

---

# Искусствоведение

УДК 712

ББК 85.118.7

М 69

Михайленко А. В.

*Аспирант кафедры искусствоведения и культурологии Санкт-Петербургской государственной художественно-промышленной академии им. А.Л. Штиглица; e-mail: alinamv@yandex.ru*

## Ландшафтная архитектура в организации транспортных потоков города (Рецензирована)

### **Аннотация:**

Рассматривается проблема формирования удобных и комфортных для человека транзитных транспортных и пешеходных пространств, которые являются неотъемлемой частью современного города. Описываются удачные примеры дизайна такой среды в разных странах, приводятся ссылки на литературные источники. На основе подробного анализа примеров различных уличных пространств автор делает выводы о роли ландшафтной архитектуры в решении рассматриваемой проблемы.

### **Ключевые слова:**

Ландшафтная архитектура, современная городская среда, зонирование пространства, транзитное пространство, пешеходная улица, бульвар, набережная.

**Mikhailenko A.V.**

*Post-graduate student of Art Criticism and Culture Science, Saint-Petersburg State Art-Industrial Academy named after A.L. Shtiglits; e-mail: alinamv@yandex.ru*

## Landscape architecture in the organization of traffic streams in the city

### **Abstract:**

This paper discusses the formation of transit transport and pedestrian space, convenient and comfortable for the person which is an integral part of the modern city. The author describes successful examples of design of such environment in the different countries and gives references of literary sources. Basing on the detailed analysis of examples of various street spaces the author shows that the landscape architecture plays a great role in the solution of the considered problem.

### **Keywords:**

Landscape architecture; modern urban environment; space zoning; transit space; footpath; boulevard; embankment.

---

Узкие и запутанные улицы средневековых городов создавались для пешеходного движения. Встретиться лицом к лицу здесь было неизбежно. В противоположность этому, в XVIII веке улицы стали широкими, чтобы по ним на больших скоростях могли двигаться экипажи. Такие пространства стали отдалять людей друг от друга, однако тогда же начали создавать специальные места для пешеходов – тротуары. Сегодня каждый «элемент» движения (пешеходы, автомобили, трамваи и т.д.) перемещаются с разными скоростями и каждый по своей выделенной территории. С одной стороны, это делает движение в городе более эффективным, но с другой – приводит к «смерти» уличного пространства» [5: 57].

Сегодня улица уже не рассматривается как совокупность путей для различных видов движения; это единое городское общественное пространство, включающее в себя различные виды транспорта и пешеходов. Причем пешеходы могут попадать сюда по разным причинам. «Улицы, пешеходные и туристические маршруты составляют большую часть городских общественных пространств. Но им зачастую уделяется мало внимания в отличие от парков и скверов. Однако, например, для тех людей, чей обеденный перерыв заключается в том, чтобы дойти до ближайшего кафе и обратно, этот маршрут должен предложить нечто большее» [3: 50].

Таким образом, транзитные пространства играют в жизни города важную роль. Это не отдельные объекты, как, например, парки, куда посетители приходят целенаправленно. Это «проходная» территория, куда люди попадают по разным причинам: например, транзитом проходят по этой улице, набережной и т.д., или гуляют по городу, заходят в магазины, останавливаются отдохнуть. Если пространство привлекательное, это способствует более размеренному движению, если же наоборот, то может возникнуть желание

поскорее уйти. Сегодня безопасные для пешеходов улицы (особенно без автомобильного движения), уютные и озелененные, с возможностью по-разному проводить время, становятся всё более популярными. Кроме того, помимо отдельных зеленых территорий современной городской среде необходимы соединяющие их в единую «зеленую сеть» транзитные пространства. Это пешеходные улицы, бульвары, набережные и т.д.

Возможности ландшафтной архитектуры при создании транзитных пространств те же, что и в жилых и деловых районах:

- зонирование;
- формирование привлекательности пространства;
- создание образа места.

Особенностью транзитных пространств является наличие на одной территории большого количества разных групп потребителей (автомобилисты, велосипедисты, городской транспорт, спешащие и медленно прогуливающиеся пешеходы). Здесь важно сочетать возможность комфортного быстрого транзита и медленно, размеренного перемещения людей. На такую «линию променада», помимо необходимых полос для автомобилей, велосипедных и пешеходных дорожек, может быть «нанизано» множество безопасных (ввиду близкого расположения транспортных потоков) развлечений, магазинов, мест пассивного и активного отдыха.

Например, в Портленде, США, проведена реконструкция центральной улицы города (Portland Mall), проект которой (Portland Mall Revitalization) получил премию Американского общества ландшафтных архитекторов (ASLA) в 2012 году. Сегодня эта улица связывает шесть районов города и многие важные городские объекты. Проект ее реконструкции – самый крупный подобный проект в стране. Зонирование улицы отличается вниманием к деталям: например, здесь даже предусмотрены отдельные места для разгрузки то-

---

варов в магазины. Разные виды деятельности сосуществуют в одном пространстве улицы, пешеходные и транспортные потоки разделены: предусмотрено движение пешеходов, велосипедистов, автомобилей, нового скоростного трамвая и городских автобусов. В пространство улицы «вплетены» места для отдыха людей: здесь можно удобно посидеть, спокойно постоять (подождать кого-то), быстро или медленно пройти, пообедать/поужинать, пообщаться, никому при этом не мешая. Пространство улицы разграничивается природными элементами и малыми формами. Таким образом, решается несколько задач одновременно: зонирование пространства, озеленение и размещение малых форм (скамеек, урн, вазонов и т.д.). «Постоянное обращение к элементам природы как своего рода структурным экранам позволяет разграничить территорию, следуя логике ее оптимизации с увеличением экологической устойчивости» [1: 200].

Несмотря на всё разнообразие таких микро-пространств центральной улицы Портланда, все они стилистически объединены: освещением, использованными природными и искусственными материалами и т.д. При этом многие существующие элементы (часть кирпичного мощения, гранитных ограждений) были сохранены и отремонтированы. Четыреста из шестисот существующих деревьев были также сохранены, а еще 115 новых посажено для создания «живого навеса» над центральной аллеей. Новые материалы, использованные в проекте, отвечают самым высоким требованиям: энергоберегающие фонари и вторично использованные металл, стекло и древесина. В результате главная улица Портланда привлекает всё больше людей и крупный и мелкий бизнес и обеспечивает удобство пребывания и передвижения для всех участников процесса.

При использовании природных элементов для зонирования пространства необходимо учитывать вопрос убор-

ки снега зимой, ведь уборочная техника и использование химических составов повреждает растительность. В этом случае необходимо предусмотреть высокие ограждения для деревьев, служащие одновременно защитой тротуара от брызг с проезжей части.

Улица Рамбла (Rambla de Prim) в Барселоне – еще один хороший пример эффектного зонирования с помощью природных элементов. Уличное пространство максимально обитаемо. Здесь расположены и небольшие детские площадки, и стоянки на несколько автомашин, и площадки для велосипедистов и для пассивного отдыха рядом с фонтанами. На протяжении бульвара предусмотрена беговая дистанция, велодорожки, скамейки. А проезжие части, расположенные по обеим сторонам центрального бульвара, отделены тремя ярусами озеленения (используются разной высоты кустарники и деревья).

Если есть возможность, то пешеходные пространства создаются таким образом, чтобы они не пересекались с транспортными потоками. Так, Олимпийский скульптурный парк в Сиэтле (Olympic Sculpture Park), США, представляет собой Z-образную аллею, проходящую над автомобильными и железнодорожными путями и плавно спускающуюся к морю и соединяющую, таким образом, жилые районы города с набережной. Этот парк можно рассматривать и в качестве транзита, позволяющего миновать транспортную зону, и как украшенную современными скульптурами (абстрактными средовыми объектами) аллею для прогулок, с которой открываются прекрасные виды на залив Пьюджет-Саунд. Создание подобных бестранспортных зеленых пространств обеспечивает для пешеходов и велосипедистов доступность среды, а также позволяет органично вплести природные элементы в город.

Ландшафтная архитектура также играет важную роль при создании выделенных транспортных путей. Например,

---

в Бордо, Франция, создана сеть выделенных трамвайных линий общей длиной 43 км. Покрытые газоном и окруженные деревьями трамвайные пути зрительно стилистически объединены металлическими вставками вдоль путей, обеспечивающих плавность хода трамвая [2: 166]. Этот проект сочетает в себе идею развития общественного транспорта и внедрения зеленой составляющей в городскую среду.

Пешеходное пространство может создаваться с использованием небольшого количества природных и искусственных элементов. Так, в Олимпийском парке Сиэтла это лишь газон, абстрактные малые формы и ограждения. А крупные центральные улицы городов (например, Portland Mall) предполагают наличие кафе, магазинов, мест отдыха. «Средства ландшафтного обустройства мест отдыха и обслуживания пешеходов относятся к тем компонентам среды, которые создают привлекательную атмосферу для человека, предлагая ему попутное обслуживание и предоставляя возможность для общения в изолированных от транзита участках уличного пространства» [1: 213].

Придание пространству привлекательности – важная задача ландшафтной архитектуры. Так, незапоминающаяся дорожка местного (микрорайонного) значения может превратиться в приятное место для прогулок. Примером может служить набережная реки в жилом районе Hammarby в Стокгольме, Швеция. Она представляет собой неширокую (около 2 м) дорожку с деревянным настилом, окруженную тростником и деревьями плакучих форм. Это место для неторопливых прогулок, пробежек или пешеходного транзита. Природные и искусственные материалы гармонично подобраны: например, светлое дерево прекрасно сочетается с серебристыми кронами ив. А густые заросли тростника и гнездящиеся на берегу водоплавающие птицы создают эффект полной естественности этого фрагмента природы.

Пешеходные набережные – важная часть города. «Обращение к ландшафтному дизайну составляет жизненно важный для человека подход к преобразованию береговых территорий, обеспечивая превращение их в полноценное городское пространство» [1: 237]. На набережной Юнгфернштиг (Jungfernstieg) в Гамбурге (Германия) за счет пологих степеней, спускающихся к водоему и одновременно являющихся скамьями, обеспечивается доступ к воде. От проезжей части пешеходное пространство отделено несколькими рядами деревьев.

А в Лондоне на небольшом участке пешеходной набережной Темзы насыпали песок. Чтобы он не разносился по всей округе, участок отделили дощатым настилом. Это не является пляжем, здесь можно отдохнуть, посидеть и посмотреть на реку, походить по песку. Очень простое, но привлекательное решение пространства.

Привлекательность пространства может достичь такой выразительности, что становится еще и запоминающейся, таким образом создается образ места. Примером может служить проект «Мосты Гленербик» (Brigdes Glanerbeek) в Эншеде, Голландия. Он уникален тем, что в одном пространстве удалось решить сразу две задачи: сохранить экологический заповедник и провести через него пешеходно-транспортный маршрут. Простым, но очень выразительным решением стало разделение моста на три потока: автобусный, пешеходный и велосипедный, различные по высоте и углам наклона. Через прорези, образующиеся при «разрезании» моста на три части, под мост проникает дневной свет, обеспечивающий жизнь местной флоре, а также формирующий необычную, запоминающуюся эстетику пространства. Опоры мостов выполнены в виде габионов, заполненных натуральным камнем, что позволяет органично вписать искусственные объекты в природную среду заповедника. В таком пространстве

---

не только комфортно находиться – его сложно перепутать с каким-либо другим.

Ландшафтные объекты также помогают сформировать образ пространства, которое воспринимается как пешеходами, так и из окон быстро проходящего транспорта. Так, на площади перед вокзалом в Майнце (Германия) проходят пешеходные и транспортные пути. Они располагаются на разных уровнях и пересекаются лишь в одном месте. Появляющаяся за счет разных уровней пластика поверхности земли решена линейными посадками лаванды, фиолетовые полосы которой создают яркий, выразительный акцент. Тем самым подчеркивается значимость данного городского объекта (вокзала).

Таким образом, роль ландшафтной

архитектуры при формировании транзитных транспортных и пешеходных пространств города сводится к следующему:

1. Разграничение пешеходных и различных транспортных потоков (вело, авто, городской общественный транспорт) за счет использования растительности и малых форм.

2. Разнообразие пространства, создание мест для различного времяпрепровождения (быстрый и удобный транзит, отдых, посещение кафе, магазинов и т.д.).

3. Формирование привлекательного пространства.

4. Создание образа места за счет использования характерных природных и искусственных материалов и форм и их сочетаний.

#### **Примечания:**

1. Нефёдов В.А. Городской ландшафтный дизайн: учеб. пособие. СПб.: Любавич, 2012. 320 с.
2. Уффелен, К. ван. Коллекция. Ландшафтная архитектура: пер. с англ. М.: Мagma, 2010. 456 с.
3. Gaventa S. New Public Places. L.: Octopus Publishing Group Ltd, 2006. 208 p.
4. The landscape urbanism reader / ed. by Ch. Waldheim. Princeton: Architectural Press, 2006. 296 p.
5. Wall E., Waterman T. Urban Design // Basics. Landscape Architecture 01. L.: Thames&Hudson, 2010. 184 p.

#### **References:**

1. Nefyodov V.A. City landscape design: a manual. SPb.: Lyubavich, 2012. 320 pp.
2. Uffelen, K.van. Collection. Landscape architecture: transl. from English. M.: Magma, 2010. 456 pp.
3. Gaventa S. New Public Places. L.: Octopus Publishing Group Ltd, 2006. 208 pp.
4. The landscape urbanism reader / ed. by Ch. Waldheim. Princeton: Architectural Press, 2006. 296 p.
5. Wall E., Waterman T. Urban Design // Basics. Landscape Architecture 01. L.: Thames&Hudson, 2010. 184 p.