

## **АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ЛАНДШАФТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКИХ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ В КИТАЕ**

Развитие городских пешеходных общественных пространств в Китае происходило в тесной связи с экономическим развитием страны. До начала реализации политики реформ и открытости (1978 г.) в практике градостроительства отсутствовала концепция прогулочного пространства. После начала реформ и с ростом экономики происходило активное развитие инфраструктуры городов, в частности транспортных коммуникаций. На начальном этапе пешеходная среда формировалась, преимущественно, в составе транспортного пространства, имела низкий уровень приспособленности для безопасного движения пешеходов, характеризовалась крайне неблагоприятной экологической обстановкой и рядом других проблем. В августе 2003 г. Министерство строительства и Министерство общественной безопасности Китайской Народной Республики совместно выпустили уведомление об учреждении деятельности по созданию «модельного города с экологически чистым транспортом» и издали соответствующие стандарты и постановления, в которых были отражены приоритеты правительства по развитию городского общественного транспорта, а также немоторизованного и пешеходного движения.

В 2015 году в Пекине была организована третья в истории Нового Китая (с 1949 г.) «Центральная городская рабочая конференция» («Zhongyang chengshi gongzuo huiyi»), на которой было принято решение о переходе от экстенсивного к интенсивному освоению городских территорий, проведению реновации районов существующей застройки, сохранению природных ресурсов, защите культурных ценностей и исторического наследия [1]. Таким образом, Китайская экономика стремится к зеленому развитию и уделяет большое внимание интересам людей при организации городских общественных пространств.

Если в западной культуре исторически сложившемся местом социальных коммуникаций являлась площадь, то в Китае наиболее важным общественным пространством в традиционном образе жизни является улица. Можно выделить два типа уличных пространств, которые различаются функционально и визуально. Первый – собственно городская улица или магистраль, которая служит преимущественно для транзитного движения, связывая отдельные районы города. Застройка таких улиц представлена преимущественно жилыми и обще-

ственными зданиями. Второй тип – «уличный рынок», который формируется за счет коммерческих объектов (магазинов, кафе), расположенных в первых этажах зданий. В данном случае уличное пространство зачастую используется для расширения площади торговых объектов. Такой тип улиц является традиционным для Китая и имеет наибольшее распространение в исторических районах городов. Во второй половине XX в. большое количество традиционных торговых улиц было расширено и выпрямлено для того, чтобы приспособить их к развитию моторизованного движения в центральной части города, так что городские магистрали и торговые улицы смешались друг с другом.

После проведения политики реформ и открытости изменился образ жизни городских жителей, который стал более открытым и направленным во внешнюю среду. В результате возникла острая потребность в создании комплексов городских пешеходных пространств с акцентом на потребности человека. В связи с этим в некоторых городах начали планировать и строить новые пешеходные зоны: пешеходные улицы, площади, парки, набережные и др.

Учитывая высокий уровень автомобилизации и интенсивность движения во многих городах для разделения пешеходных и транспортных потоков формируются разноуровневые комплексы.

Например, в г. Сямынь (провинция Фуцзянь) создана крупномасштабная сеть надземных пешеходных дорожек и пешеходных мостов протяженностью 23 км, которая приближает жителей и гостей города к природе. Сам Сямынь располагается на густонаселенном острове и состоит из небоскребов и трасс, однако вокруг города расположены скалистые холмы с пышной растительностью. Задачей проекта было соединить природные оазисы – морское побережье, леса, горы, озера – с жилыми и коммерческими районами непрерывным путем, далеким от беспокойной жизни города внизу. Вдоль трассы разбиты зеленые зоны, расположено более 50 входов и выходов, открыты смотровые площадки и места для встреч. При проектировании учитывалось, насколько удобно будет передвигаться пешком и заниматься бегом. Кроме того, на всем протяжении пути предусмотрены лифты и другие удобства для маломобильных групп населения.

Аналогичное решение реализовано в провинции Суйнин – The Long Sleeve Skywalk – надземный пешеходный путь протяженностью около 1 км, соединяющий две площади в центральной части города, разделенные крупной городской магистралью.

Большое внимания уделяется благоустройству городских набережных и парков, которые выполняют не только функцию транзитного движения, но и организации более продолжительного отдыха.

Многие из них располагаются на неудобных территориях (нестабильных берегах водоемов, бывших верфях и других промышленных территорий), что требует дополнительных мероприятий по их преобразованию с учетом необходимости сохранения или восстановления экологической среды.

Удачным примером освоения неудобной территории и превращения ее в качественное городское пространство можно считать JD Riverfront Park в г. Нанкин (провинция Цзянсу) на берегу реки Янцзы. Парк создан на плотине, которая представляла собой подпорную стенку с крутым одерненным склоном, сформированным камнями и решетчатыми бетонными элементами. В результате реконструкции проведено террасирование склона. Крутой склон был разбит на три яруса – набережная вдоль реки; ярус влаголюбивой растительности посередине; верхний ярус как расширение коммерческого пространства. Для предотвращения эрозии почвы на террасах был высажен газон, а также водная и влаголюбивая растительность местной флоры, что позволило создать биосистему, удерживающую и очищающую воду. Создана протяженная сеть велосипедных и пешеходных маршрутов. С момента основания парк завершил свое превращение из депрессивного места в динамичное общественное пространство. Теперь жители города приезжают сюда на пробежки, тай-чи, катание на велосипеде и роликовых коньках, спокойного отдыха в тени деревьев, а детишки могут заняться скалолазанием и бегом на детской площадке.

Имеются также примеры успешной реконструкции исторических улиц. Например, район Юнцин Фан, который находится в самом сердце старого города Гуанчжоу. Основную проблему представляло огромное разнообразие архитектурных стилей зданий на территории трех реконструируемых переулков. Для решения данной проблемы авторы предложили использовать трехслойную структуру пространства. Первый слой – система связей, которая решается созданием связующей дороги с уникальным историческим покрытием. Второй слой – система культуры, которая формируется благодаря созданию небольших зон для коммуникации жителей района, обустроенных местами для сидения и комфортного общения. Третий слой – экосистема, создаваемая зеленым пространством на крыше. Чтобы лучше продемонстрировать богатую историю места, авторы собрали оригинальные строительные материалы: черепицу, кирпич, природный камень и дерево и превратили их в элементы ландшафта. Таким образом, удалось создать современное комфортное пространство, сохранив историческую среду.

Таким образом, можно выделить следующие современные тен-

денции в организации пешеходных пространств в городах Китая:

- создание условий для безопасного и комфортного движения пешеходов за счет пространственного разделения транспортных и пешеходных потоков;

- размещение вдоль основных пешеходных путей объектов, стимулирующих разнообразные виды деятельности людей (кафе, рестораны, магазины, фитнес-центры и т. д.);

- индивидуализация среды пешеходных пространств с учетом «духа места»;

- включение традиционных национальных элементов (архитектурных, орнаментальных и др.);

- использование средств ландшафтного дизайна для сбора и фильтрации ливневых стоков (создание дождевых садов, биодренажных канав, использование проницаемых типов покрытий и др.);

- применение инновационных технологий при строительстве и эксплуатации объектов пешеходной инфраструктуры.

Не смотря на довольно высокий уровень развития пешеходного движения в крупнейших городах Китая, существуют ряд проблем различного уровня в вопросах планирования и организации пешеходных пространств. Так, отсутствует единая концепция развития пешеходных пространств для отдельных населенных пунктов, вследствие чего формируются прерывистые пешеходные маршруты, пересекающие крупные транспортные магистрали; не сформирована система нормативной документации, регламентирующей требования к их проектированию. Тем не менее, за относительно короткий промежуток времени произошли существенные изменения в подходах к ландшафтной организации общественных пространств, которые отвечают современным мировым тенденциям в области создания комфортной городской среды и устойчивого городского развития.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Лысяя, Д. Сохранение и реконструкция улиц в исторической части города Гуанчжоу на основе концепции «Здоровый город» / Д. Лысяя, Ч. Чжан // Градостроительство. – 2021. – № 1. – С. 110–120.