Н.И. ЕРМОЛИН
Доцент, доцент кафедры «Дизайн и реставрация», Астраханский государственный архитектурно-строительный университет
e-mail: ermol_lin@inbox.ru

О.А. ЕРМОЛИНА
Доцент кафедры «Дизайн и реставрация», Астраханский государственный архитектурно-строительный университет
e-mail: olga_arch@inbox.ru

N.I. ERMOLIN
Associate Professor of the Higher Attestation Commission, Associate Professor of the Department of Design and Restoration, Astrakhan State University of Architecture and Civil Engineering
e-mail: ermol_lin@inbox.ru

O.A. ERMOLINA
Associate Professor of the Department of Design and Restoration, Astrakhan State University of Architecture and Civil Engineering
e-mail: olga_arch@inbox.ru

DOI: 10.37485/1997-4663_2025_4_2_175_183

СПОСОБЫ РЕШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ ТЕРРИТОРИЙ ГОРОДА АСТРАХАНЬ

A SOLUTION FOR THE ORGANIZATION OF PEDESTRIAN SPACES DURING RECONSTRUCTION TERRITORIES OF THE CITY OF ASTRAKHAN

Рассмотрены основные проблемы, связанные с высоким уровнем автомобилизации, необустроенностью пешеходных пространств, отсутствием комфортных общественных пространств в крупных городах России. В этой связи создание открытых пешеходных пространств в городах является одним из ключевых направлений современного градостроительства. Организация

открытых городских пешеходных пространств — это процесс планирования, проектирования и благоустройства зон, предназначенных для свободного передвижения пешеходов. Такие пространства могут включать улицы, площади, парки и другие территории, где приоритет отдается пешеходам, а не автомобилям. В статье также рассматривается необходимость реконструкции пешеходных пространств Астрахани, сложившихся в условиях ее исторической среды. Результатом статьи является выявление градостроительных рекомендаций по формированию пешеходных пространств при реконструкции городских территорий Астрахани.

The main problems related to the high level of motorization, the lack of pedestrian spaces, and the lack of comfortable public spaces in large Russian cities are considered. In this regard, the creation of open pedestrian spaces in cities is one of the key areas of modern urban planning. The organization of open urban pedestrian spaces is the process of planning, designing and beautifying areas designed for the free movement of pedestrians. Such spaces may include streets, squares, parks, and other areas where priority is given to pedestrians rather than cars. The article also discusses the need to reconstruct the pedestrian spaces of Astrakhan, which have developed in the conditions of its historical environment. The result of the article is the identification of urban planning recommendations for the formation of pedestrian spaces during the reconstruction of urban areas in Astrakhan.

Ключевые слова: пешеходные пространства, реконструкция, градостроительство, организация, пешеходы, транспорт, среда, люди, Астрахань.
Keywords: pedestrian spaces, reconstruction, urban planning, organization, pedestrians, transport, environment, people, Astrakhan.

В большинстве крупных городов России существует проблема с низким качеством городской архитектурной среды. В городах отсутствуют качественные тротуары, пешеходные зоны и удобные переходы. Это затрудняет передвижение пешеходов и создает опасные ситуации. Мно-

гие пространства не адаптированы для людей с ограниченными возможностями, что ограничивает их возможность передвижения. В часы пик пешеходные зоны могут быть переполнены, что создает дискомфорт и повышает риск столкновений. Недостаток озеленения и мест для отдыха делает пешеходные пространства менее привлекательными для горожан. Высокий уровень автомобильного движения вблизи пешеходных зон увеличивает риск ДТП. Нехватка светофоров и нерегулируемых переходов усугубляет ситуацию. Многие пешеходные дорожки имеют неровные поверхности, трещины и другие повреждения, что затрудняет передвижение, особенно для людей с ограниченными возможностями. Недостаток скамеек, туалетов и других удобств снижает комфортность прогулочных зон. Загрязненный воздух и шум от транспорта отрицательно влияют на качество жизни в зонах для пешеходов. При решении этих вопросов необходимо применять комплексный подход, который включал бы в себя улучшение инфраструктуры, создание удобных и безопасных условий для людей, передвигающихся пешком, а также привлечение граждан к процессу планирования и благоустройства городов [1–3].

Основные аспекты организации таких пространств включают:

1. Проектирование: создание удобных и безопасных маршрутов для пешеходов с учетом их потребностей. Что подразумевает широкие тротуары, удобные переходы, зоны отдыха и т.д.

2. Благоустройство: создание мест для отдыха и озеленение территории, которые делают пространство более привлекательным и комфортным для людей.

3. Безопасность: обеспечение безопасности пешеходов за счет организации перекрестков, установки светофоров и знаков, а также ограничения движения транспорта в определенных зонах.

4. Доступность: создание условий для передвижения людей с ограниченными возможностями — установка пандусов, тактильных дорожек и других элементов доступности.

5. Социальные функции: открытые пешеходные пространства могут служить местом для общественных мероприятий, выставок, концертов и других событий в сфере образования и культуры, что способствует социальной активности и взаимодействию жителей.

6. Экологические аспекты: учет экологических факторов при проектировании — создание зеленых зон, использование устойчивых материалов и технологий.

7. Вовлечение сообщества: привлечение жителей к процессу планирования и благоустройства через обсуждения, опросы и другие формы участия.

8. Устойчивость: Разработка пространств с учетом долгосрочных изменений в городской среде, таких как изменение климата и рост населения.

Создание открытых пешеходных зон в городах направлено на улучшение жизни жителей, формирование удобной и безопасной городской среды, а также на поддержку активного социального взаимодействия [4–6].

Пешеходные пространства играют ключевую роль в городской среде. Они способствуют:

1. Улучшению здоровья: прогулки на свежем воздухе способствуют занятиям спортом, что улучшает общее самочувствие.

2. Социальной интеграции: пешеходные зоны создают места для общения и взаимодействия между горожанами.

3. Экономическому развитию: комфортные пешеходные пространства привлекают посетителей, что способствует развитию местного бизнеса.

4. Устойчивому развитию: сокращение использования автотранспорта и увеличение пеших пространств уменьшает уровень загрязнения и улучшает экологическую ситуацию.

Астрахань, находящаяся на юге России, славится своей насыщенной историей и необычной архитектурой. Однако, как и во многих городах, она сталкивается с проблемами, такими как транспортные заторы, снижение качества городской среды и нехватка комфортных пешеходных пространств. Реконструкция городских пространств предоставляет отличную возможность для совершенствования пешеходной инфраструктуры, что может существенно улучшить качество жизни горожан и привлечь внимание туристов [7].

Градостроительное развитие Астрахани началось вокруг основного исторического ядра — «Ансамбля Кремля XVI–XIX вв.» — и со временем охватило прилегающие территории, которые по сей день хранят свои исторические названия. В центре Астрахани расположено более 600 объектов культурного наследия стоящих на государственной охране, отличающихся уникальной архитектурой и характерной атмосферой, формировавшейся на протяжении веков.

Сегодня одной из основных проблем Астрахани является формирование сбалансированной и комфортабельной для человека среды. Изучение современных подходов к проектированию пешеходных пространств в сложившейся градостроительной среде прослеживается во многих теоретических исследованиях, а также в практически воплощенных решениях создания единой системы пешеходных улиц [8].

Целью исследования становится выявление градостроительных рекомендаций по формированию пешеходных пространств при реконструкции общественных пространств Астрахани.

Изучая историю развития Астрахани, следует отметить, что центральная ее часть сформировалась задолго до появления современных видов транспорта. Сеть улиц центральной части Астрахани, большинство из которых дошло до настоящего времени, сохранила сложившуюся структуру и исторический облик. В процессе формирования Астрахани как города, который был расположен на пересечении торговых путей, постепенно образовывались торговые площади, которые с течением времени становились садами и скверами, создавая первые рекреационные зоны нашего города. Вышеперечисленное позволяет сделать вывод о том, что формирование пешеходных пространств в Астрахани является одним из путей сохранения ее исторического наследия и создания комфортных условий жизни [9].

Для того, чтобы соответствовать новым условиям деловой и общественной жизни, необходимо решение вопросов по организации пространственно-развитой многофункциональной структуры городского центра, органически связанного с историческим ядром и включающего в себя новые полифункциональные комплексы — банки, офисы, торговые, развлекательные центры, гостиницы и т.п.В исторически и архитектурно значимом городском центре пешеходные зоны, как правило, соответствуют размерам существующих улиц. Однако в процессе масштабной реконструкции размеры этих пространств могут изменяться, в соответствии с новыми проектами застройки [10].

Грамотное формирование пешеходных пространств требует соблюдения четырех главных условий:

1. *Безопасность.* Проектирование пешеходных пространств таким образом, чтобы защитить пешехода от транспорта, необходимо создать условия, при которых пешеходы будут чувствовать себя в безопасности.

2. *Комфорт*. Создание условий с определенными критериями, такими как сомасштабность архитектурной среды зданий, восприятие наружных фасадов как элементов внутренней среды, озеленение, солнцезащита.

3. *Интерес*. Подразумевается, что вдоль тротуаров тянутся красивые фасады исторических зданий, которые формируют уникальный силуэт улицы и неповторимый колорит города.

4. *Польза*. Заключается в том, что большая часть объектов социально-культурного назначения находится неподалеку и размещается таким образом, что оказывается доступна для пешехода.

Проблемы существующей инфраструктуры Астрахани заключается в том, что многие улицы и площади не приспособлены для комфортного передвижения пешеходов.

Основные проблемы города включают:

1. Узкие тротуары, часто заставленные автомобилями.

2. Множество улиц, тротуаров и общественных пространств находятся в плохом состоянии, с частичным или полным отсутствием асфальтового покрытия.

3. Многие общественные пространства не оборудованы необходимыми удобствами, такими как скамейки, урны, освещение и туалеты.

4. Нехватка зеленых насаждений и зон отдыха. В городе наблюдается нехватка парков и скверов, что ограничивает возможности для отдыха и активного времяпрепровождения на свежем воздухе.

5. Общественные пространства могут быть плохо связаны с транспортной сетью, что затрудняет доступ к ним.

6. Проблема мусора и загрязнения окружающей среды также актуальна. Нехватка регулярной уборки и недостаточная инфраструктура для утилизации отходов приводят к загрязнению городских территорий.

Ключевой целью реконструкции городского центра является создание физического, психологического и визуального барьера между пешеходами и транспортными средствами. Для достижения этой цели применяются методы вертикального и горизонтального разделения потоков пешеходов и транспорта [11].

При реконструкции территорий Астрахани важно учитывать несколько ключевых аспектов:

1. *Планирование и проектирование:* разработка комплексного плана по созданию пешеходных зон с учетом потребностей местных

жителей. Необходимо проводить опросы и ориентироваться на мнения горожан.

2. *Создание безопасных маршрутов:* обеспечение безопасных пешеходных переходов, установка светофоров и знаков. Важно также учитывать доступность для людей с ограниченными возможностями.

3. *Зонирование пространства:* разделение пешеходных зон на различные функциональные участки — для прогулок, отдыха, торговли и культурных мероприятий.

4. *Зеленые насаждения:* озеленение улиц, создание парков и скверов. Зеленые зоны не только улучшают эстетический вид, но и способствуют улучшению микроклимата.

5. *Инфраструктура для отдыха:* установка лавочек, фонтанов, детских площадок и других элементов, способствующих отдыху и досугу.

6. *Интеграция с общественным транспортом:* обеспечение удобного доступа к остановкам общественного транспорта, создание пересадочных узлов [12].

Исходя из приведенного выше анализа практики организации и реконструкции пешеходных пространств, можно выделить следующие рекомендации по организации пешеходного движения в Астрахани:

1. Полное разделение разных видов движения. Предполагается разделение пешеходного и транспортного движения в разных уровнях.

2. На площади, которая совмещает пешеходные зоны с исторической застройкой, обладающей архитектурной ценностью, разрешается присутствие транспортных средств. Ключевым требованием является прекращение движения личного автотранспорта в ограниченной зоне. Обслуживающий транспорт допускается без ограничений, особенно в случаях, когда его проезд необходим для экстренных ситуаций.

3. Применение транспортных средств в пространствах, предназначенных для одновременного использования пешеходами и транспортом осуществляется с определенными ограничениями. В этом контексте предполагается, что движение транспорта может быть разрешено или запрещено в установленные часы, что существенно улучшает условия передвижения для пешеходов. Тем не менее, интенсивное движение автотранспорта в часы пик представляет собой значительный недостаток данного подхода.

4. Использование общественного транспорта на специально отведенных территориях. Обеспечение удобного доступа к остановкам и парковочным местам, находящимся на окраинах городского центра.

5. Использование дополнительных транспортных средств на общей с пешеходами или отдельной площади. Данный вид организации предполагает полное разделение движения пешеходов и машин. Связь их осуществляется с помощью дополнительного транспорта (движущиеся тротуары, связывающие места паркования или другие объекты с пешеходным пространством) [13].

Ключевым условием для устойчивого развития качественной городской среды является наличие развитой транспортной сети и пешеходной системы, формирующих единый коммуникационный каркас города. Преобразование пешеходных пространств, улучшение их доступности, оптимизация их функционально-планировочной организации призваны улучшить комфорт городской среды и адаптировать данные территории под меняющиеся социально-экономические условия, что также будет способствовать развитию исторической части Астрахани. Научная новизна исследования заключается в том, что, при всем многообразии проведенных исследований исторического центра Астрахани, остаются незатронутыми вопросы в области формирования и дальнейшего развития открытых пешеходных пространств, возможности их последующей реновации с добавлением им новых функций или с полным изменением сложившегося ранее функционала [14].

Планировка пешеходных пространств в плане реконструкции Астрахани является важным шагом в создании комфортной городской среды. Это не только улучшит качество жизни горожан, но и привлечет туристов, что будет способствовать экономическому развитию города. Важно учитывать мнение жителей и использовать лучшие практики других городов для достижения наилучших результатов.

Список литературы:

1. *Урбах А.И., Лин М.Т.* Архитектура городских пешеходных пространств. — Москва: Стройиздат, 1990. — 200 с.

2. *Нефёдов В.А.* Городской ландшафтный дизайн: учебное пособие. — Санкт-Петербург: Любавин, 2012. — 317 с.

3. *Зубов В.П.* Леонардо да Винчи. — Москва: Наука, 2008. — 350 с.

4. *Велев П.* Пешеходные пространства городских центров / перевод с болгарского Д.П. Кривошеева; под редакцией В.В. Владимирова. — Москва: Стройиздат, 1983. — 192 с .

5. *Бадьин Г.М., Сычев С.А.* Современные технологии строительства и реконструкции зданий. — Санкт-Петербург: БХВ-Петербург, 2013. — 204 с.

6. *Заграевский С.В.* Культурно-историческая среда российских городов. Способы ее сохранения // Территория и планирование. — 2011. — № 2 (32). — С. 4–13.

7. *Долотказина Н.С.* Особенности реновации городских территорий с учетом существующих ограничений / Н.С. Долотказина, Ю.Г. Кожевникова // Инженерно-строительный вестник Прикаспия. — 2020. — № 2(32). — С. 36–40.

8. *Ермолин Н.И., Ермолина О.А., Рактович Н.А.* Наружная реклама в историческом центре города Астрахани. Инженерно-строительный вестник Прикаспия: научно-технический журнал / АГАСУ. — Астрахань: ГАОУ АО ВО «АГАСУ», 2021. — № 3 (37). — С. 30–35.

9. *Гейл Ян*. Города для людей. — Москва: Крост, 2012. — 276 с.

10. *Цитман Т.О.* Концепция формирования модели архитектурно-экологического пространства / Т. О. Цитман, К. А. Прошунина // Инженерно-строительный вестник Прикаспия. — 2019. — № 4(30). — С. 59–66.

11. Методология дизайн-проектирования элементов предметной среды: (дизайн унифицир. и агрегатир. объектов): учеб. пособие для студентов архитектур. и дизайнер. специальностей / Грашин А. А. — Москва: Архитектура-С, 2004 (Казань: ГУП ПИК Идел-Пресс). — 227 [2] с.

12. *Овчинникова Н.Н*. Рекламное дело: учебное пособие / Овчинникова Н.Н.. — Москва: Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2009. — 368 с. — ISBN 978-5-91131-648-8. — Текст: электронный // Цифровой образовательный ресурс IPR SMART: [сайт]. — URL: https://www.iprbookshop.ru/1118.html (дата обращения: 15.10.2025). — Режим доступа: для авторизир. Пользователей.

13. *Учёнова В.В., Старых Н.В*. История рекламы: Учеб. для студентов высш. учеб. заведений и учреждений дополн. образования по специальностям 350700 "Реклама" / В. В. Ученова, Н. В. Старых. — 2. изд. — СПб.: Питер, 2002. — 303 [4] л. Ил.

14. *Сапожникова Е.Н.* Страноведение: теория и методика туристского изучения стран: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности "Социально-культурный сервис и туризм" / Е. Н. Сапожникова. — 3-е изд., испр. — Москва: Академия, 2006 (Саратов: Саратовский полиграфкомбинат). — 237 [1] с.