асимметричные, круглые и т.п. Нормами устанавливаются размеры всех основных отделений и служб больницы.

Таким образом, в процессе анализа, были выявлены основные требования позволяющие добиться эстетики и удобства в зданиях здравоохранения:

1) Эстетика. Использование натуральных материалов и дневного света там, где это возможно, имитация комфортной домашней обстановки, красивый вид из окна, живые цветы, наполнение интерьера клиники предметами искусства, картинами и фотографиями на стенах, внимание к деталям – все это не только благоприятно влияет на состояние пациентов, способствуя их скорейшему выздоровлению, но и является важным маркетинговым инструментом.

2) Шумовой фон. Требуется внимания архитекторов и дизайнеров задача снижения уровня шума в медицинских учреждениях. Часто пациенты не могут нормально спать в больнице из-за постоянно открывающихся и закрывающихся дверей и шума приборов, тогда как сон является крайне важным аспектом при выздоровлении, а шумная обстановка повышает уровень стресса у пациентов.

3) Цвет. Использование цвета в дизайне медицинских учреждений решает сразу несколько функциональных задач. Цвет может применяться как средство ориентации, если выделить им разные зоны. Кроме того, широко известно, что цвет способен влиять на настроение и облегчать состояние пациентов.

4) Свет. Большое количество естественного освещения, а также достаточный уровень инсоляции также благоприятно сказываются на здоровье пациентов. Также большое количество остекления позволяет пациентам смотреть на природу, что так же оказывает влияние на эмоции больных, благодаря тому, что больницы чаще всего располагаются в парковых зонах

1. Моргун, Н.А., Соболева, Е.В. Факторы, определяющие архитектурно-художественные решения пространственной среды лечебных учреждений / Н.А. Моргун, Е.В. Соболева // Архитектура устойчивого общества: мат. междунар. науч.-практ. конф. (11 – 15 октября 2011 г.). – Ростов н/Д.: ИАрХИ ЮФУ, 2011 – С. 261-265.
2. Свод правил по проектированию и строительству. Требования доступности общественных зданий и сооружений для инвалидов и других маломобильных посетителей : СП 31-102-99: утв. Госстроем России 22.09.99: дата введ. 29.11.99. – М., 2000.
3. Строительные нормы и правила. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения : СНиП 35-01-2001: утв. Госстроем России 16.07.01: взамен ВСН 62-91*: дата введ. 01.09.01. – М., 2001.
4. Юровский, Л.И. Проектирование городских больниц, объединенных с поликлиниками. Вопросы структуры и архитектурно-планировочной композиции / Л.И. Юровский. – Киев: Изд-во Академии Архитектуры Украинской ССР, 1953.

Солдатов В.С.

Выявление градостроительного потенциала территорий в Нижнем Новгороде

*Московский архитектурный институт (Государственная академия)
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-04-2018-102

idsp: 000001:lj-04-2018-102

Аннотация

Статья посвящена выявлению перспективных территорий для развития в Нижнем Новгороде. Описываются характерные черты структуры города по четырем каркасам и выявляются участки города с высоким потенциалом.

Ключевые слова: Нижний Новгород, градостроительный потенциал, градостроительный анализ, градостроительство.

При создании проекта развития и реконструкции города, важнейшим пунктом является понимание характеристик и особенностей различных его районов, для выработки стратегии их роста.

Методика выявления потенциала на уровне города состоит в анализе по четырем каркасам – транспортному, культурному, природному и каркасе распределения мест интереса в городе. В исследовании не рассматривается исторический центр города.

Первым индикатором развития городской территории является транспортный каркас. Он позволяет определить направление движения в городе и расположение транспортных узлов посредством анализа общественного транспорта. В первую очередь нам интересен городской метрополитен, и железнодорожный транспорт, так как станции, как правило, формируют небольшие общественные центры. Метрополитен в Нижнем Новгороде развит слабо, для города-миллионника. Две ветки, с четырнадцатью станциями (плюс две строящиеся) обеспечивают пассажиропоток всего 141 тыс. человек в день. В нагорной части города находится всего одна станция, в историческом центре. Для сравнения, в Ливерпуле, с населением 513 тыс.чел, что меньше нижегородского более чем в 2 раза, метрополитен имеет 67 станций.

Трамвайная система на схеме служит индикатором главных улиц города, как правило, трамвайные пути идут по значимым городским улицам. Автобусы и троллейбусы не учитывались, так как их остановки равномерно распределены по городу, и практически не оказывают влияние на градостроительную ситуацию.

Анализ общественного транспорта

Транспортный каркас

На основе транспортного каркаса, была выявлена главные транспортные коридоры.

Следующим индикатором является историко-культурный каркас города. Он показывает расположение важных культурных памятников в городе, которые повышают ценность территории вокруг них. В городе существуют четыре особо значимые исторические зоны: территория Соцгорода, территория Сормово-города который в 30-х был включён в состав Нижнего, Канавино (так же бывший город), и вся центральная историческая часть Нижнего Новгорода.

Как видно, в основном значимые объекты сконцентрированы ближе к центру города. От каждого объекта была выделена зона пешеходной доступности.

На основе данного каркаса, были получены зоны «концентрации» историко-культурных объектов.

Исторические территории и памятники

Историко-культурный каркас.

Для выявления следующего индикатора необходимо провести анализ природных территорий. В городе существует достаточно большое количество охраняемых лесопарковых зон, хотя многие из них практически не обустроены, и имеют не самую лучшую доступность. Городских парковых зон не так много, но распределены в черте города они достаточно равномерно. Так же, на территории Нижнего Новгорода существовали несколько малых рек, ныне исчезнувших. На основе данных о природных зонах, были выделены основные массивы городского озеленения.

Природный каркас

Природный каркас.

Последним индикатором является анализ концентрации мест интереса в городе. На основе GIS данных, на карту были нанесены все места, которые могут быть интересны жителям города (музеи, театры, смотровые площадки, клубы, крупные магазины, рестораны и т.п.), так же нанесена зона шаговой доступности. Несмотря на то, что в городе существуют некие «массивы» общественных заведений, проходящие, как и ожидалось, вдоль главных транспортных коридоров, чёткая концентрация мест интереса наблюдается лишь в центре города, рядом с Сормовским ПККиО, и рядом с Московским вокзалом. Кроме того, самих мест интереса в Нижнем, значительно меньше нежели в крупных европейских городах. Для примера, в Роттердаме и Ливерпуле точек интереса около 2 тысяч на город, против 1039 в Нижнем Новгороде (данные получены с помощью GIS инструментов). При этом численность населения Нижнего в 2-3 раза больше чем население каждого из зарубежных городов.

Городские общественные места

Каркас распределения мест интереса в городе.

На основе собранных данных, в городе выявляются зоны перспективного развития. Каждый «срез» данных с каркасов (историко-культурный, транспортный, природный, общественный) накладывается на карту города.

В тех местах, где пересеклись все четыре среза, выделяются зоны «первого порядка». Такие городские зоны являются более развитыми, и более перспективными частями города. В них концентрируется общественная жизнь города. В тех местах, где пересеклись 2-3 среза, выделяются зоны «второго порядка». Такие зоны менее развиты, в перспективе они должны связывать между собой зоны первого порядка, но так же подходят для формирования внутри новых локальных общественных городских центров.

Для уточнения границ зон первого и второго порядка, из них удаляются куски, занятые промышленными зонами.

Выявление зон перспективного развития в городе.

Как видно из полученной схемы, зоны в заречной части расположились вдоль основного коридора общественного транспорта, с центрами в районе Соцгорода,

Московского вокзала, и Сормовского ПККиО. В Нагорной части, как и ожидалось, основная зона идёт вдоль пр. Гагарина.

1. Петровская Е.И. Пространственный анализ и выявление территорий перспективного развития (на примере дипломного проектирования МАРХИ) Архитектура и строительство России, 2016, №4
2. Р. Тарновецкая. Центральность и периферийность в культуре городской жизни Нижнего Новгорода. Археология Периферии, Исследование для MoscowUrbanForum 2013
3. А.В. Крашенинников. Макро-пространства городской среды. АМІТ 3 (36) 2016
4. А.В. Бычкова. Узлы социальной активности. АМІТ 3 (36) 2016

Сулейман Аль Амир Мухамад

Градостроительная стратегия восстановления и развития города Алеппо на примере фрагмента городской территории

*Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет
(Россия, Санкт-Петербург)*

doi:10.18411/lj-04-2018-103

ids: 000001:lj-04-2018-103

Аннотация

С начала войны с терроризмом в Сирии, которая продолжается и по сей день, исторические районы и инфраструктура сирийских городов претерпели масштабные искажения, а во многих случаях и во все были разрушены.

Примером тому служит город Алеппо, где за последние годы в ходе многочисленных террористических диверсий, которые были направлены на попытки разрушения исторических памятников, указывающих на благородство и историческую культуру сирийской цивилизации, практически был разрушен до основания. Эта война затронула различные аспекты жизни, принесла большие страдания сирийскому народу, унесла много жизней, вытеснила население, уничтожила имущество, разграбила и разрушила здания и объекты культурного наследия. По данным Всемирного банка город Алеппо является самым пострадавшим городом, по сравнению с другими сирийскими городами, на него приходится 40% разрушений от общего урона на Сирию.

Ключевые слова: Сирия, Алеппо, Восстановления, развития, новый подход, Старый город.

Рис. 1. Масштаб разрушения города Алеппо