

ОРГАНИЗАЦИЯ БЕСТРАНСПОРТНЫХ ЗОН В ЖИЛЫХ ОБРАЗОВАНИЯХ

П. Д. ЗАПОЛЬСКАЯ, М. Д. ВИШЕВАТАЯ

*Научные руководители: П. Г. Вардевянян (архитектор-исследователь),
Ю. А. Протасова (канд. архитектуры, доцент)
Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

Современные градостроители прилагают много сил, чтобы сделать город удобным для людей, а не для автомобилей. Сегодня идея о выделении бестранспортных – пешеходных – зон в городах получила новое дыхание. Известный датский урбанист Ян Гейл в 60-е годы XX века создавал первую пешеходную улицу Строгет в Копенгагене, а в конце нулевых годов XXI века он помог мэру Нью-Йорка превратить часть Бродвея в «пешеходный рай» [1]. Своей работой он доказал, что жизнь людей протекает между зданиями – «полноценная жизнь, насыщенная звуками музыки, встречами, общением, прогулками, отдыхом на лавочке, играми детей, работой в палисаднике возле дома и т. д.» [2]. Актуальность создания общественных пространств без автомобилей выросла вследствие длительной пандемии коронавируса.

В кварталах и микрорайонах крупных и больших городов нашей страны пока царят автомобили: они заграждают подходы к домам, занимают большую часть дворов, нарушают экологию шумом и выхлопными газами [3]. Фактически автомобили лишают жителей пространства, где можно просто прогуляться на свежем воздухе, постоять, любуясь растениями и птицами, поговорить с соседями или погреться на солнышке. Выполняя курсовой проект «Градостроительное жилое образование», мы заинтересовались темой бестранспортных зон в жилых образованиях, учитывая ее актуальность.

Согласно методике проектирования бестранспортные зоны в микрорайонах рекомендуется организовывать как в виде пешеходного каркаса на путях передвижения из домов к фокусам тяготения населения [4, с. 63], так и в виде замкнутых и полузамкнутых дворов-садов [5].

Самой популярной моделью высвобождения улиц от транспорта для создания пешеходных зон являются суперблоки в Барселоне (рисунок 1, а) [6]. Это система кварталов, которая изменяет дорожную сеть в пределах размеров 400×400 м. На первых этажах застройки размещаются промышленные предприятия, общественное пространство по периметру застройки и тихая частная территория внутри. Сейчас в Барселоне реализовано несколько суперблоков, но постепенно здесь появятся сотни других. Суперкварталы будут объединяться в более крупные образования, на которых запрещено

движение транспорта, кроме транспорта экстренных служб, при этом скорость движения ограничена до 10 км/ч. Парковка для автомобилей местных жителей будет находиться в подземном пространстве. В «построенных в Барселоне суперкварталах, количество пешеходов возросло на 10 %, а велосипедистов – на 30 %. Количество автомобилей внутри кварталов уменьшилось на 26 %, а по периметру выросло на 40 %» [6]. В итоге жители Барселоны получают более безопасное пешеходное движение с большим количеством доступных открытых пространствами для отдыха.

В Париже все живут в радиусе 200 м от школ – это подтолкнуло французских урбанистов к превращению бестранспортных школьных дворов в «зеленые оазисы». «Растительность в школах – шаг на пути к озеленению города, который может повлиять на микроклимат и охладить весь город», – заявляет Винсент Вигье, научный сотрудник Международного центра исследований окружающей среды и развития [7]. Основой таких планов является модель 15-минутного города (рисунок 1, б), которая в последние годы продвигалась Анн Идальго (мэр Парижа с 2014 года). По плану улицы Парижа закроют для автомобилей, перекрестки станут пешеходными зонами, вместо парковок появятся детские площадки и городские огороды [8].

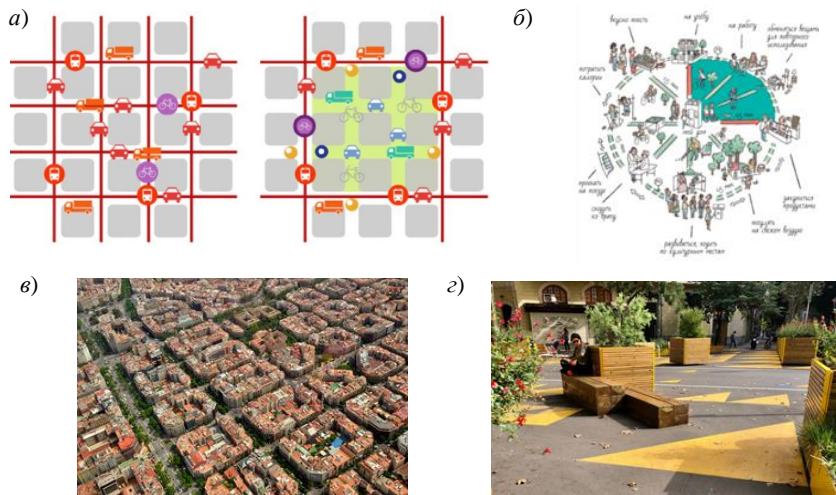


Рисунок 1 – Модели с бестранспортными зонами в жилых образованиях:
 а – суперблоки в Барселоне; б – модель 15-минутного города для Парижа;
 в – суперкварталы Барселоны; г – пешеходная улица в суперквартале

Рассмотрим еще несколько примеров.

Жилое образование *Паркфиртель Гизинг (Parkviertel Giesing)* [9] находится в Мюнхене, Бавария (рисунок 2, а):

- размещение в 5 км от центра Мюнхена;
 - парковки преимущественно подземные, но существуют парковочные места вдоль улиц по периметру квартала;
 - велодорожки и тротуар проложены по всему району;
 - большая площадь зеленых насаждений за счет подземной парковки и парковки по периметру застройки,
 - внутри дворов большое количество зелени, дорожек меньше.
- Clichy-Batignolles* находится в Париже, Франция (рисунок 2, б) [10]:
- отсутствие парковочных мест внутри жилого образования;
 - проезды для экстренных служб внутри дворов;
 - вместо парковки – зеленые зоны в центре жилого образования;
 - компактные здания уменьшают потерю энергии;
 - все жилье ориентировано на парк, а не на улицу;
 - школа, детские сады и другие учреждения также ориентированы на парк.

Ørestad находится в Копенгагене, Дания (рисунок 2, в) [11]:

- расположение по соседству с центром города;
- «создана очень крупная транспортная система общегородского масштаба» [11];
- большое количество мест приложения труда;
- уютное жилое пространство, как улочки исторического центра;
- организация подземных парковок;
- внутренние дворы изолированы от автомобилей;
- круглое здание студенческого общежития Tietgenkollegiet с внутренним озелененным двором, где играют в футбол;
- район стал символом Копенгагена как икона современной архитектуры.

Новая Боровая находится в Минске, Беларусь (рисунок 2, г):

- организация закрытых дворов, обеспечивающих безопасность;
- бестранспортные зоны оборудованы многочисленными площадками для отдыха и занятия спортом;
- разнообразное озеленение;
- большое количество разнообразных площадок для занятий спортом, досуга, выгула собак, детских игр.

Анализ лучшей практики показал, что существует несколько видов бестранспортных зон в жилых образованиях: пешеходная улица, двор-сад и гибридное пространство, частично освобожденное от транспорта.

Для своего проекта мы использовали такое определение *бестранспортных зон во дворах малых групп домов (кварталов)* – это территория с полным или частичным ограничением на въезд и парковку личных автомобилей. Инфраструктура жилого образования дает все возможности для отказа от автомобилей за счет обилия пешеходных дорожек, развитой транспортной сети. Однако возможность доступа к домам остается в случаях экстренной ситуации или доставки крупногабаритного груза.

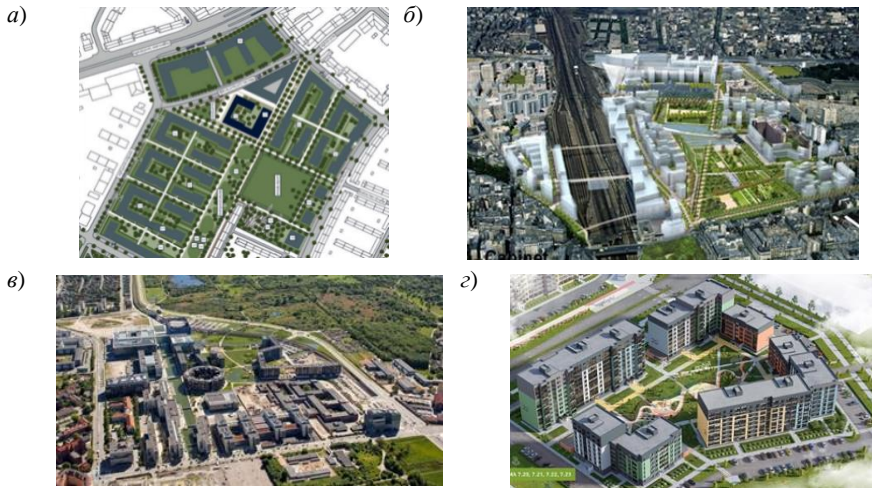


Рисунок 2 – Примеры жилых образований с бестранспортными зонами:
a – Parkviertel Giesing в Мюнхене, Бавария; *б* – Clichy-Batignolles в Париже, Франция;
в – Ørestad; *г* – Новая Боровая

Бестранспортное решение дворов имеет ряд преимуществ:

- безопасность жителей;
- дополнительное пространство для детских площадок, спортивных и прогулочных зон;
- отсутствие шума и выхлопных газов от автомобилей;
- возможность жителей иметь быстрый доступ к необходимым товарам и услугам;
- увеличение площади зеленых зон.

Список литературы

- 1 Пешеходный рай [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://varlamov.ru/1790509.html>. – Дата доступа : 03.12.2022.
- 2 Гейл, Ян. Жизнь среди зданий / Ян Гейл ; пер. с англ. – М. : Альпина Паблшер, 2012. – 200 с.
- 3 Протасова, Ю. А. От микрорайона – к бестранспортному жилому кварталу // Ю. А. Протасова // Наука и инновации. – 2020. – № 12 (214). – С. 10–16.
- 4 Вашкевич, В. В. Жилое градостроительное образование : учеб.-метод. пособие по дисциплине «Архитектурное проектирование» для студентов специальности 1-69 01 01 «Архитектура» / В. В. Вашкевич, Г. А. Потаев, В. А. Сысоева. – Минск : БНТУ, 2017. – 95 с.
- 5 Потаев, Г. А. Методология архитектурного анализа проектных решений [Электронный ресурс] : учебно-методический комплекс для студентов 2 степени высшего образования (магистратура) специальности 1-69 81 01 «Градостроительство» / Г. А. Потаев. – Минск : БНТУ, 2015.

6 Суперкварталы как городская инновация Барселоны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://tybalsky.com.ua/ru/superkvartali/>. – Дата доступа : 03.12.2022.

7 Зелень в каждый школьный двор: радикальный план по охлаждению Парижа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://city4people.ru/post/zelen-v-kazhdyu-shkolnyu-dvor-radikalnyu-plan-po-ohlazhdeniyu-parizha.html>. – Дата доступа : 04.12.2022.

8 Что такое «15-минутный город»? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://34travel.me/post/15-min-city>. – Дата доступа : 05.12.2022.

9 Прогулка по новому микрорайону Мюнхена [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mirvokrugnas.com/938781953903561259/progulka-po-novomu-mikrorajonu-myunhena/>. – Дата доступа : 05.12.2022.

10 A la découverte de l'opération d'aménagement Clichy-Batignolles [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.lemoniteur.fr/article/a-la-decouverte-de-l-operation-d-amenagement-clichy-batignolles.1912234>. – Дата доступа : 06.12.2022.

11 Ørestad – успехи и проблемы самого амбициозного урбанистического проекта Копенгагена [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://city4people.ru/post/blog_387.html. – Дата доступа : 06.12.2022.

УДК 711 (476.2)

ЛАНДШАФТНО-КОМПОЗИЦИОННЫЙ АНАЛИЗ ДВОРЦОВО-ПАРКОВОГО КОМПЛЕКСА ДАНИИЛА ГОРВАТТА В г. НАРОВЛЕ

М. В. ЗАХАРЕНКО, А. В. ХИЩЕНКО

Научный руководитель – С. И. Ковырев (ст. преп.)

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В Гомельской области известны 26 старинных парков. Двенадцать парков имеют статус местного значения, десять утрачены. Все сохранившиеся парки требуют реконструкции и восстановления. Недостаточная научная изученность исторических парков является дополнительным ограничением для их воссоздания и реконструкции. Одним из них является парк в г. Наровле. В данной статье приведены результаты ландшафтно-композиционного анализа дворцово-паркового комплекса Даниила Горватта в г. Наровле.

Дворцово-парковый ансамбль в Наровле – это памятник дворцово-паркового искусства, расположен на площади свыше 8 га. Парк был разделен боскетами из граба на две части – северную и южную. В северной части располагается дом-усадьба, южная – примыкает к современной ул. Октябрьской. Главным элементом усадьбы является дворец [1]. Его строительство завершилось в 1852 году и уже к этому времени был заложен парк. В состав паркового комплекса входили также многие хозяйственные постройки. На северо-востоке от усадьбы был розарий, а на западе – ледник и оранжерея. Также была и кольцевая аллея, предназначенная для пеших и конных прогулок. По оси дворца находятся въездные ворота, построенные