



Д. Б. ВЕРЕТЕННИКОВ

## ХАРАКТЕРИСТИКА ОТКРЫТЫХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ И ПРИМЕРЫ ХРАНЕНИЯ ЛЕГКОВОГО АВТОТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ГОРОДА

CHARACTERISTICS OF OPEN PUBLIC SPACES AND EXAMPLES OF CAR STORAGE  
IN THE CONDITIONS OF THE HISTORICAL CENTER OF THE CITY

*Рассматриваются теоретические подходы в исследовании открытых общественных пространств зарубежных и отечественных авторов. Основное внимание уделяется общественным пространствам в структуре транспортно-коммуникационного каркаса города. Подчеркивается важность таких пространств для организации пешеходного движения. Сформулировано определение и градостроительные особенности открытых общественных пространств. Рассматриваются факторы, обуславливающие необходимость совершенствования способов хранения легкового транспорта в исторических частях городов в непосредственной близости от пешеходных зон. Приводятся примеры наиболее интересных с архитектурной и технической точки зрения проектов городских подземных паркингов последних лет.*

**Ключевые слова:** открытые общественные пространства, городская среда, пешеходные системы, коммуникационные связи, общественные территории, историческая среда, подземная урбанистика, подземное строительство, автомобильные стоянки, подземные паркинги

Открытые общественные пространства, являясь частью коммуникационно-транспортного каркаса, участвуют в формировании внешнего облика города. Будучи центрами социальной, общественной и деловой жизни, обеспечивают перемещение и коммуникационное взаимодействие между людьми. Древнегреческий философ Демокрит рассматривал мир как непрерывное движение атомов в пустоте: взаимодействуя друг с другом, они образуют но-

*The article considers theoretical approaches to the study of open public spaces by foreign and domestic authors. The main focus is on public spaces in the structure of the city's transport and communication framework. The importance of such spaces for the organization of pedestrian traffic is emphasized. The definition and urban planning features of open public spaces are formulated. The factors that determine the need to improve methods of storing light vehicles in historical parts of cities in the immediate vicinity of pedestrian zones are considered. The examples of the most interesting from an architectural and technical point of view of projects of urban underground parking in recent years are given.*

**Keywords:** open public spaces, urban environment, pedestrian systems, communication links, public areas, historical environment, underground urban studies, underground construction, car parks, underground parking lots

вые формы. Для возможности существования тел и их взаимодействия, проявляющегося в любых действиях, необходимо пространство, в котором они будут происходить. В мировой градостроительной теории вопросами исследования и организации открытых общественных пространств активно занимаются многие теоретики и практики примерно с 1961 г. Выявляя и анализируя принципы эффективного преобразования городских пространств, Х. Арндт,

Ю. Хабермас, Р. Сеннет, В. Глазычев и др. рассматривали открытые общественные пространства как неотъемлемую составляющую современного города.

Одно из первых определений термина «общественное пространство» можно встретить в трудах американского философа Ханны Арендт, положившей начало концепции «публичного» пространства. В 1958 г. она обозначала пространство как частное и публичное, где частное представляет собой быт и домашнее хозяйство, а общественное – связано с публичной деятельностью человека. Наглядным примером общественного пространства для Х. Арендт являлась древнегреческая агора, центр деловой и общественной деятельности, где проходили общенародные собрания [1]. Агоры IV–I вв. до н. э. были центрами свободной политической активности, что послужило отправной точкой в формировании общественных территорий, предназначенных для взаимодействия людей между собой. Арендт выделяет две главные характеристики, определяющие общественные территории:

1) Пространства образуются от коммуникации людей, социальных связей, находясь при этом в равных условиях на территории, где происходит их взаимодействие друг с другом.

2) Открытость и свобода выражения действий способствует проявлению человеческой множественности, которая проявляется за счёт большого разнообразия мнений. Множественность может как объединять людей в их взглядах и действиях, так и разъединять, при этом связывая их одним общим делом [1].

Исследования Юргена Хабермаса [2] во многом схожи с точкой зрения определения общественных пространств Ханны Арендт. Для обоих подходов основополагающие характеристики – открытость и социализация, побуждающая людей к взаимодействию. Хабермас трактовал публичное пространство как место сосредоточения людей, обсуждающих текущие события. Хабермас в качестве общественных пространств не ограничивался городскими площадями и центрами, как делала Арендт. Он рассматривал все пространства, где есть коммуникационное взаимодействие людей, потому что публичные пространства могут быть рассеяны и располагаться в любых местах. Одними из примеров, которые он приводил, были кафе, чайные салоны, периодика и медиа. Информация играла основополагающую роль в его концепции публичного пространства, так как она носит сетевой характер, где передаётся и воспроизводится в процессе коммуникационного воздействия. Профессор социолог Ричард Сеннет, так же как Х. Арендт и Ю. Хабермас,

связывал публичное место с социальным фактором и взаимодействием незнакомых людей в определённом пространстве. Общественное место не имеет привязанности к центральным узлам города, главной и определяющей характеристикой для Сеннета было действие. То, что происходит в пространстве и месте, делает возможным проведение определённых активностей, которые не осуществить в рамках приватной сферы [3]. Проанализировав перечисленные концепции философов-теоретиков, в определении общественного места можно выделить основные критерии таких пространств:

– пространства формируются не физическими предметами, а коммуникативным взаимодействием между людьми;

– виртуальные пространства часто не привязаны к определённому месту в городской среде;

– такого рода пространства способны проявляться повсюду при определённом общественном контроле и свободе доступа;

– общественные пространства, как философская категория, выражают стремление людей к выполнению определённых общественных целей.

В 1961 г. канадско-американская писательница и активистка Джейн Джекобс опубликовала свою книгу «Жизнь и смерть больших американских городов». Ее виденье и представление того, какой должна быть общественная жизнь, как она должна взаимодействовать с элементами городской среды, произвела широкий резонанс в профессиональных средах. Джекобс критиковала устройство градостроительной системы, где вместо того чтобы поддерживать, улучшать и сохранять, люди разрушали достоинства городской среды. Джейн характеризовала улицы, парки, территории, примыкающие к зданиям и не только, как тесно взаимодействующие друг с другом открытые общественные пространства. Но – как коммуникационные связи, которые обеспечивают доступ к другим элементам городской структуры. Город создают люди и исходя из их интересов должно складываться городское планирование. Определяющую роль в организации общественных пространств Джекобс отводила социальному и физическому факторам, которые отражают главные, по ее мнению, характеристики таких мест: комфортность, безопасность, доступность, добрососедство [4]. Ее взгляды разделял американский антрополог Уильям Уайт, который в 1970-х гг. вёл исследование открытых пространств города. Как и Д. Джекобс, Уайт проводил параллель между исторической средой и достоинством города, оживлённостью территории и ее безопасностью [5].

Социолог Рей Ольденбург в 1980-х гг., изучая важность неформальных городских пространств, вводит понятие «третье место», когда, помимо дома и работы, в жизни человека существует пространство, предназначенное для коммуникаций между людьми. Функции и характеристики такого места схожи с открытыми общественными пространствами: расположение на нейтральной территории, доступность, оживлённая атмосфера, уравнивающая обстановка, основная форма активности – диалог [6].

Лин Лофланд рассматривала общественные пространства с аналогичными качествами, как и Р. Ольденбург. В ее теории пространство места подразделялось на частную, приходскую и публичную сферы. Для любых городских пространств свойствен свой особенный тип социального взаимодействия: личный, публичный, промежуточный. Основные характеристики общественных пространств в концепции Лофланд: комфорт, имидж, возможность публичного одиночества и наблюдения, функциональное разнообразие использования пространства [7].

Французский социолог Анри Лефевр в рамках научной концепции рассматривает пространство как аспект вторичной природы (ментальное), результатом которой является воздействие обществом на первичную природу (физическое). В понятии пространства Лефевр объединил социальный, ментальный, культурный и исторический факторы [8]. В его теории триединства социальное (общественное) пространство состоит из трёх формирующих аспектов: пространственной практики – взаимодействия архитектора и среды; репрезентации пространства – взаимодействия и опыта использования пространства людьми; пространства презентации – объединения архитектурного планирования и опыта использования пространства. Пространственная среда в понимании Лефевра – это продукт взаимодействия между производственными (деловыми коммуникациями) и воспроизводственными отношениями (социальными коммуникациями).

Основываясь на этом, Анри Лефевр отмечает нестабильность во взаимодействии людей и пространства, указывая на то, что их возможно и необходимо изменять с учётом возникновения новых потребностей общества. Динамичность проявляется в повседневных процессах воспроизводства социальных отношений, протекающих своим ходом, которые формируют пространство «в себе». Производство и воспроизводство таких отношений напрямую зависит от представления людей, что отражается на использовании пространства. Изменчивость

представляет собой нестабильность связи между осознанием и восприятием места, что подчёркивает значимость комплексного подхода (материальное, социальное, научное) в анализе пространства. Лефевр определял пространство как сеть взаимодействия между вещами, совершённого в прошлом, в то же время позволяя ему меняться в настоящем.

Российский эксперт по территориальному и городскому развитию Вячеслав Глазычев в своих трудах подразделял общественные пространства на парадные пространства (выставочные) и пространства движения (деловые коммуникации) [9]. Развитие городской среды, по его мнению, зависит от интенсивности связей пространств пребывания и их эффективности взаимодействия с пространствами движения. Один из главных факторов, обуславливающих существование общественных пространств, В. Глазычев характеризовал как «значительное наличие людей». Пустующее пространство априори не имеет центра притяжения, что также указывает на отсутствие городского сообщества, главной задачей которого является – поддерживать культурный потенциал территории и создавать условия для последующего развития. Городская среда выступает как совокупность обжитых территорий города и коммуникационного взаимодействия людей между собой. Культура играет важную роль в теории В. Глазычева, так как отражает ценность отношения городского сообщества к жизни и месту. Общественное пространство – свободная от жилой и производственной застройки система коммуникационных связей, которая формирует центральное ядро города. Одновременно являясь носителем и наследником культуры, передавая характер среды прошлого в настоящее. Факторы, формирующие общественные пространства по Глазычеву: социальный, культурный, исторический.

А.В. Иконников в трудах по осмыслению роли общественных пространств и их использованию выделял исторический след как образ, определяющий пространство места [10]. Единство статичного и подвижного неотъемлемо связано с прошлым, открывающим путь к будущему, делая среду отражением развития и опорой преемственности. Общественное пространство, гармонично сформированное из материальных элементов среды, обеспечивает условия для организации и жизнедеятельности человека, являясь частью художественной и эстетической ценности архитектуры. Общественные пространства, по мнению Иконникова, должны обладать динамичностью, открытостью и изменчивостью в условиях меняющихся потребностей общества.

Датский архитектор Ян Гейл в своих исследованиях отмечает важность ориентирования городской среды для пешеходного движения. В условиях создания пешеходных пространств и повышения качества городской среды формируются новые возможности использования общественных пространств [11]. Я. Гейл, как и Д. Джейкобс, проводит параллель между безопасностью городских территорий и активностью пребывания людей в общественных пространствах. Общественное пространство характеризуется длительностью пребывания в нем, так как люди подсознательно стремятся туда, где что-то происходит и есть условия для их взаимодействия. Ключевые принципы формирования качественных общественных пространств, сформулированные Я. Гейлом: территориальная доступность, многофункциональность, безопасность, открытость, создание условий длительного пребывания, визуальное качество среды (городской ландшафт) [11].

Основываясь на изучении теоретических подходов и исследований, приведённых выше (рис. 1), городские открытые общественные пространства можно определить как территории социального взаимодействия между людьми, формирующие коммуникационные связи в условиях городской среды. Открытые пространства города формируются обособленными зданиями, сооружениями, природным ландшафтом и сложившимся историко-культурным наследием городской среды. Свободные от жилой и производственной застройки системы коммуникационных связей формируют центральное ядро города, одновременно яв-

ляясь носителем и наследником культуры, передавая характер среды прошлого в настоящее.

Проблема организации хранения личного автотранспорта на сегодняшний день является одной из наиболее актуальных проблем формирования качественной городской среды, и прежде всего это касается исторических центров крупных и крупнейших городов. В крупных городах жители испытывают трудности с поиском парковочных мест [12,13]. С начала XXI в. общее количество легковых автомобилей в России, по данным ГИБДД и Росстата, увеличилось более чем в два раза. Так, например, в 2003 г. было зарегистрировано 23,3 млн. легковых автомобилей. На начало 2018 г. количество зарегистрированных легковых автомобилей достигло 46,8 млн, при этом почти 96 % принадлежит физическим лицам. Ежегодный прирост автопарка на 1–1,5 млн. легковых машин обеспечивается по большей части продажами новых автомобилей [14]. Общее количество личного автотранспорта продолжает стремительно расти, и пока рано говорить о наличии какой-либо устойчивой тенденции к снижению автомобилизации населения страны.

Проще всего оценить порядок величины нехватки парковочных мест в российских мегаполисах на примере Москвы. На сегодняшний день Москва – город с наиболее развитой муниципальной парковочной системой, что позволяет использовать в оценке официальные данные профильных департаментов, служб и муниципальных предприятий. Так, по состоянию на ноябрь 2019 г. на территории Москвы было организовано 81,8 тыс. платных парко-

ХАННА АРЕНДТ	ЮРГЕН ХАБЕРМАС	РИЧАРД СЕННЕТ	ДЖЕЙН ДЖЕКОБС	УИЛЬЯМ УАЙТ	РЕЙ ОЛЬДЕНБУРГ	ЛИН ЛОФЛАНД	АНРИ ЛЕФЕВР	ВЯЧЕСЛАВ ГЛАЗЫЧЕВ	АЛЕКСАНДР ИКОННИКОВ	ЯН ГЕЙЛ
КОММУНИКАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЛЮДЕЙ	ИНФОРМАЦИОННЫЙ ОБМЕН	КОММУНИКАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЛЮДЕЙ	КОММУНИКАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЛЮДЕЙ	ОЖИВЛЕННАЯ АТМОСФЕРА	ОЖИВЛЕННАЯ АТМОСФЕРА	ВОЗМОЖНОСТЬ ПУБЛИЧНОГО ОДИНОЧЕСТВА	ИЗМЕНЧИВОСТЬ	КОММУНИКАЦИОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЛЮДЕЙ	ИЗМЕНЧИВОСТЬ	ОЖИВЛЕННАЯ АТМОСФЕРА
ОТКРЫТОСТЬ	ОТКРЫТОСТЬ	ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ	КОМФОРТ	ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ ЛЮДЕЙ	УРАВНИВАЮЩАЯ ОБСТАНОВКА	КОМФОРТ	ДИНАМИЧНОСТЬ	ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ ЛЮДЕЙ	ДИНАМИЧНОСТЬ	ОТКРЫТОСТЬ
ОБЩЕСТВЕННЫЕ СВЯЗИ	СОЦИАЛИЗАЦИЯ	НЕ ПРИВЯЗАНЫ К ОПРЕДЕЛЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ	ДОСТУПНОСТЬ	ИСТОРИЧЕСКАЯ СРЕДА	ДОСТУПНОСТЬ	ИМИДЖ	ИСТОРИЧЕСКАЯ СРЕДА	ИСТОРИЧЕСКАЯ СРЕДА	ИСТОРИЧЕСКАЯ СРЕДА	ДОСТУПНОСТЬ
СВОБОДА			БЕЗОПАСНОСТЬ	БЕЗОПАСНОСТЬ	ФОРМА АКТИВНОСТИ ДИАЛОГ	ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ РАЗНООБРАЗИЕ	ДЕЛОВЫЕ КОММУНИКАЦИИ	КУЛЬТУРА	ОТКРЫТОСТЬ	БЕЗОПАСНОСТЬ
		ДОБРОСОСЕДСТВО	ДОБРОСОСЕДСТВО	НЕ ПРИВЯЗАНЫ К ОПРЕДЕЛЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ	НЕ ПРИВЯЗАНЫ К ОПРЕДЕЛЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ				ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ	ВИЗУАЛЬНОЕ КАЧЕСТВО СРЕДЫ
										ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ РАЗНООБРАЗИЕ

Рис. 1. Характеристики открытых общественных пространств



вочных мест [14,15], покрывающих около 37 % всего доступного парковочного пространства в городе [14]. Большинство парковочных мест – наземные, использующие открытые свободные пространства. Таким образом, более чем на 3,5 млн. легковых автомобилей в Москве приходится всего порядка 221 тыс. наземных парковочных мест, т. е. всего лишь одно машино-место на 16 водителей [15].

В других крупных и крупнейших российских городах, имеющих сложившиеся исторические центры, данное соотношение имеет меньшее значение, тем не менее проблему нехватки парковочных мест отрицать невозможно. Очевидно, что наибольшие трудности с парковкой автомобилей возникают в исторических частях городов: большое количество ценной застройки, а также узкие проезжие части, изначально не предназначенные для современных транспортных потоков, являются основными факторами, препятствующими организации достаточного количества наземных стоянок или многоэтажных паркингов. Неорганизованные «стихийные» парковки вдоль тротуаров дополнительно снижают пропускную способность улиц.

Наиболее перспективным способом хранения личного автотранспорта в условиях исторического центра представляются подземные паркинги. Их строительство позволяет одновременно решить многие из перечисленных проблем. Подземные паркинги не занимают ценные земельные участки и не оказывают негативного влияния на пропускную способность улиц в исторических центрах городов. Помимо этого, многоуровневые подземные паркинги и паркинги с автоматизированными парковочными системами имеют гораздо большую удельную вместимость на единицу площади (объема) сооружения. Подземные паркинги, в основном размещаемые под площадями, скверами, парками и другими открытыми общественными пространствами, сегодня распространены во многих городах мира [12,13]. Технологии их проектирования и строительства достаточно отработаны и апробированы в разных климатических и геологических условиях.

Несмотря на высокую стоимость строительства, подземные паркинги на сегодняшний день подчас оказываются единственным возможным вариантом создания новых парковочных пространств в исторической части города. Следует также учитывать постоянно ужесточающиеся нормы проектирования в отношении сохранности объектов культурного наследия на территории всей страны в целом и российских мегаполисов в частности [15–19].

Законодательные ограничения дополнительно стимулируют строительство подземных

паркингов в исторических частях городов. Принимая во внимание сравнительно небогатый, по отношению к мировому, опыт проектирования подобных сооружений на территории России, целесообразно рассмотреть несколько интересных реализованных проектов подземных паркингов последних лет в Нидерландах. Все приведенные ниже примеры не нарушают сложившуюся на поверхности городскую историческую среду, хотя и расположены под общественными пространствами и даже под каналами. Этим они особенно интересны в контексте данной статьи.

Проект *Zuiderpark – Stadswalzone* (Хертогенбос, Нидерланды, 2015 г.) [20] предусматривал строительство подземной автостоянки под достаточно сложным участком города большой исторической значимости (рис. 2). Жители и гости города Хертогенбос попадают в гараж Св. Иоанна по спиральной рампе в бастионе «*Baselaar*» (рис. 3). После парковки автомобиля в просторном и комфортабельном паркинге они проходят к главной лестнице через коридор, в котором представлены различные произведения искусства.

Трехуровневый паркинг находится под восстановленным крепостным рвом-каналом (рис. 4). Парковка является не только функциональной зоной для временного хранения автомобилей, но и значимым архитектурным объектом, дополняющим образ исторического центра города.

Основным требованием к проекту было обеспечение комфорта и безопасности для водителей и пешеходов, а также максимальное сохранение исторической среды на поверхности. При разработке внешнего вида и конструкций паркинга архитекторы использовали натуральные материалы естественных текстур и расцветок. Такой подход позволил гармонично вписать современный объект в сложившуюся окружающую застройку.

В качестве другого интересного примера можно рассмотреть *Lammermarkt Parking Garage* (Лейден, Нидерланды, 2017 г.) [21]. Большая вместимость и хорошая доступность являются основными требованиями для городского паркинга. Учитывая, что исторический центр Лейдена имеет ограниченное движение, новые подземные паркинги обеспечивают легкодоступные парковочные места, что дополнительно разгружает движение в историческом центре. Под площадью *Lammermarkt* было запроектировано 525 парковочных мест в паркинге глубиной свыше 22 м (рис. 5).

Паркинг представляет собой цилиндрическую структуру, в которой парковочные места радиально расходятся от спиральной рампы,



Рис. 2. Генеральный план территории Zuiderpark-Stadswalzone



Рис. 3. Въезд в подземный паркинг в бастионе «Baselaag»

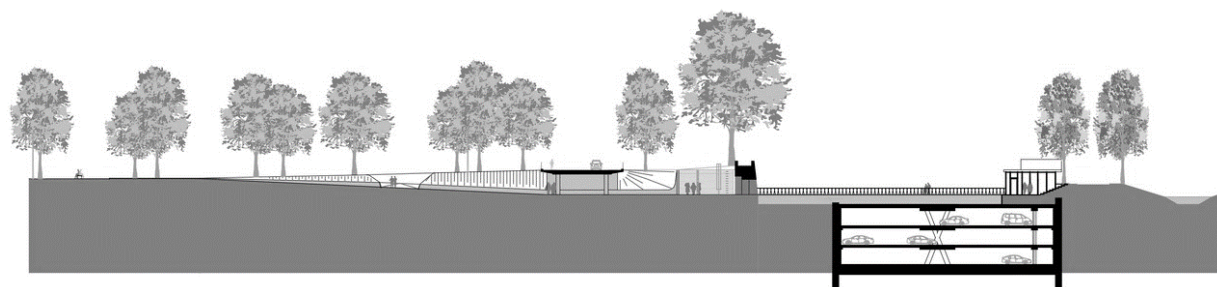


Рис. 4. Поперечный разрез



проходящей через все сооружение. Цилиндрическая форма одновременно облегчает движение внутри паркинга, а также повышает удельную вместимость паркинга в сравнении с паркингом ортогональной схемы за счет экономии площади на второстепенных проездах.

Паркинг отличается функциональностью и комфортом за счет рациональной схемы движения, широких парковочных мест, удобного расположения лестниц и лифтов. Благодаря односторонней организации движения достигается максимальная безопасность для автомобилистов (рис. 6, 7).

В рассматриваемом проекте были использованы различные безопасные для окружающей среды методы строительства, такие как прессование шпунтовых свай, буровые анкеры и установка бетонных мембранных стен с минимальной вибрацией. Эти стены-диафраг-

мы толщиной 1,2 м уходят на глубину около 30 м. При диаметре 60 м было извлечено более 60 тыс. м<sup>3</sup> грунта.

На протяжении пяти километров был проложен напорный трубопровод через систему каналов в Лейдене. Через этот трубопровод изъятый грунт транспортировался в наземный склад за городом, где в дальнейшем использовался повторно. Это позволило сэкономить около 2 500 поездок на грузовиках через центр Лейдена.

Стоит рассмотреть еще один необычный проект, реализованный в Нидерландах в Амстердаме (Albert Cuyp Parking Garage Amsterdam, 2019 г.) [22]. Решение о строительстве данного паркинга было принято городским советом Амстердама в 2017 г. 600 парковочных мест были перенесены с улицы Альберта Кей-па под разделяющий ее канал (рис. 8).

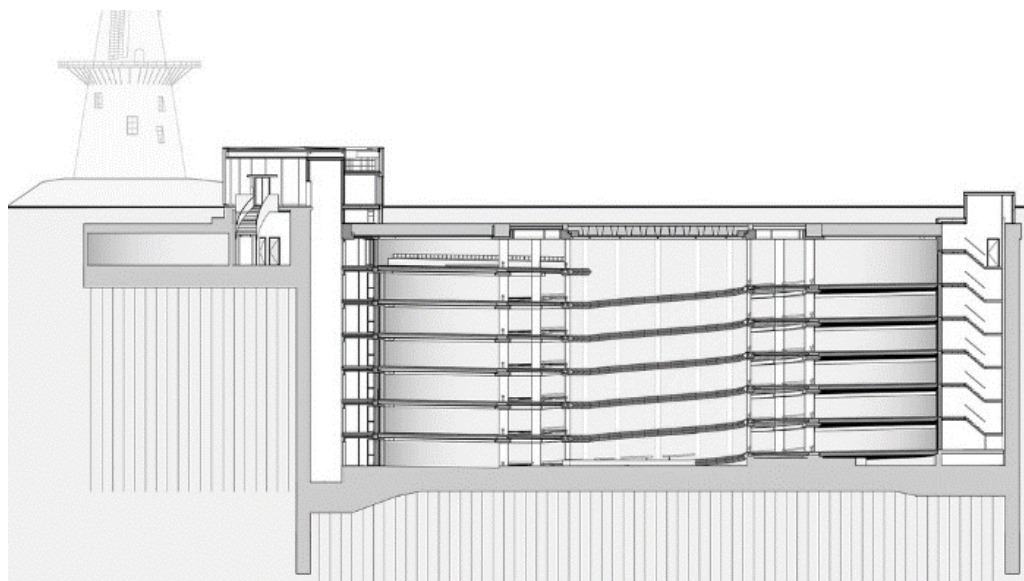


Рис. 5. Разрез Lammermarkt Parking Garage

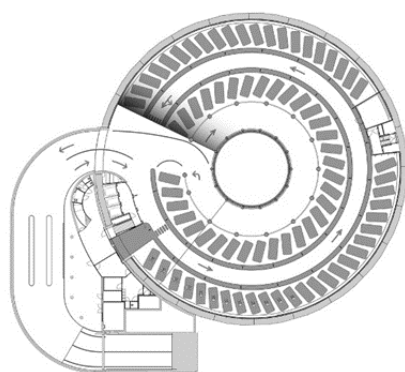


Рис. 6. План и центральная рампа подземного паркинга Lammermarkt Parking Garage



Рис. 7. Вход в подземный паркинг Lammermarkt Parking Garage



Рис. 8. Поперечное сечение по каналу и ул. Альберта Кейпа



Автомобильное движение в окрестностях улицы Альберта Кейпа до строительства подземно-подводного паркинга испытывало определенные сложности из-за интенсивного городского трафика и хаотичных парковок вдоль проезжей части, в условиях плотной застройки исторического центра Амстердама и планиро-

вочных ограничений, обусловленных каналом. Водители долго курсировали по окрестным улицам в поисках свободных парковочных мест. Это вызывало раздражение у жителей района, однако положение дел кардинально изменилось в лучшую сторону после завершения строительства Albert Cuyp Parking Garage (рис. 9).

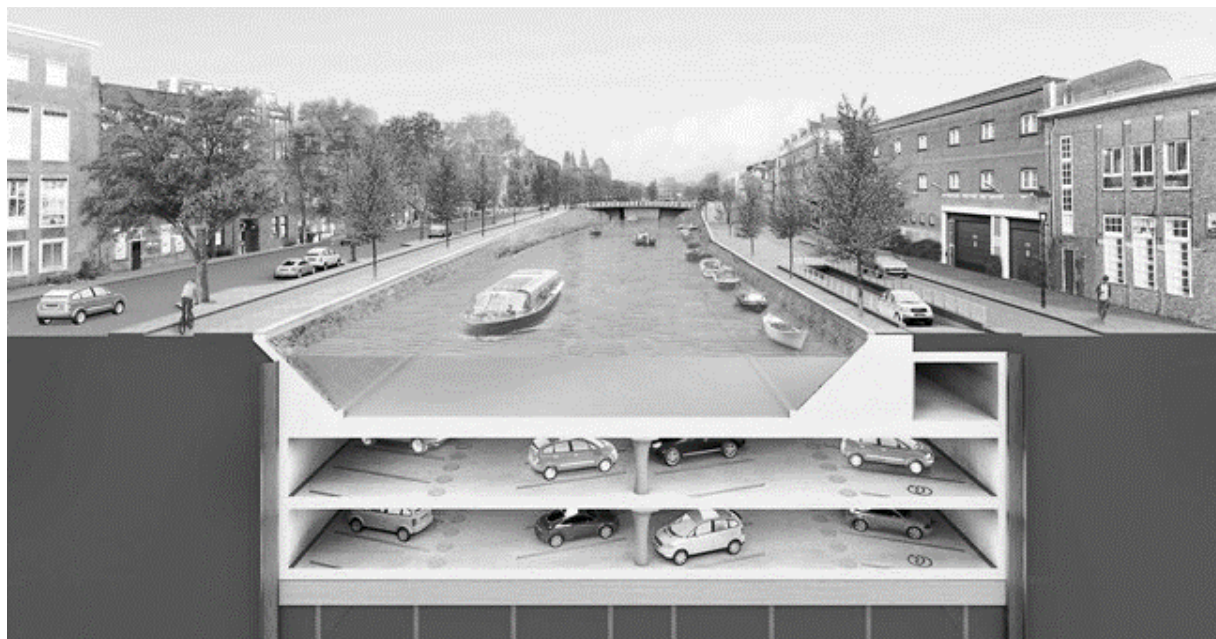


Рис. 9. Сравнение улицы «после» и «до» строительства Albert Cuyp Parking Garage

**Вывод.** Несмотря на то, что подземные паркинги и гаражи – самые дорогие из всех видов стоянок, их строится все больше. Причина заключается в том, что на тех территориях, где потребности в стоянках наиболее высоки (обычно в исторических центрах городов), как правило, нет площадей или свободных земельных участков, пригодных для организации открытых стоянок и которые также можно использовать для строительства многоэтажных надземных гаражей-паркингов. В условиях сложившихся исторических центров мегаполисов и крупных исторических городов потенциальным резервом для строительства данных сооружений становятся подземные резервы, находящиеся под открытыми общественными пространствами, уже имеющимися в исторических центрах крупных городов и мегаполисах. Дороговизна и инженерная сложность строительства подземных сооружений для хранения легковых автомобилей нивелируются возможностью реновации ценной исторической городской среды и созданием комфортных условий для жизни и отдыха в исторических центрах.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Арендт Х. VitaActiva, или О деятельной жизни / Ад Маргинем Пресс, 1958. 440 с.*
2. *Habermas J. The Structural Transformation of the Public Sphere. CambridgeMassachusetts: The MIT Press, 1991. 301 p.*
3. *Ричард Сеннет. Падение публичного человека. М.: Логос, 2002. 424 с.*
4. *Джейн Джекобс. Смерть и жизнь больших американских городов. М.: Новое издательство, 2011. 460 с.*
5. *William H. Whyte, City: Rediscovering The Center, Doubleday, 1989.*
6. *Рей Ольденбург. Третье место. Кафе, кофейни, книжные магазины, бары, салоны красоты и другие места «тусовок» как фундамент сообщества. М.: Новое литературное обозрение, 2014.*
7. *Lofland L. A World of Strangers. Order and Action in Urban Public Space. BasicBooks, Inc., Publishers. NewYork. 1973. 223 p.*
8. *Лефевр А. Производство пространства / пер. с фр. И. Стаф. М.: Strelka Press, 2015. 432 с.*
9. *Глазьев В. Городская Среда. М.: Лада, 1995.*

10. Иконников А.В. Пространство и форма в архитектуре и градостроительстве. М., 2006.
11. Гейл Я. Города Для Людей / Альпина Паблишер, 2012.
12. Веретенников Д.Б. Подземная урбанистика. Самара: СГАСУ, 2013. 216 с.
13. Шукшина Ю.В. Строительство парковок позволит разгрузить исторические центры российских городов // Строительство: новые технологии – новое оборудование. 2014. № 5. С. 52–54.
14. Власти Москвы впервые назвали долю платных парковок от территории города – более 30 % // tass.ru URL: <https://tass.ru/obschestvo/4390645> (дата обращения: 22.11.2020).
15. На чем ездят россияне // kommersant.ru URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3752955> (дата обращения: 22.11.2020).
16. Платным парковкам Москвы – 7 лет // parking.mos.ru URL: <https://parking.mos.ru/news/1843/> (дата обращения: 22.11.2020).
17. Приказ об историческом поселении федерального значения «Город Санкт-Петербург» предполагается утвердить до конца года // gov.spb.ru URL: [https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_govcontrol/news/194588/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_govcontrol/news/194588/) (дата обращения: 22.11.2020).
18. Утверждены границы исторического поселения города Казани // kzn.ru URL: [https://kzn.ru/meriya/press-kazsentr/novosti/58491\\_utverzhdeny\\_granitsy\\_istoricheskogo\\_poseleniya\\_goroda\\_kazani/](https://kzn.ru/meriya/press-kazsentr/novosti/58491_utverzhdeny_granitsy_istoricheskogo_poseleniya_goroda_kazani/) (дата обращения: 22.11.2020).
19. Центру Самары присвоен статус исторического поселения // samregion.ru URL: [https://www.samregion.ru/press\\_center/events/czentru-samary-prisvoen-status-istoricheskogo-poseleniya/](https://www.samregion.ru/press_center/events/czentru-samary-prisvoen-status-istoricheskogo-poseleniya/) (дата обращения: 22.11.2020).
20. URL: <http://studieonthier.nl/projecten/zuiderpark-stadswalzone-en-parkeergarage-st.-jan> (дата обращения: 22.11.2020).
21. URL: <https://www.jhk.nl/NL/13883-lammermarkt.html> (дата обращения: 22.11.2020).
22. URL: [https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/amsterdam-ha-encontrado-solucion-para-su-problema-coches-meterlos-agua/amp?\\_\\_twitter\\_impression=true](https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/amsterdam-ha-encontrado-solucion-para-su-problema-coches-meterlos-agua/amp?__twitter_impression=true) (дата обращения 22.11.2020).
6. Rej Oldenburg R. *Tret'e mesto. Kafe, kofejni, knizhnye magaziny, bary, salony krasoty i drugie mesta «tusovok» kak fundament soobshhestva* [Third place. Cafes, coffee shops, bookstores, bars, beauty salons and other hangout places as the foundation of the community]. М.: Novoe literaturnoe obozrenie, 2014.
7. Lofland, L. *A World of Strangers. Order and Action in Urban Public Space*. New York: Basic Books, Inc., Publishers, 1973. 223 p.
8. Lefevr A. *Proizvodstvo prostranstva* [Production of space]. М.: Strelka Press, 2015. 432 p. ISBN 978-5-906264-41-1.
9. Glazychev V. *Gorodskaja Sreda* [Urban Environment]. М.: Izdatel'stvo Lad'ja, 1995.
10. Ikonnikov A.V. *Prostranstvo i forma v arhitekture i gradostroitel'stve* [Space and form in architecture and urban planning]. М.: 2006.
11. Gejl J. *Goroda Dlja Ljudej* [Cities for people]. М.: Al'pina Publisher, 2012.
12. Veretennikov D.B. *Podzemnaja urbanistika: uchebnoe posobie* [Underground urbanism]. Samara: SGASU, 2013. 216 p.
13. Shukshina Ju.V. Construction of parking lots will relieve the historical centers of Russian cities. *Stroitel'stvo: novye tehnologii – novoe oborudovanie* [Construction: new technologies – new equipment], 2014, no. 5, pp. 52-54. (in Russian)
14. *Vlasti Moskvy v pervye nazvali dolju platnyh parkovok ot territorii goroda – bolee 30 %* [For the first time, the Moscow authorities have named the share of paid parking in the city – more than 30 %]. Available at: <https://tass.ru/obschestvo/4390645>
15. *Na chem ezdat rossijane* [What do Russians ride]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3752955>.
16. *Platnym parkovkam Moskvy – 7 let* [Paid parking lots in Moscow – 7 years]. Available at: <https://parking.mos.ru/news/1843>.
17. *Prikaz ob istoricheskom poselenii federal'nogo znachenija «Gorod Sankt-Peterburg» predpolagaetsja utverdit' do konca goda* [The order on the historical settlement of federal significance “City of St. Petersburg” is expected to be approved by the end of the year]. Available at: [https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_govcontrol/news/194588/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_govcontrol/news/194588/)
18. *Utverzhdeny granicy istoricheskogo poselenija goroda Kazani* [The boundaries of the historical settlement of the city of Kazan were approved]. Available at: [https://kzn.ru/meriya/press-kazsentr/novosti/58491\\_utverzhdeny\\_granitsy\\_istoricheskogo\\_poseleniya\\_goroda\\_kazani/](https://kzn.ru/meriya/press-kazsentr/novosti/58491_utverzhdeny_granitsy_istoricheskogo_poseleniya_goroda_kazani/)
19. *Centru Samary prisvoen status istoricheskogo poselenija* [the center of Samara has been assigned the status of a historical settlement]. Available at: [https://www.samregion.ru/press\\_center/events/czentru-samary-prisvoen-status-istoricheskogo-poseleniya/](https://www.samregion.ru/press_center/events/czentru-samary-prisvoen-status-istoricheskogo-poseleniya/)
20. <http://studieonthier.nl/projecten/zuiderpark-stadswalzone-en-parkeergarage-st.-jan>
21. <https://www.jhk.nl/NL/13883-lammermarkt.html>
22. [https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/amsterdam-ha-encontrado-solucion-para-su-problema-coches-meterlos-agua/amp?\\_\\_twitter\\_impression=true](https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/amsterdam-ha-encontrado-solucion-para-su-problema-coches-meterlos-agua/amp?__twitter_impression=true)

## REFERENCES

1. Arendt H. *Vita Activa, ili O dejatel'noj zhizni* [Vita Activa, or About an active life]. М.: Ad Marginem Press, 1958. 440 p.
2. Habermas J. *The Structural Transformation of the Public Sphere*. Cambridge Massachusetts: The MIT Press, 1991. 301 p.
3. Sennet R. *Padenie publichnogo cheloveka* [The fall of the public man]. М.: Logos, 2002. 424 p. ISBN 5-8163-0038-5
4. Dzhekobs D. *Smert' i zhizn' bol'shih amerikanskikh gorodov* [Death and life of big American cities]. М.: Novoe izdatel'stvo, 2011. 460 p.
5. William H. Whyte. *City: Rediscovering. The Center*, Doubleday, 1989.

Об авторе:

**ВЕРЕТЕННИКОВ Дмитрий Борисович**  
кандидат архитектуры, доцент, доцент кафедры  
градостроительства  
Самарский государственный технический университет  
Академия строительства и архитектуры  
443100, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244,  
тел. (846) 339-14-05  
E-mail: dbv3@yandex.ru

**VERETENNIKOV Dmitrii B.**  
PhD in Architecture, Associate Professor  
of Urban Planning Chair  
Samara State Technical University  
Academy of Architecture and Civil Engineering  
443100, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 244,  
tel. (846) 339-14-05  
E-mail: dbv3@yandex.ru

Для цитирования: *Веретенников Д.Б. Характеристика открытых общественных пространств и примеры хранения легкового автотранспорта в условиях исторического центра города // Градостроительство и архитектура. 2021. Т.11, № 4. С. 145–155. DOI: 10.17673/Vestnik.2021.04.18.*

For citation: Veretennikov D.B. Characteristics of Open Public Spaces and Examples of Car Storage in the Conditions of the Historical Center of the City. *Gradostroitel'stvo i arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2021. Vol. 11, no. 4. Pp. 145–155. (in Russian) DOI: 10.17673/Vestnik.2021.04.18.

## НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ «ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА»

Направления  
деятельности



Научно-технический журнал «Градостроительство и архитектура» приглашает Вас опубликовать статью

Журнал включен с 01.12.2015 г. в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата наук, индексируется в системе РИНЦ, каждой статье присваивается идентификатор цифрового объекта DOI

Индекс журнала в Объединенном каталоге «Пресса России»: И70570

Руководитель



**Александр Кузьмич СРЕЛКОВ**  
доктор технических наук, главный редактор

Контакты



443001, Самара, ул. Молодогвардейская, 194  
(846) 242-36-98  
vestnikgasu@yandex.ru