

4. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ: ред. от 02.07.2021 :с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2021.
5. Московская цветовая палитра [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://colorscheme.ru/moscow-colors.html>.
6. Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 21.101-2020 Система проектной документации для строительства. Основные требования к проектной и рабочей документации : утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 июня 2020 г. N 282-ст.
7. Об оптимизации порядка утверждения архитектурно-градостроительных решений объектов капитального строительства в городе Москве : постановление Правительства Москвы от 30.04.2013 N 284-ПП : с изменениями на 12 мая 2021 года.
8. О размещении информационных конструкций в городе Москве: постановление Правительства Москвы от 25 декабря 2013 г. N 902-ПП.
9. Об утверждении Положения о рассмотрении архитектурно-градостроительного облика объекта капитального строительства и выдаче Свидетельства о согласовании архитектурно-градостроительного облика объекта капитального строительства на территории Московской области: постановление Правительства Московской области от 27.12.2019 № 1042/39.
10. О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию: постановление Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 №87 : с изменениями на 15 июля 2021 года.
11. Шамаева, Т. В. Свидетельство архитектурно-градостроительного облика (АГО) в Московской области. Общие положения. Проблемы / Т. В. Шамаева // Вестник Евразийской науки. – 2018. – №2.
12. Шамаева, Т. В. «Упрощенный порядок» рассмотрения архитектурно- градостроительного облика и проблемы «маленьких» объектов при рассмотрении и получении Свидетельства АГО в Московской области» / Т. В. Шамаева // Журнал «Инновации и инвестиции». – 2018. – №4 – С.345–351.

КЛАССИФИКАЦИЯ И ТИПОЛОГИЯ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ КРУПНЫХ ГОРОДОВ. ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ АРХИТЕКТУРНО – ПЛАНИРОВОЧНЫЕ ПРИНЦИПЫ ИХ ФОРМИРОВАНИЯ

Н. А. Бурило, А. Ф. Воликова

*Новосибирский государственный архитектурно-строительный
университет (Сибстрин)
г. Новосибирск, Россия
itc@sibstrin.ru*

В данной статье рассмотрены методологические основы обследования пешеходных пространств, а также архитектурно-планировочные и градостроительные меры по организации пешеходных пространств на примере крупных городов Донецкой области. Также рассмотрены варианты классификации и типологии этих пространств. Выявлены прогрессивные подходы и направления в принципах архитектурно-планировочного формирования пешеходных пространств города, а также факторы, влияющие на них. Рассмотрены особенности пешеходного движения, характерные для различных условий и целей движения. Выявлены структура, основные количественные и качественные характеристики элементов пешеходных пространств в крупных городах региона.

Ключевые слова: пешеходные пространства, архитектурно-планировочные принципы, градостроительство, движение.

Подходы и направления в архитектурно-планировочном формировании пешеходных пространств крупных городов Донецкой области

В Донецке зародившемся как промышленный посёлок вокруг крупнейшего металлургического комбината, на протяжении всего его развития, с конца XIX ст. до нашего времени,

промышленные предприятия развивались в структуре жилой застройки. В результате практически во всех девяти планировочных районах города Донецка функционируют объекты тяжелой и легкой (машиностроительной, металлургической и химической) отраслей промышленности, огромное количество шахт (некоторые уже не функционируют), которые расположены в структуре жилой застройки планировочных районов города. Санитарно-защитные зоны предприятий в структуре города практически во всех случаях не выдерживаются, иногда они отсутствуют совсем. Оценив историческую ценность сложившихся городских территорий, необходимо определить направление дальнейшего развития города в условиях новой рыночной экономики государства и предотвратить убыточное использование ценных городских территорий [1,2].

Анализ опыта строительства современных пешеходных улиц и площадей Донецка выявляет большое разнообразие применяемых материалов (кирпич, цветной и фактурный бетон, гранит, брусчатка, плитка и т. д.), рисунка мощения (прямоугольные и диагональные решетки, полосы, «волна», «медовые соты» и др.). Замошение плитами с сохранением швов между ними больше соответствует экологическим требованиям озеленения улиц – это обеспечивает нормальную фильтрацию влаги и увлажнение почвы, необходимые насаждениям.



Рисунок 1 – Донецк. Центральный район Ворошиловский. Главная ул. Артема

С помощью различных типов покрытия подчеркнута единство пространства или выделены его структурные части; применяя разные типы мощения, можно уменьшить или увеличить архитектурный масштаб пространства (например, крупные плиты иллюзорно сжимают пространство с площади, а брусчатка на центральной площади Ленина как бы раздвигает его). Там, где рисунок мощения меняется, обычно меняется и характер движения. Например, смена метрически расположенных полос бетона и кирпича вдоль полосы транзитного движения на более сложный рисунок из концентрических квадратов означает остановку у площади перед общественным зданием, на видовой площадке перед монументом, на сквере у фонтана и т. д. [10, с.102] (рис. 1). Мощение играет роль композиционного фона для того или иного элемента уличного дизайна, на некоторых участках отмечает композиционную ось пространства улицы или фокусную точку площади [1,2].

Одной из новых тенденций в озеленении пешеходного пространства является сокращение общего количества деревьев, однако при этом каждое растение обыгрывается в виде «живой скульптуры», природного экспоната, вокруг которого организуются другие элементы благоустройства. Различен масштаб растительных композиций на транспортных и пешеходных улицах. На транспортных улицах он рассчитывается в основном на восприятие человека из окна движущегося автомобиля. Здесь преобладают значительные, длиной до нескольких сот метров компактные и однородные зеленые полосы. На пешеходных улицах нужно обеспечить смену впечатлений через каждые 50–100–150 м, поэтому рядовые посадки здесь чередуются с открытыми пространствами газона, большие древесно-кустарниковые группы – с малыми и т. д. Особое значение придается разнообразию породного состава деревьев. Так, например, для пешеходных пространств бульвара Пушкина отбираются наиболее ценные декоративные породы, например, имеющие выразительную форму кроны, специфическую текстуру коры, вечнозеленые или наоборот, заметно меняющие свой наряд в течение всего вегетационного периода и т. д.

Не по всей протяженности центральной улицы в достаточной степени организована система визуальной информации, эффектов вечернего освещения и т. д. Хотя основная тенденция в решении дизайна центральной улицы сводится сейчас к переходу от проектирования отдельных элементов оборудования и озеленения к решению их в виде единого взаимосвязанного комплекса, ансамбля.

Необходим пересмотр принципов взаимодействия транспортных и пешеходных потоков для формирования компонентов среды, отличающейся высокой активностью жителей.

С помощью покрытия подчеркивается парадность центральной площади города. При этом играют роль такие характеристики мощения, как цвет, фактура, размер элементов, рисунок, преобладание искусственного или естественного материала, характер сочетания разных материалов.

Пешеходные улицы и площади в городском центре должны обладать архитектурно-ландшафтной индивидуальностью, характерным и только им присущим внешним обликом. Индивидуализация пространства достигается за счет стилового своеобразия (малой архитектуры, оборудования, приемов озеленения), оригинального объемно-пространственного решения, использования местных природных особенностей, культурных традиций, особенностей сложившейся застройки и достопримечательностей, чего, к сожалению, не сказать об организации центральной улицы Макеевки.



Рисунок 2 – Макеевка. Центрально-городской район. Центральная ул. Ленина

Однако, благодаря небольшим газонам, поднятым на 0,5–1 м, участкам, засаженным деревьями, кустарниками, навесам над переходами, мебели, светильникам центральная улица города имеет соответствующий человеку архитектурный масштаб.

Для центра Макеевки характерно в основном создание улиц и площадей, на которых движение пешеходов и автомобилей разграничено в горизонтальной плоскости, т. е. на поверхности земли (рис. 2).

Ритмичные смены открытого и озелененного пространства оживляют центральную улицу города. Открытое пространство образует непрерывную, то сужающуюся, то расширяющуюся ленту, примыкающую попеременно к обоим уличным фасадам. В нескольких местах это пространство направлено по диагонали к оси улицы, что способствует раскрытию перспектив на застройку.

Пространство центральной улицы делится проезжей частью на две обособленные полосы – транспортную и пешеходную. При этом возникает задача изоляции пешеходных коммуникаций и мест отдыха от транспорта (прежде всего за счет озеленения) [1,2].

Крупные бетонные плиты иллюзорно сжимают пространство с площади. С помощью растений скрывают одни элементы окружения и усиливаются, подчеркиваются другие, иллюзорно сокращается пространство, направляется взгляд пешехода на отдаленный предмет, акцентируется широкая панорама и т. д.

Единый прием организации растительности на всем протяжении улицы играет роль объединяющего фактора при разнохарактерной или случайной ее застройке.

Пешеходные пространства должны стать объектом комплексного проектирования. Вопросы озеленения и ландшафтного благоустройства следует решать совместно и в составе единого проекта с вопросами планировки, организации движения, синтеза искусств, архитектуры интерьеров, инженерного оборудования и рекламы. Однако создается впечатление, что при организации пешеходных пространств центра Горловки такой подход не был основой.



Рисунок 3 – Горловка. Центрально-Городской район. Главная ул. Центральная

Особенностью центральной улицы Горловки является то, что доминирующее положение в ее пространстве занимают деревья, благодаря чему неширокая улица воспринимается как бульвар (рис. 3). Теневыми навесами служат пешеходные пространства из ширококронных деревьев, высаженных на площадках с открытым грунтом, которые несколько приподняты над уровнем улицы. Такое разобшение уровней широко используется в городских центрах, так как позволяет создавать интересные композиции, живые скульптуры, подчеркивает особую ценность природных компонентов в интенсивно используемой и переуплотненной городской среде.

Классификация и типология пешеходных пространств крупных городов Донецкой области

Являясь многофункциональной средой, центр города способствует более тесному и концентрированному процессу коммуникации людей и различных систем. Зачастую самым простым и естественным средством передвижения в центре рассмотренных городов для человека является ходьба, так как структура центра чаще компактна и все его объекты находятся в пределах пешеходной доступности. Пешеходным каркасом центра города является система открытых в основном линейных или разветвленных пешеходных пространств, реже – компактных [3].

На сегодняшний день линейные пешеходные пространства определяются как геометрическая разновидность открытых пространств, которые «объединяют объекты, восприятие которых основано на последовательном наложении ряда картин, возникающих при движении вдоль единой оси, продиктованной геометрией пространства: улицы, пешеходные трассы, водные артерии».

К характерным особенностям линейных пешеходных пространств можно отнести транзитное пешеходное движение и простую композиционную структуру [4, с. 2; 5].

В городской среде линейные пространства разнообразны. По ряду принципиально важных признаков, таких как:

- наличие транспорта;
- степень защищенности пешехода;
- функциональное назначение;
- наполнение пространства архитектурно-средовыми элементами [6].

К ним можно применить классификацию, которая позволит выделить и разграничить проблемы каждого типа пешеходного пространства и определить наиболее благоприятные для пешеходного движения виды пространств.

Наличие транспорта в городском коммуникационном пространстве является главным критерием для классификации, так как транспортная полоса, расположенная «по соседству» с пешеходной зоной, способствует появлению ряда негативных факторов и создает необходимость определенного уровня благоустройства. Учитывая данный критерий, линейные пространства рассмотренных городов Донецкой области можно подразделить на транспортно-пешеходные и бестранспортные пешеходные пространства.

Транспортно-пешеходными пространствами является подавляющее большинство городских пешеходных пространств. Физической границей данных линейных пешеходных пространств, как правило, является тротуар.

В зависимости от наличия между пешеходной и транспортной системой разделительной полосы, обеспечивающей пешеходу физическую и психологическую защищенность, транспортно-пешеходные пространства можно подразделить:

- на транспортно-пешеходные пространства без защитной полосы;
- транспортно-пешеходные пространства с защитной полосой.

Бестранспортные пешеходные пространства в городской среде специально выделены исключительно для пешеходного движения. Они являются наиболее привлекательными и удобными, часто используются в качестве рекреационных. Среди них можно выделить следующие типы:

- пешеходная улица;
- бульвар;
- сквер;
- набережная [7, с. 15].

Главными факторами обеспечения удобства и безопасности движения в центре, его психологического воздействия на пешехода и оценки окружающей среды в пространственном аспекте являются правильная функциональная и техническая организация пешеходного движения и умелое использование композиционных приемов.

Эти приемы предполагают создание и раскрытие разнообразных пешеходных пространств, осуществляемых при следующих двух условиях:

– пешеходное движение должно быть взаимосвязано с единой транспортной системой города (созданию пешеходного пространства может предшествовать сооружение улицы или транспортной артерии, мест для автостоянок и т. п.);

– число пешеходных передвижений должно соответствовать масштабу пешеходного движения и при его превышении необходимо использовать систему «дополнительного» местного транспорта [8, с.154; 9, с.163].

В зависимости от возможностей разделения пешеходного и транспортного движения и существующих между ними связей практикуются следующие виды организации пешеходного движения:

– полное отделение пешеходного движения от других видов движения во времени и пространстве;

– пешеходное движение допускает наличие транспортных средств на общей с пешеходами площади; пешеходное движение позволяет использовать транспортные средства на общей с пешеходами площади, но с ограничением в определенное время; пешеходное движение допускает применение средств массового общественного транспорта общегородского или местного значения на отдельно выделенной площади [6];

– пешеходное движение предусматривает использование дополнительных транспортных средств на общей с пешеходами или отдельной площади.

ЛИТЕРАТУРА

1. Донецк: Пассажирское сообщение [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://infodon.org.ua>.

2. Электронный ресурс: Режим доступа: <http://ww.lektsii.com>

3. Электронный ресурс: Режим доступа: https://studopedia.ru/11_245911_tema--tsentr-goroda.html

4. Козлова, О. Е. Ландшафтнообразующие факторы архитектурно-пространственного формирования приречной территории (на примере Южного федерального округа) / О. Е. Козлова // Архитектон: известия вузов. – 2008. – № 4(24). – С.

5. Электронный ресурс: Режим доступа: <http://www.arhplan.ru/buildings/objects/-classification-of-open-architectural-spaces>

6. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации [Электронная версия]. – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71910000/>

7. Свиридова Ю. А. Анализ архитектурно-пространственной организации городских пешеходных пространств в странах с континентальным климатом / Ю. А. Свиридова, В. Д. Четошников, Р. С. Жуковский // Инженерно-строительный вестник Прикаспия: научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. – Астрахань : ГАОУ АО ВО "АГАСУ". – 2017. – № 3(21). – С. 14–19.

8. Богатова, Т. В. Планировка городских территорий: учебное пособие / Т. В. Богатова, Л.И. Гулак. – Воронеж : Воронежский государственный архитектурно-строительный университет, ЭБС АСВ, 2015. – 240 с. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru>.

9. Поздняков, А. Л. К вопросу о функционально-планировочной организации системы пешеходных пространств в структуре городской среды / А. Л. Поздняков, Е. Г. Каракулева // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2020. – № 12-1(51). – С. 161–164.

10. Бурило, Н. А. Создание благоустроенных ландшафтов кампуса с учетом потребностей ЛОВЗ / Н. А. Бурило, Е. С. Логачев, Ю. А. Калпакова // Экологические чтения-2021 : XII Национальная научно-практическая конференция с международным участием, Омск, 4–5 июня 2021 года. – Омск: Омский государственный аграрный университет им. П. А. Столыпина, 2021. – С. 101-106.

УДК 725.94(476.7)

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА КАК ЧАСТЬ ИСТОРИЧЕСКОЙ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ И МАТЕРИАЛЬНОЙ КУЛЬТУРЫ В АРХИТЕКТУРНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СОВРЕМЕННОГО Г. БРЕСТА

Ковальчук В. Е., Макарук В. Л.

*УО «Брестский государственный технический университет»
Брест, Беларусь
E-mail: uiasiuk@list.ru*

Введение

В окружающей архитектурной среде, взятой в качестве источника материалов для исследования, выделяются архитектурно-скульптурные мемориальные сооружения, памятные знаки, надписи, памятные наименования тех или иных установлений, включая мемориальную топонимику, мемориальные комплексы и др. Категория памятников, являющих собой знаки намеренного увековечения, позволяет наиболее полно выявить, что именно хотела передать та или иная культура будущему, что и делает мемориальную культуру своего рода концентратом мировоззренческих особенностей той или иной культуры в целом.

Одним из важных моментов формирования облика города являются объекты мемориального искусства, которые тесно взаимодействуют с архитектурно-градостроительной средой. Однако в последнее время на улицах городов нашей страны начали появляться непрофессиональные, безвкусные мемориальные произведения, которые вызывают много споров [1].

Актуальность исследования заключается в том, что, на данном этапе развития современного города, монументальное искусство на фасадных частях зданий требуют совершенно нового подхода и оригинальных решений для создания целостной картины городского пространства. На сегодняшний день, города Беларуси не могут продемонстрировать грамотное оформление и размещение мемориальных досок на фасадах зданий. Городские власти действуют согласно «своему вкусу» и взглядам, которые зачастую не соответствуют художественному облику города.

Цель работы: определить взаимосвязь мемориальных досок с окружающей средой г. Бреста. Выделить оптимальные художественные решения в отношении мемориальных досок для создания уникальной архитектурно-художественной среды г. Бреста. Предложить варианты систематизации мемориальных досок на фасадах зданий г. Бреста.

Для достижения поставленной цели необходимо было решить следующие задачи:

- Проанализировать законодательно-нормативную базу, интернет-ресурсы по данной тематике.
- Рассмотреть существующие виды мемориальных досок.
- Проанализировать существующую ситуацию в г. Бресте в отношении мемориальных досок на фасадных частях зданий в г. Бресте.
- Определить архитектурно-художественные проблемы, связанные с неправильным оформлением мемориальных объектов.