачастую эти сооружения находятся в ветхом и аварийном состоянии. Одним из критериев строительства нового паркинга на территории исторического центра может является именно сохранение облика таких зданий. Быстровозводимые металлические каркасы внутри такого сооружения совместно с автоматизированными

парковочными системами улучшат транспортную обстановку и сохранят исторический облик города (рис. 4).

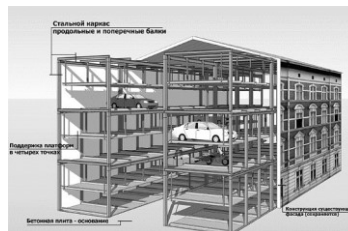


Рис. 4. Схема размещения металлокаркаса, встроенного в существующее здание

Автоматические паркинги встраиваются в любой объём, не видоизменяя оболочки здания и исторические черты района.

В целях улучшения транспортно-парковочной инфраструктуры города в 2015 г. в Астраханской области был разработан проект о размещении парковок в районах с плотной застройкой (в том числе в центральной части города) [14]. Но большая часть проекта так и остался не реализованным. Если рассмотреть предлагаемые парковочные пространства г. Астрахани, то зачастую это плоскостные парковки. Ранее отмечалось что плоскостные наземные стоянки неэффективно используют земельный участок. Такие паркинги не защищают автомобиль от плохой погоды, оказывают пагубное влияние на экологию, занимают много место во дворе уменьшая площадь озеленения и портят исторические виды города.

Мной предлагается внести коррективы в проект размещения парковочных мест, взяв за основу европейский подход к сохранению экологии, наследия и развития транспортной инфраструктуры.

Учитывая ситуацию, сложившуюся на улицах исторического ядра Астрахани, был выбран участок, ограниченный ул. Адмиралтейская, ул. Красная Набережная, ул. Пугачева и набережная. Волга, так называемая северо-восточная часть района Косы. Коса – один из исторических районов Астрахани, находится в центральной части города западнее от Белого города [15, 17]. Памятник градостроительства и архитектуры регионального значения.

Согласно проекту «Концепции размещения остановок и парковок на территории города Астрахань» на данной территории предполагается расположить гостевую плоскостную парковку на 150 мест в пределах улиц Свердлова – ул. Пугачева, вдоль всей набережной р. Волги.

В настоящее время на территории катастрофически не хватает парковочных мест. Количество парковочных мест на сегодня составляет 160 шт. В вечернее время на территории все гостевые стоянки переполнены. В основном машины припаркованы вдоль дорог, на тротуарах.

Выбор места размещения парковок базируется на сведениях, полученных в процессе изучения выбранной территории.

По расчету на данной территории требуется парковочных мест 600 шт. исходя их перспективного увеличения автотранспорта на 1000 человек - 500 машиномест к 2050 г. На выбранной территории с учетом уже реализованного проекта «Концепция размещения остановок и парковок на территории города Астрахань» не хватает парковочных мест – 300 шт. На основе многоаспектного исследования для выбора зон размещения автопарковок были определены участки и составлена схема размещения паркингов (рис. 6). Выбор территории под размещение парковочных мест производился с учетом следующих факторов подсчет территории свободных от застройки и участки с ветхой аварийной и предаварийной застройкой; анализ количества общественных, офисных и жилых помещений, школ, больниц; подсчеты потребностей в автопарковках; выявление объектов культурного наследия.

Учитывая архитектурные особенности зданий и территории, предложено встроить металлические механизированные паркинги, в существующую оболочку здания с сохранением облика и внутреннего декора. Для увеличения площади возможна организация подземного уровня паркингов. Здания, планируемые под встроенные паркинги, имеют высокие этажи что влечет за собой увеличение машино-мест в случае использования механизированной парковки. Перечень зданий территории Коса г. Астрахани подлежащих переоборудованию под механизированные паркинги с использованием внутри металлического каркаса (номерация согласно рисунку 6):

1) доходные дома Н. И. Плотникова и корпус торговых палаток Городского общества ул. Красная набережная / ул. Ульяновых (рис. 7);

2) здание провиантских складов, Торговые корпуса Агарянского ряда ул. Красная набережная (рис. 8);

3) доходный дом со складами ул. Фиолетова (рис. 9);

4) дом с номерами и трактиром И. В. Мочалова, ул. Фиолетова, 9 (рис. 10). Организация парковочного пространства предполагает сохранение как фасадных элементов, так и фрагментов, и деталей интерьера памятника. Принцип построения парковочного пространства основан на принципах, зарожденных организации паркинга в Мичиганском театре в Детройте.

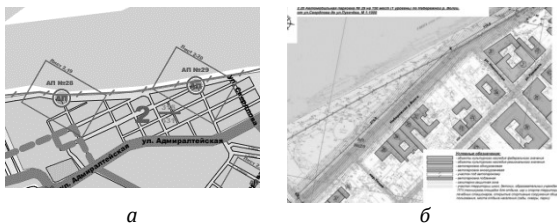


Рис. 5. Проект-концепция размещения остановок и парковок на территории города Астрахань 2015 г.: а) общая схема района косы с размещением парковочных пространств; б) детальная схема парковки района косы предлагаемая проектом на 150 мест по набережной р. Волги от ул. Свердлова до ул. Пугачева



Рис. 6. Схема размещения дополнительных паркингов на северо-восточной части района Косы

Условные обозначения:	
Обозначения	Объемное обозначение
■	Объекты культурного наследия федерального значения
■	Объекты культурного наследия регионального значения
■	Выявленные объекты культурного наследия
■	Исторически ценные архаичные средние объекты
■	Дома-памятники
■	Объекты современного строительства
■	Реновация участка
■	Территория объектов культурного наследия
■	Металлические паркинги в планировке архитектуры
■	Металлические паркинги пристроенные к зданию
■	Паркинги встроенные в новостроительные здания
■	Паркинги типа TREVIPARK
■	Виды зданий планируемых под реновацию
№1	

На схеме (рис. 6) под номером 5 и 6 предлагается разместить металлический механизированный паркинг, пристроенный к торцу здания аналогично паркингу в Будапеште.

На схеме (рис. 6) под номером 7 и 8 существует возможность запроектировать современный новый механизированный умный парковочный комплекс, при этом при проектировании фасадов здания учитывать исторические особенности близлежащей застройки. Для сохранения исторического облика надземные новые паркинги возможно запроектировать в виде утраченных памятников г. Астрахани.

На территории, отмеченной красными точками в зонах современной жилой застройки (согласно рисунку 6) предполагается расположить паркинги типа TREVIPARK.

Заключение

В работе рассмотрены несколько примеров организации парковочного пространства в стесненных условиях исторических городов Европы и России. Проведен комплексный анализ экономических, экологических, эстетических качеств различных приемов организации передовых парковочных комплексов. Определен ряд решений, которые возможно использовать для модернизации парковочной системы исторической части г. Астрахани. Для примера размещения того или иного типа парковок был выбран исторический квартал района Косы г. Астрахани. В ходе комплексного анализа данной территории на основе ранее разработанной концепции по размещению автопарковок в центральной части г. Астрахани и проекта типовых архитектурных решений объектов капитального строительства, возводимых в границах исторического поселения федерального значения «город Астрахань»: Коса, XIX -НАЧ.ХХВ были

предложены участки и здания, которые возможно приспособить под размещения умных парковок при этом сохраняя историко-художественный образ среды. Модернизация кварталов на основе внедрения современного подхода

организации парковочной системы позволит не только улучшить экологическую и дорожно-транспортную ситуацию в городе, но позволит сохранить наследие города Астрахани.

Список литературы:

1. Horizons of Railway Transport 2020 Design of Incentive Parking Lots in the Region – Conception, Technology and Pricing Policy Jiří Hanzla, 2020. (Проектирование платных парковок в регионе – концепция, Технологическая и ценовая политика).
2. Меренков Артем Олегович Организационно – экономические аспекты формирования интеллектуальных транспортных систем в сфере городского пассажирского транспорта 2016
3. Исследование городских парковок Н.Г. Галкина, ст. преподаватель, ХНАДУ Вестник, вып. 50, 2010.
4. Строительство парковок в стесненных городских условиях Черевко С.Н Тип: статья в журнале - научная статья Язык: русский Номер: 3 (26) Год: 2013 Страницы: 156.
5. Кононов А.А. Паркинги могут спасти аварийные здания [Электронный ресурс]: Балтийское информационное агентство BaltInfo. – С-Петербург, 2011. – Режим доступа: [http:// www.baltinfo.ru/2012/04/09-271014](http://www.baltinfo.ru/2012/04/09-271014) (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.
6. Мичиганский театр в Детройте: самая необычная парковка в мире Режим доступа: <https://novate.ru/blogs/180214/25445/>
7. Сухин Д.Б. Наземный паркинг в доме-памятнике в центре Будапешта [Электронный ресурс]: Интернет-журнал Livejournal. – М., 1999-2013. – Режим доступа: www.save-up-burg.livejournal.com/2014289.html 2012.04.10. (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.
8. Вавринчук П.А., Рябкова Е.Б. Паркинг – основное решение дефицита парковочных мест // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. 2014. Т. 2. С. 47-53.
9. Осокин А.И., Серебрякова А.Б. Строительство подземных паркингов - совершенствование городской инфраструктуры // Вестник. Зодчий 21 век. 2009. № 1 (30). С. 80-85.
10. Горильченко М.А. Сравнительный анализ современных систем механизированной парковки автомобилей // Механизация строительства. 2013. № 7 (829). С. 35-38.
11. Львова О.М., Тулин П.К. Подземные автоматизированные паркинги в центре города // Инженерностроительный журнал. 2009. № 4.
12. Предложения и рекомендации по развитию строительства подземных паркингов в историческом центре Санкт-Петербурга КОНДРАТЬЕВА М.А Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет Тип: статья в журнале - научная статья Язык: русский Номер: 1 (25) Год: 2018 Страницы: 8-9
13. Федеральный закон № 190-ФЗ от 29.12.2004 г. (ред. от 03.07.2016 г.). – Градо строительный кодекс Российской Федерации. – М.: Эксмо-Пресс, 201.
14. Концепция размещения остановок и парковок на территории города Астрахань <http://astrgorod.ru/podrazdeleniya/konceptiya-razvitiya-goroda-astrahan>.
15. ГАУАО «Наследие». научно-проектная документация книга 4. проект типовых архитектурных решений объектов капитального строительства, возводимых в границах исторического поселения федерального значения "город Астрахань": Коса, XIX –НАЧ.ХХВ.
16. Зиятдинов Т. З. Развитие транспортных систем ядер крупных городских агломераций России в XXI веке // Инженерно-строительный вестник Прикаспия. 2021. № 3 (37).
17. Цитман Т. О., Алимова Ю. Р. Современные решения набережных // Инженерно-строительный вестник Прикаспия. 2016. № 3 (17), (Где описывается про район КОСЫ г. астрахани)

© А. А. Васильева

Ссылка для цитирования:

Васильева А. А. Концепция проектирования парковок в условиях сложившейся исторической застройки на примере района Косы г. Астрахани // Инженерно-строительный вестник Прикаспия : научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. Астрахань : ГАУАО АО ВО «АГАСУ», 2022. № 2 (40). С. 61–66.

УДК 72.05

DOI 10.52684/2312-3702-2022-40-2-66-71

МОДЕЛЬ ЭВОЛЮЦИИ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ КВАРТАЛЬНОЙ ЗАСТРОЙКИ (НА ПРИМЕРЕ Г. КРЫМСКА)

В. М. Богданов, А. В. Скопинцев

Богданов Вадим Михайлович, магистрант, Южный федеральный университет, г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация, тел.: +7(988)998-45-60, e-mail: vadbogdanov@sfedu.ru;

Скопинцев Анатолий Вениаминович, кандидат архитектуры, профессор кафедры архитектурного и средового проектирования, Южный федеральный университет, г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация, тел.: +7(928)112-39-93, e-mail: scoparh@yandex.ru

Рассматриваются особенности поэтапного формирования архитектурной среды квартальной застройки малого города, имеющей тенденцию преобразования от аграрной к урбанизированной структуре. С учетом насыщения застройки общественными функциями качественным образом меняется архитектурная среда кварталов. Целью исследования является построение эволюционной модели подобной архитектурной среды на примере преобразования квартальной застройки центральной части города Крымска Краснодарского края. Определяются факторы, способствующие данному процессу. Систематизируются составляющие архитектурной среды квартальной застройки, определяющие содержание отдельных временных этапов ее эволюции. В модельной форме представляется последовательность данных этапов. Модель может быть использована в качестве стратегии формирования новой архитектурной среды городского центра г. Крымска.

Ключевые слова: квартальная застройка, архитектурная среда, формирование, эволюция, этапы.