

УДК 711.551

Я.А. КУЗНЕЦОВА

магистр архитектуры, аспирант кафедры реконструкции и реставрации архитектурного наследия
Самарский государственный архитектурно-строительный университет

ЭВОЛЮЦИЯ ПРИНЦИПОВ ОРГАНИЗАЦИИ ГЛАВНОЙ УЛИЦЫ ВО ВРЕМЕНИ

THE EVOLUTION OF THE PRINCIPLES OF THE ORGANIZATION MAIN STREET THROUGH TIME

Статья посвящена вопросам, касающимся принципиальным решениям организации главной улицы с точки зрения местоположения улицы в структуре города, функционального наполнения, принципов планировки, параметров соотношения открытых и закрытых пространств, архитектурных приемов на трех исторических этапах (доиндустриальный, индустриальный, постиндустриальный).

Ключевые слова: главная улица, примагистральные территории, городская среда, местоположение, функциональное наполнение, открытые и закрытые пространства.

С древнейших времен из множества городских улиц выделялась главная, которая является продолжением внешних, межселенных связей. Обычно это самая широкая улица, с важнейшими зданиями и сооружениями. Главная улица связывается с главными городскими событиями. В крупнейших городах главную роль улицы - «претенденты» перехватывают одна у другой по мере роста и развития города. В городском контексте улица, не имея явно выраженного начала и конца, проходит через пригородную, периферийную, срединную и центральную зоны города. Причем, как правило, улицы, зародившиеся еще на доиндустриальном этапе развития города, сконцентрированы в центральной зоне, улицы, получившие развитие на индустриальном этапе, расположены в срединной зоне, улицы, оптимизированные в постиндустриальный период, оказываются в периферийной зоне города.

Принципиальные решения организации главной улицы с точки зрения местоположения улицы в структуре города, функционального наполнения, принципов планировки, параметров соотношения открытых и закрытых пространств, архитектурных приемов на трех исторических этапах (доиндустриальный, индустриальный, постиндустриальный) различны (см. схему).

Анализ зарубежного и отечественного опыта показал, что **местоположение главной улицы в**

Article focuses on issues related to fundamental decisions of the main street in terms of location in the street in the city structure, functional content, planning principles, parameters of public and private spaces, architectural receptions in the three historical periods (pre-industrial, industrial, post-industrial).

Keywords: main street, roadside, urban environment, location, functional content, public and private spaces.

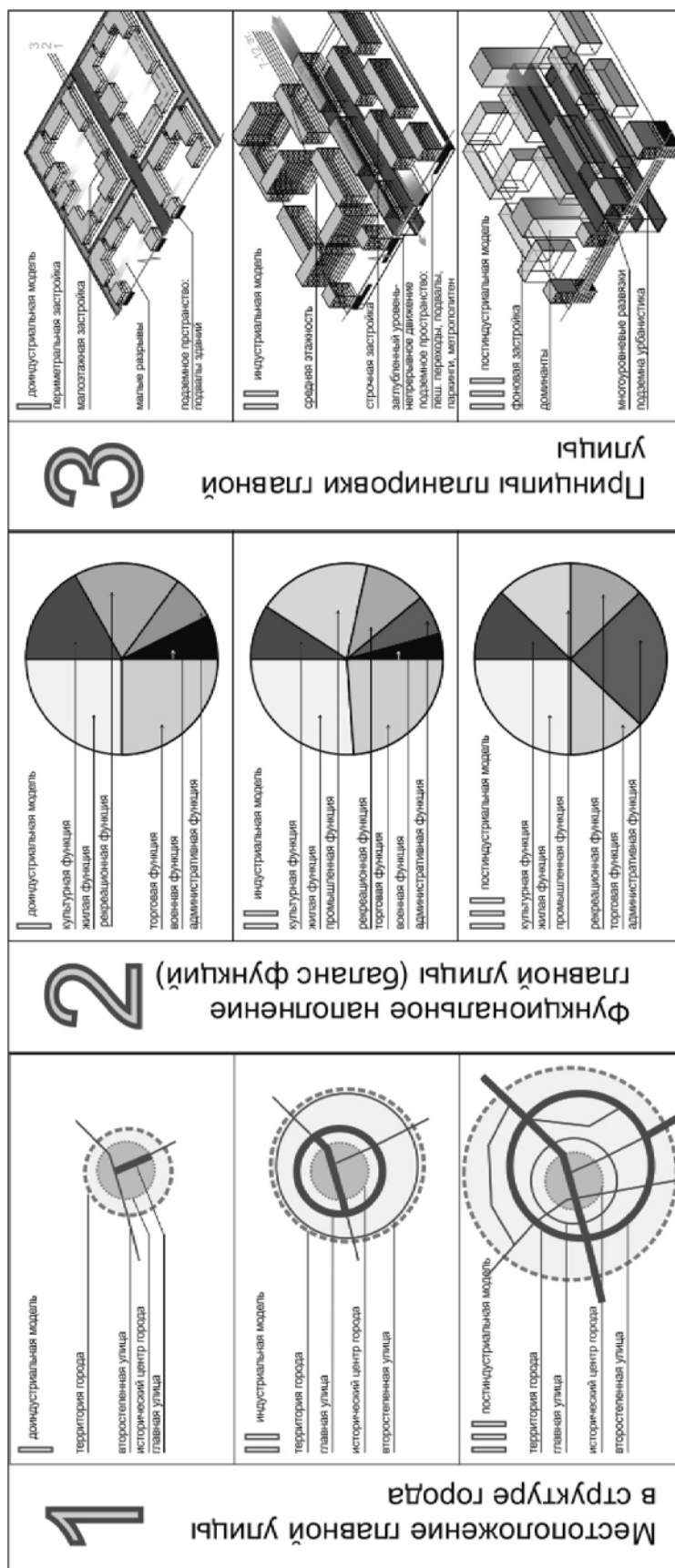
структуре города изменчиво [1,2]. В доиндустриальный период легко вычленив главную улицу. Как правило, это наиболее широкая, пригодная для военных парадов и других процессий улица, соединяющая наиболее важные объекты города: соборы, храмы, резиденции властей. Улица находится в пределах городских ворот, крепости. Последовательное развитие каркаса города происходит по направлению главной улицы, являющейся продолжением внешних межселенных связей (по отношению к историческому городу).

С развитием города, уже в индустриальный период местоположение главной улицы изменяется. Улица может являться продолжением исторической улицы, на оси бывших внешних дорог. В других случаях новая главная улица размещается на границе исторического центра (на месте оборонительных укреплений) либо частично заходит в периферийную зону центра. Эта улица часто является объездной магистралью.

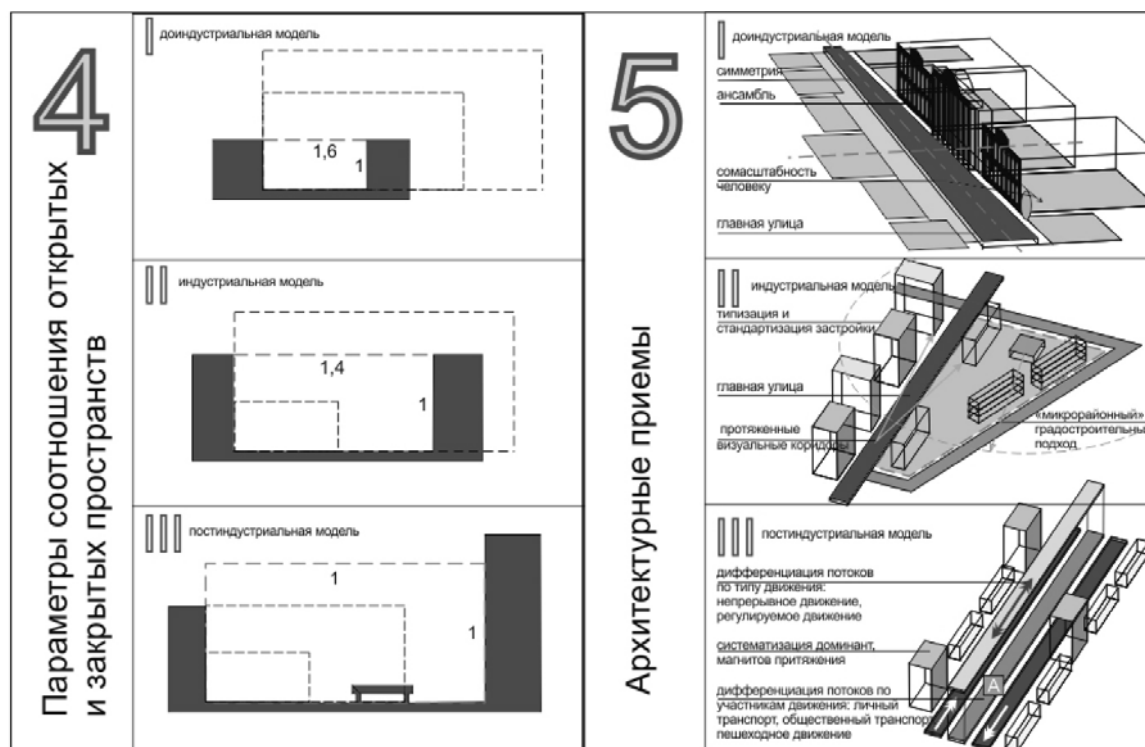
В постиндустриальный период улично-дорожная сеть является наиболее сложной системой. Главная улица находится на продолжении линий связи с другими крупными городами, её влияние распространяется за пределы города.

Несмотря на смещение статуса «главной», бывшие главные улицы еще долго сохраняют свое влияние, за счет этого усложняется каркас города. Из всего

Эволюция принципов организации главной улицы во времени



Эволюция принципов организации главной улицы во времени (окончание)



вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимы различные подходы, дифференцированные в зависимости от периода образования улицы.

На основе анализа можно сделать вывод о том, что **функциональное наполнение главной улицы** (баланс функций) различается по этапам формирования каркаса города [2]. В **доиндустриальный** период функции сбалансированы, преобладают торговая и жилая функции: торговая функция – 25 %; жилая функция – 25 %; культурная функция – 15 %; рекреационная функция – 15 %; военная функция – 10 %; административная функция – 10 %.

В **индустриальный** период преобладают жилая и промышленная функции: жилая функция – 30 %; промышленная функция – 20 %; торговая функция – 15 %; культурная функция – 12 %; рекреационная функция – 12 %; административная функция – 6 %; военная функция – 5 %.

В **постиндустриальный** период преобладает административная функция, остальные функции сбалансированы: административная функция – 35 %; жилая функция – 20 %; торговая функция – 15 %; культурная функция – 10 %; рекреационная функция – 10 %; промышленная функция – 10 %.

В результате исследования были сформулированы основные **принципы планировки главной**

улицы [3]. В **доиндустриальный** период характерна малоэтажная, периметральная застройка. Разрывы между домами незначительны, элементы улицы расположены симметрично оси. Дорожное полотно составляет по ширине 1/3 всей улицы, оставшиеся 2/3 – широкий тротуар с полосой озеленения с каждой стороны. Использование подземного пространства минимально и заключается в организации подвальных этажей.

В **индустриальный** период характерна строчная жилая застройка. От красной линии застройки симметрично с обеих сторон следуют: широкая полоса озеленения, тротуар, дополнительная полоса озеленения, дорожное полотно с разделителем в середине. В наиболее сложных схемах в центре расположен заглубленный уровень дорожного полотна для обеспечения непрерывного движения со съездами вблизи значимых перекрестков. Для удобства и безопасности пешеходов на пересечениях организованы островки безопасности. Использование подземного пространства заключается в организации подвальных этажей, паркингов, подземных пешеходных переходов, иногда – подземных или заглубленных автомобильных тоннелей, метрополитена.

В **постиндустриальный** период вдоль главных улиц формируется застройка многоэтажными до-

минантами и фоновой застройкой средней этажности. Транспортная инфраструктура дополнена несколькими уровнями: уровень для транзитного движения, уровень для рельсового транспорта, уровень для пешеходов. Основные пересечения представляют собой сложные многоуровневые развязки, спрятанные под землю, а иногда и под здания. Использование подземного пространства максимально и заключается в организации подземных уровней зданий, паркингов, подземных пешеходных переходов, подземных или заглубленных автомобильных тоннелей, метрополитена, обширных пересадочных узлов, связей между паркингами и тоннелями, паркингами и подземными уровнями зданий.

Анализ параметров **соотношения открытых и закрытых пространств** показал, что в *доиндустриальный* период соотношение между высотой «каньона» улицы и ее шириной 1:1,6. Общая высотой «каньона» улицы 20 м, общая ширина каньона улицы 30 м.

В *индустриальный* период соотношение между высотой «каньона» улицы и ее шириной 1:1,3. Общая высотой «каньона» улицы 36 м, общая ширина «каньона» улицы 50 м.

В *постиндустриальный* период соотношение между высотой «каньона» улицы и ее шириной 1:1. Общая высота «каньона» улицы 36-120 м (среднее значение 78 м), общая ширина «каньона» улицы 78 м.

Профиль улицы пропорционально увеличивается. «Каньон» улицы *доиндустриального* периода в 1,7 раза меньше «каньона» улицы *индустриального* периода. «Каньон» улицы *индустриального* периода в 2 раза меньше «каньона» улицы *постиндустриального* периода. При этом сомасштабность человеку сохраняется в архитектурных деталях первых этажей зданий, в стилобатной части зданий, в элементах городской среды.

В ходе исследования были сформулированы **архитектурные приемы** организации главной улицы, а именно:

в *доиндустриальный* период характерны:

- сомасштабность застройки человеку;
- симметрия застройки;
- ансамблевый подход в формировании среды;

в *индустриальный* период характерны:

- протяженные визуальные коридоры;
- типизация и стандартизация застройки;

- «микрорайонный» градостроительный подход, комфортность среды;

в *постиндустриальный* период характерны:

- систематизация доминант, магнитов притяжения;

- дифференциация потоков по участникам движения: личный транспорт, общественный транспорт, пешеходное движение;

- дифференциация потоков по типу движения: непрерывное движение, регулируемое движение.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Карты Google <https://maps.google.ru> [Электронный ресурс].

2. Бунин, А.В. История градостроительного искусства [Текст] / А.В. Бунин, Т.Ф. Саваренская. – М.: Стройиздат, 1979. – 412 с. – Т.2. – 2-е изд.

3. Глазычев, В.Л. Урбанистика. [Текст] / В.Л. Глазычев. – М.: Изд-во «Европа», 2008. – 200 с.

© Кузнецова Я.А., 2012