жителей существовало беспокойство из-за расширения транспортной сети города. Из-за волнений любое новое строительство активно обсуждалось, очень часто негативно, а иногда и с сопротивлением. В связи с этим Пенински реши создать станцию, которая вызывала бы улыбку у проходящих мимо людей.

Рассмотрев представленные выше пункты, можно с уверенностью сказать, что железнодорожные станции и метро могут нести не только свою непосредственную функцию и задачу, но и являться художественным и туристическим объектом, благодаря форме, стилю и концепции, а также другим дополнительным художественным приемам.

1. Железнодорожная станция, сливающаяся с городом - «Интерьер вокзала» [Электронный ресурс] <https://www.vsaunu777.ru/interer-kommercheskih-pomescheniy/interer-vokzala/467-neobychnoe-dizaynerskoe-reshenie-zheleznodorozhnaya-stanciya-slivayushayasya-s-gorodom-interer-vokzala.html>;
2. Центральный вокзал Берлина – архитектурные особенности [Электронный ресурс] <https://delovoy-kvartal.ru/tsentralnyiy-vokzal-berlina/>;
3. Метрополитен Стокгольма [Электронный ресурс] <http://tunnelbana.ru/blueline/t-centralen/>;
4. Станция Нордпарк в Инсбруке [Электронный ресурс] http://austria-europa.blogspot.com/2012/02/blog-post_07.html;
5. Станция метро Бокенхаймер Варте [Электронный ресурс] <https://lifeglobe.net/entry/9975>;
6. Вокзал Льеж-Гийемен в Бельгии [Электронный ресурс] <https://lifeglobe.net/entry/1267>;
7. Вокзалы нового поколения [Электронный ресурс] <https://trendymen.ru/lifestyle/design/117702/>;
8. Платформа 9 3/4, Кингс-Кросс [Электронный ресурс] <https://summoning.ru/notes/kings-cross.shtml>;
9. «Дизайн интерьера. Стили в интерьере» Матовников С.А., Матовникова Н.Г., Волгоград, 2018.

Петрова В.В.

Исторический аспект развития ландшафта в организации комфортной среды прибрежных территорий городов

*Тольяттинский государственный университет
(Россия, Тольятти)*

doi: 10.18411/lj-07-2020-38

idsp: ljjournal-07-2020-38

Аннотация

В статье рассмотрены исторические особенности организации архитектурно-ландшафтной среды прибрежных территорий городов. Показано, что антропогенный ландшафт имеет три основных этапа развития. Они связаны с вырастанием городских поселений из природного окружения в подчинении конструкции ландшафта, далее – с активным влиянием на ландшафт торгово-промышленного развития города и наступлением кризиса природной городской среды. В настоящее время антропогенный ландшафт переживает третий этап развития, в обществе назревает необходимость решения проблем экологического баланса, преобразования городской среды.

Акватория становится мощным фактором формообразования современной архитектурной среды прибрежных городов. Новые подходы к формированию градостроительных структур задает ландшафтный урбанизм. Преодоление третьего этапа развития антропогенного ландшафта позволит изменить архитектурно-ландшафтную среду города, гармонизируя отношения в системе «человек-город».

Ключевые слова: архитектурно-ландшафтная среда, антропогенный ландшафт, прибрежная территория, ландшафтный урбанизм.

Abstract

The article considers the historical features of the organization of the architectural and landscape environment of coastal territories of cities. It is shown that the anthropogenic landscape has three main stages of development. They are associated with the growth of urban settlements from the natural environment subordinate to the landscape design, then – with an active influence on the landscape of Commerce and the city's development and the onset of the crisis nature of the urban environment. Currently, the anthropogenic landscape is undergoing the third stage of development, and the society is facing the need to solve the problems of ecological balance and transformation of the urban environment. The water area becomes a powerful factor in shaping the modern architectural environment of coastal cities. Landscape urbanism sets new approaches to the formation of urban planning structures. Overcoming the third stage of development of the anthropogenic landscape will allow changing the architectural and landscape environment of the city, harmonizing relations in the "man-city" system.

Keywords: architectural and landscape environment, anthropogenic landscape, coastal territory, landscape urbanism.

Формирование комфортной для людей городской среды осуществляется с помощью средств архитектурного и ландшафтного дизайна, что позволяет создавать уникальные градостроительные объекты и различные комплексы. Этот процесс начинается с создания взаимосвязанной системы озелененных транспортных пространств, городских общественных парков, скверов, площадей, пешеходных улиц и набережных. В итоге на основе принципов зеленой архитектуры формируются внутренние пространства жилых комплексов и архитектурных объектов.

Так, в процессе градостроительной деятельности создается архитектурный ландшафт. Он «трактруется так же, как разновидность культурного, антропогенного ландшафта. Архитектурный ландшафт составляют здания, сооружения, природные компоненты. В нем всегда проявляются региональные природные особенности. Облик городов и сел предопределен расположением их в гористой или равнинной местности, наличием реки, озера, моря, лесных массивов, особенностями климата» [1].

Город, являясь одним из антропогенных ландшафтов, несет в себе потенциал исторического и культурного наследия. Он является «свидетелем» прошлых и настоящих отношений человека с окружающей средой.

Первые города возникли вслед за земледельческой революцией, когда люди одомашнили животных и растения и создали малые постоянные поселения. Все эти города обносились стенами, сооружались крупные храмы на платформах, тщательно ориентированных по сторонам света. Вокруг храма располагалась жилая застройка. Плоский равнинный ландшафт Египта, его долинных земель позволил строить прямоугольные и круглые в плане города. Так возник новый тип антропогенных ландшафтов – городской, ставший с приходом индустриальной революции урбанизированным.

В странах с более сложным природным рельефом планировка городов на их ранней стадии развития полностью подчинялась условиям естественного ландшафта. В средневековых городах Европы ландшафт определял планы городских поселений. Их

рост остановился на той стадии, когда природный рельеф, определявший характер планировки, не трансформировался. Например, план итальянского города Тиволи, расположившегося на крутых склонах Апеннинских гор, весьма красноречиво свидетельствует, что по начертанию главных улиц можно восстановить рисунок исходных горизонталей рельефа. Главные композиционные акценты здесь закрепляют акценты рельефа. Это та стадия развития городского ландшафта, когда человек, создавая новую среду обитания, копировал природу, не решаясь вступить с ней в конфликт.

Возникновение древних городов почти всегда было связано с освоением прибрежной территории. Это определяло городское водоснабжение, развитие экономики и торговли. Одновременно прибрежная зона придавала уникальность и своеобразие территории. Вода привлекала людей, создавала «дух места». Таким образом, прибрежные территории играли ключевую роль в архитектурном облике города, а река становилась символом города. В целом, функции реки, водного пространства для города были разнообразны: стратегическая, оборонительная, хозяйственная, общественно-культурная и другие.

Так, например, Киев, возникший на Днепре поблизости от впадения в него Десны и Припяти, занял ключевую позицию на этом водном пути, что послужило развитию города. Природный ландшафт высокого правого берега реки, его изрезанность глубокими оврагами превратили план Киева в систему обособленных планировочных комплексов, долгое время развивавшихся вдоль русла реки с одной стороны [2]. Это позволило в период бурного роста города сохранить фрагменты природной среды в исторической части города, что способствовало сохранению комфорта проживания в центре.

Совершенно иной ландшафт Новгорода, освоившего еще в древности оба берега реки Волхов. Он раскинулся на севере среди обширных лугов, пересеченных множеством рек и ручьев. Ландшафт определил компактный, почти кругообразный план, в центре которого находится древний кремль. В этом случае также логика природного ландшафта являлась основой создания антропогенного.

С середины 19 века изменилась роль водных пространств в жизни городов, что было обусловлено появлением новых видов транспорта. Отворачиваясь постепенно от водных артерий, города одновременно погружались в процесс индустриализации. На берегах выстраивались промышленные предприятия, ландшафт постепенно утрачивал свои природные качества, все более подчиняясь законам урбанизации.

На прибрежных территориях городов возникали жилые кварталы, городские центры, открытые рекреационные пространства. Береговая полоса активно стала использоваться для развития транспортной инфраструктуры.

В.Л. Глазычев отмечает: «В черте города реки, речки и каналы веками тяжело трудились: барки и баржи заполняли их так, что между ними почти не оставалось просвета. К этому надо добавить бесчисленные пристани и мостки, с которых полоскали белье. Только с недавнего времени, когда грузовое движение переняли на себя поезда и автомобили, реки расчистились, и город увидел в их водах свое отражение» [3].

Однако урбанизированный ландшафт привел к ряду экологических, эстетических и социальных проблем. Транспортная инфраструктура отделила береговую линию от города, создав полосу отчуждения. Особенно это свойственно для городских прибрежных территорий 20 века.

Следует отметить, что городской ландшафт на протяжении своего многовекового существования уже неоднократно находился на грани экологического кризиса, а изменение эстетических идеалов общества вносило в городскую ткань временные наслоения. Смоделированные человеком «устойчивые» экологические связи

с течением времени приходили, наконец, в критическое состояние и требовали корректировки.

Исследователи подчеркивают, что «урбанизированный ландшафт в процессе своего становления и развития переживает три основных этапа:

Первый – поселение вырастает из природного окружения, подчиняясь конструкции ландшафта, повторяя ее, приспосабливаясь к ней;

второй – город разрастается и диктует ландшафту свою эстетику, что совпадает с периодом активного промышленного или торгового развития города;

третий – природная среда города не способна к самовосстановлению, требуются дополнительные затраты и усилия со стороны человека (законодательные акты, технологические решения, архитектурно-планировочные работы)» [4].

Исторически эти периоды городской ландшафт переживал не один раз. Этот процесс происходил каждый раз новом витке технологического развития. Антропогенный ландшафт, созданный человеком, нельзя противопоставлять природному, он развивается согласно природным закономерностям. Он способен к саморегуляции и восстановлению, что позволяет отнести его к устойчивым. В этом процессе человеческое общество играет активную роль.

В настоящее время антропогенный ландшафт переживает третий этап развития, который указывает на необходимость решения проблем экологического баланса, преобразования городской среды на основе ревитализации и реконструкции территорий. Современные исследователи ландшафтной архитектуры отмечают значимость в градостроительной практике ландшафтного урбанизма, который «рассматривает проблемы функционирования города через «призму» ландшафтного подхода» [5].

Многие города, как в России, так и за рубежом, успешно используют потенциал природных и градостроительных ресурсов прибрежных территорий в условиях нарастания экологических проблем и новых технологических влияний. Интерес человека к воде как среде активной жизнедеятельности возрастает. Прибрежная территория становится мощным фактором формообразования современной архитектурно-ландшафтной среды города.

1. Сычева, А. В. Ландшафтная архитектура : учеб. пособие для вузов / А.В. Сычева. – 2-е изд., испр. – М. : ООО «Издательский дом «ОНИКС 21 век», 2004. – 87 с.
2. Бунин, А.В. История градостроительного искусства В 2 т. Т.1. Градостроительство рабовладельческого строя и феодализма / А.В. Бунин, Т.Ф. Саваренская. – М. : Стройиздат, 1979. – 495 с.
3. Глазычев, В. Л. Урбанистика / В. Л. Глазычев. М.: Европа, 2008. – 219 с.
4. Анисимова, Л.В. Городской ландшафт. Социально-экологические аспекты проектирования : учеб. пособие / Л.В. Анисимова. – Вологда : ВоГТУ, 2002. – 192 с.
5. Красильникова, Э.Э. Ландшафтный урбанизм. Теория - практика Ч. I: Научные и практические основы ландшафтного урбанизма : монография. - Волгоград: ИАА «Областные вести», 2015. – 156 с.