УДК 72 /79. 394 + 304

© Л. П. Лавров, д-р архит., профессор

© Н. С. Новоходская, доцент

(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)

E-mail: leonid.lavrov@gmail.com, novnatalie@gmail.com

DOI 10.23968/1999-5571-2020-17-1-28-36

© L. P. Lavrov, Dr. Arch., Professor

© N. S. Novokhodskaya, Associate Professor

(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)

E-mail: leonid.lavrov@gmail.com, novnatalie@gmail.com

ПЕШЕХОДНЫЙ АРЕАЛ В ЦЕНТРЕ ИСТОРИЧЕСКОГО ГОРОДА — ТРОТУАРЫ, ПРОХОДНЫЕ ДВОРЫ, ВНУТРИКВАРТАЛЬНЫЕ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА

THE PEDESTRIAN AREA IN THE HISTORICAL CENTRE OF THE CITY — SIDEWALKS, PASSAGEWAYS, INTRA-BLOCK PUBLIC SPACES

Отмечается, что в региональной программе транспортного развития Санкт-Петербурга вопросы пешеходных коммуникаций затрагиваются лишь на самом общем уровне и не учитывают многообразие методов их совершенствования. Недооценивается потенциал архитектурно-градостроительных и управленческих решений, который на протяжении многих столетий использовался в европейской градостроительной практике. Показана необходимость структурного и территориального развития системы пешеходных трасс в историческом центре Санкт-Петербурга. Особое значение придается перспективам разделения транспортных и пешеходных потоков, активному использованию ресурсов внутриквартальных территорий.

Ключевые слова: исторический центр Санкт-Петербурга, пешеходные коммуникации, землепользование.

It is noted, that in the regional transport development program of St. Petersburg, pedestrian communications issues are considered only at the most general level and that the diversity of possible methods for improving them is not taken into account. The potential of architectural and urban planning and management solutions, which has been used in European urban planning practice for centuries, is underestimated. The authors substantiate the need for structural and territorial development of the pedestrian route system in the historical center of St. Petersburg. The prospects of separating traffic and pedestrian flows and active use of the intra-quarter territories' resources are regarded as issues of particular importance.

Keywords: historic center of St. Petersburg, pedestrian communications, land use.

Введение

Транспортная стратегия Санкт-Петербурга исходит из того, что «основным участником движения в городе является пешеход, для которого необходимо создать безопасные и комфортные условия передвижения». Но существуют проблемы, требующие решения:

- крайне низкий уровень безопасности пешеходного движения;
- незначительное количество пешеходных переходов в разных уровнях;
- затрудненные условия пешеходного движения по тротуарам, на которых припаркованы автомобили.

Рекомендации по улучшению условий движения пешеходов даны в общем виде и в крайне сжатой форме: «реконструкция тротуаров в соответствии с реальной интенсивностью пешеходных потоков, развитие территорий повышенной комфортности движения пешеходов и создание пешеходных зон в историческом центре Санкт-Петербурга»¹. Дополнительное упоминание о пешеходных коммуникациях центра содержат региональные нормативы по реконструкции исторического центра города, которые обращают внимание на «транзитные про-

¹ Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 13 июля 2011 года № 945 «О Транспортной стратегии Санкт-Петербурга до 2025 года». URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=131043008&rdk=0> (дата обращения: 01.04.2019).

ходы через территорию квартала»². Очевидно, что реализация концепции развития системы пешеходных коммуникаций в историческом центре города должна опираться на данные о потенциале этой системы и об имеющихся способах ее совершенствования.

Информацию о ресурсах городской среды, имеющих значение для пешеходов, дает анализ реальной потребительской деятельности населения. Методы и приемы развития пешеходных коммуникаций раскрывает опыт тех исторических городов, где эволюция жилой среды шла на протяжении многих столетий. В обзоре ареала пешеходных передвижений³ на территории исторического города предлагается уделить внимание пространственным параметрам пешеходных трасс (пространства открытые и закрытые, пространства переходных типов). Особого внимания заслуживают архитектурно-градостроительные решения, которые не нашли широкого применения в практике Санкт-Петербурга:

- режим эксплуатации;
- управленческие, повлиявшие на возникновение оригинальных решений.

1. Тротуары. Основой системы пешеходных коммуникаций в центре Санкт-Петербурга являются тротуары — часть городской территории, которая находится между проезжей частью улиц и непрерывным фронтом плотной застройки, протянувшимся вдоль красной линии кварталов. Средний периметр городских кварталов составляет в центре Рима 465 м, в Париже — 308 м, в Лондоне — 217 м, а в Санкт-Петербурге — 746 м⁴. Если учесть, что в исторической части Васильевского острова он составляет 1176 м, то показатели плотности пешеходной сети нашего города на европейском фоне можно считать рекордно низкими. Особенности ареала пешеходного движения в Санкт-Петербурге наглядно демонстрирует рис. 1.

Из-за интенсивного автомобильного движения экологическое состояние пешеходной части улицы постоянно ухудшается. В районе Исаакиевской площади, Вознесенского и Невского

проспектов, Большого проспекта Петроградской стороны концентрация двуоксида азота превышает допустимую в 7–10 раз. Средний уровень шума в центре города составляет 75–80 дБ, а на Фонтанке, Литейном проспекте и Гороховой улице достигает 170 дБ (при норме 40–50 дБ) [1].

Соседство пешеходов с автомобилем приводит к росту травматизма в центральной части города. Число транспортных аварий в Адмиралтейском и Центральном районах в 2 раза выше, чем в целом по городу [1]. Бывают случаи, что пешеходов травмируют вылетающие на тротуар автомобили. ГИБДД отмечает, что на Невском проспекте сложилась «неблагоприятная обстановка в области безопасности дорожного движения: в 2018 году произошло 73 ДТП, 3 погибших, 88 раненых; в 2019 году темпы в целом те же, но количество погибших уже выросло вдвое»⁵. На долю пешеходов приходится более

⁵ «Только столбик и цепочка. На Невском не могут разбегаться понятия ГИБДД о безопасности и чиновников о прекрасном». URL: <https://www.fontanka.ru/2019/08/16/097/> (дата обращения: 01.04.2019).

Рис. 1. Ареал движения пешеходов вокруг моста Риалто в Венеции (красный цвет) и на Васильевском острове в Санкт-Петербурге (черный цвет)

² ТСН 30-306-2002 Санкт-Петербурга. Реконструкция и застройка исторически сложившихся районов Санкт-Петербурга.

³ URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Ареал> (дата обращения: 30.06.2019).

⁴ Внутренний Петербург. URL: <http://archplatforma.ru/?act=2&tgid=1558&stchng=2> (дата обращения: 26.03.2017).

60 процентов всех погибших на дорогах Санкт-Петербурга и значительная часть травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий¹.

Эта петербургская статистика вызывает особое беспокойство при сравнении с европейской. Страховые компании Германии сообщают, что за 1991–2017 годы количество пострадавших пешеходов сократилось более чем вдвое⁶. В зимний сезон в Санкт-Петербурге создают опасность падающие с крыш сосульки, использование тротуаров осложняется из-за сугробов и наледей.

Анализ ситуации приводит к выводу, что в центре Санкт-Петербурга целесообразно разделение транспортных и пешеходных трасс [2].

Тротуары Санкт-Петербурга характеризуются достаточно большой шириной, поэтому в центральной части города их территорию пытаются использовать как парковочные площадки, для размещения рекламных стендов или объектов торговли и общественного питания. В начале XX века появились решения, когда террасу ресторана располагали над тротуаром, что позволяло сохранить его роль как средства коммуникаций. В конце столетия поступали проще, занимая торговым павильоном не только весь тротуар, но и проезжую часть (рис. 2).

История градостроительства свидетельствует, что сходные проблемы приходилось решать уже в раннем средневековье. В 1288 году вла-

сти Болоньи обратили внимание на постоянное уплотнение городской застройки и растущий спрос на земельные участки.

Для пополнения казны за счет активного использования принадлежавшей городу территории домовладельцам было разрешено расширять объем построек и размещать части строений над тротуаром, но только там, где габариты примыкающей улицы позволяли устраивать свободный проход шириною в 2,66 м, при этом был установлен льготный налог с части дома, нависающей над тротуаром. На рис. 3 (схема А) красной линией показана граница между участком семейства Грасси и городской улицей. Административное решение нашло отклик у домовладельцев, и сейчас суммарная протяженность галерей вдоль улиц Болоньи составляет 38 км⁷ [3]. Галереи прославили Болонью, а пешеходы получили защиту от зимних дождей и палящего летнего солнца. Судя по тому, что галереи этого типа используются во многих странах Европы, подобные управленческие решения, отвечающие интересам как застройщика, так и города, нашли всеобщее применение (рис. 3).

Этот опыт с учетом местной специфики мог бы использоваться и в центре Санкт-Петербурга, где арочные галереи сохранились в корпусах ряда гостиных дворов. В отличие от Болоньи, петербургские галереи не выступают за границы

⁶ Radfahrer-ignorieren-90-Prozent-der-Regeln. URL: <https://www.welt.de/finanzen/verbraucher/article191788945/Verkehr-Radfahrer-ignorieren-90-Prozent-der-Regeln.html> (дата обращения: 01.08.2019).

⁷ Достопримечательности Болоньи: знаменитые арочные галереи в центре города. URL: <http://you4travel.ru/dostoprimechatelnosti-boloni-znamenityie-arochnyie-galerei-v-tsentre-goroda/> (дата обращения: 17.05.2019).

В

А

Рис. 2. Конкуренция пешеходных коммуникаций и коммерческих объектов за место в центре города: А — терраса ресторана над тротуаром в доме № 47 по Невскому пр. (1910-е годы); В — павильон бара на территории тротуара возле дома № 9 по наб. р. Мойки (1990-е годы)

красных линий, а проложены на территории городских улиц — тротуар идет рядом с ними.

В настоящее время открывается возможность отказаться от дублирования коммуникационных путей и рассматривать площадь тротуара как ресурс развития городской транспортной системы (например, для парковки автомобилей). Требуется сбалансированное управленческое решение.

2. Проходные дворы. Пешеходная сеть центра города получила развитие в конце 1950-х годов, поле реформы коммунальной системы, когда была ликвидирована служба дворников, контролировавших допуск посторонних во дворы. Вся городская территория рассматривалась как общенародное достояние, и в поиске крат-

чайших путей горожане проявляли чрезвычайную настойчивость и изобретательность. Подобно ручейкам пешеходные тропы потянулись по запущенным пустырям, городским скверам, открытым дворам, через первые этажи лестничных клеток, по подвалам и даже по вестибюлям и коридорам городских учреждений. Весьма разветвленная сеть открыла людям ранее неведомые экзотические пространства, и сейчас «проходные дворы» стали заметной составляющей бренда нашего города, привлекательной для отечественных и зарубежных туристов. В некоторых частях города внутриквартальные переходы можно рассматривать как существенное дополнение к тротуарам уличной сети (рис. 4).

Рис. 3. Интенсивное использование уличной территории с устройством галерей над тротуарами: А — фрагмент разреза палаццо Грасси в Болонье; В — галереи на улице в Болонье; С — галерея в Нойоттинге (Германия)

Рис. 4. Внутриквартальные переходы между Средним и Малым проспектами Васильевского острова*

* Сквозь семнадцать линий: петербургский архитектор составила карту проходных дворов Васильевского острова. URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/26828/3868672/> (дата обращения: 01.05.2019).

Сейчас сеть пешеходных сквозных проходов через кварталы сокращается. Нет возможности проникнуть на лестничную клетку с приватизированными квартирами, контролируются входы в государственные учреждения. Проживающие все чаще закрывают ворота во дворы, чтобы исключить доступ посторонних⁸. Процесс ликвидации проходных дворов пытаются сдержать, но, как оказалось, юридические, финансовые и организационные условия землепользования столь запутаны, что власти города предпочитают не вмешиваться в эту ситуацию⁹. Правовое поле в коммунальной сфере имеет массу прорех, жизнь дворов и кварталов нередко развивается без юридического обоснования. Даже в Москве, где имеется достаточно детализированные юридические предписания, их применение малоэффективно «в связи с неразвитостью соответствующих институтов» [4].

«Институциональная ловушка» — следствие непродуманной реформы ЖКХ, которая включала массовую приватизацию квартир в 1990-е годы [5], — сказывается не только на режиме использования дворов. Градостроители, разрабатывающие стратегические варианты развития Санкт-Петербурга, считают внутриквартальные территории «бесхозными землями», которые необходимо приватизировать, чтобы можно было эффективнее использовать имеющиеся ресурсы [6]. Однако не приходится ждать скорого решения этой проблемы. Нет даже попыток разобраться запутавшийся клубок юридических, социальных и экономических вопросов. Приватизация квартир в начале 1990-х была реализована при отсутствии квартирного рынка, а сейчас в Санкт-Петербурге земельные участки служат объектом купли-продажи и цены на них сопоставимы с европейскими¹⁰. Можно утверждать, что главные трудности любого проекта прокладки пешеходной трассы через плотно застроенный квартал

исторического центра будут лежать не в архитектурной сфере, а в организационно-юридической.

3. Внутриквартальные открытые общественные пространства. Потенциал внутриквартальных территорий привлек внимание в 2012 г. Н. И. Явейн представлял тогда концепцию развития исторического центра и заявил: «Главные резервы общественных пространств мы видим в системе наших дворов. Они должны быть открытыми как капиллярная система, а транспортные магистрали должны быть артериями»¹¹. С той поры прошло немало лет, но о развитии проекта речь не идет.

Больше успехов в рефункционализации внутриквартальной среды Парижа добился Филипп Орлеанский в конце XVIII века: известный своими либеральными взглядами, он открыл сад принадлежавшего ему бывшего королевского дворца («Пале-Рояль»), расположенного в самом центре города, для посещения всеми желающими. С точки зрения градостроительной теории это был революционный шаг — внутриквартальная территория стала ареной общественной жизни, сосредоточенной до того на городских улицах и площадях. Филантропический шаг Филиппа Орлеанского имел и коммерческую составляющую — он рассчитывал на доходы от аренды новых корпусов, которые решил разместить на принадлежавшей ему территории. Эта заявка вызвала резкие протесты у 72 соседствующих домовладельцев. Чтобы нейтрализовать эту критику, приглашенный архитектор В. Луи в 1781 году окружил сад по контуру фронтом однотипных зданий, полностью изолировавших комплекс от соседей [7]. Возведенные постройки быстро наполнились модными магазинами, лавками ювелиров, шумными клубами и кофейнями, казино и разнообразными салонами. Пале-Рояль мгновенно стал популярным среди самых широких слоев парижского общества¹². Обоснованность этой версии подтверждает и аксонометрическое изображение, датированное 1737 г. (рис. 5, схема А).

⁸ Стоит ли открыть дворы-колодцы? URL: <http://178news.ru/HJMWtFWjnGX.html> (дата обращения: 23.04.2017).

⁹ Общественные пространства в Петербурге: пять типов, три стратегии и одно противоречие. URL: <http://spb30.ru/news/obshhestvennyie-prostranstva-v-peterburge-pyat-tipov-tri-strategii-i-odno-protivorechie> (дата обращения: 11.04.2017).

¹⁰ В 2013 году земельный участок на Лиговском проспекте площадью 11 соток продавался за 140 млн руб. (21 928 885 €). Продажа участка в Центральном районе. URL: <https://www.restate.ru/dist/petersburg/1/lands> (дата обращения: 27.03.2019).

¹¹ Общественные пространства Петербурга стали предметом дискуссии. URL: https://gov.spb.ru/gov/otrasl/c_econom/news/41207/ (дата обращения: 25.03.2017).

¹² По другой версии, изоляцию сада обеспечили еще в 1730 г. — на его территории проложили улицы Валуа, Божоле и Монпансье, которые очертили квартал по контуру. Сад стал короче на 58 м и уже на 43 м и приобрел четкую прямоугольную форму. Сад Пале-Рояль. URL: <https://frenchparis.ru/le-jardin-du-palais-royal/> (дата обращения: 29.04.2019).

Помимо главного входа со стороны Лувра, комплекс имел дополнительный выход на прилегающую улицу de Beaujolais. Но транзит через территорию был минимален — центростремительный характер движения определялся магнитом сложившегося здесь досугово-развлекательного центра. Путеводитель середины XIX столетия дает ему неоднозначную оценку, упоминая о возможностях сомнительных развлечений. Сообщается, что местные рестораны отличались богатством отделки, роскошью сервировки, высокой ценой, но не качеством кушаний. В период реставрации власти были вынуждены принять меры, и в 1838 году казино и наиболее шумные увеселительные заведения были закрыты [8]. Сейчас сады Пале-Рояля сохранили свои габариты, имеют статус исторического памятника, выглядят как зеленый оазис площадью 20,8 тыс. кв. м¹³ в шумном центре Парижа и служат местом спокойного отдыха пенсионеров и одиноких туристов.

Большие свободные от застройки участки на территории центральных районов сохранились как бывшие монастырские или церковные клуатры и встречаются весьма редко в крупных городах Европы. В историческом ядре Санкт-Петербурга достаточно большие незастроенные площадки являются бывшими служебными дворами придворных служб (например, в районе Конюшенной площади) или плац-парадами во-

инских частей (например, Первого кадетского корпуса на Университетской наб., 15 или полкового двора казармы местных войск на Фонтанке, 90). Обширные служебные территории бывшего Преображенского полка недавно были освоены под жилой комплекс «Парадный квартал», а другие площадки привлекают обоснованное внимание инвесторов. Вопросы прокладки «транзитных проходов через территорию квартала», о необходимости которых говорят указания по реконструкции и застройке исторически сложившихся районов Санкт-Петербурга, при этом не поднимаются.

В Вене будущее бывших королевских конюшен, которые занимали квартал площадью в 6 га рядом с центральной площадью Марии-Терезии, обсуждалось с 1980-х годов. В 2001 году эту территорию открыли для всех желающих — здесь разместился многофункциональный культурно-досуговый центр. Можно было бы провести параллель с общественным пространством Пале-Рояля, но в Вене в начале XXI в. обстоятельства сложились иначе, чем в Париже в конце XVIII века. Решающую роль в судьбе центра столицы Австрии играли муниципалитет и правительство страны. Они не только выделили 145 млн евро на реконструкцию исторического памятника и строительство новых музеев, но и определили условия эксплуатации: для учреждений культуры установили весьма льготную минимальную арендную плату, но ввели детальный контроль за соблюдением установленного функционального

Рис. 5. Примеры рефункционализации внутриквартальной среды: А — комплекс Пале-Рояль в 1737 г.*; В — культурный центр «Музейный квартал» в Вене**

*Путешествия по Франции. Справочник туриста. URL: <http://visitefrance.ru/france/pale-royal-palais-royal.html> (дата обращения: 29.04.2019).

**MuseumsQuartier Wien Illustration URL: https://www.google.it/search?hl=ru&authuser=0&tbm=isch&source=hp&biw=1536&bih=699&ei=J1vEXKjzCcaRkwXp7rfABw&q=museumsquartier+wien+plan&oeq=Wien+Museumsquartier&gs_l=img.1.4.0i19j0i5i30i19l2j0i8i30i19l2.3787.3787..9789...0.0..0.65.65.1.0..2j1.gws-wiz-img..0.fE-15XoCCeo#imgsrc=qYKheTajS4x01M:&spfl=1556372272421 (дата обращения: 29.04.2019)

назначения [9]. В расположенных по периметру исторических корпусах — памятниках архитектуры начала XVIII века — разместились многочисленные студии, мастерские, салоны, книжные магазины. Просторный внутренний двор стал самой большой в Вене открытой площадкой для проведения праздников, а в будние дни — удобным местом для спокойного отдыха. Территорию квартала отличает высокая степень прозрачности, что отвечает условиям расположения в оживленном центре крупной метрополии.

Музейный квартал в Вене с огромным внутренним двором можно считать уникальным градостроительным объектом. В массовой застройке крупных европейских городов намного чаще встречаются плотно застроенные кварталы с тесными внутренними дворами. Такие дворы порой открыты для всеобщего доступа и позволяют проходить сквозь них с улицы на улицу, т. е. являются разновидностью пассажей. Включение двора в систему общественных пространств

исходит из финансовых соображений — выходящие в открытый двор помещения сдаются в аренду для коммерческого использования, что приносит повышенный доход¹⁴ [10]. Архитектурное решение дворов и условия транзита через них зависят от класса и типа находящихся здесь учреждений, либо офисов, либо объектов торгово-бытового обслуживания, либо учреждений культуры или досугово-развлекательного назначения. На рис. 6 представлены некоторые из современных европейских проходных дворов.

Комплекс «Хакеше Хёфе» является заметной частью городской жизни Берлина. Он занимает территорию в 1 га и по характеру застройки напоминает петербургские большие жилые блоки, построенные в начале XX века. В 1993 году частные инвесторы вложили в его реконструкцию

¹⁴ В XIX веке в Петербурге, если арендатор совмещал проживание с занятием «торгово-ремесленной» деятельностью, то арендная плата повышалась в 2–3 раза, а если квартира полностью предназначалась для нежилого использования, то имело место 3–5-кратное удорожание.

Рис. 6. Проходные дворы: А — комплекс «Хакеше Хёфе» в Берлине (фотография и план); В — план Ферстель-пассажа в Вене; С — торговый двор в Вене на Марияхильферштрассе, 45

80 млн марок, после чего здесь сформировался многофункциональный комплекс. Коммуникационной осью является круглосуточно открытый проход с улицы Розенталерштрассе на улицу Софиенштрассе. Жилой сектор представлен престижными и дорогими квартирами в 4 дворах, которые с 22 часов доступны только для местных жителей. Каждый из других дворов имеет специфический характер, но все они объединены принадлежностью к миру творчества и искусства. Здесь расположены студии, галереи, бутики, офисы, кафе, кинотеатр и варьете [11]. В Вене не менее знаменит Ферстель-пассаж (Фрейунг-пассаж), несмотря на то, что его протяженность между улицей Херренгассе и исторической площадью Фрайунг не превышает 50 м. Пассаж создавался как часть делового здания, построенного в 1860 г. для размещения банка и зала биржи [12]. Обычно обращают внимание на роскошь декора этой элитной постройки дворцового характера, но она выделяется и насыщенностью системы коммуникаций, подобно тоннелям, пронизывающим массивный строительный объем в уровне земли. Эта система усложнилась недавно, когда соседствующий дворец Харрах готовился к проведению праздничных мероприятий. Тогда дворы замка соединили с пассажем Ферстель, чтобы улучшить представительные контакты этого коммерческого объекта с городской средой¹⁵ (рис. 6, схема В).

Наряду с подобными уникальными системами проходных дворов во многих городах с успехом используются простейшие внутриквартальные коммуникации, когда по прямой линейной оси объединяются 1–2–3 открытых двора и связывающие их проезды (проходы) сквозь объемы строительных корпусов (рис. 6, фото С).

В Санкт-Петербурге подобным реализованным проектом можно считать Дворы Капеллы, открывшие прямой путь к Дворцовой площади от Большой Конюшенной улицы и позволившие разместить в глубине жилого квартала мини-гостиницу, кафе, клубные и образовательные учреждения и устраивать летние концерты. Дворы Капеллы завоевали популярность у горожан и туристов, но долго оставались единственным

объектом в центре города. В 2016 году был открыт для горожан проход от Миллионной улицы до Дворцовой набережной сквозь территорию Эрмитажа — Шуваловский проезд. Это стало возможно, когда был проложен 8-метровый тоннель между Малым и Новым Эрмитажем, обеспечивший изоляцию служебных перемещений от идущих через двор горожан. Новая ситуация позволила лучше использовать потенциал музея — открыть дополнительный вход для посетителей, переоборудовать под экспозицию бывшие вспомогательные помещения¹⁶.

Заключение. Проведенный обзор показывает, что ареал пешеходного Санкт-Петербурга по насыщенности системы коммуникаций существенно уступает тем, которые сложились в исторических городах Европы и стали плодом многовековой эволюции. Выявлены, хотя и ограниченные, ресурсы развития пешеходных путей Санкт-Петербурга в рамках совершенствования улично-дорожной сети. Освоение потенциала внутриквартальных территорий тормозится недостатками системы землепользования, но имеет большие перспективы. Исторический экскурс показал, что прокладка пешеходной трассы рассматривалась как средство преобразования жилой среды — она существенно меняла функциональный потенциал прилегающих зданий и территорий и отражалась на градостроительном развитии застройки. Архитектурные аспекты при этом были составной частью программ эффективного использования территорий.

Библиографический список

1. Лихачева Л. На магистралях Санкт-Петербурга // Наука и жизнь. URL: <https://www.nkj.ru/archive/articles/5898/> (дата обращения: 16.02.2019).
2. Шестернева Н. Н. Архитектурная типология и принципы развития существующих пешеходных коммуникаций крупнейшего города: на примере Санкт-Петербурга: дис. ... канд. архит. СПб.: СПбГАСУ, 2007. 220 с.
3. Goldoni Alessandro. Storia di Bologna dalle origini ai giorni nostri. Pordenon, 2018, Biblioteca dell'Immagine. 350 p.
4. Сотников И. Н. Механизмы регулирования земельного рынка мегаполиса // Россия и СНГ: но-

¹⁵ Palais Harrach. Informationen über das Palais Harrach in Wienhtps. URL: <https://www.stadt-wien.at/wien/sehenswuerdigkeiten/palais-harrach.html> (дата обращения: 30.04.2019).

¹⁶ Открылся проход с Миллионной к Неве между зданиями Малого и Нового Эрмитажа. URL: <https://www.the-village.ru/village/city/city/236165-shuvalovsky> (дата обращения: 01.05.2019).

вые возможности стратегического партнерства: материалы междунар. науч.-практ. конф.: сб. науч. ст. РАНХиГС и ФБС СНГ; под общ. ред. А. Я. Быстрыкова, М. Г. Полозкова, О. В. Рыбаковой. М., 2013. 840 с.

5. Ясин Е. Г. Политэкономика реформы ЖКХ. URL: <http://ru-90.ru/ясин-егполитэкономика-реформы-жкх> (дата обращения: 10.09.2017).

6. Нераскрытый Петербург. Исследование потенциала урбанизированной территории Санкт-Петербурга. URL: <http://www.mlplus.com/wp-content/uploads/2019/02/Densification-possibilities-for-St.-Petersburg.pdf> (дата обращения: 21.04.2019).

7. Susanne Böttcher. Paris : Michelin Editions des Voyages 2007, 442 s.

8. Baedeker. Paris. 1864. Druck von G. D. Bedecker in Essen, 302 s.

9. Леберев А. Киберпространство вместо конюшен // Вокруг света. 2003. № 1. URL: <http://www.vokrugsveta.ru/vs/article/432/> (дата обращения: 29.04.2019).

10. Юхнёва Е. Д. Петербургские доходные дома. Очерки из истории быта. М.: ЗАО Центрполиграф, 2008. 362 с.

11. Hackesche Höfe-Berlin.de saniert. URL: <https://www.berlin.de/sehenswuerdigkeiten/3560128-3558930-hackesche-hoefe.html> (дата обращения: 30.04.2019).

12. Basar in der Passage, ein Börsensaal und eine Bank (Wiener Börse und die Österreichisch-Ungarische Nationalbank, 1860–1877). Palais Ferstel – Palais Events. URL: <https://www.yelp.at/biz/palais-ferstel-einkaufspassage-wien> (дата обращения: 30.04.2019).

References

1. Likhacheva. L. *Na magistralyakh Sankt-Peterburga* [On the highways of St. Petersburg]. *Nauka i zhizn' – Science and Life*. Available at: <https://www.nkj.ru/archive/articles/5898/> (accessed: 16.02.2019).

2. Shesterneva N. N. *Arkhitekturnaya tipologiya i printsipy razvitiya sushchestvuyushchikh peshekhodnykh kommunikatsiy krupneyshego goroda: na primere Sankt-Peterburga*. Diss. kand. arkh. [Architectural typology and development principles of existing pedestrian communications in the largest city: on the example of St. Petersburg. PhD in Arch. diss.]. St. Petersburg, SPbGASU Publ., 2007, 220 p.

3. Goldoni Alessandro. *Storia di Bologna dalle origini ai giorni nostri*. Pordenon, 2018, Biblioteca dell'Immagine, 350 p.

4. Sotnikov I. N. *Mekhanizmy regulirovaniya zemel'nogo rynka megalopolisa* [Mechanisms of regulation of the megalopolis land market]. *Trudy mezhdunar. nauch.-prakt.konf. Rossiya i SNG: «Novye vozmozhnosti strategicheskogo partnerstva»* [Proc. of the Int. science.-pract. conf. Russia and the CIS “New opportunities for strategic partnership”]. Coll. sci. works of RANKhiGS and FBS SNG. Ed. by Bystryakov A. Ya., Polozkov M. G., Rybakova O. V. Moscow, 2013, 840 p.

5. Yasin E. G. *Politekonomiya reformy ZhKKh* [Political economy of housing reform]. Available at: <http://ru-90.ru/content/%D1%8F%D1%81%D0%B8%D0%BD-%D0%B5%D0%B3%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%8F-%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%B E % D 1 % 8 0 % D 0 % B C % D 1 % 8 B - %D0%B6%D0%BA%D1%85> (accessed: 10.09.2017).

6. *Neraskrytiy Peterburg. Issledovanie potentsiala urbanizirovannoy territorii Sankt-Peterburga* [Undisclosed Petersburg. Research of the potential of the St. Petersburg urbanized territory]. Available at: <http://www.mlplus.com/wp-content/uploads/2019/02/Densification-possibilities-for-St.-Petersburg.pdf> (accessed: 21.04.2019).

7. Susanne Böttcher. Paris. Michelin Editions des Voyages Publ., 2007, 442 p.

8. Baedeker. Paris. 1864. Druckvon G. D. Bedecker in Essen, 302 p.

9. Leberov A. *Kiberprostranstvo vmesto konyushen* [Cyberspace instead of stables]. *Vokrug sveta – Around the World*, 2003, no. 1. Available at: <http://www.vokrugsveta.ru/vs/article/432/> (accessed: 29.04.2019).

10. Yukhnyova E. D. *Peterburgskie dokhodnye doma. Ocherki iz istorii byta* [Petersburg profitable apartment houses. Essays from the history of everyday life]. Moscow, Tsentrpoligraf Publ., 2008, 362 p.

11. Hackesche Höfe-Berlin desaniert. Available at: <https://www.berlin.de/sehenswuerdigkeiten/3560128-3558930-hackesche-hoefe.html> (accessed: 30.04.2019).

12. Basar in der Passage, ein Börsensaal und eine Bank (Wiener Börse und die Österreichisch-Ungarische Nationalbank, 1860–1877). Palais Ferstel – Palais Events. Available at: <https://www.yelp.at/biz/palais-ferstel-einkaufspassage-wien> (accessed: 30.04.2019).