

УДК 72+7.01+721.011

Малахов С. А., Карапетян Н. А.

Самарский государственный архитектурно-строительный университет

Malakhov S. A., Karapetyan N. A.

Samara State University of Architecture and Civil Engineering

**ИННОВАЦИОННАЯ ЛИНЕЙНАЯ СТРУКТУРА С ВКЛЮЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ МАГИСТРАЛИ,  
ЖИЛЫХ ОБЩЕСТВЕННЫХ И ПРОГУЛОЧНЫХ ПРОСТРАНСТВ  
AN INNOVATIVE LINEAR STRUCTURE COMBINING TRANSPORT ARTERIES, RESIDENTIAL,  
PUBLIC AND RECREATIONAL SPACES**

*Данное исследование ставит вопрос о возможности внедрения инновационной линейной структуры в систему транспортной магистрали, а также использование городской территории, непосредственно примыкающей к транспортным магистралям и маршрутам общественного транспорта. В свою очередь, реализация этого потенциала может помочь в создании линейной обитаемой системы, непрерывность которой обеспечит максимальную взаимосвязь горожанина, общественных и жилых пространств с маршрутом общественного транспорта.*

*This research investigates the possibilities for the juxtaposition of an innovative linear structure onto the arterial transport system and for the appropriation of urban territories adjoining highways and public transport routes. In turn, the realization of this potential may help create an habitable linear system, whose continuity would support maximal interconnectivity of city dwellers, public and residential spaces with public transport routes.*

**Ключевые слова:** линейный объект, линейная обитаемая система (ЛОС), линейная структура, транспортный каркас, велоэстакада

**Keywords:** Linear object, linear habitable system, linear structure, transport network, elevated cycle path (veloestakada)

В настоящее время в городе существует проблема соседства человека и транспорта. Необходимо обеспечить комфортное перемещение внутри городского центра, решением данной проблемы может стать создание новой схемы взаимодействия транспортных и пешеходных потоков.

Транспортный каркас - это кровеносная система города, от которой зависят конфигурация городов, качество и стиль жизни горожан. Эта система должна быть эффективной и доступной всем слоям населения [1, с. 48]. Транспортная система имеет особое значение при размещении всех остальных видов деятельности в городе, ведь ее формирование опережает создание других объектов инфраструктуры.

Современная практика показывает, что для улучшения взаимосвязанного развития транспортных сетей мегаполиса, следует формировать в его центральной и периферийной частях, взаимосвязанные системы надземных сооружений, представляющие собой, многофункциональные пешеходные мосты. Сегодня становится более актуальной идея создания в городе гипермаршрута для пешеходов и вело-

сипедистов. Необходимо представить маршрут как некую живую артерию, способную воссоединить целостность пространства города, которая позволит рассматривать его не только как холодный мегаполис из стекла и бетона, стоящий в вечной пробке, но и как другой мир, без преград и препятствий, созданный для комфортного передвижения пешеходов, где жизнь идет своим чередом, и никто никому не спешит.

Эмоциональная насыщенность пространства многофункциональных пешеходных мостов, даёт ощущение сопричастности, вовлечённости в жизнь города. Исследования показали, что для организации пространства пешеходного моста характерна многосценарность [2]. Сценарий понимается как детально разработанная сюжетная схема, дизайнерская разработка организации многофункциональной среды и протекающих в ней процессов [3 с. 105]. Которая подразумевает последовательное движение посетителей моста от одного функционально-важного объекта к другому, из одной зоны в другую. Сценарии могут иметь различную профильную направленность: культур-

но-познавательную, развлекательную и другие.

В проекте «Samara Seven» линейной обитаемой системы (ЛОС) для города Самары два основообразующих элемента - транспортная магистраль и трамвайный маршрут.

В центре всей системы - трамвайный маршрут, вдоль которого и располагаются объекты. На нём предполагается запустить современные трамваи, работающие по принципу бесшумного движения и бесконтактной системы питания.

Особое внимание уделено пешеходному пространству, которое расположено, как на уровне земли, так и на самой верхней отметке, где



Рисунок 1. Разрез ЛОС

проходит «ландшафтная тропа». Жилые ячейки поднимаются на промежуточные уровни и включают около десяти типологических версий. Нижний пешеходный уровень сопровождается организацией шопинг-мола. Верхняя пешеходно-прогулочная тропа связывается с системой объектов культурного назначения и объектами питания. Предлагаемая обитаемая структура, расположенная вдоль транспортного маршрута и включающая транспортные трамвайно маршрутные конструкции, формирует дополнительный и чрезвычайно привлекательный линейный объект, усиливающий общие свойства городского ландшафта.

В общем и целом фасады и вся композиция система подчиняется логике пологого ландшафта, соответственно крыша выполнена как – прогулочное пространство (терренкур) с аллеями, поднимающимися и опускающимися

вверх и вниз подобно равнинным ландшафтам Самарского Заречья.

Фасады с двух сторон дополнены полупрозрачными навесными экранами, выполненными из матового стекла, защищающими от шума и вредных выбросов внутренние зоны квартир и выходящие на фасады балконы и террасы. Такая стена - мощный объединяющий элемент, создающий второй этаж естественного ландшафта жилой улицы.

Велоэстакада на втором уровне имеет два направления движения - в одном сегменте велосипеды движутся в одну сторону, в другом в противоположную. Велоэстакада – застеклённый туннель, который в определенных местах проходит сквозь блоки, сливается в двухуровневое пространство, где одна линия движения лежит над другой. Мост оснащен специальными съездами, пандусами и подъёмниками для велосипедистов, присутствует пункт велопроката, парковки и вся необходимая вело инфраструктура. Велоэстакада покрыта светопрозрачным материалом, для обеспечения велосипедного движения в «летний сезон» в течение 5 месяцев с мая по октябрь.

Наличие жилой зоны в ЛОСе позволяет говорить об оптимизации транспортной модели или о новой типологии расселения людей: общественный прогулочный маршрут плюс подсистема «дом – остановка». Жильё в шаговой доступности от общественного транспорта. Жилой модуль представлен квартирами разной площади для различных слоёв населения, во многом такой проект ориентирован на молодёжную аудиторию. Молодым важно постоянно быть в движении, они мобильны и хотят иметь соответствующие квартиры. Жильё на таком мосту может быть мобильным, так как оно будет построено в ячейках – модуля. Масса людей, готовых на эксперимент, смогут жить в таком месте. Более того наличие хостелов позволит увеличить туристический потенциал региона.

Разработка концепции надземного сооружения линейной обитаемой системы становится средством решения следующих проблем:

- Проблема пересечения автомагистралей ре-

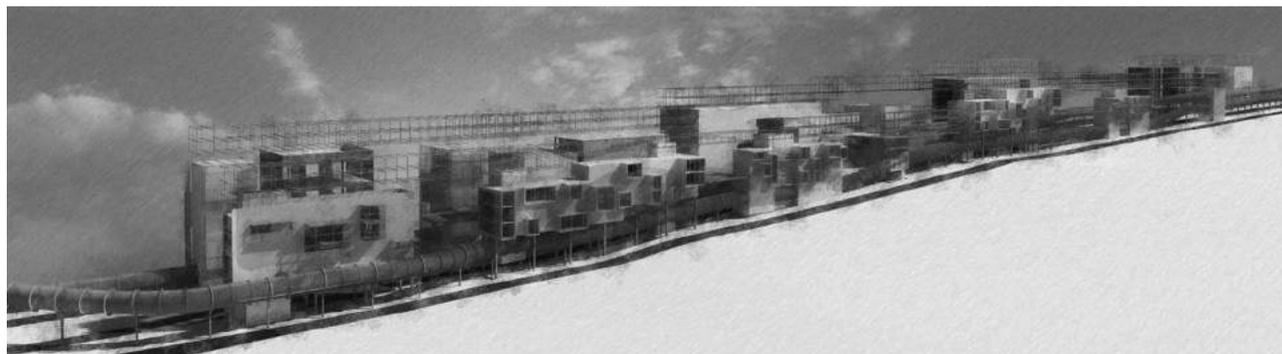


Рисунок 2. Пространственная модель ЛОС

шение с помощью надземных сооружений (пешеходных переходов).

- отсутствие прогулочных маршрутов на участках с напряженным автомобильным трафиком.

- отсутствие общественных узлов на пути пешеходного маршрута, где можно получить помощь.

**Суть концепции заключается в том, чтобы:**

1. Разработать новый тип городской обитаемой системы, которая формируется между красными линиями застройки с тем, чтобы избежать кадастровых проблем.

2. Сблизить места обитания с транспортными узлами и маршрутами.

3. Создать прецедент полифункциональной структуры гибридного типа, которая провоцирует создание новой городской типологии.

4. Создание общественных узлов (площадки в районе станций - общественные центры)

Таким образом, в данной концепции следующие инновационные моменты

Экономия на выкупе территории, экономия на транспортном разветвлении

Создание системы арендных или частных объектов, которые позволяют развивать разнообразные, в том числе и непредсказуемые функциональные сценарии

Запланированные (предсказуемые) сценарии соединяются с непредсказуемыми.

Максимальное сближение маршрута общественного транспорта с набором жилых и общественных пространств.

Создание оригинального искусственного ландшафта (линейного парка), существенно усиливающих привлекательность городского бренда Самары.

В наше время ЛОС, - может восприниматься, не только, как сложное дорогостоящее инженерное сооружение, но и как архитектурный аттракцион, способный сделать среду более динамичной и интересной, который станет неким «сердцем» города, и центром притяжения для туристов. Наличие проездов велосипедистов сквозь здания, стеклянных полов и стен - вносит игровой момент в коммуникативные процессы моста. Отсутствие чётких ролей и быстрая их смена позволяет говорить о мосте, как о месте полном взаимоотношений и контактов, столь необходимых современному человеку.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Кузнецова Я.А. Участники формирования и составляющие уличного пространства. Транспортная политика городов // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. № 1 (9). 2013.
2. Лобанов А. В. Коммуникативные пространства в архитектуре: генезис, тенденции развития: автореф. дис. канд. архитектуры: 05.23.20 / Нижегород. гос. архитектур.-строит. ун-т. – Екатеринбург, 2010
3. Линч К. Образ города / под ред. А. В. Иконникова. – Москва: Стройиздат, 1982.
4. Малахов С.А. Мост, как система значений. // Акценты. - Самара, 2000. №5. С. 24-27.
5. Малахов С.А. Тольятти. Город и дороги. Три концепции смысла. // 60 параллель. Сургут, С. 30-39.
6. Малахов С.А., Карапетян Н.А. Мост как линейная обитаемая система // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: материалы 71-й Всероссийской научно-технической конференции. Самара, 2014. С. 505-506.