

Общая планировка остановочного пункта предполагает разделение на три зоны. Запроектированы навесы, большое количество скамеек, тактильные указатели, пандусы, специализированные подъемники. Это создает комфорт и для передвижения пешеходов, и для граждан, которые ожидают свой транспорт.

Теперь к каждому входу в магазины есть удобный проход для различных групп населения.

Современная адаптация остановок общественного транспорта предполагает доступность и комфорт пользования как для людей с ограниченными возможностями, так и обычных горожан и гостей города.

Список литературы

1 СТБ 1635-2006. Элементы обустройства автомобильных дорог и улиц. Термины и определения. Классификация. – Введ. 2006–11–01. – Минск : ТКС 07 «Сооружения транспорта», 2006. – 16 с.

2 СН 3.02.12-2020. Среда обитания для физически ослабленных лиц. – Введ. 2021–05–02 (с отменой ТКП 45-3.02-318-2018). – Минск : РУП «Стройтехнорм», 2021. – 25 с.

3 STANDARD ZASTÁVEK PID [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://standardzastavek.pid.cz/standard-zastavek-pid/>. – Дата доступа : 14.11.2022.

4 Тифлоцентр «Вертикаль» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://tiflocentre.ru>. – Дата доступа : 20.11.2022.

УДК 711.4

ПУТИ ВОЗВРАЩЕНИЯ ДЕПРЕССИВНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В ГОРОДСКУЮ ТКАНЬ

А. М. МИХАЛКО

Научный руководитель – А. В. Евстратенко (канд. архитектуры, доцент) Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современном мировом и отечественном градостроительстве развитие депрессивных территорий является одним из важнейших направлений долгосрочного развития городов. Депрессивные территории – это такие пространственно-локальные образования, в которых через экономические, политические, социальные, экологические и другие причины перестают действовать стимулы развития, а значит самостоятельный выход из кризисной ситуации невозможен. Возвращение таких территорий в структуру города, возрождение их привлекательности, а главное – повышение их значимости для населения – одни из важнейших задач градостроительного развития.

Целью работы является определение основных подходов к улучшению качества городской среды, характеризующейся как депрессивная.

Само определение депрессивности в архитектурно-градостроительном контексте является малоисследованным и чаще является объектом экономических исканий. Согласно исследованию К. Е. Родяшиной [1], посвященному проблеме существования подобных участков в структуре современных городов, основными характеристиками депрессивных территорий городов являются следующие:

- социальная дезадаптация (городская среда перестает удовлетворять требованиям горожан, происходит демографическая деградация, убыль населения);
- низкий статус территории в структуре города;
- экономическая отсталость, инвестиционная непривлекательность;
- неразвитость инфраструктуры;
- неблагоустроенность, хаотичность, разрозненность;
- тяжелое эмоциональное восприятие среды людьми;
- наличие «зоны поражения» и отдельных «очагов» возникновения регрессивных процессов, устойчивая тенденция к регрессу;
- деградационная изолированность, обособленность, «кастовость»;
- контрастность (по отношению к прилегающим территориям и к городу в целом).

Опираясь на вышеперечисленные характеристики, можно сделать вывод, что депрессивные территории могут возникнуть как в производственной зоне города, так и в жилой, общественно-деловой или рекреационной. Причинами этому является: отсутствие развитой инфраструктуры, физический и моральный износ зданий и сооружений, нахождение вблизи с уже деградирующими (заброшенными) зонами, хаотичность и низкая плотность застройки, неблагоприятная экологическая обстановка, низкий процент озелененных территорий и высокое шумовое, цветковое и световое загрязнение среды.

Рассмотрим приведенные в научных трудах И. Стародубровской «Стратегии развития старопромышленных городов: международный опыт и перспективы в России» [3] реализованные способы регенерации депрессивных территорий на примере Питтсбурга и Лилля.

В период Второй мировой войны в Питтсбурге производилось порядка 95 млн т стали. Загрязнение воздуха от сжигаемого угля и стальной промышленности привело к образованию сильного смога, что повлекло за собой ухудшение экологии. Появились проблемы в привлечении персонала для работы и отток населения и инвестиций.

В основу регенерации Питтсбурга легло развитие образования и здравоохранения. Значительное внимание уделялось позиционированию Питтсбурга как культурного и развлекательного центра, а реструктуризация эко-

номики предполагала развитие наукоемких технологий.

В центральной части города было построено множество административных зданий, торговых центров, гостиниц и др. В центре города расположили шесть высотных офисных зданий, названных «Золотым треугольником Питтсбургского горизонта». Была реконструирована Большая улица, известная концентрацией на ней зданий муниципалитета и штаб-квартир крупных корпораций. Происходили также изменения в транспортной системе: построены метро и монорельс для транспортного сообщения между пригородами и центром.

Подразделения бывших предприятий превратились в многочисленные частные фирмы. Наличие уже сформировавшихся связей между бывшими подразделениями, а также географическая близость разнообразных поставщиков способствовали формированию кластера сталелитейных технологий. Помимо сталелитейной отрасли, практически все фирмы кластера работают на нужды ядерной энергетики, оборонной и автомобильной промышленности, здравоохранения и др. Позднее была создана Экологическая городская сеть – партнерство, включающее муниципальный, частный сектор и некоммерческие организации.

В 1950–1960-х годах текстильные фабрики Лилля и его окрестностей – некогда основа экономического роста в регионе – стали одна за другой закрываться. В этот период были отмечены отток населения, рост уровня безработицы, рост преступности, опустение и деградация целых кварталов.

В процессе трансформации метрополии Лилля можно выделить два этапа. Первый – политика региональных властей, направленная на осуществление локальных улучшений. С целью проведения политики укрупнения административных единиц национальным законом было решено объединить Лилль и окрестные города в единую метрополию с общим бюджетом. Второй этап – строительство нового города. Теперь это образовательный и логистический центр, а промышленное прошлое уже не играет столь значимой роли в экономике региона.

Методы возвращения депрессивных территорий в городскую ткань напрямую связаны с характеристикой конкретной территории и ее потенциалом. При этом необходимо определение приоритетности зон пространственного развития в долгосрочной перспективе и поиск соответствующих инновационных методов решения проблем.

Частным примером служит Олимпийский парк в Мюнхене, организованный на территории бывшей свалки. Архитектурная концепция заключалась в превращении территории в зеленые холмы, а также грамотной планировке: был заново создан рельеф, включающий в себя как плоские, так и возвышенные и неровные участки, в искусственный рельеф «врезаны» прогулочные дороги, небольшие террасы, склоны-пандусы и места отдыха, насыпи и дамбы высотой 8–9 м и длиной несколько сотен метров. Кроме того, в парке

находятся такие сооружения, как Олимпийский стадион, Олимпийский зал, Олимпийский плавательный бассейн, которые очень интересны с архитектурной точки зрения [2].

Исходя из анализа зарубежного и отечественного опыта отметим, что на современном этапе к основным методам восстановления и развития депрессивных территорий относят следующие:

- реорганизацию и перепрофилирование деградирующих производственных территорий под общественные функции;
- реконструкцию типовых советских серий объектов жилого фонда в спальных районах (включая надстройки и понижение этажности);
- выведение из жилого фонда первых этажей жилых зданий для формирования общественных объектов и преобразования визуально-эстетического облика первых этажей;
- интегрирование объекта с уникальной для города функцией;
- реализацию архитектурных решений по ликвидации мертвых пространств между глухими торцами зданий;
- использование подземного пространства города;
- увеличение доли природных компонентов в городском ландшафте, использование зеленых насаждений в качестве архитектурных элементов (вертикальное озеленение, озеленение крыш);
- благоустройство пешеходных зон, осуществление ими функций общественных пространств;
- обеспечение необходимого разнообразия среды, ее индивидуализацию путем преобразования урбанизированного и природного ландшафта.

Подводя итог, можно сказать, что пути возвращения депрессивных территорий определяются обществом исходя из имеющихся проблем, экономического потенциала и уровня социального сознания. Необходима и готовность населения к непосредственному участию в развитии территории. Для их возрождения необходимо прежде всего найти сильные стороны территории и новые варианты развития города с возможностью его трансформации в зависимости от объективных условий.

Список литературы

1 Депрессивные территории в структуре современного города: понятие, характеристики, классификация [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://surl.li/efarj>. – Дата доступа : 22.11.2022.

2 Ландшафтное обустройство территорий [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://elib.belstu.by/bitstream/123456789/13999/1/berezko_landshafnoe_obustroistvo.pdf. – Дата доступа : 22.11.2022.

3 Стратегии развития старопромышленных городов: международный опыт и перспективы в России / И. Стародубровская [и др.] ; под ред. И. Стародубровской. – М. : Изд-во Института Гайдара, 2011. – 248 с.