

УДК 712-1

Цитман Татьяна Оретосовна

доцент

E-mail: taortsi@gmail.com

Прошунина Ксения Алексеевна

доцент

E-mail: ksuprosh@mail.ru

Астраханский государственный архитектурно-строительный университет

Адрес организации: 414056, Россия, г. Астрахань, ул. Татищева, д. 18

Кудрявцева Светлана Петровна

архитектор

E-mail: gildpao@gmail.com

СРО АО «Гильдия проектировщиков АО»

Адрес организации: 414000, Россия, г. Астрахань, ул. Ленина, д. 23, оф. 91

Реорганизация системы пешеходных пространств в градостроительных решениях центральной исторической части г. Астрахани

Аннотация

Постановка задачи. Цель исследования – выявить возможности реорганизации исторической части города Астрахани с созданием пешеходных пространств, призванных повысить комфорт и улучшить экологию среды, в том числе за счет выведения транспорта с потенциальных прогулочных улиц. Происходящие в последнее время в стране культурные преобразования приводят к осознанию необходимости создания благоприятной среды городского пространства как составляющей архитектуры и общего благоустройства улиц и городских территорий, приходит понимание необходимости комфортного и безопасного пребывания в городе.

Результаты. Основные результаты исследования состоят в разработке предложений по организации единой пешеходной структуры исторической части г. Астрахани, формирующей целостную сеть пешеходных улиц для решения проблем, имеющих в настоящее время.

Выводы. Значимость полученных результатов для архитектурно-строительной отрасли состоит в конкретных предложениях по развитию пешеходных пространств с использованием существующих улиц и реконструкцией сложившейся застройки исторической части г. Астрахани, которые могут быть положены в основу при разработке проектов и их дальнейшей реализации. Создание системы пешеходных пространств в градостроительных решениях исторического центра позволит сформировать безопасную и благоприятную среду и будет способствовать улучшению качества жизни горожан и гостей города.

Ключевые слова: пешеходные пространства, комфортная городская среда, историческая часть города, уличная сеть, реконструкция исторической застройки.

Введение

Исторический центр города Астрахани имеет сложную градостроительную структуру, сформированную сетью транспортных магистральных улиц и системой естественных и искусственно организованных речных каналов.

Градостроительное формирование г. Астрахани началось относительно основного городского ядра «Ансамбль Кремля XVI-XIX вв.» и, с течением времени, охватило прилегающие территории, которые до настоящего времени сохранили свои исторические названия. В центральной части г. Астрахани сосредоточено большое количество памятников историко-культурного наследия, отличающихся своим архитектурным решением и исторически сформированным колоритом.

Изучение современных подходов к проектированию пешеходных пространств в сложившейся градостроительной среде прослеживается во многих теоретических исследованиях, а также в практически воплощённых решениях создания единой системы пешеходных улиц. Значимое теоретическое исследование этой проблемы представлено в

работе А.И. Урбаха «Архитектура городских пешеходных пространств», в которой выделяется приоритетность пешеходных улиц: «пешеходная зона, как пространственная среда в функциональном отношении должна быть достаточно наполненной, чтобы пешеходное движение в ней стало целесообразным и привлекательным» [1]. Также теоретические исследования были проведены в работе А.И. Урбах и М.Т. Лин «Пешеходные торговые улицы и зоны за рубежом. Обзорная информация» и О.Н. Судаковой «Торговые пассажи, как форма пространства культуры повседневности сибирского купечества». В трудах авторов рассмотрены вопросы формирования закрытых и открытых пешеходных зон, которые могут включать в себя функции торгового, рекреационного, коммуникационного назначения.

По вопросам исследования организации движения пешеходов и внедрения пешеходного движения в сложившихся городах выделяются работы Н.В. Бевза, З.В. Харитоновой, В.А. Нефедова, М.Т. Лина.

Принципы реконструкции открытых пространств в исторической застройке подкреплены теоретической базой фундаментальных работ В.Т. Шимко, Ю.И. Курбатова.

Отдельный интерес представляют исследования С.С. Рубцовой «Градостроительная эволюция Астрахани» [2] о региональных особенностях формирования города, с системой улиц и площадей, на основе которых была проанализирована историческая структура города Астрахани.

Рассматривая имеющиеся в настоящее время проблемы городской среды исторического центра г. Астрахани, можно выделить наиболее значимые из них:

- из-за сложившейся исторической застройки все улицы узкие и не имеют зеленой зоны, линия застройки, как правило, совпадает с красной линией, вследствие чего отсутствуют комфортные пешеходные пространства;

- городская среда ориентирована в основном на экономическую составляющую бизнеса сбыта, поэтому в нее максимально интегрируют средства передачи информации, лишаящие ее первоначальной индивидуальности, что создает препятствия к передвижению пешеходов;

- увеличение в городском центре количества крупных объектов торговли ведет к сосредоточению в определенных местах автомобилей, при этом существующая транспортная сеть не приспособлена к такому масштабному размещению автотранспорта, автомобили занимают места пешеходных путей;

- функционирование в историческом центре значительного числа административных зданий городского и регионального значения также обуславливает большое скопление транспортных средств, из-за чего узкие улицы и переулки перенасыщены из-за нагромождения транспорта, что создает дискомфорт для пешеходов;

- участки садово-парковых пространств, из-за нехватки финансирования и сложности поддержания их в надлежащем виде, ликвидируются, возводятся торговые центры, которые экономически важны для привлечения средств в городскую казну, но губительны для экологии городского пространства и комфортного пребывания пешехода в среде «каменных джунглей»;

- сохранившиеся единичные парковые зоны не благоустроены, не отвечают современным требованиям для пребывания людей, и не учитывают особенности местных климатических условий: в первую очередь – очень жаркого продолжительного периода;

- ликвидация насаждений и покрытие камнем площадей, отреставрированных набережных, создает приемлемые условия пребывания здесь только в весенний и осенний периоды года, в то время как летом на набережных переизбыток солнечного излучения, вызывающий дискомфорт для пешеходов и риск ухудшения их самочувствия от перегрева.

Для достижения результатов поставленной цели, предложены следующие задачи:

- провести анализ исторического формирования и развития пешеходных пространств в период конца XIX в.;

- определить архитектурно-градостроительные закономерности формирования улиц, площадей и набережных;

- определить функциональную составляющую пешеходных пространств;

- связать пешеходные направления с достопримечательными объектами города.

В процессе выполнения работы были рассмотрены методики исследований, включающие фотографирование, натурное обследование, сравнение аналогичных исторических застроек, моделирование новых проектных решений.

Анализ формирования пешеходных пространств

В статье впервые предлагается решение по созданию единых пешеходных пространств г. Астрахани, объединяя существующую сложившуюся сеть улиц. Новым в исследовании является разработка рекомендаций для Астраханского региона по пространственному решению исторической застройки с целью формирования комфортных пешеходных направлений.

Изучение мирового опыта развития городов и проведенный анализ исторического формирования в них пешеходных пространств показывают, что проблема пешеходов и транспорта появилась еще в условиях древних городов. Исторически зафиксированы предложения Леонардо да Винчи о разделении путей движения [3]. Так, предполагалось выделять пути движения отдельными полосами пешеходного и конного движения, предложив располагать их в разных уровнях. Предшественниками пешеходных пространств были прототипы площадей, аллей, садов, появившихся на улицах античных и средневековых городов. Улица XIX века была рассчитана на пешеходов и немногочисленный и медлительный транспорт. На такой улице естественно было располагать магазины, театры, клубы, рестораны, кафе, поскольку это делало улицу оживленной и создавало жизненные удобства для жителей. Улица являлась одновременно и жилой, и пешеходной, и транспортной, а архитектура ее застройки была сомасштабна человеку. Одним из лучших примеров таких улиц является Невский проспект в Санкт-Петербурге с домами одинаковой высоты, скромными по архитектуре, с размещением объектов общественного назначения в первых нежилых этажах.

С середины XX века пешеходные связи, сформированные на протяжении всего исторического развития территории, претерпевают глобальные трансформации: частично реконструируются и утрачиваются. Внедрение автомобильного транспорта, как чуждого исторической территории элемента, в значительной степени оказывает влияние на трансформацию городской ткани и делит ее окончательно на функциональные зоны, предназначенные конкретно для транспорта и конкретно для пешеходов. Такое внедрение оказало неблагоприятный эффект не только для планировочной сети исторических территориальных участков, выраженных в сокращении площадей зеленых насаждений, и в целом изменения визуального восприятия исторической среды, но и привнесло ряд экологических проблем, таких как избыточный шум и вибрации, излишняя загазованность воздуха, изменение гидрологического режима. В итоге к концу XX века обострилась проблема нехватки пешеходных пространств и комфортного пребывания человека в городе.

Вышеперечисленные процессы в развитии градостроительства были главной причиной создания пешеходных улиц, площадей и зон, которые в результате распространились во многих городах мира. Одна из первых пешеходных улиц, в современном понимании, появилась в Германии в г. Эссен, в 30-е годы XX века. Но массовое проектирование и реализация пешеходных зон началось после второй мировой войны. Общие планы восстановления и реконструкции разрушенных городов учитывали современные тенденции развития пешеходных улиц. Самый активный период создания пешеходных пространств на всех континентах проявился именно в 70-е годы XX века. Известно, что после открытия центральной пешеходной зоны к Олимпиаде 1972 года, в Мюнхене, было провозглашено движение «Каждому городу – своя пешеходная зона», в рамках которого было запланировано создание 450 таких зон. Во Франции, в 1972 году, была открыта первая пешеходная улица в городе Руане. К 1976 году подобные зоны были созданы в 34-х, а к 1982 году уже в 266 городах, в том числе в городе Баку (рис. 1).

Одним из первых городов Западной Европы, где получили распространение крытые пешеходные улицы-пассажи, был Париж. В дальнейшем, с развитием прогресса в строительной отрасли, этот тип архитектурного сооружения стал использоваться во многих странах Европы.



Рис. 1. Пешеходная зона в городской среде г. Баку (иллюстрация авторов)

Рассмотренные варианты пешеходных пространств, успешно функционирующих, создающих комфорт и украшающих городскую среду, могут быть примером для формирования пешеходных зон и в городе Астрахани.

Исторический анализ планировочного становления города Астрахани

Изучая историю развития Астрахани, следует отметить, что центральная ее часть сформировалась задолго до появления современных видов транспорта. Начальное формирование городской планировочной структуры Астрахани дало активное развитие ее историческому ядру – Белому городу – в первой половине XVII века.

Сеть улиц центральной части г. Астрахани, большинство из которых дошло до настоящего времени, сохранила сложившуюся структуру и исторический облик. Торговое значение города, расположенного на пересечении торговых путей, обусловило развитие иностранных подворий, русского гостиного двора и площади с торговыми рядами. Кремль и рельеф местности оказались в данном случае основными градообразующими факторами [4]. Большая улица, ныне ул. Советская, являлась основной осью Белого города, на ней стоял первый храм Астрахани и на нее выходили торговые подворья (персидское, армянское). У стен Кремля улица заканчивалась площадью, на которой размещались деревянные торговые ряды.

В условиях градостроительного формирования Астрахани как города, находившегося на пересечении торговых путей, постепенно образовывались площади, на которых шла реализация, сбыт и обмен продукции. Такие площади, предназначенные для торговли, условно называли «садками». Позднее этот термин преобразовался в наименование торговых рыночных площадей города, таких как: Большие Исады, Селенские Исады, сохранивших и в настоящее время свою функциональную значимость и исторические названия. Многие торговые площади с течением времени становились садами и скверами, создавая первые рекреационные зоны нашего города. К примеру, Фруктовый садик, называвшийся так от наименования продукции (торговля фруктами), позже становится местом отдыха жителей города, ныне – Морской садик.

В течение XIX века в Астрахани создаются парковые зоны для прогулок и отдыха горожан, где людям можно укрыться в летний астраханский зной, это: Николаевский парк, Сад «Колизей», Сад велосипедистов, парк «Аркадия». Многие территории исторических парков к нынешнему моменту, к сожалению, не сохранились. На сегодняшний день многие улицы исторического центра Астрахани (ул. Ахматовская, ул. Кирова Володарского, Театральный переулок), остаются по функции сферой предоставления услуг для горожан, среди которых доминирующей является торговля. В то же время главная ось Белого города – улица Советская – не ограничена сферой обслуживания населения, и представляет административно-управляющую артерию города. Таким образом, сложились следующие закономерности: регулярное планировочное решение, линия застройки совпадает с красной линией, ограничивая пешеходные пространства, все улицы направлены на набережные или торговые площади.

Новые условия общественной и деловой жизни требуют решения задач организации пространственно-развитой многофункциональной структуры городского центра, органически связанной с историческим ядром, и включающей в себя новые полифункциональные комплексы – офисы, банки, административно-управленческие, торговые, развлекательные центры, гостиницы и т.п.

Анализ существующего состояния исторической части города позволяет сделать следующие выводы (рис. 2):

- уличная сеть исторического ядра полностью сохранилась до наших дней;
- облик застройки отражает черты архитектуры XVII-XIX веков;
- формирование пешеходных пространств является одним из путей сохранения исторического наследия Астрахани и создания комфортных условий жизнедеятельности.

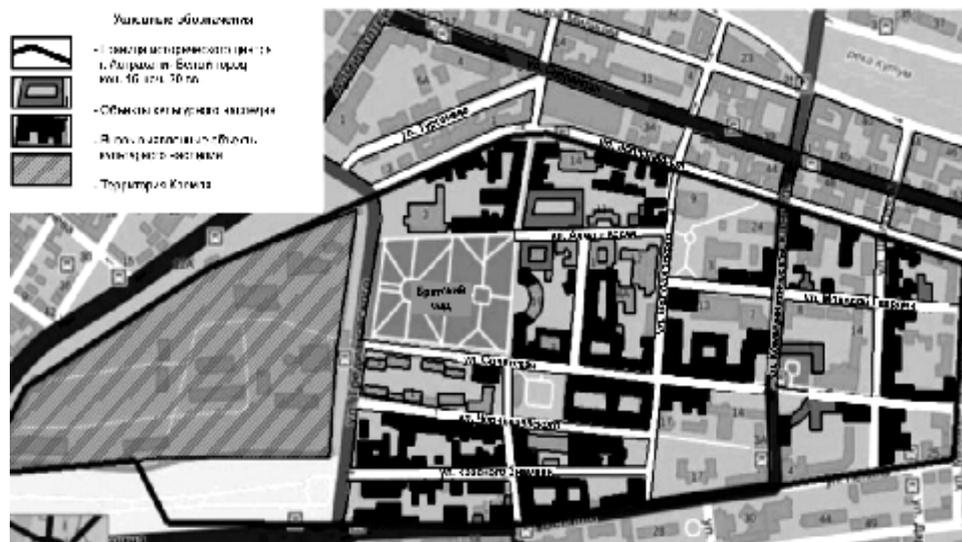


Рис. 2. Историко-архитектурный анализ территории Белого города (иллюстрация авторов)

Грамотное формирование пешеходных пространств в центральной исторической части города позволит решить целый ряд проблем, касающихся интересов не только населения, но и интересов региональной власти, таких, как:

- зонирование и модернизация функционально-пространственной структуры в «Историческом городе» даст возможность этой исторической части города выйти на другой, более высокий, уровень качества обслуживания для населения;
- создание пешеходных пространств, торговых площадей, набережных, перекрытие улиц с устройством пассажей позволит историческим зданиям быть меньше подверженными влиянию окружающей среды и будет способствовать сохранению историко-художественных ценностей города;
- создаваемые пешеходные направления, выполняющие роль пространственных доминант в общественно-административном центре, помогут грамотно внедрять новые объекты для обогащения композиционной связи центральной части города в планировочной структуре;
- размещение парковок, в том числе подземных, в непосредственной близости от пешеходных улиц, позволит освободить от автотранспорта улицы центра города;
- превращение торговых улиц в оборудованные пешеходные зоны с реконструкцией объектов культурного наследия будет содействовать созданию своеобразного архитектурного музея под открытым небом.

Реорганизация системы пешеходных пространств

Создание пешеходных улиц и зон в странах с различными климатическими, экономическими и социальными условиями отличается многообразием архитектурно-планировочных решений городских центров, особенностями создания выразительности и организации комфортных условий. Поэтому при рассмотрении примеров пешеходных

улиц и зон выделялись наиболее общие для них характеристики: время, место и условия строительства, организация транспортного движения и движения пешеходов, планировочное решение и пространственное построение пешеходной зоны или улицы, средства визуальной информации, а также благоустройство и озеленение [4].

Анализируемые пешеходные пространства исторической части города Астрахани дифференцированы по их принадлежности к различным планировочным схемам: пешеходная улица; пешеходная площадь; пешеходная зона открытая (набережная и бульвары); пешеходная зона закрытая (пассаж).

Пешеходная улица

В качестве пешеходных улиц на территории исторической застройки г. Астрахани предлагаются ул. Советская, ул. Интернациональная и ул. Кирова.

Для эффективного использования торговой пешеходной улицы требуется решить несколько задач: во-первых, создание мест для парковок автотранспорта вблизи от пешеходной торговой улицы; во-вторых, придание торговой улице статуса своеобразного архитектурного музея путем реконструкции и дальнейшего использования объектов культурного назначения для создания пешеходного пространства.

Движение транспорта предлагается осуществлять по внешним сторонам данной территории, а точнее – по ул. Свердлова, ул. Чалабяна, ул. Ногина и, частично, по ул. Маяковского, при этом предлагается изменить категории ул. Советской и ул. 3-ей Интернациональной – с транспортно-пешеходных улиц районного значения на торгово-пешеходные улицы. Вследствие частичного изменения транспортной схемы данного района, потоки движения транспорта и пешеходов будут разделены, а, соответственно, изменится зонирование территории.

В условиях исторической застройки, благодаря изменению категорий улиц с проезжих на пешеходные, будет осуществляться пешеходная связь с центром и Кремлем через ул. Советскую, а с противоположной стороной – через Красную Набережную и выход к каналу 1 мая (рис. 3).

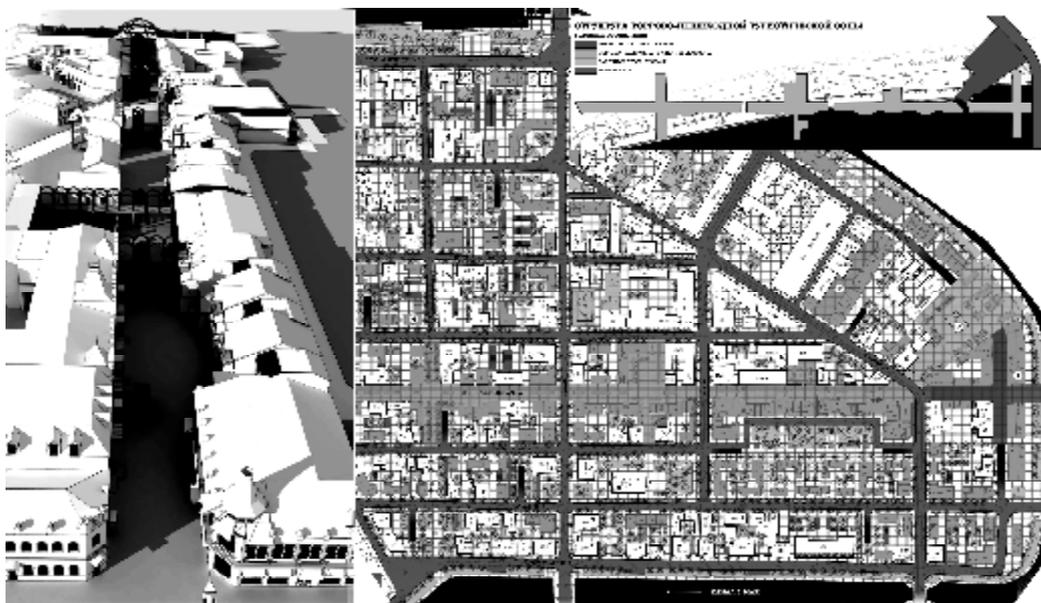


Рис. 3. Территория исторической застройки района Больших Исад (иллюстрация авторов)

Пешеходная площадь

В центральной части города Астрахани площади исторически сформированы в границах территории Кремля, вдоль набережной реки Волги, религиозных и торговых комплексов. В качестве пешеходных пространств предлагается создание новых площадей, которые могут иметь самое различное назначение: рекреационное, торговое,

религиозное и мемориальное. Одним из таких предложений является проектное предложение по ревитализации городского православного кладбища.

Пешеходные открытые зоны

Пешеходные открытые зоны представлены набережными и бульварами.

Астрахань расположена в дельте реки Волги и имеет протяженную береговую линию. Основную композиционную роль играют разветвленная сеть каналов и берега Волги. Можно выделить набережную в центральной части города и, противоположно расположенную, Трусовскую набережную. Связь между ними осуществляется через «новый мост», проходящий по Городскому острову, создавая единую непрерывную сеть пешеходных пространств. В связи с тем, что в левобережной части города уже имеются благоустроенные набережные вдоль реки Волги и Приволжского затона, назрела необходимость создания комфортной пешеходной зоны на правом берегу Волги.

Следование основной цели – связать городское пространство с пространством реки – определяет формирование пешеходно-транспортного каркаса территории, направляя основные движения от существующей жилой застройки и автомобильной магистрали к набережной. Территория рекреационной зоны имеет функциональное разделение на зоны: зона водного транспорта, зона набережной, центральная площадь, детская и спортивная зоны, зона тихого отдыха и прогулок, творческий экоцентр, хозяйственная зона [5].

Пешеходная зона закрытая (пассаж)

Создание крытого пешеходного пространства возможно в переулке Театральном. На данный момент территория пер. Театральный используется как одна из улиц местного значения, основная функция которой – сфера предоставления услуг населению. Предлагается перекрыть переулок Театральный светопрозрачными конструкциями для организации крытого пространства, что позволит использовать данный переулок более эргономично. Активные зоны улицы располагаются на входных участках пассажа, что далее позволит развиваться зоне уединенного общения и экспозиционной зоне [6].

Начиная движение от ул. Ахматовская, перед пешеходом раскрываются торговые лавки, расположенные на первых и частично на вторых этажах, которые создают особую зону с выходящими на нее выставочными элементами и позволяют посетителю найти то, что ему необходимо. Далее сценарная модель в данном направлении раскрывает перед нами большую атриумную площадь, которая дает возможность сделать акцент на старинную усадьбу Агамова. Данное направление завершается выходом в зону памятника федерального значения – Армянского торгового подворья XVIII века – и плавно переходит в зону сквера им. Кирова.

В процессе реконструкции предусматривается превращение торговой улицы в оборудованную пешеходную зону, с учетом дальнейшего использования объектов культурного назначения для создания своеобразного архитектурного выставочного пространства [7], а также размещение парковок автомобилей в непосредственной близости от пешеходной торговой улицы, – все это, несомненно, приведет к созданию благоприятной среды исторического центра.

Классифицированные элементы пешеходных пространств

Проведенные исследования позволили выделить общие решения, подходящие для всех видов рассматриваемых пешеходных пространств. Внедрение пешеходных пространств в регенерацию городской планировочной структуры необходимо на этапе преобразований города Астрахани.

Выделенные классифицированные элементы пешеходных пространств раскрывают определенные утверждения:

Пешеходная улица:

– создание узнаваемых улиц в каждом районе города;

– развитие городских улиц по принципам, соответствующим каждому из четырех основных типов: комплексные улицы, пассажи, бульвары, торговые.

Пешеходная площадь:

- создание связанной сети общественных пространств и формирование границ между общественными городскими пространствами;
- создание узнаваемых площадей в каждом районе города.

Пешеходная зона открытая (набережная и бульвары):

- развитие рекреационного потенциала набережных при помощи ландшафтного дизайна и новых видов городского отдыха.

Пешеходная зона закрытая (пассаж):

- развитие компактной городской среды, в которой все функции и сервисы находятся в пешеходной и велосипедной доступности (рис. 4).



Рис. 4. Концепция взаимосвязи пешеходных пространств в г. Астрахани (иллюстрация авторов)

Заключение

Проведенные исследования впервые предоставляют возможность использовать полученные результаты для конкретной ситуации, также данная работа может стать примером для исторических городов, имеющих сходную планировочную структуру. Преимущество рассматриваемой темы заключается в назревшей актуальности по созданию комфортной городской среды для улучшения условий жизни горожан.

Согласно концепции развития пешеходных территорий исторического центра Астрахани выделены несколько групп пешеходных зон движения – проезды и благоустроенные улицы, для проведения организационных мероприятий, повышающих уровень безопасности пешеходов: выделение и благоустройство мест для стоянки автотранспорта, увеличение ширины тротуаров, ограничение скорости движения транспорта, ограничение на сквозной транзитный проезд тяжелого транспорта, запрет на несанкционированную стоянку автотранспорта [7]. Концепция системы пешеходных пространств представлена соединением всех пешеходных связей в единую непрерывную сеть, создающую комфортную среду для пешехода.

Грамотное формирование пешеходных пространств требует соблюдения четырех главных условий: пространства должны быть безопасны, комфортны и интересны, ходьба по ним должна быть полезна. Безопасные пешеходные пространства должны быть спроектированы так, чтобы защитить пешехода от транспорта, при этом пешеход должен не только находиться в безопасности, но и чувствовать себя безопасно. Комфортное пространство предусматривает создание условий с определенными критериями, такими как озеленение, солнцезащита, сомасштабность архитектурной среды зданий, восприятие наружных фасадов как элементов внутренней среды. Интересное пространство подразумевает, что вдоль тротуаров тянутся единственные в своем роде здания с фасадами, приятными для глаз, и что улицы изобилуют признаками человеческого присутствия [8]. Полезная функция пешеходного пространства заключается в том, что

большая часть объектов социально-культурного назначения находится неподалеку и размещается таким образом, что оказывается доступна для пешехода.

Основываясь на проведенных исследованиях и предложенной классификации элементов пешеходных пространств, можно сделать следующие выводы: соединение набережных р. Волги с историческим центром города в непрерывную сеть позволит создать комфортное передвижение по наиболее значимым местам и связать правобережную и левобережную стороны реки Волги; пешеходная структура дополняется буферными пространствами в виде площадей и пассажей, формируя большое общественное пространство, насыщенное различными функциями [9].

В связи с активностью горожан и тяготением к проведению времени на открытом воздухе возрастает роль создания пешеходных пространств и благоустройства центральной исторической части города. Идея реорганизации систем пешеходных прогулочных пространств выражается в создании комфортной среды и изоляции от транспорта наиболее посещаемых улиц, путем перекрытия проезжих фрагментов улиц и переулков и придания им статуса пешеходных пространств [10]. В целом формирование городской среды должно быть продиктовано спросом общества, люди сами определяют, что им нужно и могут выбрать нужное из того, что им предложено в благоустройстве города. Необходимо помнить, что человек не создан для города, но город вполне может быть создан для человека [11].

Список библиографических ссылок

1. Урбах А. И., Лин М. Т. Архитектура городских пешеходных пространств. М. : Стройиздат, 1990. 200 с.
2. Рубцова С. С. Градостроительная эволюция Астрахани, в 2-х книгах. Ульяновск : Ульяновский дом печати, 2017. 448 с.
3. Зубов В. П. Леонардо да Винчи. М. : Наука, 2008. 350 с.
4. Аркадьева В. Ю. Астраханский край: события и даты на 2016 год. Астрахань : Типография «Нова», 2015. 148 с.
5. Цитман Т. О., Алимова Ю. Р. Современные решения набережных // Инженерно-строительный вестник Прикаспия. 2016. № 3 (17). С. 9–14.
6. Судакова О. Н. Торговые пассажи, как форма пространства культуры повседневности сибирского купечества // Идеи и идеалы. 2017. № 1 (31, т. 2). С. 123–132.
7. Morar T., Bertolini L. Planning for Pedestrians: A Way Out of Traffic Congestion // Procedia – Social and Behavioral Sciences 81. 2013. P. 600–608.
8. Книга о полезной и красивой архитектуре // Docplayer : интернет-ресурс. 2016. URL: <https://docplayer.ru/81020057-Kniga-o-poleznoy-i-krasivoy-arhitekture-arhitekturnaya-politika-kak-drayver-razvitiya-gorodov.html> (дата обращения: 24.11.18).
9. Melbourne: A Case Study in the Revitalization of City Laneways. // The Urbanist : интернет-изд. 2015. URL: <https://www.theurbanist.org/2015/09/16/melbourne-a-case-study-in-therevitalization-of-city-laneways-part-1/> (дата обращения: 24.01.19).
10. The spatial relationship between pedestrian flows and street characteristics around multiple destinations // ScienceDirect : интернет-изд. 2015. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111215000266> (дата обращения: 15.12.18).
11. В эпицентре шума. Почему человек не создан для города // Сноб : интернет-изд. 2017. URL: <https://snob.ru/selected/entry/125224> (дата обращения: 03.12.18).

Tsitman Tatiana Oretosovna

assistant professor

E-mail: taortsi@gmail.com

Proshunina Kseniia Alekseevna

associate professor

E-mail: ksuprosh@mail.ru

Astrakhan state university of architecture and civil engineering

The organization address: 414056, Russia, Astrakhan, Tatishcheva st., 18

Kudryavtseva Svetlana Petrovna

architect

E-mail: gildpao@gmail.com

SRO of the AR «Guild of designers of the Astrakhan region»

The organization address: 414000, Russia, Astrakhan, Lenina st., 23, of. 91

Reorganization of the system of pedestrian spaces in the town-planning solutions of the central historical part of Astrakhan

Abstract

Problem statement. The purpose of the research is to identify the possibilities of reorganizing the historical part of the city of Astrakhan with the creation of pedestrian spaces. Cultural transformations lead to the creation of an enabling environment for urban space and systems for a safe stay in the city.

Results. The main results of the research consist in the development of proposals for the organization of a single pedestrian structure of the historical part of Astrakhan. A single pedestrian structure will form a complete network of pedestrian streets and will allow to solve actual problems.

Conclusions. The significance of the results obtained for the construction industry consists in concrete proposals for the development of pedestrian spaces using the existing streets and the reconstruction of the existing buildings of the historical part of Astrakhan. Proposals may be used as a basis for developing projects and their further implementation. Creating a system of pedestrian spaces in the town-planning decisions of the historical center will allow to create a safe and favorable environment and will contribute to improving the quality of life of citizens and guests of the city.

Keywords: pedestrian spaces, comfortable urban environment, historical part of the city, street network, reconstruction of historic buildings.

References

1. Urbakh A. I., Lin M. T. Architecture of urban pedestrian spaces. M. : Stroizdat, 1990. 200 p.
2. Rubtsova S. S. The urban development of Astrakhan, in 2 books. Ulyanovsk : Ul'yanovskiy dom pechati, 2017. 448 p.
3. Zubov V. P. Leonardo da Vinci. M. : Nauka, 2008. 350 p.
4. Arkadyev V. Y. Astrakhan territory: events and dates for 2016. Astrakhan : Printing house «Nova», 2015. 148 p.
5. Tsitman T. O., Alimova Y. R. Modern Solutions to Embankments // Construction Inzhenerno-stroitel'nyy vestnik Prikaspiya. 2016. № 3 (17). P. 9–14.
6. Sudakova O. N. Trade passages, as a form of space culture of everyday life of the Siberian merchants // Idei i idealy. 2017. № 1 (31. v. 2). P. 123–132.
7. Morar T., Bertolini L. Planning for Pedestrians: A Way Out of Traffic Congestion // Procedia – Social and Behavioral Sciences 81. 2013. P. 600–608.
8. The book is about the useful and beautiful architecture // Docplayer : internet-edit. 2016. URL: <https://docplayer.ru/81020057-Kniga-o-poleznoy-i-krasivoy-arhitekture-arhitekturnaya-politika-kak-drayver-razvitiya-gorodov.html> (reference date: 11.24.18).
9. Melbourne: A Case Study in the Revitalization of City Laneways // The Urbanist : internet-edit. 2015. URL: <https://www.theurbanist.org/2015/09/16/melbourne-a-case-study-in-the-revitalization-of-city-laneways-part-1/> (reference date: 24.01.19).
10. The spatial relationship between pedestrian flows and street characteristics around multiple destinations // ScienceDirect : internet-edit. 2015. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111215000266> (reference date: 15.12.18).
11. At the epicenter of noise. Why man is not created for the city // Snob : internet-edit. 2017. URL: <https://snob.ru/selected/entry/125224> (reference date: 03.12.18).