Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Пензенский государственный университет архитектуры и строительства»

Архитектурный факультет

Кафедра «Дизайн и ХПИ»

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой Герасимов В.П.

_____
подпись, инициалы, фамилия

20 18 г. « 22.06 »

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

К ДИПЛОМНОМУ ПРОЕКТУ НА ТЕМУ:

Наименование темы *Дизайн среды малых рекреационно-общественных пространств*

Автор дипломного проекта Чжоу В
подпись, инициалы, фамилия

Обозначение

Группа
номер

Направление *54.03.01 "Дизайн"*
номер, наименование

Руководитель проекта Солуданов Я.Ю.
подпись, дата, инициалы, фамилия

Нормоконтроль

ПЕНЗА 2018 г.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Пензенский государственный университет архитектуры и строительства»

Архитектурный факультет

Кафедра «Дизайн и ХПИ»

УТВЕРЖДАЮ
Зав. кафедрой Герасимов В.П.

« 22 » 06 20 18 год

ЗАДАНИЕ НА ДИПЛОМНЫЙ ПРОЕКТ

Студент(ка) *Чжоу Валентина*

Группа Диз-41

Тема *Дизайн среды малых рекреационно-общественных пространств*

утверждена приказом по Пензенскому ГУАиС № 06-09-372

от 05.12.2017 *Об утверждении тем дипломных проектов*

Срок представления проекта к защите « » 20_ *года*

1. Задание по разделу: «Предпроектный анализ»

1. Описание ситуации: *в целом район расположения пешеходно-транзитной системы не ухожен, часто встречаются пустыри, однако активно используется жителями города и имеет множество зон притяжения;*
2. Градостроительный анализ: *множество общественных, культурных, образовательных организаций, транспортный каркас плотный, микрорайон, в котором расположен объект, хорошо связан с другими частями города с точки зрения транспорта, но для пешехода несколько изолирован от них;*
3. Границы исследования: *Границы исследования: улицы вдоль основных транспортных каркасов (ул. Заводская, заводское шоссе, ул..Пролетарская, Толстого, Дзержинского, Герцена) и улицы уходящие от них вглубь жилых районов;*
4. Функционально-типологическая модель: *Пешеходная транзитная сеть с сопутствующими ей скверами должна идти по заводскому микрорайону и связывать его с центром города. Имеет элементы транзитного характера (путь), рекреационного (скверы), в составе которых зоны тихого отдыха (скамьи, навесы, беседки), активного (уличные тренажеры, качели), зеленые насаждения; гастрономическая инфраструктура (павильоны с едой, напитками).*
5. Отечественный и зарубежный опыт: *«Моя улица», Москва; Хайлайн парк, Нью-Йорк; парк «Зарядье», Москва;*

2. Задание по разделу: «Проектирование в дизайне»

1. Наименование объекта, его расположение:
Пешеходно-транитная сеть с сопутствующими ей скверами; заводской микрорайон октябрьского района города Пенза;
2. Основные цели и задачи проектного решения: изучить исходную ситуацию, проанализировать отечественный и зарубежный опыт благоустройства улиц городов, определить функции пешеходно-транзитной сети, на основе этого решения и нормативной базы РФ разработать дизайн среды линейного и нескольких локальных объектов данной сети.
3. планировочное решение: основывается на настоящей ситуации в городе с направлениями потоков людей и транспорта, имеет целью создать комфортную городскую среду повседневного характера;
4. объемно-пространственное решение: также основывается на планировке улиц, связана с городским ландшафтом.

5. Состав графической части проекта: схема пешеходно-транзитной сети; визуализации скверов: на ул. Нахимова, ул Ленина, ул. Заводское шоссе, изображения элементов дизайна для пешеходно-транзитного пути (4 шт); изображения планировки скверов; визуализация части транзита;фотофиксация мест благоустройства; оборудование

3. Задание по разделу: «Строительные и отделочные материалы»

Обоснование применения строительных и отделочных материалов: *следование художественному замыслу, а также соответствие требованиям экологичности, безопасности, доступности и другим нормам.*

4. Задание по разделу: «Цветоведение и колористика»

Обоснование и описание цветового решения описания фрагмента проекта *(для*

Дизайна среды)Пешеходно-транзитная система - открытое организованное городское пространство. Ее внешний облик зависит от погодных условий. Доминирующие цвета в городе Пенза относительно теплого периода, продолжающегося с начала мая и кончающегося примерно в середине сентября, - зеленый (деревья, кустарники, трава, сорняки, газон), голубой (небо), серый (асфальт, кирпич, бетон); цвета золотой осени — желтый, оранжевый, коричневый (осенние листья), серый; цвета холодного периода (примерно с середины октября по середину апреля) — серый (небо, асфальт, бетон, снег), белый (снег, небо).Сквозной цвет пешеходно-транзитной системы красный, который вписывается во все перечисленные выше цветовые гаммы.

Руководитель проекта: Солуданов Я.Ю.

« 21 » июня 20 18 г.

Задание принял к исполнению:

Приложение 5

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ

на выпускную квалификационную работу студента по выполнению задач Государственной итоговой аттестации

Фамилия, имя, отчество студента

тема выпускной квалификационной работы: *Дизайн среды малых рекреационно-общественных пространств*

квалификация (бакалавр, магистр, специалист) бакалавр

нужное указать

направление подготовки: 54.03.01 "Дизайн"

Сформированность компетенций у выпускника по итогам выполнения аттестационных заданий (заданий на выпускную квалификационную работу) (представленавПриложенииА к отзыву научного руководителя)

Объём заимствований из общедоступных источников **считать допустимым/недопустимым***(указать)*

Соответствие выпускной квалификационной работы требованиям[1]

Наименование требования	Заключение о соответствии требованиям (отметить «соответствует», «соответствует не в полной мере», или «не соответствует»)
1. Актуальность темы	соответствует
2.Соответствие содержания теме	соответствует
3. Полнота, глубина, обоснованность решения поставленных вопросов	соответствует
4. Новизна	соответствует
5. Правильность расчетных материалов	соответствует
6. Возможности внедрения и опубликования работы	соответствует
7. Практическая значимость	соответствует
8. Оценка личного вклада автора	соответствует

Недостатки работы: отсутствуют

Общее заключение о соответствии выпускной квалификационной работы требованиям: ВКР установленным в ООП требованиям соответствует / частично соответствует/несоответствует (*нужное подчеркнуть*)

Обобщенная оценка содержательной части выпускнойквалификационной работы *(письменно)*: отлично

[1] Список требований к выпускным квалификационным работам, их содержательные характеристики и критерии оценки соответствия устанавливаются методическими комиссиями факультетов (институтов) и приводятся в Основных образовательных программах.

Приложение А
к отзыву научного руководителя

Сформированность компетенций у выпускника по итогам выполнения аттестационных заданий (заданий на выпускную квалификационную работу)

Задания	Компетенция	Обобщенная оценка сформированности компетенции[2]
1. Составление программы-задания к выбранной теме ВКР	ПК4	отлично
2. Выполнение предпроектных исследований с обоснованием новизны своих решений	ПК4,12	отлично
3. Поиск идеи (эскиза)	ПК 2,4 ,12	отлично
4. Разработка графической части ВКР	ПК 2,4 , 9, 10,12	отлично
5. Разработка текстовой части ВКР	ПК 2,4 , 9, 10,12	отлично
6. Разработка авторской коллекции	ПК4, 9, 12	отлично
7. Защита проекта	ПК 2, 4 , 12	отлично

[2] Интегральная оценка сформированности компетенции определяется с учетом полноты знаний, наличия умений (навыков), владения опытом, проявления личностной готовности к проф.самосовершенствованию.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Пензенский государственный университет архитектуры и строительства»

Архитектурный факультет

Кафедра «Дизайн и ХПИ»

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

заведующего кафедрой «Дизайн и ХПИ»

_Ф.И.О.____Герасимов В.П._____

Рассмотрев дипломный проект

Студента _____*Чжоу_Валентины*_____

группы №__Диз_41_____
выполненный на тему Дизайн среды малых рекреационно-общественных пространств

по заказу _____
указать заказчика

тема раздела НИРС _____
указать заказчика, если имеется

в объеме _____ планшетов, размером 1Х3 м ,
54 листов пояснительной записки и макета (если имеется) в кол-ве 0 шт.,
отмечается, что проект выполнен в соответствии с установленными требованиями и допускается кафедрой к защите

Чжоу В.

Зав. кафедрой _____
« _____ » _____ 201 ___ год

Научный руководитель:	доцент каф. „Дизайн и ХПК", б/с. Солуданов Яков Юрьевич	
	Подпись	

«_____» 2018г.

Содержание

Введение
Часть 1. Предпроектное исследование
1.1 Анализ исходной ситуации
1.2 Границы исследования
1.3 Функционально-типологическая модель
1.4 Анализ отечественного и зарубежного опыта
1.5 Анализ нормативной базы
Вывод по 1 части
Часть 2. Проектное предложение
2.1 Функциональное решение
2.2 Объемно-пространственное решение
2.3 Художественно-стилевое решение
2.4 Оборудование
2.5 Строительные и отделочные материалы
2.6 Решение по доступности
2.7 Колористическое решение
2.8 Экология
2.9 Эргономика
2.10. Экономическая выгода
2.11 Интеграция объекта в среду и его эксплуатация
Вывод по 2 части
Заключение
Список литературы
Приложение

Введение

Первые города появились около 3000-4000 тысяч лет назад. В таких развитых государствах, как Римская империя, города имели хозяйственные системы, городское планирование. В Средневековой Европе роль городов уменьшилась, а уровень организованности отставал от многих городов древности. С ростом промышленности в городах стало заселятся множество людей из деревень. Это позволило развиваться ремеслам, поднимало культуру на новый уровень, но также рождало новые проблемы, связанные с перенаселением, дороговизной жилья, контрастом между бедными и богатыми на небольшой площади. Эти проблемы сподвигали к поиску решений и развитию новых городских систем, таких как канализационные, водопроводные, коммунальные. Позже появились городской пассажирский транспорт, система благоустройства улиц: каменные мостовые, заасфальтированные территории; следом развивалась городская садово-парковая культура, думали и над городским освещением. На стыке 19-20 веков города представляли собой бурно развивающиеся, промышленные центры, дающие рост экономике, переворачивающие традиционные уклады, задающие новый темп жизни. Производства подчиняли под себя время человека, его привычки, его желания, но также рождали новые, масштабные системы транспорта, дорог, внешний облик улиц города.

В настоящий момент роль производств в городе сильно уменьшена, тогда как сам город продолжает являться центром развития экономики, культуры, производит новые феномены человеческой цивилизации.

Население городов растет. На 2018 год около 70% населения России проживает в городах. Города стали показателем развития государства, колыбелью для граждан, объектом искусства, предметом научных исследований. Историческое наследие городов — память об ошибках и победах прошлого – ожидает следующих изменений, продиктованных временем и новыми запросами

его жителей.

Состояния человека в городе определяет расположенность человечества прогрессу. Забота об обитателе города становиться не только моральным выбором, но и экономической выгодой и долгосрочным вложением.

В таких условиях становиться важно продумывать не только чисто функциональные элементы городской среды, но и эстетические. Если при проектировании городского пространства учитывать особенности становления человеческой психики, ее эволюционный запрос на право быть здоровой, на то, какое влияние на это становление оказывает красота окружающего; если брать за точку отчета латинское выражение «Mens sana in corpore sano», что значит «в здоровом теле здоровый дух», то при таком подходе становится понятным и возможным любимое народом изречение героя романа Достоевского «красота спасет мир».

Очень хочется, чтобы мир был спасен.

Со своей стороны хочу предложить один из возможных способов решения этой проблемы.

Организация пешеходной транзитной системы с рекреационным уклоном и углублением в виде сопутствующих ей скверами должна частично оправдать неутолимую нужду человека в красоте. Той красоте, которая понятна непосредственно через органы восприятия, откликающаяся благодаря сложившимся подсознательным психическим процессам в ходе эволюции. Человек тысячи лет развивался в среде диких пейзажей, выживал в условиях не подчиняемой природы, и его тяга к естественному заложена основательно прочно. В то же время человек – порождение цивилизации, очень социальное существо, и ему необходима близость общества, которое ему предоставляет город.

Часть I. Предпроектное исследование

1. Анализ исходной ситуации

Пешеходная транзитная сеть со скверами должна идти по заводскому микрорайону и связывать его с центром города.

Заводской микрорайон является частью Октябрьского района. В его границах располагается множество жилых построек, заводов (ЗИФ, ПЗЭМ), некоторые из которых заброшенные, а судьба их неясна и противоречива; учебные заведения, культурные центры, танцевальные коллективы и в то же время мало масштабных торгово-развлекательных центров. Однако этот микрорайон отрезан от остальных частей города в плане пешеходной доступности, в том числе и от

центра.

МБОУ лингвистическая гимназия №6, ул. Заводское шоссе 1, г. Пенза

Пензенский велосипедный завод, ул. Ленина 3, г. Пенза

Центр культуры и досуга, ул. Ленина 11А, г. Пенза

Местность в заводском районе равнинная, там нет крупных перепадов высот. Через район проходят две железнодорожные ветки, которые отрезают эту часть города от центра. Вдоль железнодорожных путей располагаются в основном гаражи, а также организации малого и среднего бизнеса, пустыри. Имеются места, не приглядные для туристического паломничества и рекреационного отдыха.

Железнодорожный переход с ул. Заводского шоссе на ул. Пролетарскую, г. Пенза. Активно используется школьниками и местными жителями.

Общественные, культурные, социальные организации микрорайона: центр культуры и досуга, Дворец культуры имени 40-летия Октября, стадион Пенза, парк Олимпийский, городская больницы №1, различные учебные заведения. Они являются основными зонами притяжения не только местных жителей и работников имеющихся здесь заводов и производств, но и остальных горожан города.

Дворец культуры имени 40-летия Октября, ул. Леонова 1А. Здесь находится МБУ центр хореографического искусства

Со стороны центра в микрорайон можно попасть по мосту на ул. Ленина и по мосту на ул. Гагаринский путепровод на общественном транспорте или личном автомобиле. Еще один связующий путь вблизи центра — мост, идущий с проспекта Победы на ул. Беляева. Основные пути общественного транспорта лежат по ул. Ленина, Гагарина, Леонова, Циолковского, Беляева, Байдукова, Литвинова, пр-д Байдукова.

Мост из центра на ул. Гагарина

С точки зрения пешеходной доступности и привлекательности ситуация в Заводском микрорайоне иная: из-за его специфического происхождения (многие жилые постройки возводились с учетом и для заводов), пересекающих железнодорожных путей и железнодорожных станций пешком преодолевать пространства приходится через микрорайоны, жилые кварталы, пустыри, железнодорожные пути, овраги и кусты. Несмотря на это, многие жители пересекают препятствия напрямую, предпочитая по разным причина ходить пешком, а не использовать какого-либо вида транспорт.

2. Границы исследования

Границы исследования: улицы вдоль основных транспортных каркасов (ул. Заводская, заводское шоссе, ул..Пролетарская, Толстого, Дзержинского, Герцена) и улицы уходящие от них вглубь жилых районов.

3. Функционально-типологическая модель

Пешеходная транзитная сеть с сопутствующими ей скверами должна идти по заводскому микрорайону и связывать его с центром города. Имеет элементы транзитного характера (путь), рекреационного (скверы), в составе которых зоны тихого отдыха (скамьи, навесы, беседки), активного (уличные тренажеры, качели), зеленые насаждения; гастрономическая инфраструктура (павильоны с едой, напитками).

2.4 Анализ отечественного и зарубежного опыта

Подобные системы со смежными принципами организовывали и в других странах и городах.

2.4.1«Моя улица»

Ближайший пример – благоустройство улиц центральной Москвы по программе «Моя Улица», где упор делалась на благообразность и дружелюбность городской среды, ориентация при проектировании улиц на пешехода.

Работы ведутся с 2012 года по инициативе ???Задача проекта – создание комфортной городской среды, «сделать Москву городом, удобным для жизни».

Бульварное кольцо. Внутренняя сторона арбатской площади до улицы

Садовое кольцо. Новинский бульвар, Москва. До и после.

В рамках программы реконструируются улицы, ремонтируются фасады, продумывается световой дизайн, подсветка зданий, проводится масштабное озеленение.

На официальном сайте приводиться упрощенная статистика результатов: уменьшение числа аварий (на 37%, при сохранении прежней скорости потока), увеличение количества пешеходов на реконструируемых тротуарах, а также насыщенности и разнообразия инфраструктуры.

Новый Арбат. Москва. Здесь высадили около 180 разных пород деревьев; они не позволяют пыли распространятся и создают тени в солнечную погоду

Новый Арбат, Москва. Организованная парковка, уличные кафе и зоны отдыха. Использование кадок с деревьями для зонирования городского пространтсва

Знаменитый Московский парк «Зарядье» также разработан в рамках программы «Моя улица».

Расположен на территории площадью в 13 га между Китайгородским проездом, улицей Варваркой и Москворецкой набережной.

Построен в 2014—2017 годы по проекту консорциума во главе с нью-йоркским архитектурным бюро Diller Scofidio + Renfro с ландшафтными архитекторами Hargreaves Associates, также из Нью-Йорка, и московскими урбанистами Citymakers, выигравшими в 2013 году международный конкурс на

разработку ландшафтно-архитектурной концепции территории.[1]

Парящий мост, Зарядье, Москва

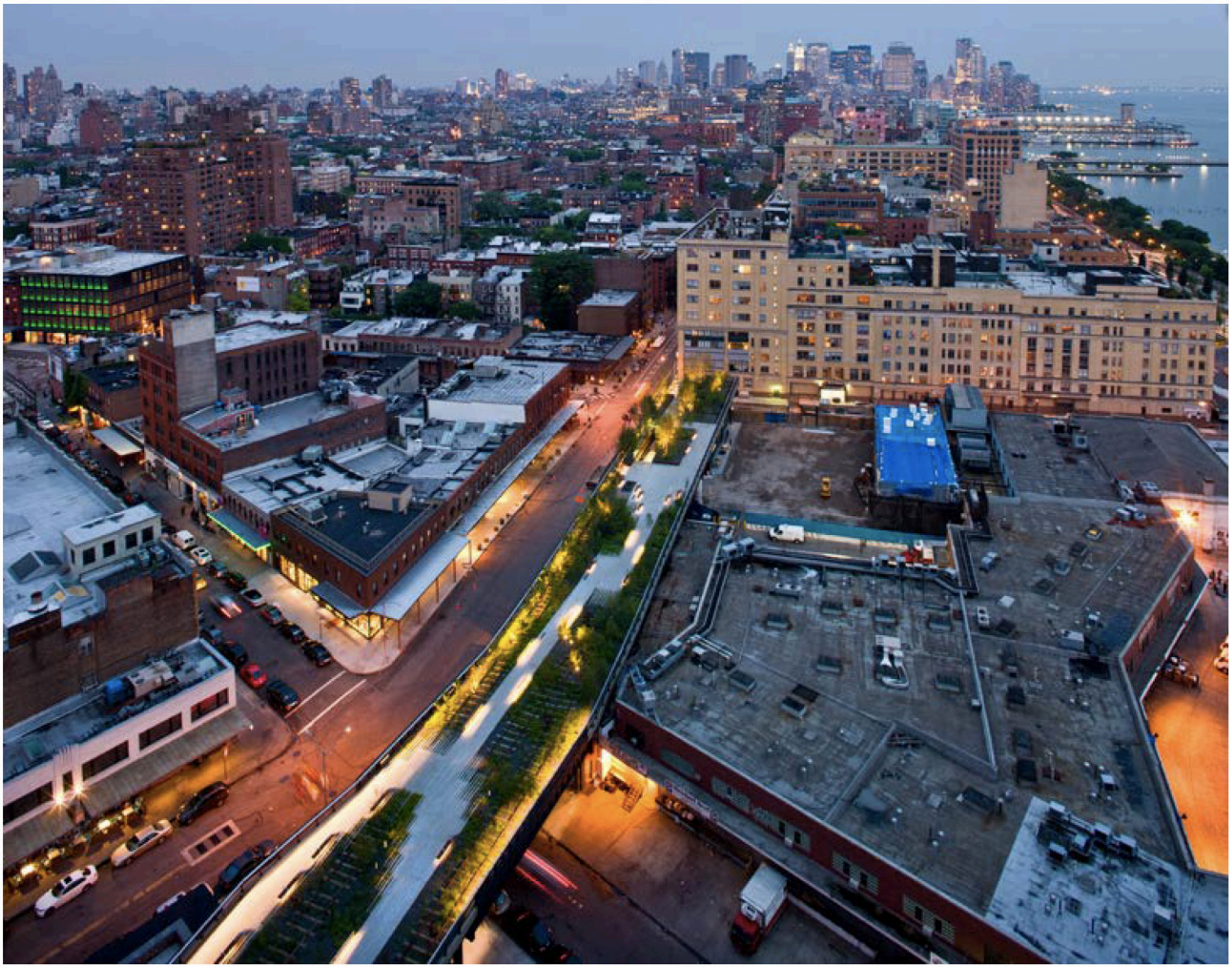
В 2017 году власти Москвы продлили программу «Моя Улица» до 2020 года.

4.1.2.Хайлайн парк, Нью-Йорк

Еще один пример – парк Хайлайн, устроенный на месте бывшей железнодорожной эстакады в Нью-Йорке. Проектом также занималось американское бюро "Diller Scofidio + Renfro", что проектировало «Зарядье».

---

1 https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D1%80%D1%8F%D0%B4%D1%8C%D0%B5_(%D0%BF%D0%B0%D1%80%D0%BA)

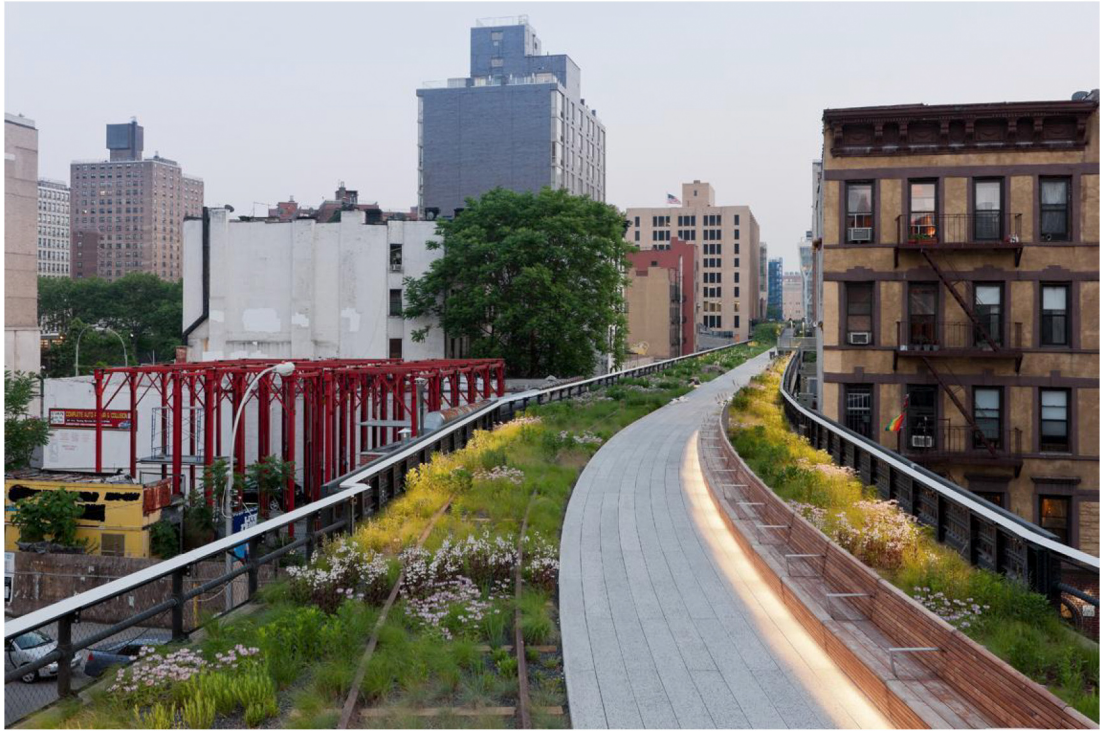


Южная часть острова Манхеттен —Митпакинг Дистрикт и Челси в Нью-Йорке.

В 90-ых годах XX века, когда опустевшую и частично разобранную железнодорожную ветку, по которой уже давно не ходили поезда, хотели сносить, появились городские активисты с идеей создания пешеходного прогулочного пространства.

Хайлайн парк, Нью-Йорк

Идеей заинтересовались; первое открытие парка состоялось в 2006 году (всего их было 3). На данный момент его протяженность 2.3 км.



В парке частично сохранили рельсы и проросшие там растения, использовали разнообразное мощение, плавно перетекающие из одного в другое пространства.

Озеленением занималась компания Пита Удольфа Piet Oudolf, принципы дикого сада которого сейчас берутся за основу во многих ландшафтных проектах.

На данный момент Нью-йоркский Хайлайн — центр общественной жизни горожан, точка притяжения туристов.

5. Анализ нормативной базы

При проектировании скверов и транзита я делала упор на то, чтобы их эксплуатация не вызывала каких-либо сверх надобности неожиданных и сложно решаемых трудностей. Сразу после качества выполнения работ и используемых материалов причиной этих трудностей может стать легкомыслие проектировщика. Дабы избежать ошибок и непродуманности, пришлось использовать различные источники информации, касающиеся сферы благоустройства территорий, обыкновенно скучные; а также источники, затрагивающие темы социального устройства общества и города.

Что касается скучных источников, из них можно сделать вывод, что главным достоинством конечного объекта должна быть саморегулируемость, при которой поддержание достойного состояния и внешнего вида, к примеру, одного сквера не принуждало использовать ручной труд сверх разумного предела и дополнительных денежных вложений.

Если конкретизировать выход, то он будет выражаться тем, насколько высота дорожек и высота газона будут варьироваться друг с другом, так, чтобы дождевая вода не скапливалась на дорожках и не портила их.

Пришлось поступиться рекомендациями СниПа 35-01-2001 “Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения” о высоте бордюров по краям дорожек, которая должна быть не менее, чем на 0,05м больше, так как испорченное водой дорожное покрытие станет большим препятствием для мало мобильных групп населения, чем отсутствие бордюрного ограничения.

При работе над проектом я также руководствовалась следующими принципами из СниПов:

«Ширина пути движения на участке при встречном движении инвалидов

на креслах-колясках должна быть не менее 1,8 м с учетом габаритных размеров кресел-колясок по ГОСТ Р 50602.

Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, как правило, не должен превышать 5 %. При устройстве съездов с тротуара около здания и в затесненных местах допускается увеличивать продольный уклон до 10% на протяжении не более 10 м.

Поперечный уклон пути движения следует принимать в пределах 1-2%.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации, начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т.п. 3.7 Для покрытий пешеходных дорожек, тротуаров и пандусов не допускается применение насыпных или крупноструктурных материалов, препятствующих передвижению МГН на креслах-колясках или с костылями. Покрытие из бетонных плит должно быть ровным, а толщина швов между плитами - не более 0,015 м.;

«Высота бортового камня в местах пересечения тротуаров с проезжей частью, а также перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,04 м.;»[2]

6. Вывод

Проектируемая мной пешеходная система предполагает за собой обилие растительности, отличающейся хаотичностью, нерегулярностью характера в рассадке для создания эффекта естественности, природности.

Культурная составляющая пешеходной транзитной системы выражается в типичном для городского облика благоустройстве: в тротуарных дорожках, скамейках, питьевых фонтанчиках, беседок, павильонах с едой и питьем, велодорожках, велопарковках, освещением и зонированием.

[2] ГОСТ Р 52875-2007. Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования

Для достижение требуемого результата необходимо решить несколько подзадач:

- изучить исходную ситуацию на месте размещения системы (провести визуальный, градостроительный, ландшафтный анализы, рассмотреть транспортный каркас, пешеходные потоки, зоны притяжения, отметить местные особенности района;
- исходя из предыдущего пункта определить границы данной системы;
- проанализировать имеющийся опыт создания подобных элементов городского пространства;
- определить основные функции пешеходной транзитной системы, составить функционально-типологическую модель;
- анализ нормативной базы РФ, касающейся данной области проектирования;
- определить универсальные элементы данной системы, которые можно будет использовать и на другой местности, изменяя незначительные ее детали с учетом этой местности;
- придумать дизайн городской мебели, который бы отличал это реакционно-общественное пространство от всех прочих;
- визуализировать некоторые из решений, наглядно показывающих специфику проекта;

Таким образом, главной целью моего проекта является достижение эффекта благополучия, выражаемого через функциональную наполненность системы, удобство пользования и ее будничный характер. Особенность ее в том, что некоторые их функций, а именно транзитная, уже активно используются жителями, тогда как рекреационная имеет потенциал в развитии. Последнее обещает сама организация города: характер городского полотна, его состав, закономерности передвижения горожан, их индивидуальные предпочтения и природные склонности.

Часть 2. Проектное предложение

2.1 Функциональное решение

Идея пешеходно-транзитной сети и малых рекреационное-общественных пространств может создать впечатление концептуального, но на реализации это должно выглядеть достаточно приземленно. Чтобы проиллюстрировать это, я выбрала несколько участков сети — три сквера и отрезок транзита — для глубокой проработки.

Первый сквер располагается на улице Нахимова у съезда с моста, который ведет с проспекта Победы на улицу Беляева.

Место расположение сквера у моста на ул. Нахимова

В настоящем это место пересекает несколько народных троп, ведущих от жилых зданий, строительного института к улицам вдоль проспекта Победы. В дожди тропы размывает. Кроме этих троп есть кустарники, трава и фундамент какого-то неудавшегося сооружения, на месте которого во время таяния снега образуется пруд.

Сквер у моста, май 2018 год

Территория этого предполагаемого сквера хороша тем, что представляет собой достаточно большое открытое пространство, что в условиях скученности нашего города воспринимается на контрасте с большим резонансом и способно вызвать у людях отклик сильнее.

Место моста — это пустырь, но имеет потенциал для организации рекреационно-общественно пространства.

Народные тропы

Решение для первого сквера связано с количеством свободного пространства, позволяющего сильнее всего не привязываться к существующим культурным и функциональным заполнениям, придумывать, основываясь больше на личных вкусовых предпочтениях: и тем легче было следовать художественной идее.

За основу были взяты проложенные людьми тропы, не меняющие

директорию в течение многих лет, что делает их существование наиболее оправданным.

По этим направлением я предлагаю проложить тротуарную плитку разного типа. Это позволит передвигаться в чистоте и в дождь, и в солнце, и разбавляет обширное пространство деталями, делая его интереснее и живее.

Оставшиеся участки я делю на землю под озеленение и на места под рекреационную функцию. Зелень помимо эстетики разделяет визуальные потоки и огораживает людей от опасной зоны вдоль железной дороги.

Рекреационную функцию выполняют уличные тренажеры в форме спирали, уличные качели и скамью в обособленной зоне на месте фундамента.

Второй сквер — сквер им. Глинки — находится на ул. Ленина у детской музыкальной школы №2.

Место расположения сквера им. Глинки на карте города Пенза

Сквер им. Глинки. Май 2018 год.

Он был разбит и благоустроен в советское время под руководством ЗИФа.

Сквер им. Глинки на старой фотографии советских времен

До 2009 года сквер являлся бесхозным, в 2009 году педагогический состав детской музыкальной школы № 2 взял в свои руки работу над его облагораживанием.[3] Спустя какое-то время высокая живая изгородь была уничтожена. С чем вызвано это событие, мне узнать не удалось, но в настоящем

сквер имени Глинки выглядит так:

Здесь был заложен сквер[4]

Проблемы этого сквера включают в себя чрезмерное асфальтирование участка, неорганизованную парковку, для которой этот асфальт, должно быть и существует; не ухоженность, заброшенность, нерациональное использование пространства, множество пустующих участков, отсутствие продуманности со стороны эстетики и стиля.

[3] http://www.penza-press.ru/lenta-novostei/2009/09/02/085900
[4] http://www.penza-press.ru/lenta-novostei/2009/09/02/085900

Припаркованный автомобиль перед фасадом здания музыкальной школы №2

Плюс этого сквера, несомненно, обилие зелени, особенно наличие взрослых высоких ветвистых деревьев, которые создают обильную тень в солнечную погоду.

Особенность этого места в его укромности, успокаивающей атмосфере, что существует благодаря неприметном положении и озеленении.

Во втором сквере — сквере им. Глинки — есть и композиция, и культурный аспект. Бывшее место расположение цветников я предлагаю подчеркнуть скамьями и выделить зону тихого отдыха рисунком мощения. На месте асфальта и пустырей я предлагаю организовать еще дополнительные места для сидения, игровую площадку небольшого размера, места под павильоны с уличной едой. Вдоль проезжей часть организовать парковку.

Третий сквер — территория перед лингвистической гимназией №6 на ул. Заводское шоссе. Это площадка продолговатой формы с прохудившимся

асфальтом и остатками деревьев с разной плотностью насаждения. Используется для проведения уроков физкультуры: в теплое время для бега, в снежное — для ходьбы на лыжах.

Сквер на ул. Заводское шоссе

Здесь также отсутствует организованная парковка, хотя нужда в них имеется: в утренние часы образуется пробка из машин родителей учащихся гимназии №6. Многие занимают места по краям обочины, многие родители не могут проводить своего ребенка до класса, не потратив прилично времени на ожидание и поиски места для автомобиля.

Сквер на ул. Заводское шоссе. Вид с противоположной улицы

Сквер на ул. Заводское шоссе. Дорога перед территорий гимназии «6

Третий сквер должен отвечать больше запросам учащихся. Типичное мощение тротуара для пешеходов заменяется на прорезиненную беговую дорожку, которая будет отличаться цветом от велосипедной. Так как траектория беговой дорожки замыкается в вытянутый прямоугольник, между его сторонами находятся полосы дикорастущей травы и деревьев, а расстояние между ними позволяет распорядиться этим пространством чуть иначе, я предлагаю устроить сидячие места вокруг стволов некоторых деревьев, деревянные платформы для ходьбы.

2.1 Объемно-пространственное решение

Композиция пешеходное-транзитной сети основывается на планировке улиц, связана со сложившимся городским ландшафтом.

Композиция скверов — с траекториями пешеходных потоков, народными тропами, растительностью и существующими постройками.

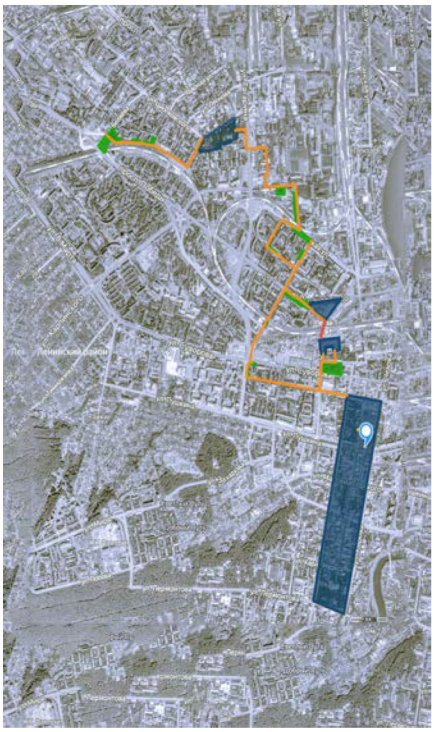
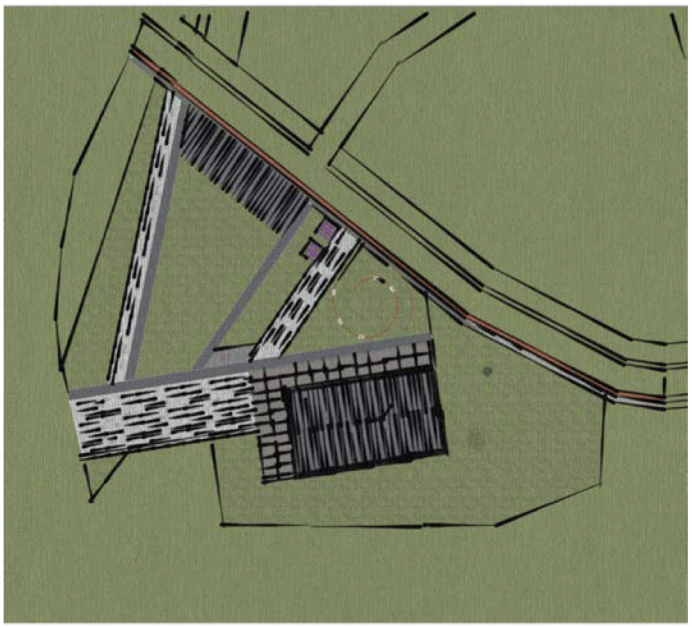
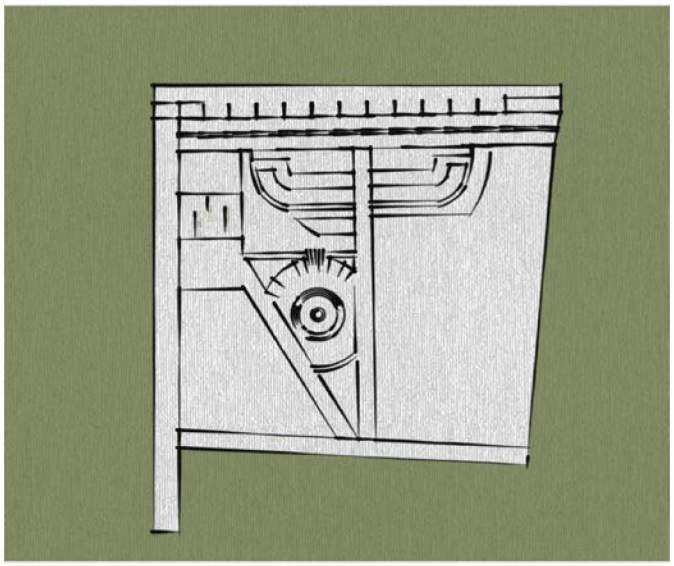


Схема пешеходно-транзитной системы

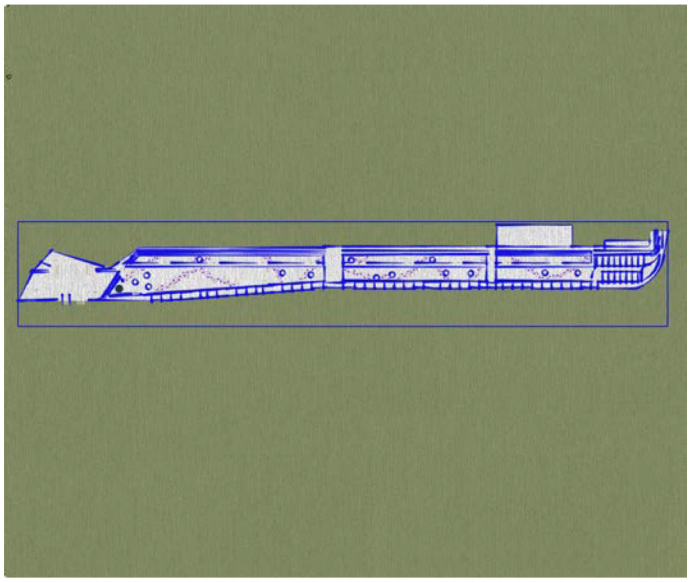
Так объемно-пространственное решение подчеркивает не только материальную константу, но и иллюстрирует запрос жителей, переводя язык метафизический на художественный.



Композиция сквера на ул. Нахимова у моста



Композиция сквера им. Глинки на ул. Ленина



Композиция сквера на ул. Заводское шоссе

2.1 Художественно-стилевое решение (из вводов тенденций мирового опыта

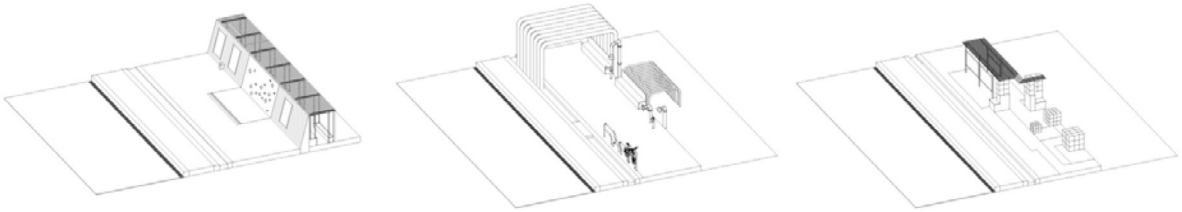
В современных развитых городах стали больше обращать внимание на человечность среды. Смешение зелени, воды, природных материалов с искусственными, используемыми при строительстве, производстве, не отделимые от прогресса человеческой цивилизации, больше не играет в качестве контрастных элементов, а создают единый гармоничный облик современного города.

В моем проекте также используется этот принцип. Деревья, кустарники, многолетние растения в соседстве с городскими системами (транспортными, коммунальными и т. д.), городскими постройками.

4. Оборудование

Турник с качелями для сквера у моста. Единичный экземпляр

Для благоустройства скверов я предлагаю использовать следующую городскую мебель:



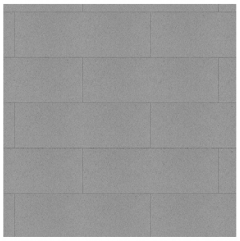
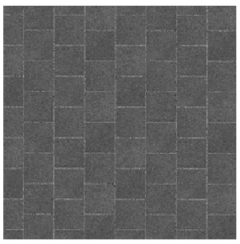
Оборудование на пешеходном транщите

Уличный светильник и велопарковка

Павильон

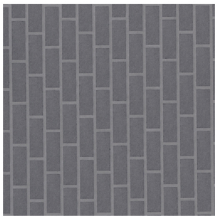
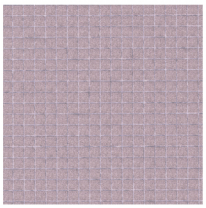
5. Строительные и отделочные материалы

№	Внешний вид	Параметры в мм	Аналоги на российском рынке	Характеристики
1		3000X2000	Производитель: С выбор Коллекция «Гранит», пл. 50 Цвет: белый, серый	Технические характеристики: Бетонные мозаичные ступени и парапетные плиты ТУ

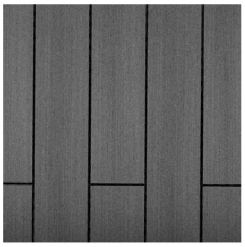
			Размер: 1000X550X50	5746-007-53432515-2007 изм 1: Класс бетона по прочности на сжатие В 25; Марка бетона по морозостойкости F150; Класс точности линейных размеров 6; Категория бетонной поверхности А3
2		3000X2000	Тротуарная плитка «Мюнхен» Коллекция «Стандарт» Производитель: Выбор Цвет: серый светлый	
3		225X225	Производитель: Выбор С Параметры: 115X115X40 мм Коллекция: листопад Форма: Классико	Плиты бетонные тротуарные По ГОСТ 17608-91 и ТУ 23.61.11-001-53432515-2017: •Класс бетона изделий по прочности на сжатие В 22,5; В 25; В

			Наименование: Антрацит	30; •Марка бетона по морозостойкости F150; F200; •Водопоглощение не более 6%; •Марка по истираемости G1
4		925X5000X150	Террасная доска Производитель: Dortmax Цвет: FOLK натуральный	То же, что и пункт 9
5			Производитель: выбор коллекция "Гранит", тактильная плитка	Технические характеристики: (скрыть) Плиты бетонные тротуарные тактильные (1 КТ.6) ТУ 5746-012-53432515-20

				13: Класс бетона изделий по прочности на сжатие В 25; В30; Марка бетона по морозостойкости F200; Водопоглощение не более 6%; Истираемость не более 0,4 г/см2 Плиты бетонные тротуарные тактильные (6.К.5) ГОСТ Р 52875-2007: Класс бетона изделий по прочности на сжатие В 25; В30; Марка бетона по морозостойкости F200; Водопоглощение не более 6%; Истираемость не более 0,4 г/см2

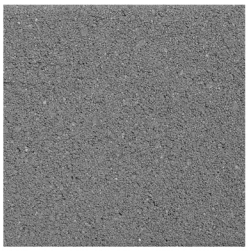
6			Ступени Коллекция «Гранит» Производитель: Выбор	Технические характеристики: (скрыть) Бетонные мозаичные ступени и парапетные плиты ТУ 5746-007-53432515-2007 изм 1: • Класс бетона по прочности на сжатие В 25; • Марка бетона по морозостойкости F150; • Класс точности линейных размеров 6; Категория бетонной поверхности А3
7		225Х225	Производитель: Выбор Размеры:	Плиты бетонные тротуарные По ГОСТ 17608-91 и ТУ 23.61.11-001-53432515

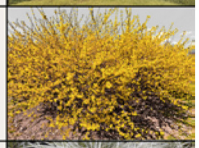
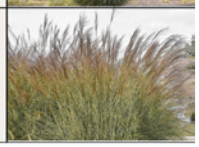
			150х150х60 мм; 150х225х60 мм; 150х112,5х60 мм	-2017: •Класс бетона изделий по прочности на сжатие В 22,5; •Марка бетона по морозостойкости F200; •Водопоглощение не более 6%; •Истираемость не более 0,4 г/см2
8		550Х200	Тротуарная плитка Ла-Линия коллекция "Гранит", 5П.8 Размеры: 300х600х80 мм	Плиты бетонные тротуарные По ГОСТ 17608-91 и ТУ 23.61.11-001-53432515 -2017: •Класс бетона изделий по прочности на сжатие В 22,5; В 30; •Марка бетона по морозостойкости F200; •Водопоглощение не более 6%; •Истираемость не более 0,4 г/см2

9		Ширина: 42	Террасная доска Производитель: Dortmax Цвет: FOLK черный	Вес профильн.доски: 2.8кг/м.п. Толщина стенки: 6мм Плотность: 1260кг/м3 Содержание дерева: 55% Несущая способность профильн.доски: 4679Н(ньютон) Испытания производились при расстоянии между опорами 400мм Прочность на вытяжение винтов: 196 Н/мм Водопоглощение при выдерживании в воде в теч.24 ч. при 23°С 0,36%!

				Водопоглощение при кипячении в теч.2 ч.: 1.93%! Изменение длины под воздействием влажности/тепла: 2мм/м.п. Максимально возможное изменение длины при резких климатических колебаниях: Термостойкость при регул.применении: От -50 до + 60 °С Устойчивость к воздействию химических веществ: Нейтрален Класс пожарной защиты: Г4 При горении не выделяет токсичных

				веществ: Устойчивость к воздействию света,УФ лучей: Содержит светостабилизаторы,антиоксиданты: Устойчивость к воздействию грибка: Класс 1-2 (очень прочный-прочный) Использование по классу безопасности (КБ): 3+4 КБ 3: Без контакта с землей не защищен (внешние условия); КБ 4: При контакте с землей или пресной водой

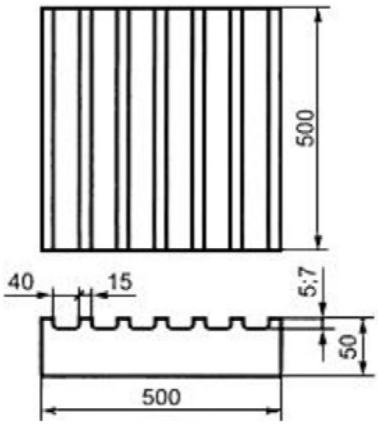
10		900X250	Тротуарная плитка «Мюнхен» Коллекция «Стандарт» Производитель: Выбор Цвет: серый	
11			Бесшовное покрытие 200мм Производитель: Гео монтаж	ОЛ-ВО ШТ. В 1 М² 4 шт. ЦЕНА ДО 100 М² 1450 руб. ЦЕНА ОТ 100 ДО 300 М² 1380 руб. ЦЕНА ОТ 300 М² Договорная

№ ПОЗИЦИЯ	НАИМЕНОВАНИЕ	ВЫСОТА В СМ И ВОЗРАСТ В ГОДАХ	ВНЕШНИЙ ВИД
1	ЛИПА СЕРДЦЕВИДНАЯ	2500	
2	ФОРЗИЦИЯ ЯЙЦЕВИДНАЯ	150–200	
3	ОВСЯНИЦА МЭРА	70	
4	ЯЧМЕНЬ ГРИВАСТЫЙ	70	
5	МИСКАНТУС ГРАЦИЕЛЛА	150	
6	МИСКАНТУС КАСКАД	200 И БОЛЕЕ	

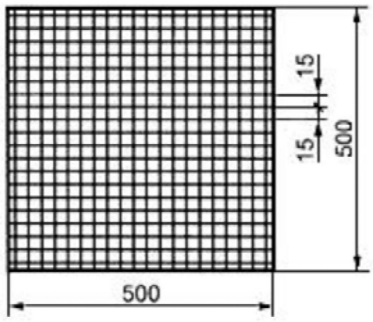
Предлагаемый вариант растений на посадку

6. Решение по доступности

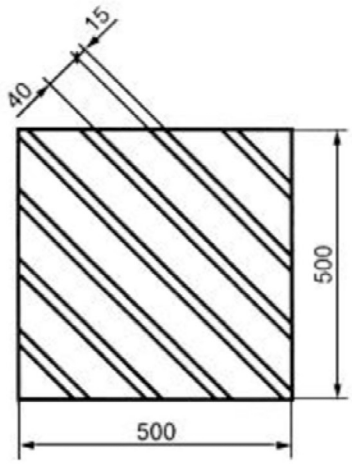
Чтобы сделать пространство пешеходный-транзитной системы доступной и для мало мобильных групп населения, в мощении используется тактильная плитка на пересечении тротуаров с проезжей частью: перед пешеходными переходами, проездами во дворы; на расстоянии 0.8 м до опасного участка.



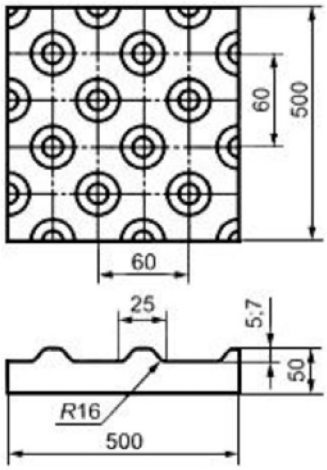
Форма рифления с продольными рифами. Используется перед наземными переходами



Форма рифления с квадратными рифами. Прокладывается вокруг мачты светофора



Форма с рифлениями по диагонали. Используется перед поворотами



Форма рифления с конусообразными рифами. Используется перед подземными переходами

7. Колористическое решение

Пешеходно-транзитная система представляет собой открытое организованное городское пространство. Ее внешний облик зависит от погодных

условий, времени года, характера городских строений.

Доминирующие цвета в городе Пенза относительно теплого периода, продолжающегося с начала мая и кончающегося примерно в середине сентября, - зеленый (деревья, кустарники, трава, сорняки, газон), голубой (небо), серый (асфальт, кирпич, бетон); цвета золотой осени — желтый, оранжевый, коричневый (осенние листья), серый; цвета холодного периода (примерно с середины октября по середину апреля) — серый (небо, асфальт, бетон, снег), белый (снег, небо).

Цветовая гамма холодного времени года

Цветовая гамма теплого времени года

Цветовая гамма золотой осени

Сквозной цвет пешеходно-транзитной системы красный, который вписывается во все перечисленные выше цветовые гаммы.

8. Экологическое решение

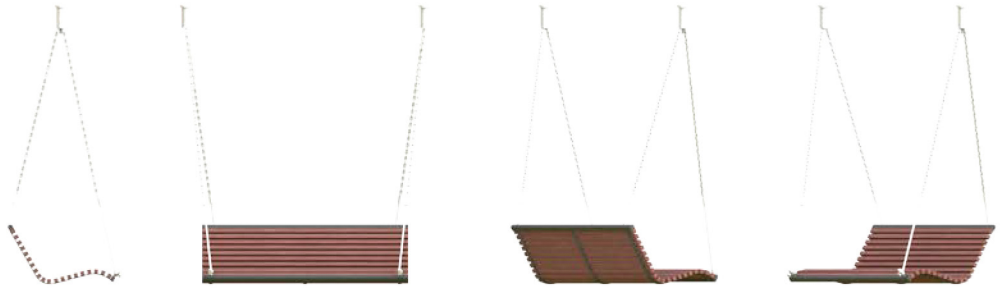
Для благоустройства пешеходно-транзитной системы должны использоваться материалы и методы, не противоречащие строительным нормам и правилам, трудовому кодексу и здравому смыслу.

Кроме того, большое внимание озеленению: газонам, разнообразию видов, предпочтение многолетним морозоустойчивым растениям способствует улучшению ситуацию с распылением грунта, загазованности воздуха, загрязненности почв и т. д.

Использование сквозного красного в оборудовании

9. Эргономика

Ширина тротуарных, велосипедных дорожек (пункт 1. Функциональное решение. Часть 2), габариты уличной мебели (см. пункт 4. Оборудование. Часть 2) устроены таким образом, чтобы их эксплуатация не вызывала затруднений.



Качели, разработанные с учетом физиологических особенностей человека

10. Экономическая выгода

Территориально улицы занимают огромное пространство в городской среде. Заброшенные, скучные, опасные, пустующие подворотни, пустыри, неожиданные закоулки обыкновенно не пользуются популярностью у жителей, статичны и депрессивны, вгоняют в тоску и под крыши домов.

Благополучные, благоустроенные, безопасные, привлекательные улицы располагают к себе, сподвигают на диалог с городом, расширяют границы личного, люди более склонны присвоить то, что красиво, а значит отношение их к городской среде также меняется в положительную сторону. Человек чаще выходит на улицу, тратит больше времени на активный отдых, познает пространство вокруг и, что не менее важно, проникается им.

Уличная активность стимулирует бизнес, что в свою очередь развивает экономику. В городе больше вариантов досуга, больше возможностей заработка, больше людей желает остаться в городе или переехать в него. В долгосрочной перспективе все это делает подобные проекты благоустройства экономически

выгодными

11. Интеграция объекта в среду и его эксплуатация

Так как пешеходно-транзитная система ложится на существующий транспортный каркас, она как минимум не будет препятствовать сложившемуся укладу жизни в городе. Дополнительно к этому расширит поле использования объекта, прибавляя к транзитной функции и досуговой праздно-обывательского характера, функции, направленные на укрепление социальных связей и созидательных наклонностей.

Например, сквер у моста разбивается на пустыре, где большая часть пространства не используется и недоступна. В этом сквере на несколько ступеней ниже (на месте фундамента) в прямоугольнике организуются сидячие места. Благодаря озеленению и удаленности отдых не будет слишком шумным, а расположенные поодаль качели и турникеты можно использовать в спортивных и развлекательных целях.

Находящиеся в округе жилые здания обеспечат поток людей, так что сквер не должен пустовать.

Это касается и сквера им. Глинки. В нем могут проводить время дети из музыкальной школы, близлежащих дворов, родители детей, местные жители, учителя.

Третий сквер больше других вписывается в транзитную сеть, по его периметру идет беговая дорожка, которая замещает собой обычное мощение. Об использовании этого можно прочитать выше (пункт1. Функциональное решение).

Вывод

Пешеходно-транзитная система представляет собой линейную уличную систему, состоящую из тротуаров и велосипедной дорожки, идущих обыкновенно вдоль проезжей части, с нанизанными на нее скверами, хаотично расположенными и примерно равноудаленными каждый от другого, расположение которых обуславливается уже сложившимся характером местности.

Так как система обширна, распространяется на значительную часть заводского микрорайона, ее устройство я иллюстрирую на трех конкретных скверах (у моста на ул. Нахимова, сквер им. Глинки на ул. Ленина, сквер на ул. Заводское шоссе у гимназии №6) и отрезке транзита (ул. Нахимова).
Дизайн среды складывался на природном ландшафте, имеющихся строениях или их отсутствии, культурном наследии. Дизайн среды транзитного пути базируется на функциональной стороне и во много определяется нормативной базой, вектором проезжей части и наличием зеленых массивов.

Главным производимым эффектом проектируемого пространства считаю ощущение гармоничности, естественности в рамках городской среды.

Этому должно способствовать обилие зеленых насаждений, основная масса которых — кустарники, неприхотливые в уходе, многолетние растения, дикорастущие травы.

Чтобы находится в этом пространстве было комфортно, в нем расположена городская мебель для отдыха и досуга. Кое-что было разработано мной специально для контекста данной системы, чтобы усилить производимый ею эффект определенным внешним видом городского оборудования. (Это скамья, длина которых может варьироваться в зависимости от местности, павильоны для продажи уличной еды, парковые фонари, арт-объекты, оборудование для занятий спортом (турники) и досугом (качели), велопарковка.

В мощении дорожек использовалась тротуарная плитка различного вида, на велодорожке продуман красный асфальт, на беговой дорожке —

прорезиненное покрытие, на спортплощадке — тоже, в местах тихого отдыха — деревянные доски. На перекрестках предусмотрена тактильная плитка для маломобильных групп населения.

Сквозной цвет пешеходно-транзитной системы — красный, так как сочетается с цветовой гаммой всех времен года нашей климатической зоны.

С точки зрения городской экологии — обилие растительности способствует улучшению ситуации: деревья, кустарники и газоны держат почву, не позволяя ей размываться, аккумулируют местную экосистему, оживляя пространство, не дают распространятся сухой земле и песку по городу, которые засоряют легкие и загрязняют город. Создают тень в солнечные жаркие дни.

Расположение и параметры дорожек, оборудование устроено с учетом человеческого масштаба и будут удобны в использовании.

Создание подобной системы в долгосрочной перспективе экономически выгодно тем, что сподвигает людей проводить больше времени на улице, стимулирует рост бизнеса.

Представленная пешеходно-транзитная система расположена в Заводском микрорайоне города Пенза, идет от моста на ул. Нахимова и кончается у подземного перехода у автовокзала. Такое соединение пешеходно-транзитной системы с центром способствуют большей связанности двух районов города, позволяя пешеходным путям идти свободным здоровом потоком. Люди, для которых спроектирована такая система — это люди, которые уже ходят по этому маршруту или используют другой альтернативный по причине неудобства, небезопасности и непривлекательности этого; люди, которые проживают в Заводском микрорайоне или близлежащих, который здесь учатся или работают или имеют какие-либо еще занятие.

Заключение

В заключении вышесказанного можно сказать, что в условиях некоторой бесхозности, не ухоженности улиц, недостаточном внимании на объектах второстепенной значимости организация системы, способствующей устранению этих вещей, имеет место быть. В границах проектирования я постаралась сделать так, чтобы разрабатываемая система использовала весь возможный потенциал положительного участия в жизни города и чтобы наличие этого потенциала стало очевидным путем решения задач, полагаясь на позитивный опыт похожих реализованных проектов, научно-исследовательское наследие, на осознанные и неосознанные симпатии в сторону некоторых архитектурных, урбанистических явлений в современном мире.

При этом главной задачей было создание особенного атмосферного пространства, вписывающегося в среду, не нарушая ее целостности, и привносящего свое настроение в городской пейзаж, вливаясь в него чувственно, но оставаясь обособленным, независимым элементом.

Для чего была изучена местность, непосредственно в границах проектирования и ближайшем радиусе от них, всевозможные городские системы, траектории движения общественного транспорта, места скопления людей, черты, объединяющие эти места скопления, местные искусственные и природные особенности, зоны притяжения, плотность жилых построек и рекреационных зон в округе. Выделить универсальные черты транзита, наглядно показать на выбранном участке вариант использования универсального элемента, разработать линейку уличной мебели в едином стиле, способствующем достижению главной цели, проиллюстрировать производный 52этого процесса продукт на трех выбранных скверах.

Визуализированный результ работы можно посмотреть в приложении пояснительной записки.

Список литературы

1. О разработке подпрограммы «Благоустройство улиц и городских общественных пространств «Моя улица» на 2015—2018 годы: Распоряжение Правительства Москвы. № 397-РП от 29 июля 2014 года. — https://www.mos.ru/authority/documents/doc/3265220/

2. ГОСТ Р 52875-2007. Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования

3. Кузнецова Г.Н. Принципы взаимодействия структурного формообразования и визуальной экологии в средовом дизайне: дис. … кандидат искусствоведения. — Москва, 2011. — С 184.

4. Михайлов С.М. Дизайн современного города: комплексная организация предметно-пространственной среды (теоретико-методологическая концепция): дис. … доктор искусствоведения. — Москва, 2011. — 362.

5. Юдин Г.Б. Тоска по сообществу / Горожанин. Что мы знаем о жителе большого города. - 2017 – С. 100-116.

6. Фаликман М.В. В эпицентре шума. Почему человек не создан для города / Горожанин. Что мы знаем о жителе большого города. - 2017 – С. 118-134.

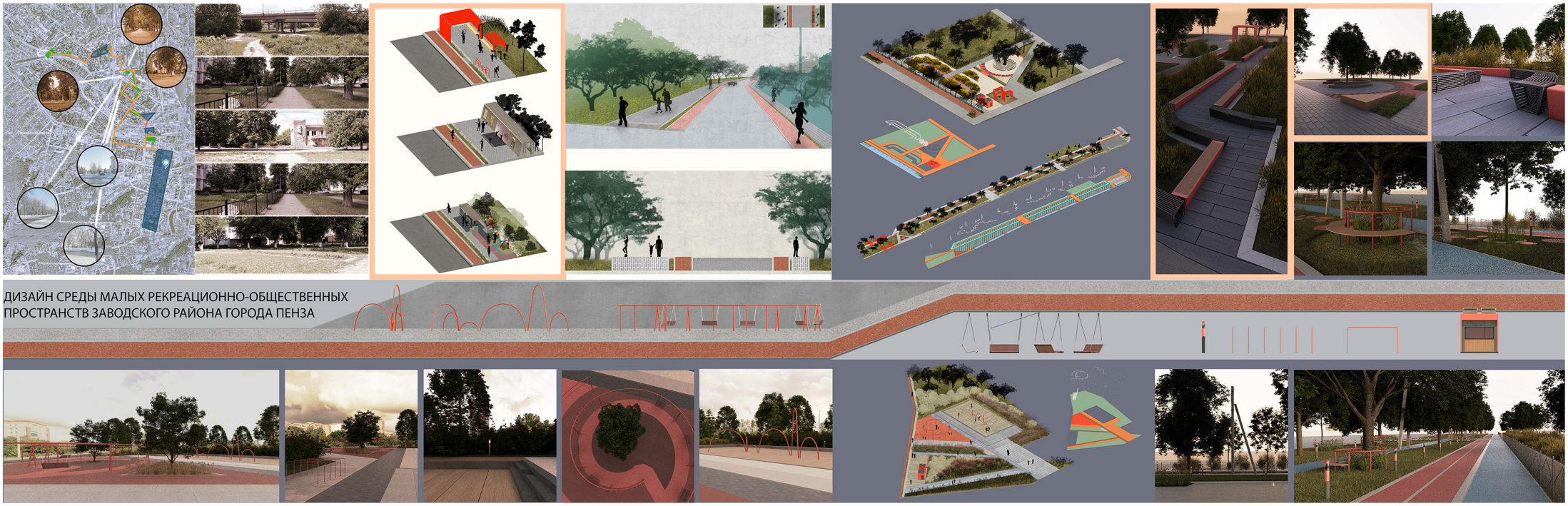
7. Эллард К. Среда обитания. Как архитектура влияет на наше поведение и самочувствие // Перевод с английского — 2-е изд. - Москва: Альпина Паблишер, 2017 — 288 с.

8. Что делать на месте пустырей / Варламов И.А. http://varlamov.ru/1515316.html

9. Деревья в городе / Варламов И.А. https://varlamov.ru/1500385.html

10. Сады Пита Удольфа / Фролова Е. https://7dach.ru/FrolovaEkaterina/sady-pita-udolfa-novaya-volna-landshaftnogo-dizayna-93476.html

11. The goods line/ ASPECT studio. http://www.landezine.com/index.php/2015/10/the-goods-line-by-aspect-studios/


ДИЗАЙН СРЕДЫ МАЛЫХ РЕКРЕАЦИОННО-ОБЩЕСТВЕННЫХ
ПРОСТРАНСТВ ЗАВОДСКОГО РАЙОНА ГОРОДА ПЕНЗА