



**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение

высшего профессионального образования

**«Дальневосточный федеральный университет»**

---

**ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА**

**Кафедра архитектуры и градостроительства**

**Захаров Александр Сергеевич**

**РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗАСТРОЙКИ ДОЛИНЫ ВТОРОЙ РЕЧКИ В**

**Г. ВЛАДИВОСТОКЕ**

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**(магистерская диссертация)**

по основной профессиональной образовательной программе

подготовки магистров

**по направлению 07.04.01 Архитектура**

**Программа «Реновация городской среды»**

**г. Владивосток**

**2018**



Автор ВКР Захаров А.С.

подпись

« 13 » июня 2018 г.

Руководитель ВКР профессор, профессор  
(должность, ученое звание)

[Подпись] В.К.Моор  
(подпись) (ФИО)

Руководитель ВКР профессор, доцент  
(должность, ученое звание)

[Подпись] О.В. Масловская  
(подпись) (ФИО)

« 13 » июня 2018 г.

Консультант .... ассистент  
(должность, ученое звание)

[Подпись] А.А. Потапенко  
(подпись) (ФИО)

« 13 » июня 2018 г.

Назначен рецензент директор ООО "Урбан-План"  
(должность, ученое звание)

[Подпись] А.В. Думнов  
(подпись) (ФИО)

«Допустить к защите»

Зав. кафедрой профессор  
(ученое звание)

[Подпись] В.К. Моор  
(подпись) (И.О.Ф.)

« 13 » юня 2018 г.

[Подпись]

**УТВЕРЖДАЮ**  
Директор Инженерной школы

Подпись \_\_\_\_\_  
« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 201 г.  
Ф.И.О. \_\_\_\_\_

**В материалах данной выпускной квалификационной работы не содержатся сведения, составляющие государственную тайну, и сведения, подлежащие экспортному контролю.**

Уполномоченный по экспортному контролю  
[Подпись]  
Ф.И.О. \_\_\_\_\_  
Подпись \_\_\_\_\_  
« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 201 г.

Защищена в ГЭК с оценкой

Отлично

Секретарь ГЭК

[Подпись] И.В. Пилипко-Осипович  
подпись И.О.Фамилия

« 27 » июня 2018 г.



## АННОТАЦИЯ

Выпускной квалификационной работы студента группы М-3218  
кафедры архитектуры и градостроительства Инженерной школы ДВФУ

Захарова Александра Сергеевича «Реконструкция застройки  
долины Второй речки в г. Владивостоке».

Научный руководитель: профессор кафедры архитектуры и  
градостроительства Инженерной школы ДВФУ Моор Валерий  
Климентьевич; профессор кафедры архитектуры и градостроительства  
Инженерной школы ДВФУ Масловская Оксана Владимировна.

**Актуальность исследования.** Вопрос профессионально грамотного формирования многофункционального городского пространства занимает очень важную роль в развитии современного города. Стремительный скачок в развитии экономики, промышленности и технологиях ставит под сомнение способность города развиваться в первоначально предполагаемых для него условиях. Это отражается в постоянной реорганизации общественных, жилых и индустриальных пространств.

С учетом вышеизложенных положений, **целью исследования** является разработка принципов и методики реновации многофункциональной архитектурной среды долин малых водных артерий на примере долины Второй речки в г. Владивостоке.

### **Задачи выпускной квалификационной работы:**

- анализ и обобщение опыта проектирования, выявление и описание общих принципов, архитектурно-градостроительных особенностей формирования городских пространств, расположенных в условиях незначительного рельефа с наличием водных артерий;
- проведение натурного анализа и выявление специфических особенностей района Второй речки г. Владивостока;
- разработка принципов и методики реновации застройки долины Второй речки в г. Владивостоке;

- разработка экспериментального проекта на основе выведенных принципов;

**Объектом исследования** является сложившаяся архитектурно-пространственная среда долины Второй речки в г. Владивостоке.

**Предмет исследования** – архитектурно-градостроительные особенности композиционной, эстетической и функциональной структуры и организации многофункционального пространства долины Второй речки в г. Владивостоке.

**Методологические принципы и методы исследования.** При проведении исследования на различных этапах использовались следующие **методы:** к теоретическим методам относятся – обзор литературы (анализ данных интернета и литературных источников по соответствующей проблематике), информационное и виртуальное обследование пространств, взятых мировых аналогов, анализ формирования многофункционального пространства, сравнительный анализ факторов влияния, особенностей и принципов формирования; к эмпирическим методам исследования относится натурное обследование объекта экспериментального проектирования – долины Второй речки в г. Владивостоке.

**Научная новизна работы** заключается в том, что впервые формируются принципы и методика, на основе которых разрабатывается проект сложного многофункционального пространства, в условиях слабовыраженного рельефа, с наличием водных артерий, на примере Второй речки в г. Владивостоке. Разрабатывается новая градостроительная модель исследуемого участка, учитывающая современный режим использования территории.

**Практическая ценность исследования** заключается в том, что сформулированные в ней теоретические положения и экспериментальный проект могут быть использованы в последующем ряде работ, для разработки более детальных проектов.



В данной работе представлен проект долины Второй речки в г. Владивостоке, в соответствии со сформулированными принципами выработаны стратегии и рекомендации к проектированию подобных объектов, с учетом региональных особенностей.

**Содержание и структура работы.** Текстовая часть работы состоит из введения, трех глав, заключения, и приложений общим объемом в 77 страницы.

*Первая глава* посвящена общим вопросам формирования многофункционального архитектурного пространства в сложившейся городской среде, с наличием водных артерий. Рассмотрено понятие многофункциональности архитектурного пространства. Проанализированы примеры успешной реконструкции схожих участков территории, а также основные проблемы данных пространств, отображенные в работах таких авторов как Нехуженко Н.А., Лихачева Д.С., Лейнбергера К.Б., Пьера Мерлена и Джейн Джекобс. Проведена систематизация и обобщение изученного материала.

Во *второй главе* рассмотрены архитектурно-градостроительные и морфологические особенности исследуемого участка долины Второй речки в г. Владивостоке. Объединены концепции формирования многофункциональных архитектурных пространств с наличием малых водных артерий на основе зарубежного опыта и концепции с учетом региональных условий и ряда особенностей исследуемого участка.

В *третьей главе* представлен экспериментальный проект выбранного для разработки участка территории – долины Второй речки в г. Владивостоке, в соответствии со сформулированными принципами.





МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования  
«Дальневосточный федеральный университет»

---

---

ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА

Кафедра архитектуры и градостроительства

УТВЕРЖДЕНО

Руководитель ОПОП      канд арх., профессор

  
(подпись)

В.К. Моор

« 19 » февраля 2018 г.

Заведующий кафедрой      канд. арх., профессор

  
(подпись)

В.К. Моор

« 19 » февраля 2018 г.

**ЗАДАНИЕ**

**на выпускную квалификационную работу**

студенту      Захарову Александру Сергеевичу, группа М3118

**1. Наименование темы** Реконструкция застройки долины Второй речки в г. Владивостоке

**2. Основания для разработки:** Приказ на утверждение тем ВКР № Сд-91, от «07» июня 2017 г.,  
Задание на проектирование

**3. Источники разработки:** генеральный план развития г. Владивостока

**4. Технические требования:** площадь участка проектирования 222.5 га, расчетная плотность населения зоны жилой застройки 250чел./га

**5. Дополнительные требования:** в соответствии с нормами СНиП, «Региональными нормативами проектирования в Приморском крае», «Правилами проектирования и землепользования» и др. нормативными документами

**6. Перечень разработанных вопросов:** предпроектный анализ, архитектурно-градостроительное решение, объемно-планировочное решение, технико-экономические показатели



7. **Перечень графических материалов:** (с точным указанием обязательных чертежей, далее приводится примерный состав)

1. Аналитические материалы
2. Ситуационный план
3. Генеральный план М 1:4000
4. Разрезы
5. Видовые кадры
6. Аксонометрические изображения

### КАЛЕНДАРНЫЙ ГРАФИК ВЫПОЛНЕНИЯ ВКР

(приводится примерный график)

№ этапа п/п	Наименование этапов дипломного проекта (работы)	Срок выполнения этапов проекта (работы)	Примечание
1	Корректировка предшествующих материалов, разработка общей концепции проектируемого объекта	19.02.2018-15.03.2018	
2	Разработка градостроительного решения	15.03.2018-20.04.2018	
3	Разработка объемно-планировочного решения	21.04.2018-04.06.2018	
4	Разработка и уточнение планов, разрезов, графических материалов	21.04.2018-12.06.2018	
5	Написание и корректировка текстовой части ВКР	19.02.2018-12.06.2018	
6	Изготовление макета или видеофильма	05.06.2018-25.06.2018	

Дата выдачи задания «19» февраля 2018 г.

Срок представления к защите «27» июня 2018 г.

Руководители проекта

  
подпись

  
подпись

канд арх., профессор

учен степень, учен звание

канд арх., доцент

учен степень, учен звание

В.К. Моор

И.О. Фамилия

О.В. Масловская

И.О. Фамилия

Студент

  
Подпись

А.С. Захаров

И.О. Фамилия



# СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ПРОЕКТИРОВАНИЯ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ АРХИТЕКТУРНЫХ ПРОСТРАНСТВ ДОЛИН ВОДНЫХ АРТЕРИЙ.....	8
1.1 Функция и роль многофункциональных архитектурных пространств долин водных артерий в городской среде .....	8
1.2 Особенности развития многофункциональных архитектурных пространств с наличием речных набережных.....	15
ГЛАВА 2. ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО АРХИТЕКТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА ДОЛИНЫ ВТОРОЙ РЕЧКИ В Г. ВЛАДИВОСТОКЕ.....	28
2.1 Структурно-функциональный анализ существующей застройки долины Второй речки в г. Владивостоке .....	28
2.2 Структурно-морфологический анализ долины Второй речки в г. Владивостоке.....	34
2.3 Принципы формирования образной структуры долины Второй речки в г. Владивостоке .....	41
ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРОЕКТА ДОЛИНЫ ВТОРОЙ РЕЧКИ В Г. ВЛАДИВОСТОКЕ .....	49
3.1 Формирование объемно-планировочной структуры долины Второй речки в г. Владивостоке.....	49
3.2 Формирование пространственно-планировочной структуры долины Второй речки в г. Владивостоке .....	54
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	66
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	69
Приложения .....	72

## **ВВЕДЕНИЕ**

**Актуальность исследования.** Вопрос правильного формирования многофункционального городского пространства занимает очень важную роль в развитии современного города. Стремительный скачок в развитии экономики, промышленности и технологиях ставит под сомнение способность города развиваться в первоначально предполагаемых для него условиях. Это отражается в постоянной реорганизации общественных, жилых и индустриальных пространств.

Поскольку различные потребности горожан изменяются очень быстро, архитектура не успевает адаптироваться к новым, поставленным для нее условиям, что, в свою очередь, приводит к хаотичной организации всего городского пространства в целом. В особенности это проявляется в городах с наличием акваторий, водных артерий и сложного рельефа.

Основываясь на проблемах мировых практик, можно сказать о том, что из-за недостатка селитебных территорий и отсутствия грамотно организованных жилых, общественных, индустриальных ячеек района, а также пешеходно-транспортных потоков, затрудняется внутригородское и междугороднее транспортное сообщение. Регрессирует социальная среда, уровень жизни и здоровье граждан.

**Изученность проблемы и современное состояние вопроса.** Большинство аспектов данной проблемы были исследованы в работах отечественных и зарубежных теоретиков и практиков архитектуры и смежных наук. Методикой анализа и формирования архитектурно-пространственной среды города занимались: Моор В.К.; Нечаев Н.Н.; Ерышева Е.А.; Гаврилов А.Г.; Белоусов В.Н.; Пьер Мерлен; Топуридзе К.Т.; Зайцев В.Н. [1,2,3,4,5,6].

Вопросам ландшафтной организации долин рек посвящены работы таких авторов, как Нехуженко Н.А.; Лихачев Д.С. [7,8].



Проблемы трансформации данной среды и ее социального и экологического развития описываются в работах Высоковского А.А.; Пучкова М.В.; Анциферова Н.П.; Анциферовой Т.Н.; Тетиора А.Н.; Studio Gang [9,10].

Проектные предложения представлены студиями MRIO Arquitectos (Burgos & Garrido; Porras & La Casta; Rubio & Álvarez Sala), Botao Landscape, Ross Barney Architects, Sasaki Associates, Seo-Ahn Total Landscape, Studio Gang, Robert Perron Landscape Architects and Planners, а также в каталоге лучших дипломных архитектурных проектов ДВФУ [4].

Несмотря на наличие огромного количества работ на тему организации многофункциональных пространств, проблема не охватывает многочисленный ряд различных особенностей, а также отсутствуют проектные предложения по формированию данной архитектурно-пространственной среды на примере долины Второй речки в г. Владивостоке, для которого характерны вышеописанные проблемы.

Город Владивосток, район долины Второй речки в частности, является одним из примеров неполноценно-организованной архитектурной структуры, с его неоднородной дорожной сетью, рекреационными зонами и плотностью застройки, которая в свою очередь может быть преобразована для улучшения качества жизни населения.

С учетом вышеизложенных положений, **целью исследования** является разработка принципов и методики реновации многофункциональной архитектурной среды долин малых водных артерий на примере долины Второй речки в г. Владивостоке.

**Задачи:**

- анализ и обобщение опыта проектирования, выявление и описание общих принципов, архитектурно-градостроительных особенностей формирования городских пространств, расположенных в условиях незначительного рельефа с наличием водных артерий;

- проведение натурного анализа и выявление специфических особенностей района Второй речки г. Владивостока;

- разработка принципов и методики реновации застройки долины Второй речки в г. Владивостоке;

- разработка экспериментального проекта на основе выведенных принципов;

**Объектом исследования** является сложившаяся архитектурно-пространственная среда долины Второй речки в г. Владивостоке.

**Предмет исследования** – архитектурно-градостроительные особенности композиционной, эстетической и функциональной структуры и организации многофункционального пространства долины Второй речки в г. Владивостоке.

При проведении исследования на различных этапах использовались следующие **методы**: к теоретическим методам относятся – обзор литературы (анализ данных интернета и литературных источников по соответствующей проблематике), информационное и виртуальное обследование пространств, взятых мировых аналогов, анализ формирования многофункционального пространства, сравнительный анализ факторов влияния, особенностей и принципов формирования; к эмпирическим методам исследования относится натурное обследование объекта экспериментального проектирования – долины Второй речки в г. Владивостоке. Заключительным этапом исследования является экспериментальный проект.

Для определения **границ исследования**, в общетеоретическом плане, отобраны характерные примеры современных развивающихся городов мира с учетом функции, состава и развития, наличием в своей структуре водоемов и водных артерий. Примеры взяты из практики стран Прибалтики, северной части США, островов Японии, материковых стран Индо-Китая, а также прибрежных городов юга Австралийского континента. Область

проектирования определена территорией долины Второй речки в г. Владивостоке.

Для решения данной проблемы предлагается применить метод формирования многофункционального архитектурного пространства с учетом тех или иных особенностей, поскольку данный метод помогает объединить и преобразовать архитектурную и социально-общественную среду.

**Научная новизна работы** заключается в том, что впервые формируются принципы и методика, на основе которых разрабатывается проект сложного многофункционального пространства, в условиях слабовыраженного рельефа, с наличием водных артерий, на примере Второй речки в г. Владивостоке. Разрабатывается новая градостроительная модель исследуемого участка, учитывающая современный режим использования территории.

**На защиту выносятся:**

- адаптированные под региональные условия принципы формирования многофункционального архитектурного пространства;
- универсальные рекомендации регионального проектирования для объектов различного масштаба;
- экспериментальный проект реконструкции застройки долины Второй речки в г. Владивостоке.

**Практическая ценность исследования** заключается в том, что сформулированные в ней теоретические положения и экспериментальный проект могут быть использованы в последующем ряде работ, для разработки более детальных проектов.

В данной работе представлен проект долины Второй речки в г. Владивостоке, в соответствии со сформулированными принципами выработаны стратегии и рекомендации к проектированию подобных объектов, с учетом региональных особенностей.



**Содержание и структура работы.** Текстовая часть работы состоит из введения, трех глав, заключения, и приложений общим объемом в 77 страницы.

*Первая глава* посвящена общим вопросам формирования многофункционального архитектурного пространства в сложившейся городской среде, с наличием водных артерий. Рассмотрено понятие многофункциональности архитектурного пространства. Проанализированы примеры успешной реконструкции схожих участков территории, а также основные проблемы данных пространств, отображенные в работах таких авторов как Нехуженко Н.А., Лихачева Д.С., Лейнбергера К.Б., Пьера Мерлена и Джейн Джекобс. Проведена систематизация и обобщение изученного материала.

Во *второй главе* рассмотрены архитектурно-градостроительные и морфологические особенности исследуемого участка долины Второй речки в г. Владивостоке. Объединены концепции формирования многофункциональных архитектурных пространств с наличием малых водных артерий на основе зарубежного опыта и концепции с учетом региональных условий и ряда особенностей исследуемого участка.

В *третьей главе* представлен экспериментальный проект выбранного для разработки участка территории – долины Второй речки в г. Владивостоке, в соответствии со сформулированными принципами.

# ГЛАВА 1 ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ПРОЕКТИРОВАНИЯ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ АРХИТЕКТУРНЫХ ПРОСТРАНСТВ ДОЛИН ВОДНЫХ АРТЕРИЙ

## 1.1 Функция и роль многофункциональных архитектурных пространств долин водных артерий в городской среде

Многофункциональное проектирование, это в своем роде сложившаяся исторически практика, которая формировалась на протяжении всей истории человечества. Дома для проживания населения служили одновременно местами работы и продажи различных товаров. Здания не делились по производственному назначению. Высокая плотность населенных пунктов обуславливалась тем, что места продажи необходимого сырья и места для его обработки находились в шаговой доступности и ей же ограничивались. Такой тип многофункциональной застройки был больше характерен для городских поселений. Стоит также отметить и тот факт, что большинство городов всегда располагалось вблизи акватории или реки – поселения и водные ресурсы всегда были тесно связаны между собой.

Однако, индустриальная и промышленная революция привели к разделению мест для проживания и работы, проектируя специализированные по функциональному назначению объекты и районы. Данные процессы послужили основами для развития практики городского зонирования.

К концу 20 века идеи многофункционального развития городской структуры обрели новую силу, и проблемы отделения промышленных зон от жилой застройки стали утрачивать свою актуальность. Об этом упоминает и Джейн Джекобс в своей книге «Смерть и жизнь больших американских городов», выдвигая мнение о том, что «смешанное использование городских площадей необходимое и жизненное условие оздоровления городского пространства. Многофункциональное построение городских зон отразилось в частности в такой практике, когда в жилых кварталах выходящая на дорогу лицевая часть района отводится под коммерческое использование» [11].

Также об актуальности таких пространств можно говорить исходя из того, что современные технологии и методы транспортировки грузов позволяют создавать городские поселения и целые мегаполисы вдали от источников воды. Однако города сложившиеся в более ранние исторические периоды, из-за бурного роста и развития сталкиваются с проблемами расселения, обусловленными нехваткой жилых территорий и возможными границами застройки, исходящими из рельефа местности. Об этом упоминается во вступительной статье К. Т. Топуридзе к книге «Новые Города. Районная планировка и градостроительство». Пьера Мерлена.

«Вопросы градостроительства находятся в центре всеобщего внимания, потому что процесс развития городов в наше время идет столь бурными темпами, в таких небывало ускоренных и неожиданных ритмах, каких не знала ни одна из прошедших эпох» [6].

Говоря о городской структуре, не стоит забывать и об экономических факторах развития городской среды. Экономика сильно влияет на расположение коммерческих и промышленных зон в структуре города. В своей книге «The Option of Urbanism, Investing in a New American Dream» [12] Кристофер Б. Лейнбергер говорит о 19 типах стандартных объектов недвижимости и подчеркивает, что формирование городского пространства на основе многофункционального проектирования считается очень рискованным объектом для инвесторов и застройщиков. Однако современная практика показывает, что оно хорошо реализуется в жилых кварталах образованных многоэтажными объектами жилого назначения.

Включение такого типа застройки в структуру города с наличием водных артерий, на мой взгляд, может быть более выгодным с экономической точки зрения, так как наличие близлежащего, грамотно организованного, водного источника, может поспособствовать увеличению стоимости земельных участков и привлечению большего числа



потребителей. Лихачев Д.С., писал: «Вода в ландшафте – как зеркало в здании, как глаза на человеческом лице» [7].

Все это основывается на одной очень важной проблеме, описанной в книге «Основы ландшафтного проектирования и ландшафтной архитектуры» автора Нехуженко Н.А.: «Особо следует выделить такую специфическую проблему, как прогрессирующее снижение эстетических качеств пригородных и урбанизированных территорий. Очень часто мы можем видеть безликую застройку городов, где игнорирование законов композиции, колористики, ритмики, появление одинаковых, скучных и не удобных для жизни многоэтажных домов, ликвидация нормальных дворовых пространств формируют некомфортную среду не только по ее функциональным качествам, но и по негативному воздействию на нервную систему человека» [8].

Многофункциональная архитектурная структура может быть задействована не только на уровне городской или районной планировки, но и на уровне одного объекта, в частности.

Студия «Studio Gang» предложила свой вариант преобразования зданий общественного назначения, назвав его «7 Strategies to Reimagine Civic Spaces As Vibrant Urban Hubs» [9] (рис. 1).



Рис. 1. «7 Strategies to Reimagine Civic Spaces As Vibrant Urban Hubs» [9]

На данном рисунке изображены 7 стадий формообразования общественных объектов, как точек притяжения: «Open Libraries to Opportunity»; «Shape Parks into Experiences»; «Move Recreation Centers Towards Wellness»; «Center Police Stations on Community»; «Cultivate Schools into Innovation Campuses»; «Make Streets into Places»; «Make Transit Stops a Place to Go».

Данные стадии описывают способы преобразования общественных структур в более доступные и адаптированные под современное общество пространства с включением второстепенных функций. Согласно предложению студии все общественные объекты должны включать свою структуру места для общения, коммуникации и отдыха простых горожан, даже если это объекты охраны правопорядка. Ландшафтной реорганизации должны подвергаться не только парковые, но и уличные пространства, от обычных проулков до мест остановки общественного транспорта.

Среди наиболее крупных проектов по реорганизации многофункционального общественного пространства и малых водных объектов в частности, были выделены следующие:

1. Реконструкция ручья Чхонгечхон, в городе Сеул (Республика Корея) (рис. 2).



Рис. 2. Ручей Чхонгечхон «До» и «После» реконструкции

Данному проекту способствовало множество различных социальных и экономических факторов. В статье посвященной реконструкции ручья пишется: «В городе шла волна подъёма, требовался какой-то свежий проект международного уровня, привлекающий внимание и заставляющий говорить о Сеуле как о современном мегаполисе. Регенерация забетонированной реки в качестве такого проекта помогла бы решить сразу ворох экологических и экономических проблем» [13].

2. Реорганизация набережной «Harbor Drive» в городе Портленд (США.) (рис. 3) стала способом реконструкции бывшей автострады. Сайт посвященный паркам города Портленда повествует: «В 1974 году начались работы по сносу «Harbor Drive» и созданию открытого общественного пространства вдоль русла реки. После завершения в 1978 году данное место приобрело огромную популярность и стало центром сосредоточения городского населения [14].

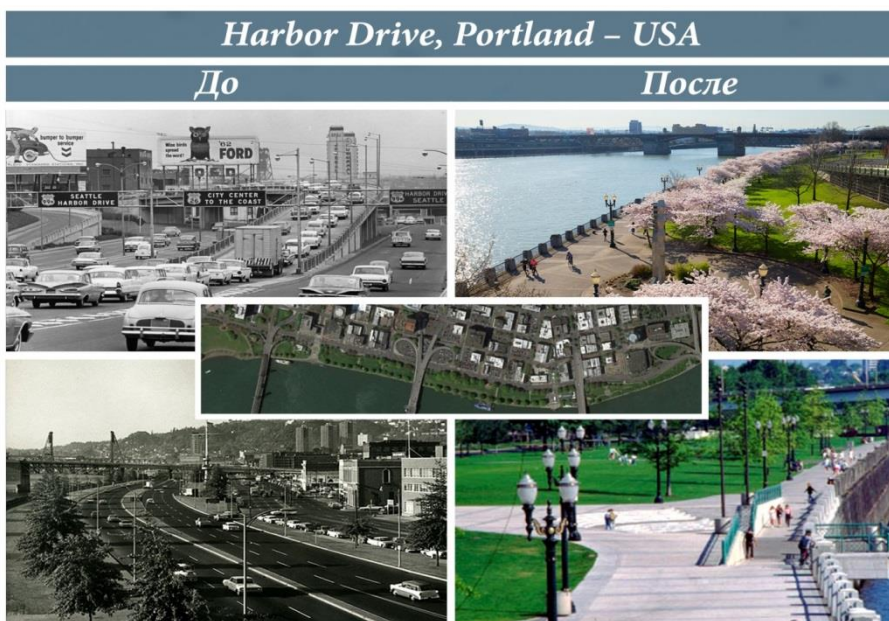


Рис. 3. Harbor Drive «До» и «После» реконструкции

3. Проект «Chicago Riverwalk» в городе Чикаго (США) (рис. 4) был создан из-за отсутствия доступности к реке, загроможденной с двух берегов объектами индустриальной среды. На данный момент, данный участок территории представляет собой оживленное и динамично место. «На набережной расположились разные типы пространств, каждое из которых



должно создавать особенный тип связи с рекой. Здесь есть водная площадь с террасой-палубой для загорающих жителей и детским фонтаном. Пристань — интерактивное пространство для изучения речной экологии, плавучие сады, места для рыбалки, дощатый настил для отдыха» [15].



*Рис. 4. – Chicago Riverwalk «До» и «После» реконструкции*

4. Проект Реконструкции участка территории «Madrid RIO» в городе Мадрид (Испания) (рис. 5) была начата, поскольку, находящаяся на данном участке территории автомобильная дорога не оправдала себя и создала буферную зону между рекой и городской застройкой.



*Рис. 5. Madrid RIO «До» и «После» реконструкции*

На данный период времени реконструкция данного участка территории представляет собой место для отдыха горожан и туристов и благоприятно влияет на экономику города. Автор данной статьи, Игорь Максимов, пишет: «Парк предоставил мадридцам и гостям города территорию, окруженную растительностью и наполненную спортивными, досуговыми и культурными объектами. Проект превратил реку в неотъемлемую часть городского пространства, омоложив ее берега и связав с ее помощью окрестности города, которые раньше были отделены от центра шумным шоссе. Проект в полной мере явился отражением новой тенденции, проявляющейся в крупных современных городах: стремясь улучшить качество жизни горожан, здесь начинают избавляться от крупных шоссе, проходящих через территории с плотной застройкой и рассекающие городские районы» [16].

5. Последним из более крупных зарубежных проектов по реорганизации прилегающего к реке пространства является *реконструкция набережной реки Zhangjiagang в городе Сучжоу (Китай)* (рис. 6.).



Рис. 6. Zhangjiagang «До» и «После» реконструкции

Данная река, в свое время, была «загромождена домами, и хозяйственно-бытовые стоки сбрасывались прямо в её воды. Более того, окружающее пространство вокруг набережной находилось в беспорядке,

транспортные и пешеходные потоки накладывались друг на друга и были переполнены» [17].

Подводя итоги можно сказать о том, что многофункциональным пространствам с каждым годом уделяется все больше внимания. Человечество возвращается к первоначальному строю городской структуры, но совершенно в другом понимании, поскольку, в постиндустриальном обществе они могут разрешить проблемы связанные с расселением, деловой и досуговой активностью. Многофункциональные пространства, организованные вдоль русел рек, превращаются в рекреационные зоны, хотя в их структуру включены объекты различного назначения.

## **1.2 Особенности развития многофункциональных архитектурных пространств с наличием речных набережных**

При рассмотрении проблемы развития многофункциональных архитектурных пространств были выделены 2 основные задачи:

- провести исследование и анализ зарубежных примеров по особенностям формирования многофункциональных городских пространств, расположенных в условиях слабовыраженного рельефа, с наличием водных артерий;

- сформулировать принципы формирования многофункциональной городской среды в условиях слабовыраженного рельефа с наличием водных артерий.

При выборе городов аналогов использовались следующие критерии:

- наличие водных артерий в городской структуре (шириной от 2 до 15 метров);

- численность населения, близкая к 1 миллиону человек и выше;

- отсутствие сложного рельефа в пределах долины реки;

- наличие высокой плотности застройки;

- наличие акватории (морской и озерной), или географическая близость к ней.

На основе выделенных критериев отобраны характерные примеры современных развивающихся городов мира. В качестве примеров развития многофункциональной среды были выбраны: Аделаида; Мельбурн, Осло, Дублин, Нагоя, Саппоро, Сеул, Шеньчжэнь, Шанхай, Чикаго.

Методика анализа включала следующие действия:

- выбор участка соразмерного долине Второй речки;
- определение процентного соотношения озеленения к окружающей застройке;
- нахождение процентного соотношения по высотности объектов;
- определение характерного сечения участка реки.

При анализе данных городов были использованы основные положения, методики пространственного анализа, изложенные в ряде работ кафедры архитектуры и градостроительства, и отражённые в серии экспериментальных проектов по совершенствованию объёмно-планировочной структуры г. Владивостока [1, 2, 3, 4, 5].

**1.2.1 Аделаида.** Аделаида – город штата Южная Австралия, отличается развитостью и грамотной планировкой своей инфраструктуры, большим количеством мест паркового назначения и общественно-социальной активности. Является одним из наиболее ярких примеров для развития многофункциональной городской среды города Владивостока. «Построенный в 1836 году город, имел настолько грамотную сеть дорог, что до сих пор, справляется с возросшим потоком транспорта. Несмотря на то, что Аделаида является пятым по величине городом Австралии, здесь редко бывают такие пробки и заторы на дорогах, как в Сиднее или Мельбурне. Причиной тому стала настойчивость одного из отцов-основателей города – Уильяма Лайта, который предложил решетчатую планировку города, и, несмотря на протесты, добился реализации своего проекта» [18].

В иллюстративной части (рис. 7) отображена полная структура города, с наличием парковых территорий и участками «River Torrens» отмеченными



для исследования. Размеры кластеров совпадают с размером исследуемой территории Второй речки в городе Владивостоке, и представляют собой отрезки длиной в 3км и шириной в 780 м.



Рис. 7. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Аделаида

Система расселения города Аделаида, вдоль речных артерий, предполагает собой плотную малоэтажную застройку на небольшом удалении от русла рек. В процентном соотношении, дома этажностью от 2 до 7 этажей составляют около 9,43%, оставшиеся 90,57% это дома частного сектора в 1 этаж, редко попадаются 2 этажные постройки. Процентная доля рекреационных территорий и паркового озеленения колеблется от 20% до 35%. Ширина речного русла изменяется от 2 до 7 метров. Взятый участок Karrawirra Parri является судоходным.

**1.2.2 Мельбурн.** Мельбурн – один из самых крупных и густонаселенных городов Австралии, с населением около 3,5 млн. человек. «Мельбурн дважды признавался «Лучшим городом для жизни в мире» в авторитетном исследовании журнала «The Economist» на основании таких параметров как климат, цены, культура, уровень здравоохранения, особенности городской планировки. За последние несколько лет здесь появилось много достопримечательностей: площадь Федерации «Federation

Square»; новые постройки на «Southbank» включая 300 метровую башню Эврика; мост «Sandridge» на Southbank; район элитной застройки «Docklands»; станция Южный Крест; деловой, жилой и торговый кварталы QV. Непосредственно к сити прилегает красивейший район Southgate, являющийся своего рода визитной карточкой Мельбурна» [19].

В иллюстративной части (рис. 8) отображена планировочная структура города и 2 участка территории, в структуре которых находится русло реки «Yarra River».

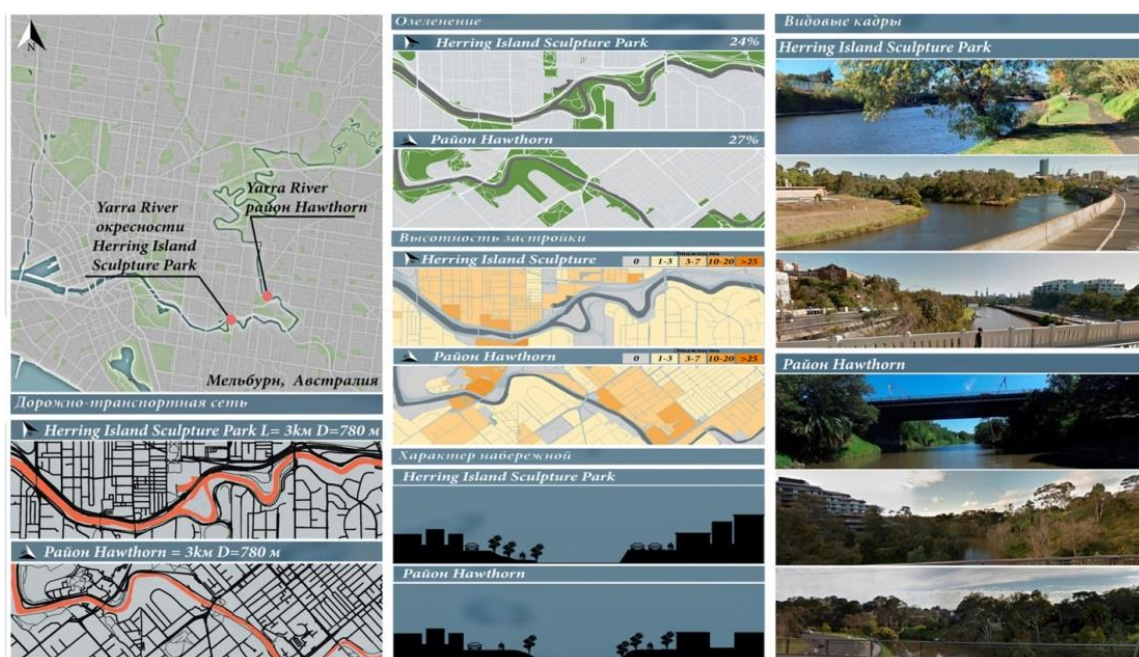


Рис. 8. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Мельбурн

Система расселения города предполагает под собой малоэтажную застройку с большим количеством зданий общественного и административного назначения. В основном структура состоит из частного сектора высотой 1-2 этажа, в которую включены высотные объекты. В процентном соотношении, на рассматриваемых участках территории, дома частного сектора занимают от 45% до 59%. Объекты общественного назначения высотой от 3 до 7 этажей составляют около 25-30% от общего количества объектов. Остальная часть – это внедренные высотные, чаще офисного типа объекты до 25 этажей и выше. Процент озеленения



варьируется от 24% до 27%. Ширина речного русла колеблется от 5 до 12 метров. Данные участки реки являются судоходными.

**1.2.3 Шанхай.** Шанхай - является самым крупным портовым узлом Китая, с активно развитой дорожно-транспортной инфраструктурой, наличием большого количества памятников архитектуры. Структура города в своем большинстве является многофункциональной. Иллюстративная часть (рис. 9) отображает участки территорий вдоль искусственных речных каналов в районах Zouma Pond, Yuijingpu и видовыми кадрами в районах Pudon Xinqi и Xuhui Qu.

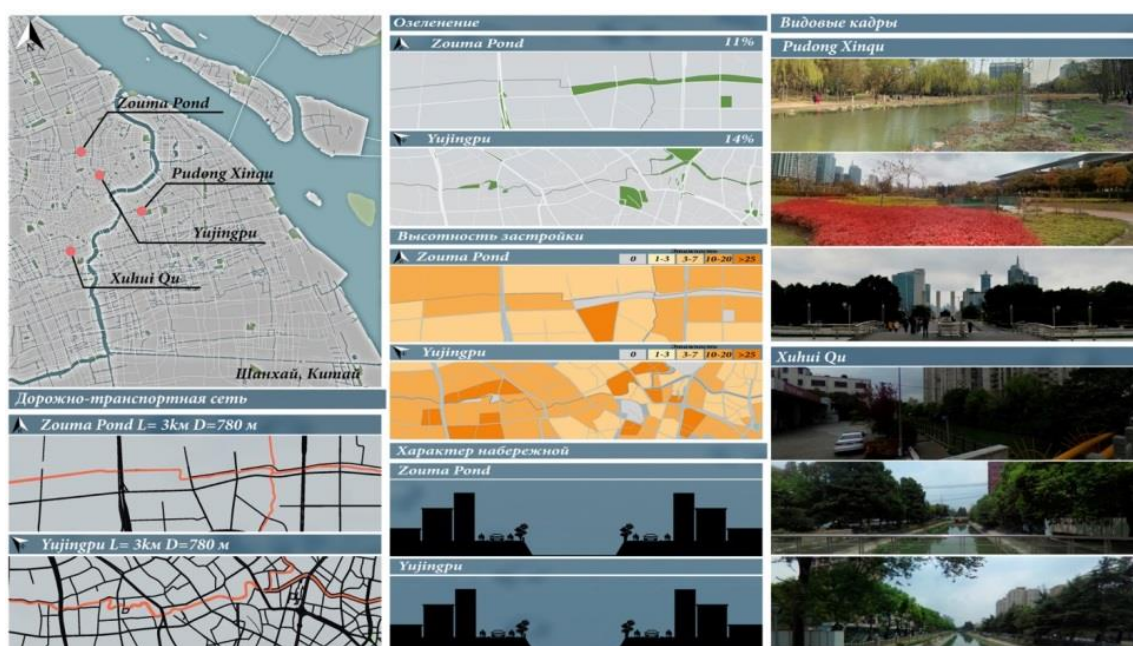


Рис. 9. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Шанхай

Структура городской застройки на выбранных участках территории представляется многофункциональной и динамичной. Высотность застройки представлена объектами высотой от 10 до 20 этажей, процент которых варьируется от 43 до 68. Малоэтажные объекты занимают долю в 10-20% от общей суммы, оставшаяся процентная часть отдана под объекты высотой свыше 25 этажей. Озеленение, на представленных участках территорий, занимает не более 14% и то в лучшем случае, основная часть отдается под дорожно-транспортную инфраструктуру, ширина речных каналов варьируется от 2 до 6 метров в зависимости от их назначения.

**1.2.4 Шеньчжень.** Шеньчжень является одним из самых развитых городов Китая и одним из двух самых удобных и комфортных для проживания. «В Шеньчжене небоскрёбы на тебя не давят. Нет ощущения, что ты в каменных джунглях. Город утопает в зелени, много скверов и парков. Здесь чистые улицы, хорошие дороги, общественный транспорт работает как часы, преступности нет» [20].

В иллюстративной части (рис 10) показаны два участка территории «Futian Qu», «Huang Gang Lu», соразмерных долине Второй Речки. Отличительными чертами городской застройки является большое количество рекреационно-парковых зон с включением в свою структуру малоэтажных объектов административно-общественного назначения. Высотность застройки варьируется от 2 до 25 этажей, и выше. Процентная доля объектов высотой до 2 этажей на участке «Huang Gang Lu» составляет около 48%, это объекты торгового, общественного и жилого назначения.



*Рис. 10. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Шеньчжень*

В основном застройка представлена зданиями жилого типа, с включением административных, общественных и торговых функций, высотой от 10 до 25 этажей, в процентном соотношении это 50-80% от общего количества объектов. Хорошо развитая рекреационная составляющая



занимает от 29% до 32% от общей площади рассматриваемой территории. Водные артерии представляют собой хорошо организованные каналы и ручьи с искусственно созданной природной структурой. Ширина варьируется от 2 до 5 метров.

**1.2.5 Сеул.** Сеул – имеет развитую дорожно-транспортную и пешеходную инфраструктуру. А также, с недавнего времени уделяет особое значение количеству озеленения и рекреационно-парковых зон в своем составе. Наиболее значимым объектом в структуре городской рекреации является участок вдоль ручья Чхонгечхон. «В 1970 году на месте ручья появилась скоростная двухъярусная автомагистраль. Дорога, что долгое время обеспечивала разгрузку центра города от автотранспорта, со временем стала артерией загрязняющей город – тут и шум, и загазованность, и пыль от машин» [21].

Иллюстративная часть (рис. 11) четко отображает высокую плотность застройки и сильно колеблющуюся высотность объектов административно-общественной и жилой инфраструктуры. Система транспортных связей задается руслами речных протоков и ручьев.

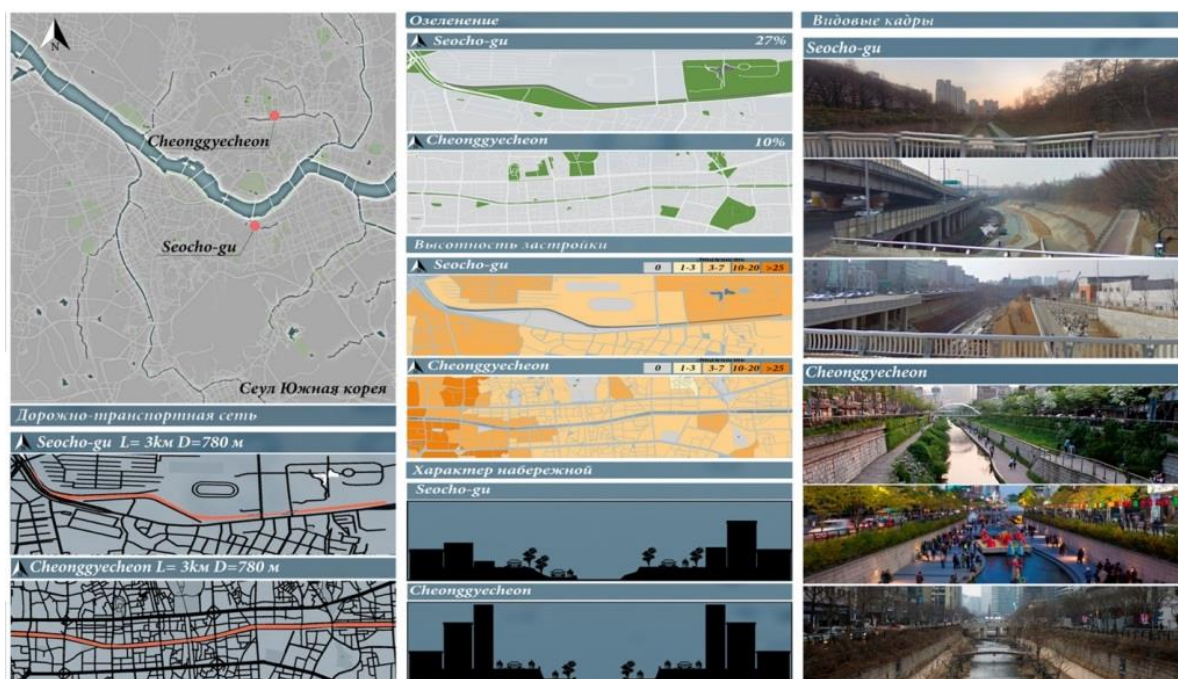


Рис. 11. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Сеул

Процентная доля озеленения на выбранных участках составляет от 9,96% до 22,47%. Этажность объектов общественного и жилого назначения колеблется от малоэтажных, высотой 2-5 этажей, и до сооружений свыше 40.

Однако здания высотой от 2 до 5 этажей преобладают в процентном соотношении, около 60,95%.

**1.2.6 Чикаго.** Чикаго – это один из крупнейших городов США. Для него характерна прямоугольная планировочная структура дорожно-транспортной сети, высотная застройка в центральной части, и малоэтажная на окраинах.

Отображенные, в иллюстративной части (рис. 12) схемы, показывают хорошо развитую сетчатую планировочную структуру кластеров.

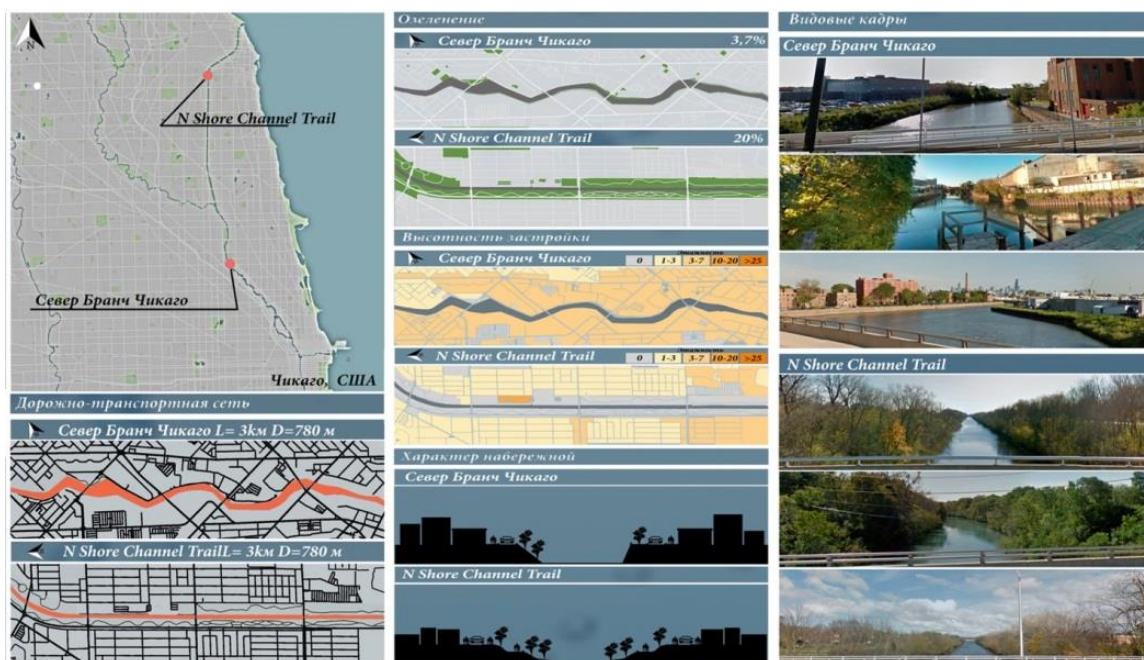


Рис. 12. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Чикаго

Процентная доля озеленения на участках варьируется от 3,76% до 20,75%. Преобладающей застройкой, по приближению к центру города – являются складские, административные и технические сооружения высотой от 2 до 5 этажей, для принятия грузов с речного транспорта. Кластер N Shore Channel Trail по типу застройки и ее высотности, представляет собой жилой район с малоэтажными зданиями высотой от 1 до 3 этажей, процент которых



составляет около 56%. На остальные 46% приходятся парковочные зоны для автомобилей и административно общественные здания средней и малой этажности. Север Бранч Чикаго является районом промышленной и торговой застройки с высотой объектов до 4 этажей, процентное число которых составляет примерно 70,61%. На всем своем протяжении данная водная артерия является судоходным каналом с шириной сечения около 8-9,5 метров.

**1.2.7 Саппоро.** Саппоро – один из молодых, но активно развивающихся городов Японии. «Один из немногих японских городов, который построен по четкому архитектурному плану. Главный бульвар «Одори» шириной 100 м и длиной 1,6 км тянется через весь центр города, разделяя его на северную и южную части. Улицы и проспекты пересекаются под прямым углом, как на шахматной доске» [22]. В иллюстративной части (рис. 13) отображается его полная и четкая планировочная структура.



Рис. 13. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Саппоро

Более подробно разобраны два участка территории. Первый - часть района «Toyohira-ku» с наличием водной артерии в своей структуре, второй - участок реки «Ishikari River». Процентная доля озеленения на участке «Toyohira-ku» вдоль ручья шириной от 1 до 3 метров занимает около 8%,

«Ishikari River» же представляет собой более крупную и полноводную водную артерию шириной до 8 метров, вдоль которой расположены парковые и рекреационные зоны, процентная доля которых составляет 33%.

Для данных участков территории характера застройка средней этажности высотой от 2 до 7 этажей, с включением в свою структуру точечных более высоких объектов. Процентная доля такой застройки варьируется от 45 до 87%. Остальную часть занимают здания высотой до 20 этажей, около 2-3%, и малоэтажное жилье высотой до 2 этажей.

**1.2.8 Нагоя.** Нагоя - представляет собой развитый многофункциональный город с отличной дорожно-транспортной инфраструктурой и архитектурным наполнением.

Иллюстративная часть (рис 14.) отображает собой полную дорожно-транспортную инфраструктуру с очень мелким членением на кварталы. Разобранные районы «Naka-ku» и «Shōwa-ku» представляют собой плотно застроенные участки территории со степенью озеленения до 18%, которое представляет собой небольшие рекреационные кластеры, хаотично разбросанные во внутренней структуре.

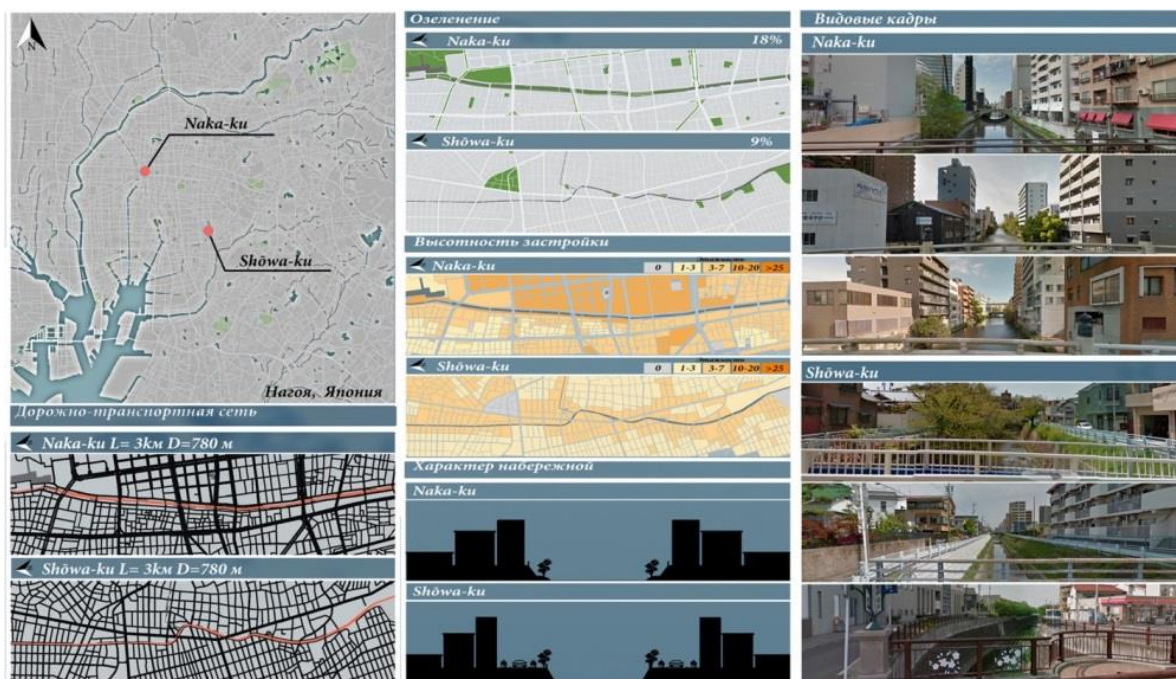


Рис. 14. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Нагоя



Район «Showa-ku» представлен в основном жилой застройкой, высотой до 5 этажей, доля которой по отношению к малоэтажному жилью составляет 62%. «Naka-ku». Район наиболее близкий к центру города, с застройкой, в основном, от 5 до 20 этажей, процентная доля которой составляет 83%. Их ширина варьируется от 1 до 4,5 метров.

**1.2.9 Дублин.** Дублин - столица Ирландии, и один из комфортных городов в социальном плане. Несмотря на свою многовековую историю, не утратил значимости и является крупным туристическим центром, знаменитым своей архитектурой.

Отображенные на иллюстрации (рис 15) данные дают понимание о хаотичной дорожно-транспортной структуре, не имеющей четкой градостроительной планировки, на что повлияли исторические факторы развития. Но при этом город имеет очень комфортную застройку небольшой этажности.

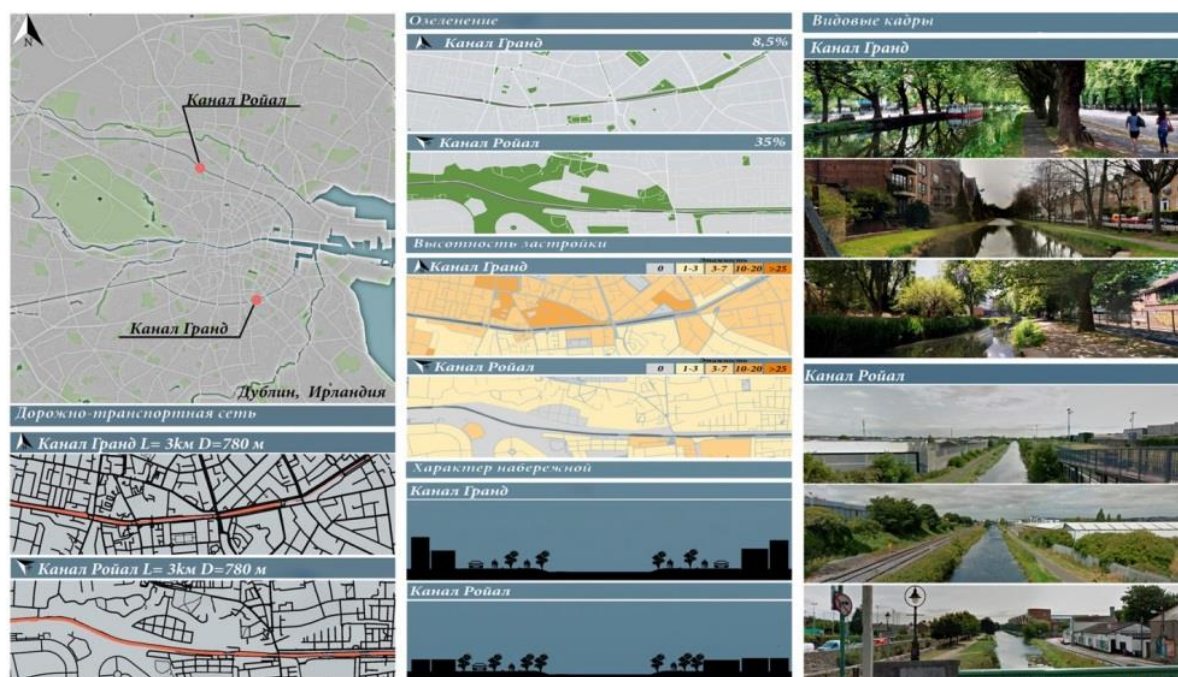


Рис. 15. Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Дублин

Застройка вдоль канала Ройал представлена объектами высотой в 1-2 этажа, процентная доля которых составляет около 92%. Канал Гранд, располагающийся ближе к центральной части города, состоит из объектов

административного, общественного, жилого и торгового назначения, высота которых варьируется от двух до 7 этажей. С включением в свою структуру участков территорий с офисными зданиями высотой свыше 10 этажей. Уровень озеленения на двух участках варьируется от 8,5 до 35%. ширина каналов, выполняющих судоходную функцию, для речных транспортных паромов, составляет 4-8 метров в сечении.

**1.2.10 Осло.** Осло - полностью трансформировавшийся в последнее время город, сумевший сохранить свое историческое наследие. «Вплоть до начала XXI века значительная часть прибрежных зон Осло была практически недоступна для жителей города. Обширные площади у самой воды были заняты автострадами, портовыми складами и неприглядными промышленными постройками. Сейчас реализуется масштабный проект по полной трансформации этой части города в парадную» [23].

В иллюстративной части (рисунок 16) показаны два участка реки Акерсельва.



Рис. 16. – Анализ пространственного формирования многофункциональной архитектурной ячейки с наличием водной артерии в г. Осло

Структура районов состоит из смешения объектов предыдущего столетия, и современных зданий. Многофункциональность застройки, как и во многих городах, достигается путем размещения объектов административного, торгового и общественного назначения в первых этажах зданий. Высота объектов различная, но удобная и комфортная с социально-экологической и психологической точки зрения. В основном, на исследуемых участках, расположены здания высотой от 5 до 10 этажей.

Процент такой застройки варьируется от 85 до 99%. Вдоль русла реки располагается протяжённая прогулочно-рекреационная зона. Процент озеленения составляет от 17% до 21%. Русло Акерсельвы шириной 2-7 метров и не является судоходным.

### **ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1.**

На основе проведенного анализа были сделаны выводы о способе формирования многофункционального архитектурного пространства, главной осью которого является русло реки. Организация рекреационно-парковых зон в структуре многофункционального пространства должна представлять собой развитую ландшафтную среду с общей доступностью к водоему. Процентная доля озеленения на участке должна составлять не менее 20% от общей площади застройки.

Четкая прямолинейная планировочная структура позволяет создать более развитую внутрирайонную дорожную сеть, увеличив доступность общественного транспорта. Низкая этажность застройки, в пределах 5 этажей позволит сделать территорию более комфортной для жизни граждан, с психологической точки зрения, а также предотвратит создание ветровых коридоров, не препятствуя естественным воздушным потокам. При выборе малоэтажной застройки требуется повысить плотность размещения объектов общественно-административного и жилого назначения, что свою очередь позволяет осуществлять «постоянный контроль» над улицей. Препятствуя криминальной составляющей данного участка городской застройки.



## ГЛАВА 2 ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО АРХИТЕКТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА ДОЛИНЫ ВТОРОЙ РЕЧКИ В Г. ВЛАДИВОСТОКЕ

### 2.1 Структурно-функциональный анализ существующей застройки долины Второй речки в г. Владивостоке

Зачастую, при реконструкции больших участков территории, или формировании новых пространств, вытесняются или не учитываются функции, необходимые для формирования благоприятной социальной среды. Для решения данной проблемы мною был проанализирован существующий функциональный состав застройки на участке территории долины Второй речки в г. Владивостоке (рис 17).

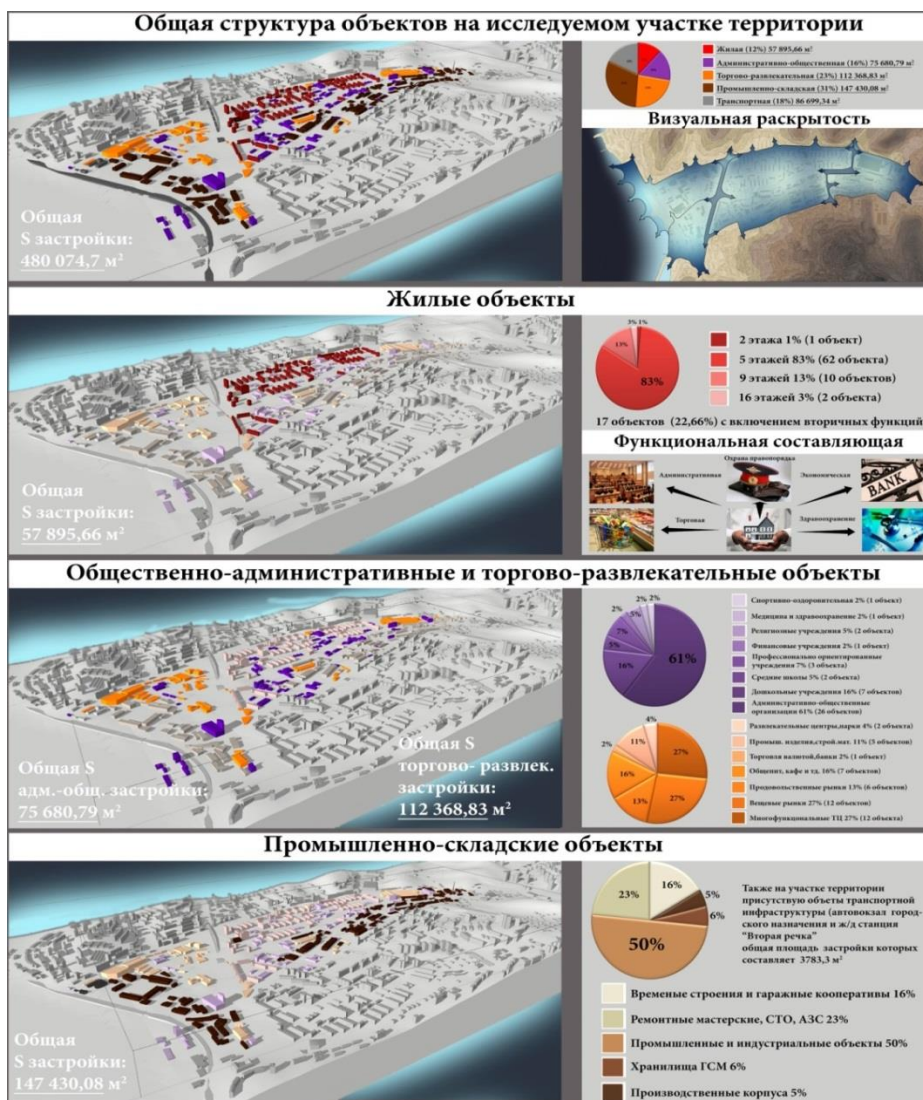


Рис. 17. Функциональная структура застройки долины Второй речки



Площадь застройки данного участка составляет 480 074,4 м<sup>2</sup>, из которых:

- 12% - жилая застройка (57 895,66 м<sup>2</sup>);
- 16% - административно-общественная (75 680,79 м<sup>2</sup>);
- 23% - торгово-развлекательная (112 368,83 м<sup>2</sup>);
- 31% - промышленная (147 430,08 м<sup>2</sup>);
- 18% - транспортная (86 699,34 м<sup>2</sup>).

Большая часть промышленной застройки уже давно не используется по своему функциональному назначению, выполняя вторичные функции (складирования, перевалки и расфасовки грузов) или не используется в полную мощность, поскольку первичные функции производства давно утрачены, не востребованы или являются экономически невыгодными на сегодняшний день.

Согласно существующей карте градостроительного зонирования, исследуемый участок территории делится на семь зон (рис. 18).

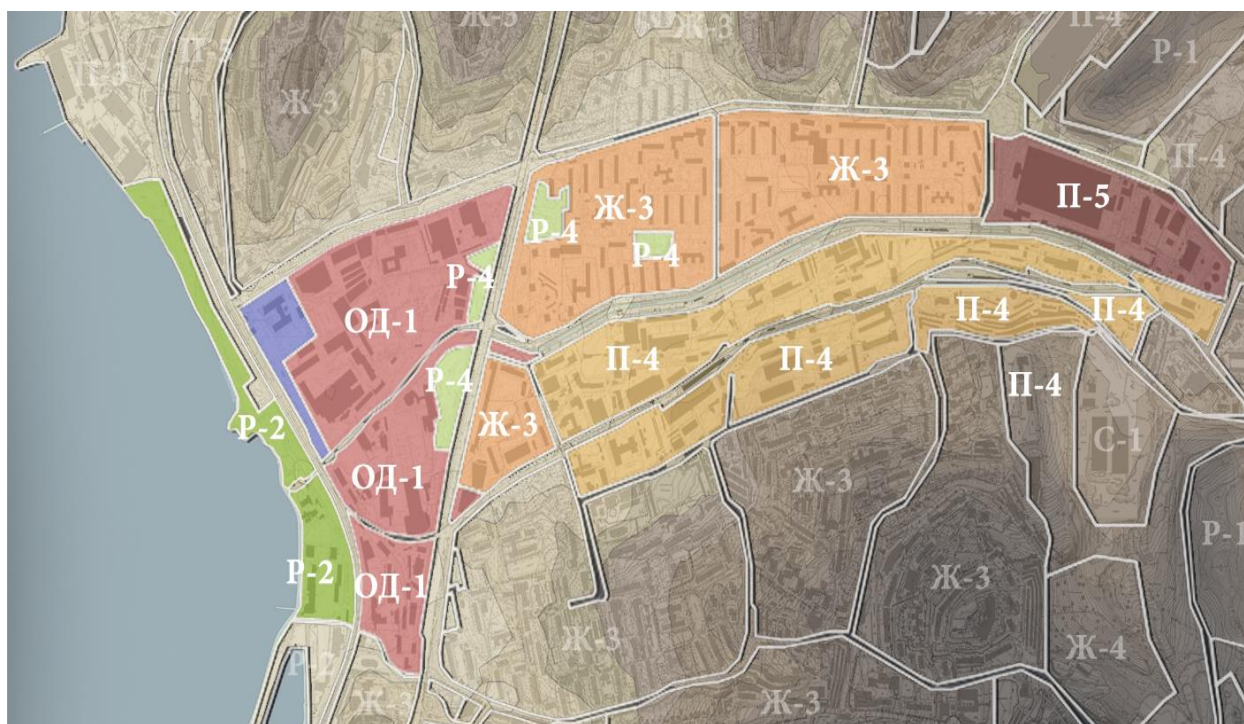


Рис. 18. Схема существующего функционального зонирования

Состав участка территории включает в себя:

- зона городских парков, скверов, бульваров (Р-4);

- зона объектов спорта, отдыха, туризма и развлечений (Р-2);
- зона производственно-коммунальных объектов V класса вредности (П-4);
- зона застройки многоэтажными жилыми домами (Ж-3)
- зона многофункциональной общественно-деловой застройки (ОД-1);
- производственно-коммерческая зона (П-5);
- зона объектов ж/д и автомобильного транспорта (Т-1, Т-3).

Сверяясь с картой градостроительного зонирования Владивостокского городского округа, стоит отметить тот факт, что объекты, находящиеся по левую сторону от трассы М60, в 50% случаев не соответствуют своей территориальной принадлежности.

Рассматривая промышленную застройку, необходимо учитывать важный градостроительный фактор – она является буферным пространством между тремя жилыми микрорайонами: микрорайоном вдоль улицы Русской, новообразованным районом Снеговой Пади и районом «Бам». Застройка препятствует формированию целостной структуры и способствует развитию среды, оказывающей негативное социальное воздействие на прилегающие участки территории.

Исследуемый участок ограничивается автомобильными путями по улице Русской и Иртышской, а так же граничит с бухтой Кирпичного завода. Его площадь составляет 222,5 га и имеет следующие габариты: длина по руслу – 3111,74 метра, а наибольшая ширина – 912,23 м.

При рассмотрении участка Второй речки нужно учитывать пешеходно-транспортные связи и места наибольшей социальной активности (рис. 19).

Анализ пешеходных связей выявил ключевые узлы и пешеходные маршруты, объединяющие между собой различные участки исследуемой территории, а также предоставил схему взаимосвязи данных пространств. Также основываясь на книге Высоковского А.А. «Правила землепользования и застройки: руководство по разработке. Опыт введения правового

зонирования в Кыргызстане» [10, с. 91-117], была выведена схема социального рассредоточения людей. Данная схема позволяет вычленить буферные зоны, а также места наибольшей социальной активности, и попытаться упорядочить их в дальнейшем. Рассматривая транспортную структуру, на данном участке территории, стоит отметить, что главной магистралью федерального назначения, рассекающей долину на две части, является трасса М60, проходящая по улице Проспект 100-летия Владивостока. Данная трасса соединяет пригород с центральной частью города.

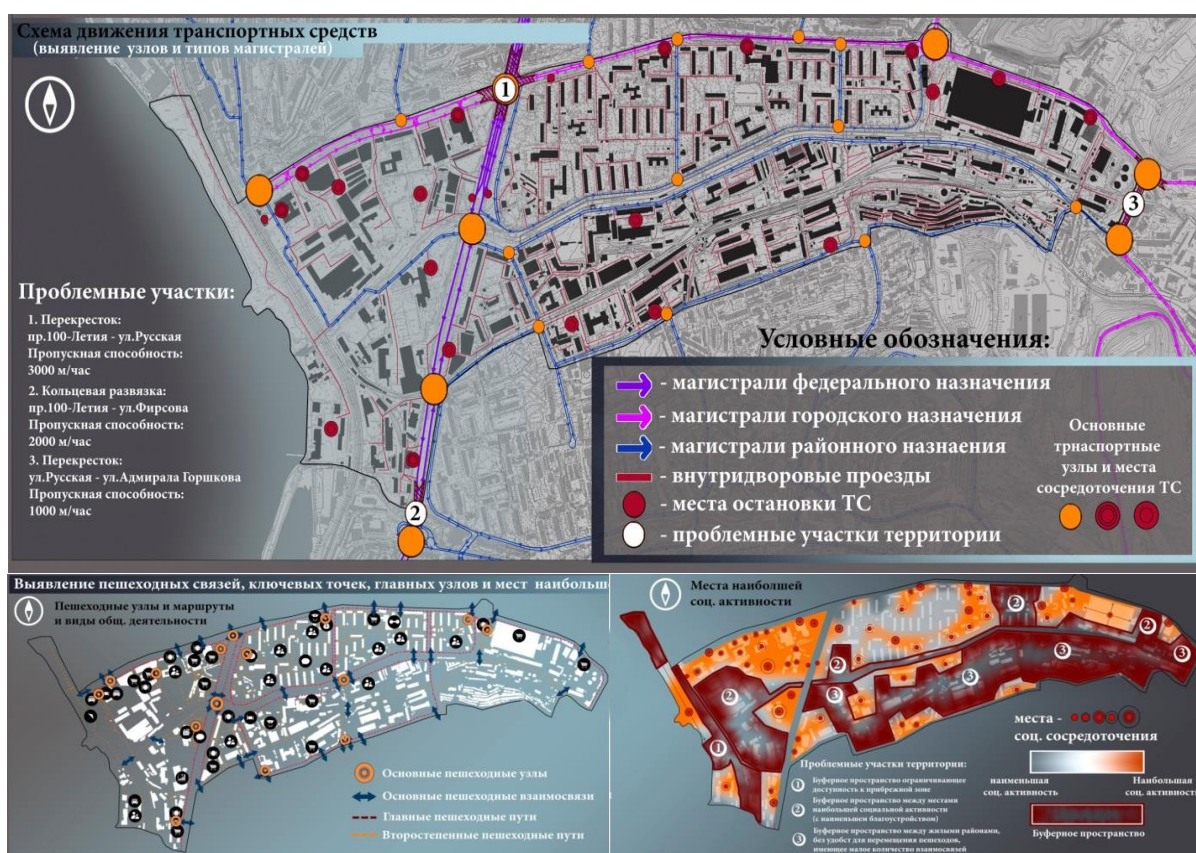


Рис. 19. Схема пешеходно-транспортных связей и мест наибольшей социальной активности

По данному маршруту ежедневно двигаются тысячи легковых и грузовых автомобилей. Транспортная связь городского значения представлена улицей Русской, соединяющей долину с новообразованным районом Снеговая падь. Магистрали районного значения огибают жилой квартал улицы Русской и Бородинской, а также промышленную застройку

вдоль русла реки Второй речки и улицы Иртышской, образуя замкнутые сектора и не имея второстепенных взаимосвязей между собой. Также на схеме выявлены основные транспортные узлы, формирующиеся на стыке данных магистралей и ответвления ветки Дальневосточной железной дороги, уходящей вглубь промышленной застройки данного участка территории.

Красным цветом обозначены скопления транспортных средств расположенных вдоль основных магистралей, а также места остановки общественного транспорта. Важно отметить, что на данном участке территории плохо организованы автомобильные стоянки и парковки временного хранения, при наличии множества общественных объектов, что в свою очередь создаёт проблемы транспортной доступности, формируя постоянные автомобильные заторы. Перечислим проблемные участки, отмеченные на рисунке 3 цифрами 1, 2, 3.

1. Перекрёсток проспекта 100-летия Владивостока и улицы Русской, где пропускная способность автомобилей, исходя из расчёта и количества полос, составляет 3000 машин в час, однако учитывая утренние и вечерние часы, а также взаимосвязь с пригородом и внешними населёнными пунктами, данный узел практически всегда является перегруженным и затруднённым для движения.

2. Кольцевая развязка проспекта 100-летия Владивостока и улицы Фирсова при своей пропускной способности в 2000 машин в час также не справляется с нагрузкой. Из-за затруднённого движения в сторону улицы Русской, автомобилисты нередко стремятся совершить объездной манёвр через улицу Фирсова и Постышева, что в свою очередь приводит к второстепенным транспортным заторам.

3. Перекрёсток улицы Русской и улицы Адмирала Горшкова является главным связующим узлом между новым районом Снеговой Пади и всем остальным городом, что нередко приводит к заторам вдоль всей улицы Русской.



Рассматривая уровень озеленения данного участка территории (рис. 20), отмечено, что долина Второй речки представляет собой хорошо озелененное пространство. Площадь озеленения составляет 65,06 га, в процентном соотношении это 29% от общей площади участка размером 222,5 га.

Площадь озеленения общего пользования составляет 8,62 га, ограниченного пользования – 30га, и специального назначения – 20,17 га, а так же 6,28 га отводится под так называемое озеленение «периферийной структуры». Это система озеленения, объединяющая объекты и участки территории в одно целое.



Рис. 20. Схема озеленения

На изображении отмечены основные проблемы данного участка территории и схема негативного влияния промышленной застройки на окружающую среду. Среди проблем можно выделить следующие:

- отсутствие благоустройства пляжной территории акватории Кирпичного Завода;

- загрязнение участка территории вдоль русла реки Второй речки, а также на участках промышленной застройки;

- отсутствие благоустройства речного русла. Человек со стороны, не являющийся жителем города и прогуливающийся по данному району, может принять речку за обычную сточную канаву;

- отсутствие массовой доступности к реке. Замкнутость речного русла превращает его в место для сброса мусора и пристанище для лиц без определенного места жительства, формируя тем самым неблагоприятную социальную среду;

- близость промышленной застройки к руслу реки также оказывает негативный экологический эффект;

- низкий процент озеленения в области промышленной застройки подвергает смежные жилые районы негативному воздействию посредством выбросов из заводских труб, что в свою очередь негативно сказывается на здоровье граждан;

- малое количество взаимосвязей между двумя берегами препятствует контролю над экологической ситуацией в районе русла реки;

- из-за большого количества промышленных объектов появляется неблагоустроенное буферное пространство между двумя жилыми районами: улицы Русской и района Снеговой Пади.

## **2.2 Структурно-морфологический анализ долины Второй речки в г. Владивостоке**

Рассматривая реконструируемый участок территории, необходимо учитывать фактор ветхости жилья и культурно-исторической ценности



существующей застройки территории. Ниже приведена схема физического износа жилья и объектов представляющих историко-культурную ценность застройки. Малая схема в левом нижнем углу обозначает объекты, имеющие историко-культурную ценность, в связи с которой они не могут быть снесены. Схема в нижнем правом – реконструируемые, сносимые и сохраняемые объекты (рис. 21).

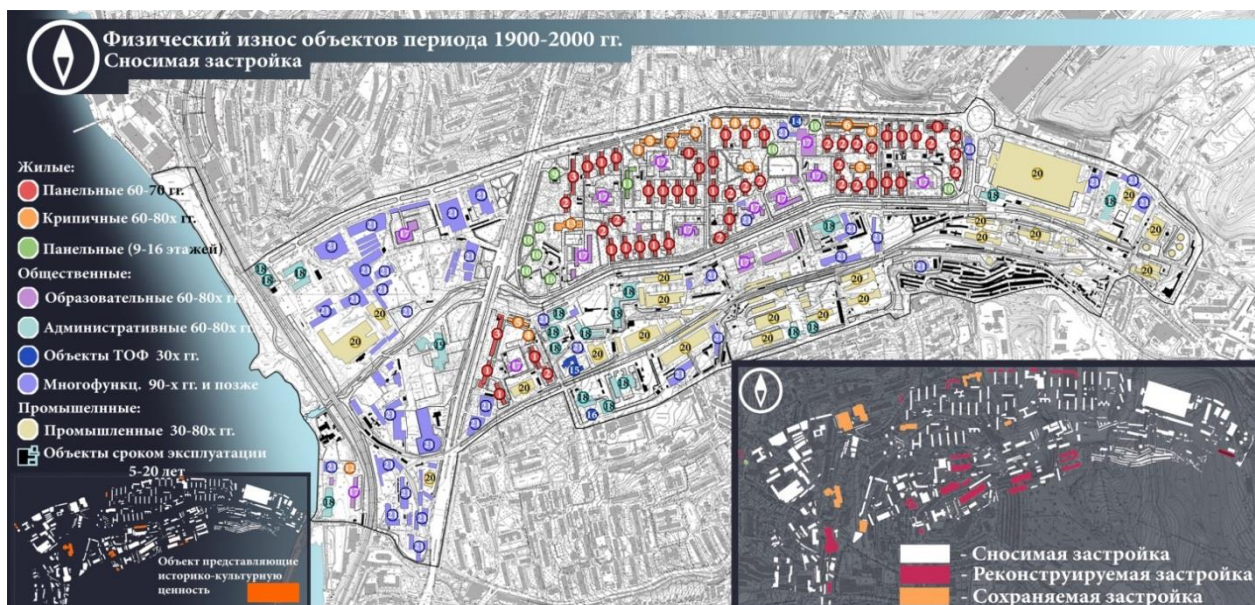


Рис. 21. Физический износ объектов застройки долины Второй речки. Сносимая застройка и историко-культурная ценность

Красным цветом обозначены типовые жилые объекты периода 1960-х — 1970-х гг. постройки из железобетонных панелей.



Рис. 22. Панельные жилые дома 1960-1970х гг.

На исследуемом участке территории они представлены домами четырех типов: трехсекционные, четырехсекционные и пятисекционные (рис. 22.). Крайний срок эксплуатации данных объектов заканчивается в 2020 г., следовательно они подлежат сносу.

Оранжевым цветом обозначены объекты жилого кирпичного домостроения 1960-1980-х гг. Однако вместе с ними в классификации



находится еще один объект, современный кирпичный 16-ти этажный дом 2012 г. постройки. Сроки эксплуатации данных объектов составляют 100 — 150 лет, а следовательно период их эксплуатации подходит к концу в 2055-2070-х гг, а объектов единичного домостроения в 2105-2162-х гг. (рис. 23).



Рис. 23. Кирпичные жилые дома 1960-х-2010-х гг.

Среди объектов серийного домостроения можно выделить панельные девятиэтажные жилые дома, обозначенные зелёным цветом, проектов серии П81 (односекционный дом начала 1970-х гг.) и серии П-49 (многосекционный девятиэтажный дом середины 1970-х гг.). Стоит отметить, что в это же время был построен первый во Владивостоке шестнадцатипятиэтажный жилой дом проекта серии 1-464Д-Э 104 (рис. 24), который является культурно исторической ценностью данного участка территории. Сроки эксплуатации данных объектов, по нормативам не превышают 100 лет, приблизительное время сноса датируется 2050-ми — 2060-ми гг., однако данные объекты могут быть реконструированы.

Среди общественных объектов были рассмотрены общеобразовательные, обозначенные сиреневым цветом (рис. 25), общественно - административные 1960-х — 1980-х гг., обозначенные

бирюзовым цветом (рис. 26), объекты современного строительства 1990-х гг. и более позднего периода постройки (рис. 28), а также объекты ТОФ 1930-х гг., обозначенные синим цветом (рис. 27).



Рис. 24. Панельные дома свыше 5 этажей

К общеобразовательным объектам отнесены дошкольные, школьные учебные заведения и объекты специальной направленности (музыкальные, православные, автомобильные школы и проф. тех. училища (колледжи)). Годы постройки данных объектов варьируются между 1950-ми — 1960-ми гг., сроки эксплуатации составляют 100 лет и нормативное время сноса 2060-е — 2070-е годы. Моральный и физический износ ставит под сомнение сохранение данных объектов и их возможность дальнейшей эксплуатации.

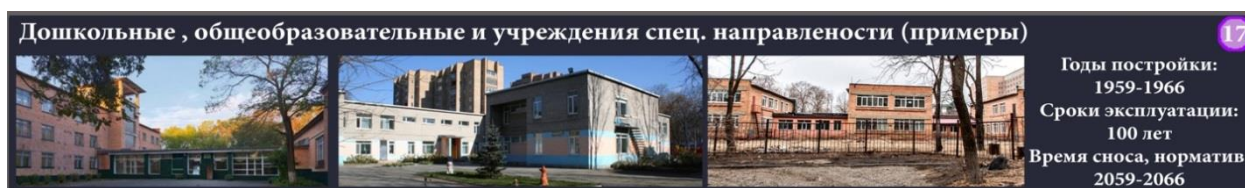


Рис. 25. Общеобразовательные учреждения

Среди общественно-административных объектов 1960-1980 годов постройки особое значение уделяется городскому автовокзалу и Краевому Дому молодёжи. Автовокзал играет очень важную роль для нашего города, так как не имеет функциональных дублёров. Срок эксплуатации данного объекта по ГОСТ Р54257 – 2010 [24, 25] составляет не менее 50 лет, однако его архитектурный облик и техническое состояние требуют незамедлительного капитального ремонта или же полной реконструкции.

Краевой Дом Молодёжи, в большей степени известен как кинотеатр Иллюзион. Это единственный в своём роде культурный центр нашего города, который в свою очередь может считаться памятником поздней советской архитектуры. Годы постройки: 2 половина 1970-х гг. Согласно нормативным

документам (ГОСТ Р 54257-2010) [24, 25] срок эксплуатации данного объекта, представляющего культурную и общественную ценность, составляют не менее 100 лет.



Рис. 26. *Общественно-административные объекты 1960-1980 гг.*

Отдельной роли удостоены объекты ТОФ начала 1930-х гг. Данные сооружения имеют неоспоримую историческую ценность для данного участка территории и символизируют первоначальный дух данного места, создавая отсылки существовавшим здесь ранее военным объектам. Первый объект данного списка - это здание штаба звена ВВС ТОФ рассказывающее нам о находившемся здесь ранее военном аэродроме: «Аэродром «Вторая Речка» находился почти в самом центре Владивостока, в районе нынешних улиц Русская и Кутузова. Почти на стыке двух полос стояло одноэтажное здание Штаба звена управления ВВС ТОФ, оно и сохранилось до настоящего времени по адресу улица Русская, 72в, по соседству с торговым центром. Напротив него, в склоне сопки устроено хранилище боеприпасов» [26].

Не менее важный объект – банно-прачечный комбинат ТОФ располагающийся по адресу Кубанская ул., 14, а также находящийся неподалёку от него, бывший административный объект, входивший в состав аэродрома долины Второй речки. Сроки эксплуатации данных объектов составляют 100-125 лет. Современные многофункциональные объекты, начала постройки 1990-х гг., представлены в основном торговыми центрами, среди которых выделяются и имеют интересный архитектурный облик ТЦ



«Максим», ТЦ «Парус», ТЦ «Гранд». В данную категорию совместно с ними входит и недостроенный многофункциональный бизнес центр, располагающийся по адресу: Проспект 100-летия Владивостока 99, к сожалению, о точных сроках эксплуатации данных объектов говорить сложно.



Рис. 27. Объекты ТОФ

Среди современных требований к износостойкости, согласно нормативной документации, присутствует формулировка о том, что данный параметр задаётся и рассчитывается в зависимости от пожеланий заказчика. Но предельный минимум составляет 100 лет. Охарактеризованные по данному принципу объекты, имея свой уникальный архитектурный облик, предполагается сохранить при реконструкции данного участка территории, остальные же подлежат сносу. Рассматривая промышленные объекты (обозначенные жёлтым цветом) (рис. 29) находящиеся на данном участке территории можно сказать, что большинство из них - это временные постройки, срок эксплуатации которых составляет 15-30 лет.

## Объекты современного строительства (примеры)

21

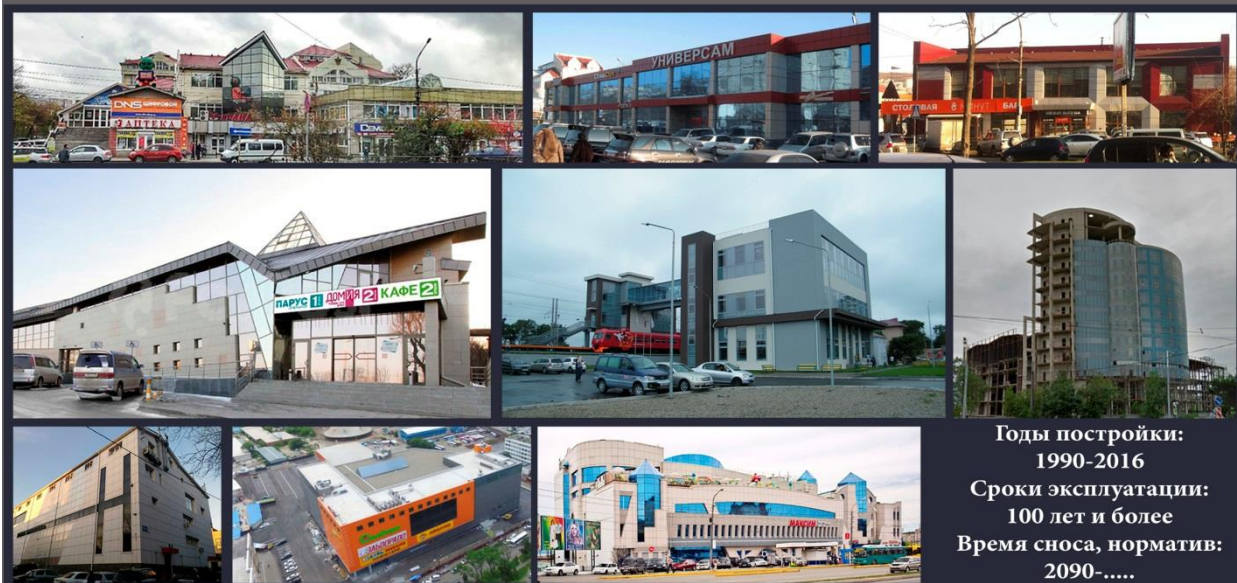


Рис. 28. Объекты современного строительства

Рассматривая промышленные объекты (обозначенные жёлтым цветом) (рис. 29) находящиеся на данном участке территории можно сказать, что большинство из них - это временные постройки, срок эксплуатации которых составляет 15-30 лет. К ним относятся малые складские помещения, гаражные кооперативы, авторемонтные мастерские и прочие объекты, связанные с обслуживанием транспортных средств. Наибольший интерес из вышперечисленных зданий и сооружений представляют объекты 98 автомобильного ремонтного завода, постройка которого датируется 1938 годом.

## Промышленные предприятия и объекты (примеры)

20



Рис. 29. Промышленные предприятия и объекты 1930-1980 гг.

Сроки эксплуатации варьируются от 100 лет и более. На данный момент цеха данного объекта функционируют не в полную силу или используются не по назначению. Мною предлагается вариант развития на

территории данных цехов многофункционального общественного пространства, наподобие фабрики «Заря».

Рассматривая морфологические особенности исследуемого участка Второй речки, был выявлен ряд зданий и сооружений имеющих архитектурную, историческую и культурную ценность, а также уникальный архитектурный облик. Данные объекты необходимо сохранить, большинству из них нужно придать современный архитектурный облик, реорганизовать прилегающую к ним территорию, создать их органичную взаимосвязь с новым архитектурным контекстом. В данный список не вошли объекты серийного жилого домостроения, срок эксплуатации которых ещё не подошёл к концу, данные объекты будут реконструированы и интегрированы в новую архитектурную застройку.

### **2.3 Принципы формирования образной структуры долины Второй речки в г. Владивостоке**

Рассмотренные структурно-функциональные и структурно-морфологические особенности исследуемого участка позволяют нам сформулировать ряд принципов, на основе которых будет разрабатываться экспериментальный проект. Слово «принцип» используется как структурирующий работу элемент – в широком смысле. Данные принципы описывают архитектурную среду в трех масштабных средах: районная, квартальная и придомовая. Многие из них возможно применить уже сегодня, некоторые требуют поэтапного внедрения с учётом мнения жителей, и позиции муниципалитета, и сложившихся традиций городской жизни.

На основе проведенного анализа были сделаны выводы о способе формирования многофункционального архитектурного пространства долины Второй речки в г. Владивостоке, и выведен ряд принципов, основные формулировки которых были позаимствованы из совместного проекта архитектурного бюро «Остоженка» и группы компаний «КОРТРОС» [27] (рис 30).



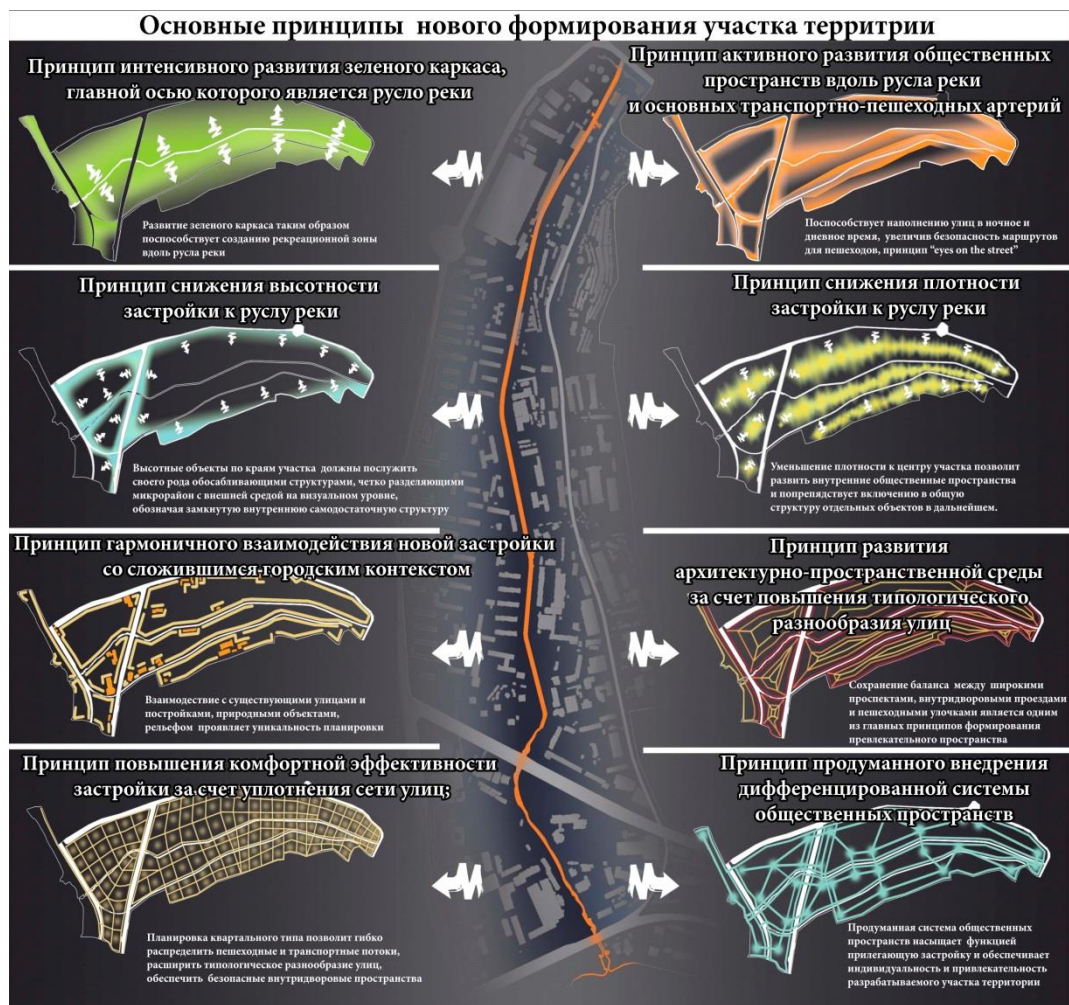


Рис. 30. Основные принципы нового формирования участка территории

**1. Принцип интенсивного развития зеленого каркаса, главной осью которого является русло реки, подразумевает под собой создание парково-рекреационной зоны вдоль русла реки и на побережье бухты Кирпичного завода. Это своего рода обособление и защита главной оси проектируемого участка территории. Озеленение играет важную роль, формируя главные впечатления о среде и подчеркивая их, но, к сожалению, многие современные жилые районы полностью игнорируют этот инструмент работы с пространством. Озеленение используется для того чтобы:**

- добиться правильного баланса между масштабом широкой улицы и человека;
- снизить шумовое загрязнение;
- четко разделить пространства;
- скрыть припаркованный автотранспорт;

- защитить первый жилой или общественно-административный этаж.

**2. Принцип активного развития общественных пространств вдоль русла реки и основных транспортно-пешеходных артерий.** Он позволяет осуществлять постоянный контроль над улицей посредством функционирования маленьких ресторанчиков и кафе, другими словами это принцип «Eyes on the street», помогающий создать так называемую планировочную безопасность. Продуманная таким образом планировочная система позволит регулировать скоростной режим, обеспечивать социальный контроль, бесконфликтно разделять частное и общественное.

**3. Принцип снижения высотности застройки к руслу реки.** Он позволяет четко обозначить главные направляющие – улицы и магистрали и задать основные пути движения горожан, а также оградить внутреннюю застройку от неблагоприятных погодных условий. Разрабатывая многофункциональную архитектурную среду, частью которой является жилая застройка, необходимо четко понимать стратегию высотных ограничений. Деловой бизнес-центр, церковь, автовокзал, спорткомплекс или образовательное учреждение — примеры таких зданий. Высотными доминантами могут стать и уникальные жилые объекты. Застройка без понимания высотных ограничений формируется хаотичной и раздробленной. На фоне контраста высот сложно определить доминанты или базовую высоту.

**4. Принцип снижения плотности застройки к руслу реки.** Он основывается на идее формирования внутренней общественной среды, которой будут пользоваться жильцы близлежащих домов, для прогулок с детьми, выгула собак и просто отдыха.

**5. Принцип гармоничного взаимодействия новой застройки со сложившимся городским контекстом.** Прямоугольная планировка — рациональный способ освоения территории, проверенный временем. Разнообразие можно привнести, работая с окружающим контекстом.

Взаимодействие с улицами и постройками, природными объектами, рельефом и историческими объектами проявляет уникальность планировки. Возможность переплетения рациональных прямых сетей улиц и живописных изгибов рек способствует установлению гармонии между человеком и окружающей его природой.

**6. Принцип развития архитектурно-пространственной среды за счет повышения типологического разнообразия улиц.** Базовым общественным пространством в городе являются улицы, однако, распространенный в нашей стране микрорайонный тип планировки свел на нет их типологическое разнообразие. Зачастую, в городской среде доминируют два противоположных типа: магистральные улицы и неоформленные в пространстве пешеходные аллеи. Сохранение баланса между широкими прямыми проспектами и тихими, уютными улочками является важнейшим условием для создания привлекательного района.

**7. Принцип повышения комфортной эффективности застройки за счет уплотнения сети улиц.** Улицы это базовый элемент пространственно-планировочной структуры города. Они выполняют функцию каркаса, в который внедряются отдельные планировочные элементы: кварталы и микрорайоны. Планировка микрорайонного типа имеет низкую плотность улиц с шагом 500-1000 метров. Улицы между микрорайонами — магистрали с высокой интенсивностью транспортных потоков. Внутри микрорайона улицы отсутствуют, существуют только пешеходные аллеи и подъезды к домам. Планировка квартального принципа характерна своей высокой плотностью улиц с шагом 75-250 метров. Такая плотность предоставляет большую вариативность в распределении транспортных потоков и способствует расширению типологического разнообразия улиц.

**8. Принцип продуманного внедрения дифференцированной системы общественных пространств.** Распространенными общественными пространствами являются улицы, бульвары, набережные, площади, скверы и



парки. Продуманная система общественных пространств является отличительной чертой привлекательного района. Помимо этого, общественные пространства приносят разнообразие и индивидуальность в планировку района, а также повышают экономическую ценность застройки. Это оправданно, когда речь идет об обособлении вредоносного производства. Это не оправданно, когда кластеризуется функциональный состав жилого района. Распространенные примеры – кластеризация объектов социальной инфраструктуры, паркингов и строительство крупных торговых центров.

Говоря о каких-либо принципах, в голове формируется образное представление будущего объекта или же участка территории. Так, например, мною была предпринята попытка создания модели на основе книги К. Линча «Образ города» [28] (рис. 31). В модели отражены существующие и предполагаемые пути, высотные ориентиры границы, а также узлы.



*Рис. 31. Модель образной структуры района на основе К. Линча*

Помимо теоретической и градостроительной части необходимо учитывать и семантику. Отражать облик города, в котором формируется новая застройка, исторический дух места и принадлежность его к тем или иным условиям, особенностям и образам. Основными опорами при поиске образа послужили следующие идеи:

- Вторая Речка как «зеленое сердце города»;

- Вторая Речка как «река времени»;
- Вторая Речка как синтез технических форм;
- Вторая Речка как синтез фито форм;
- Вторая Речка как синтез гео форм;
- Вторая Речка как синтез зоо форм;
- Вторая Речка как синтез антропогенных форм.

Общие идеи по поиску форм: объектами для поиска концепции микрорайона являются объекты передающие семантику морских просторов и прибрежных зон, семантику речной жизни, отдаленно напоминающие об образе города и его жителях их первоначальном быте.

Гео формы – острова как олицетворение многофункциональности структуры. Водопады олицетворяют собой парящие в воздухе формы, которые, по замыслу, должны отображать символ простоты и воздушности объемной и планировочной структуры. Скалы символизируют собой гармоничное сочетание объектов разной высотности, доминанты и точки притяжения. Фито формы: листья деревьев символизируют четкую структурированность и внутреннюю взаимосвязь путей и маршрутов. Водоросли отображают плавную, текучую взаимосвязь между архитектурой и живой природой. Папоротник передает в себе направление развития в определенном ключе, сюжете, сценарии. Зоо формы: формы животных более близки к объемным структурам и ландшафтному дизайну в складывающейся концепции, стилизовав которые можно передать причастность города к морской и речной жизни. Антропогенные формы: в качестве примера приводятся предметы обихода и мифологии связанные с морем и рекой, это морские сети, трезубцы, гарпуны, творения человека, напрямую связанного с жизнью у моря. Технические формы: речь идет об объектах связанных с морем, защитой береговой линии, объектах связывающих 2 берега (мосты, переправы), объектами, преграждающими естественное русло рек дамбы, плотины.

Историческая семантика - это попытка передать историю развития микрорайона путем преобразования исторических событий и фотохроник в архитектурный сюжет, развивающийся на протяжении всего русла реки.

В основу исторической концепции проникла идея объединения 5 рек г. Владивостока (Первой Речки, Второй Речки, реки Объяснение, реки Буяковки (каскад прудов Минного городка) и реки Ишимки) с историческим прошлым места. Переплетение 5 рек с духом прошлого (наличием аэродрома, пересыльного лагеря), а также сложившейся градостроительной ситуацией и взаимосвязь с древнегреческой мифологией, отраженная в 5 мифических реках (Стикс – река смерти, конца пути; Лета – река двух потоков и забвения; Ахерон – река воздуха и юга; Коцит – река плача; Флегетон – река пламени).

## **ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2.**

Проводя функциональный анализ и рассматривая морфологические особенности исследуемого участка Второй речки, был выявлен ряд факторов, оказывающих негативное влияние на сложившуюся архитектурно-планировочную структуру. Среди них можно выделить такие особенности, как скопления транспортных средств расположенных вдоль основных магистралей, плохую организацию автомобильных стоянок и парковок временного хранения, при наличии множества общественных объектов, что в свою очередь создаёт проблемы транспортной доступности, формируя постоянные автомобильные заторы. Плохую организацию пляжных территорий и русла реки Второй речки, а также низкий процент озеленения в области промышленной застройки и ее близость к речному руслу, способствующие возникновению ряда экологических и социальных проблем на исследуемом участке.

Выявлен ряд зданий и сооружений, имеющих архитектурную, историческую и культурную ценность, а также уникальный архитектурный облик. Данные объекты необходимо сохранить, большинству из них нужно придать современный архитектурный облик, реорганизовать прилегающую к



ним территорию, создать их органичную взаимосвязь с новым архитектурным контекстом. В данный список не вошли объекты серийного жилого домостроения, срок эксплуатации которых ещё не подошёл к концу, данные объекты будут реконструированы и интегрированы в новую архитектурную застройку.

Анализ пешеходной инфраструктуры в совокупности с местами наибольшей социальной активности позволил вычленить основные буферные пространства между участками территории, решением проблемы которых будет создание гуманизированной рекреационной среды вдоль русла реки Второй речки.

Сформирован ряд из 8 принципов для создания объемно-планировочной и пространственно-планировочной структуры долины Второй речки в г. Владивостоке:

принцип интенсивного развития зеленого каркаса, главной осью которого является русло реки;

- принцип активного развития общественных пространств вдоль русла реки и основных транспортно-пешеходных артерий;

- принцип снижения высотности застройки к руслу реки;

- принцип снижения плотности застройки к руслу реки;

- принцип гармоничного взаимодействия новой застройки со сложившимся городским контекстом;

- принцип развития архитектурно-пространственной среды за счет повышения типологического разнообразия улиц;

- принцип повышения комфортной эффективности застройки за счет уплотнения сети улиц;

- принцип продуманного внедрения дифференцированной системы общественных пространств.

Также подобрана семантическая основа для создания нового образа долины Второй речки в г. Владивостоке и проработана концепция.

## ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРОЕКТА ДОЛИНЫ ВТОРОЙ РЕЧКИ В Г. ВЛАДИВОСТОКЕ

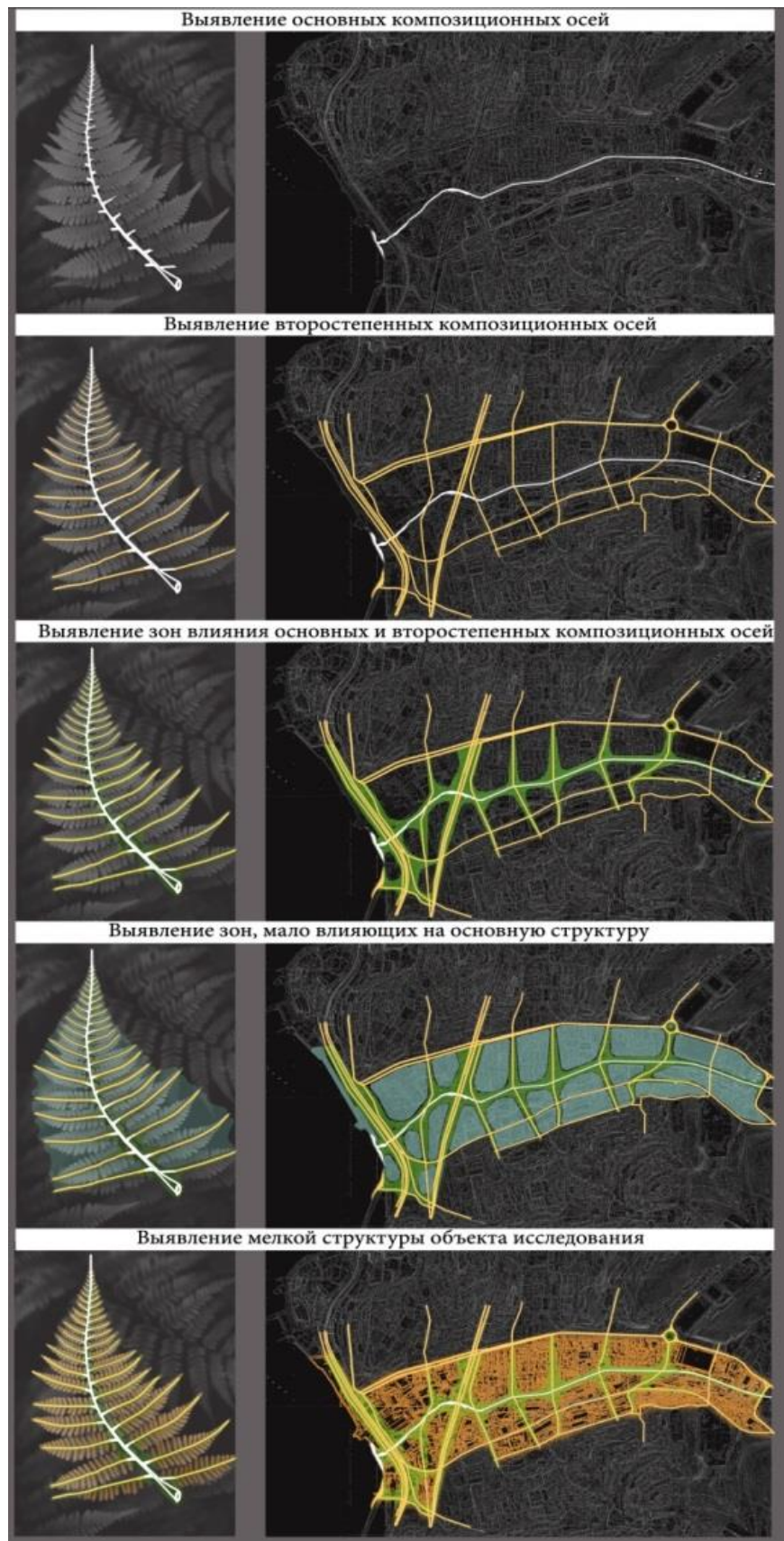
### 3.1 Формирование объемно-планировочной структуры долины Второй речки в г. Владивостоке

При разработке экспериментального проекта, в первую очередь, большое внимание уделялось жилой группе. Исходя из существующего модуля сложившейся застройки, была сформированная универсальная ячейка для жилых групп домов свыше 2 этажей, отображенная на рисунке 32. Габариты для ячейки с высотными параметрами от 2 до 6 этажей составляют 140 на 120 метров. Габаритные размеры ячеек для объектов жилой инфраструктуры свыше 6 этажей составляют 180 на 160 метров.



Рис. 32. Универсальный модуль жилой группы

На основе принципа развития зеленого каркаса, главной осью которого является русло реки (рис. 33) были выявлены основные и второстепенные композиционные оси, а также пространства (зоны) мало влияющие на основную композиционную структуру участка, в сравнении с биологической формой листа папоротника. Сравнительный анализ четко определяет основную композиционную ось пространства долины Второй Речки, а также позволяет понять основные направления развития зеленого каркаса, прилегающего к второстепенным композиционным осям, обособленные улицами городского и районного назначения. Учет мелкой структуры объекта, а также пешеходных связей позволил на предварительном этапе задать будущие пешеходные оси, объединяющие два берега реки. Основной задумкой данного проекта было превращение русла реки в пешеходно-рекреационную зону.



*Рис. 33. Выявление основных композиционных осей*

После выявления основных композиционных осей необходимо было разработать схему поэтапного развития объемно планировочной структуры

долины Второй Речки изображенную на рисунке 34. Данная схема включает в себя 5 этапов преобразования планировочной структуры:

**1 этап.** На данном этапе учитывается существующий контекст. Выделяются основные транспортно-пешеходные магистрали а также русло реки второй речки, формируется первоначальный каркас.

**2 этап.** На основе существующего каркаса, с учетом внешних взаимосвязей развиваются основные оси, которые являются улицами, вычленяются парковые области вдоль русла реки Второй речки.

**3 этап.** На данном этапе объемно-планировочная структура подразделяется на кластеры, в зависимости от своей принадлежности. Общественно-административные ячейки размером 140 x 250 метров, и жилые двух типов. Кластеры с застройкой свыше 5 этажей имеют габариты 180 x 160 метров, с застройкой равной 5 этажам 120 x 140 метров (в зависимости от контекста габаритные характеристики кластеров могут изменяться).

**4 Этап.** Приведение к общему модулю. На данном этапе из получившегося каркаса вычленяются объемы с учетом габаритных характеристик объектов, приближенные к застройке, в зависимости от их функционального назначения: жилые, общественные, административные, транспортные, торговые, а также многофункциональные. Сохраняются объекты, не подлежащие сносу, и реконструируемая застройка. Таким образом, в итоге, мы получаем структуру, в плане напоминающую плотную городскую застройку без учета высотных характеристик, а также ряда ограничений влияющих на общую объемно-композиционную структуру долины Второй Речки.

**5 этап.** Данный этап отражает один из вариантов, полученных в результате обработки данных, в программе по параметрическому проектированию. Параметрическая вариативность отображена на рисунке 35.



Все объекты приведены к своим параметрам в зависимости от ряда условий, на основе которых выстраивается общая композиция застройки.

### Схема развития объемно-планировочной структуры

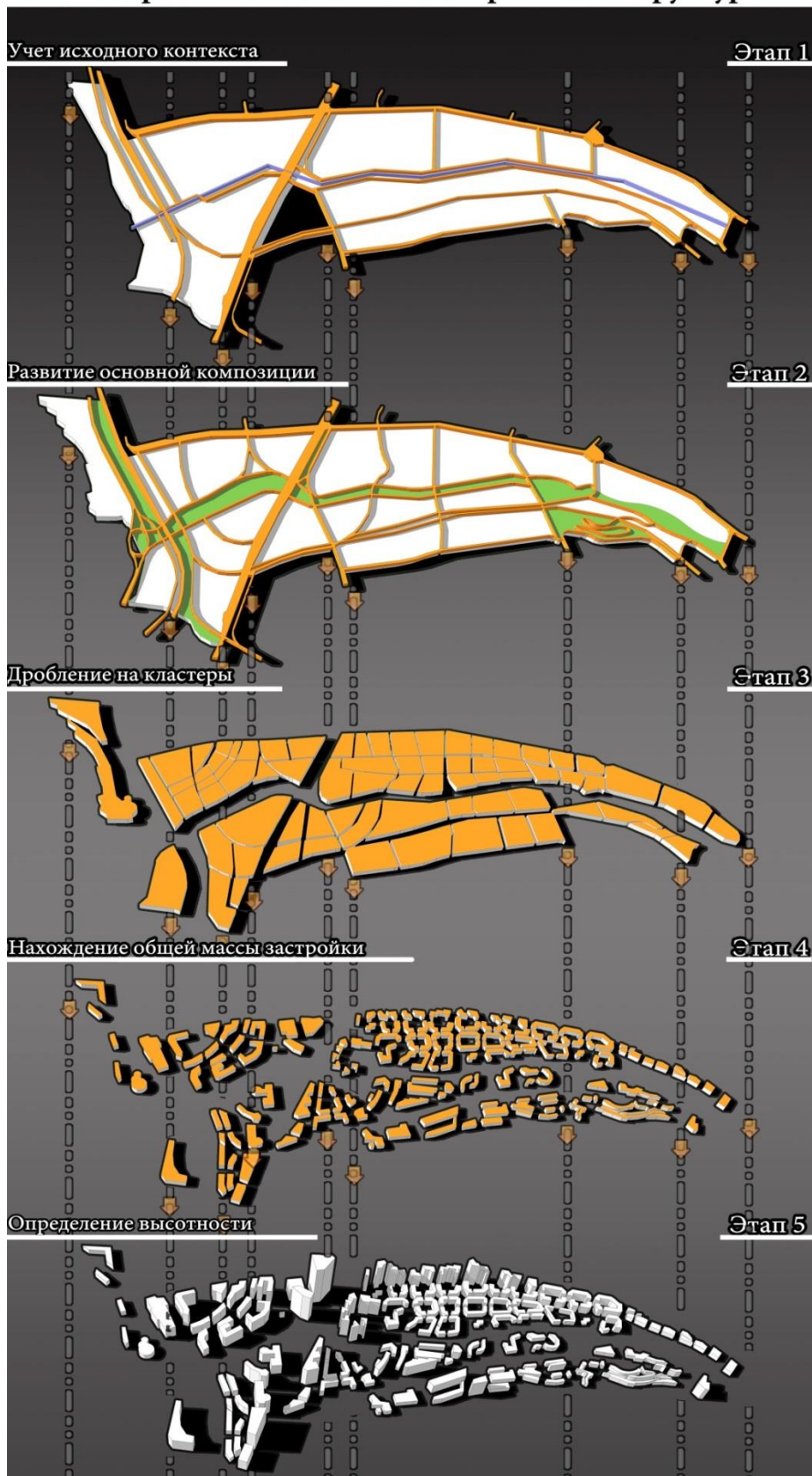


Рис. 34. Развитие объемно-планировочной структуры

Среди условий можно выделить следующие:

- высотный параметр;
- удаленность от русла реки;
- приближенность к магистралям – М60 и улице Русской;
- основные узлы;
- основные ориентиры;
- точки мест наибольшей социальной активности;

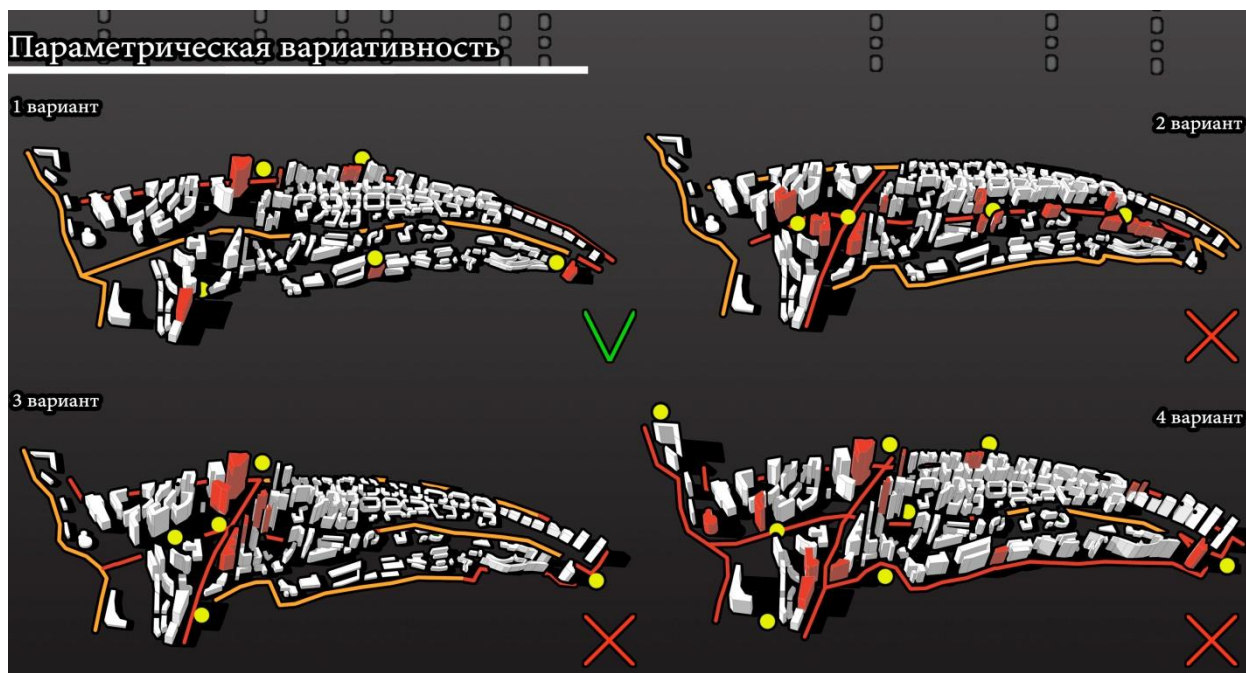


Рис. 35. Параметрическая вариативность

На данном изображении представлены 4 варианта высотного развития формирующейся застройки долины Второй речки в г. Владивостоке. Оранжевыми осями обозначены границы, высотность рядом с которыми будет минимальной, красные оси задают границы, рядом с которыми высотность будет достигать предельно заданных значений. Желтые окружности олицетворяют собой наиболее важные места притяжения. Объекты, выделенные красным цветом доминанты (высотность увеличивается к окружностям и доминантам). Рассмотрев 4 варианта, было принято решение задействовать первый, поскольку в сравнении с остальными, он является более близким к выведенным ранее принципам.

Характеристики, заданные для данного варианта включают в себя такие пункты как:

- высота объектов от 2 до 23 этажей;
- характеристики этажа в пределах 3х метров для жилых и 4х метров для общественно-административных объектов;
- удаленность от русла реки (чем дальше – тем выше);
- приближенность к магистралям (чем ближе - тем выше);
- точка притяжения в районе перекрестка трассы М60 и ул. Русской;
- точка притяжения в районе супермаркета «Парус»;
- точка притяжения в районе остановки по ул. Кутузова;
- точка притяжения в районе очистных сооружений;
- точка притяжения в районе пешеходного пересечения ж/д путей вдоль улицы Иртышской.

### **3.2 Формирование пространственно-планировочной структуры долины Второй речки в г.Владивостоке**

На основе проделанной работы был сформирован генплан с учетом предлагаемого администрацией города нового генерального плана городского округа Владивостока, подробной схемой функционального зонирования приведенной на рисунке 36.

Западная часть от трассы М60 отдается под общественно-деловую застройку с включением объектов отдыха, спорта туризма и развлечений, а также восстановлением береговой линии, отдаваемой под пляжный отдых. Северо-западная часть береговой линии отдана под зону объектов водного транспорта. Прилегающий к железнодорожному полотну участок отдан под зону объектов автомобильного транспорта.

Переходя к северо-восточной части схемы зонирования, находящейся по правую сторону от трассы М60, большая часть территории отдается под застройку большой и средней этажности с включением зон детских дошкольных организаций. Юго-западная часть представлена смешением зон



общественно-деловой застройки, зон общеобразовательных организаций, объектов автомобильного транспорта. Восточная часть - смещенная ближе к мусоросжигательному заводу представляет собой участок, отданный под административно-общественную застройку с включением промышленной функции.

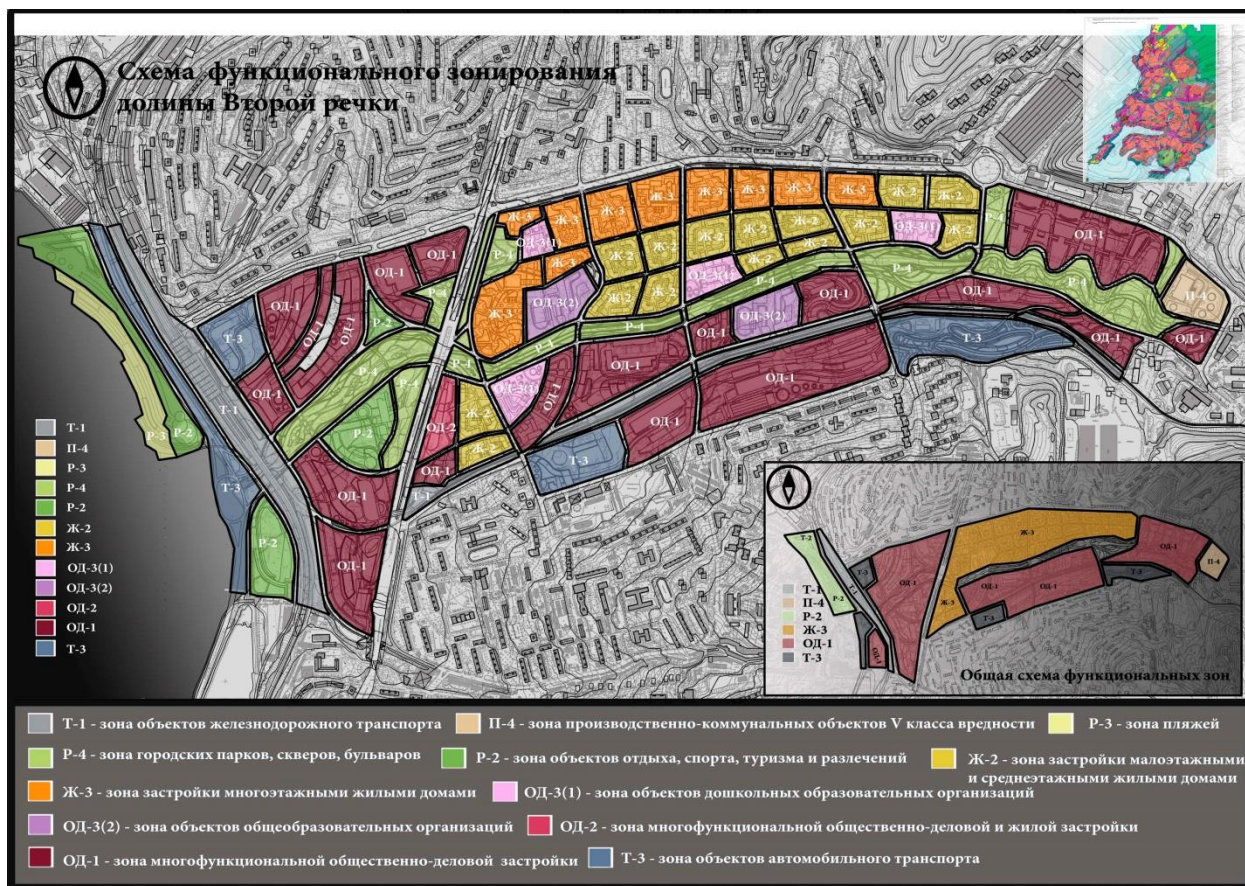


Рис. 36 Схема функционального зонирования долины Второй речки

По большей части расположение административно общественных зон, на месте промышленной застройки обусловлено тем фактом, что данный участок территории на данный момент представляет собой буферное пространство между двумя микрорайонами (жилой район долины Второй речки и жилой район БАМа), и нуждается во взаимосвязи, способной обеспечивать постоянное функционирование данного участка территории.

В основе данной идеи лежит попытка перевоплощения уже сложившегося замысла по развитию жилой среды на данном участке территории, основой для которого послужила идея создания общественной



оси (пешеходной аллеи), на которую будут нанизываться общественные и административные объекты.

На данный момент эта идея и ее основные положения остаются актуальными, однако требуют более современного видения. За основную ось взято русло реки Второй речки, в совокупности с бывшими зонами промышленной застройки. Новая схема функционального зонирования долины Второй Речки включает в свой состав такие зоны, как:

- зона объектов железнодорожного транспорта (Т-1);
- зона производственно-коммунальных объектов V класса вредности (П-4);
- зона пляжей (Р-3);
- зона городских парков, скверов, бульваров (Р-4);
- зона объектов отдыха, спорта, туризма и развлечений (Р-2);
- зона застройки малоэтажными и среднеэтажными жилыми домами (Ж-2);
- зона застройки многоэтажными жилыми домами (Ж-3);
- зона объектов дошкольных образовательных организаций (ОД-3 (1));
- зона объектов общеобразовательных организаций (ОД-3 (2));
- зона многофункциональной общественно-деловой и жилой застройки (ОД-2);
- зона многофункциональной общественно-деловой застройки (ОД-1);
- зона объектов автомобильного транспорта (Т-3);
- зона объектов водного транспорта (Т-2).

При реорганизации функциональных зон формируется и новая транспортная схема, включающая в свой состав большое количество внутрирайонных связей, что позволяет разгрузить проблемные участки по улице Русской и Проспекту Столетия Владивостока.

Формирование дополнительных транспортных взаимосвязей между двумя берегами Второй речки представляет собой развитую схему

предложенного проекта по размещению автомобильных дорог местного назначения, изображенную на рисунке 37. Предлагается включение в данную транспортную схему трамвайного маршрута, на основе бывших железнодорожных путей проходящих вдоль промышленной зоны. Данный маршрут берет свое начало у перекрестка Проспекта Столетия Владивостока и улицы Иртышской и заканчивается в районе улицы Адмирала Горшкова.

Расположение на данном участке трамвайных остановок соответствует нормативам и выполнено с шагом до 500 метров включительно. Данный маршрут должен увеличить доступность к новосформированной общественно-административной зоне, и связать Снеговую Падь с прилегающими к ней районами. Места остановок общественного транспорта предполагается не затрагивать, за исключением двух участков (смещение остановок в районе Парка победы и Госпиталя МВД). Также добавляется автобусная остановка в районе ж/д переезда (конечной станции трамвайного маршрута).

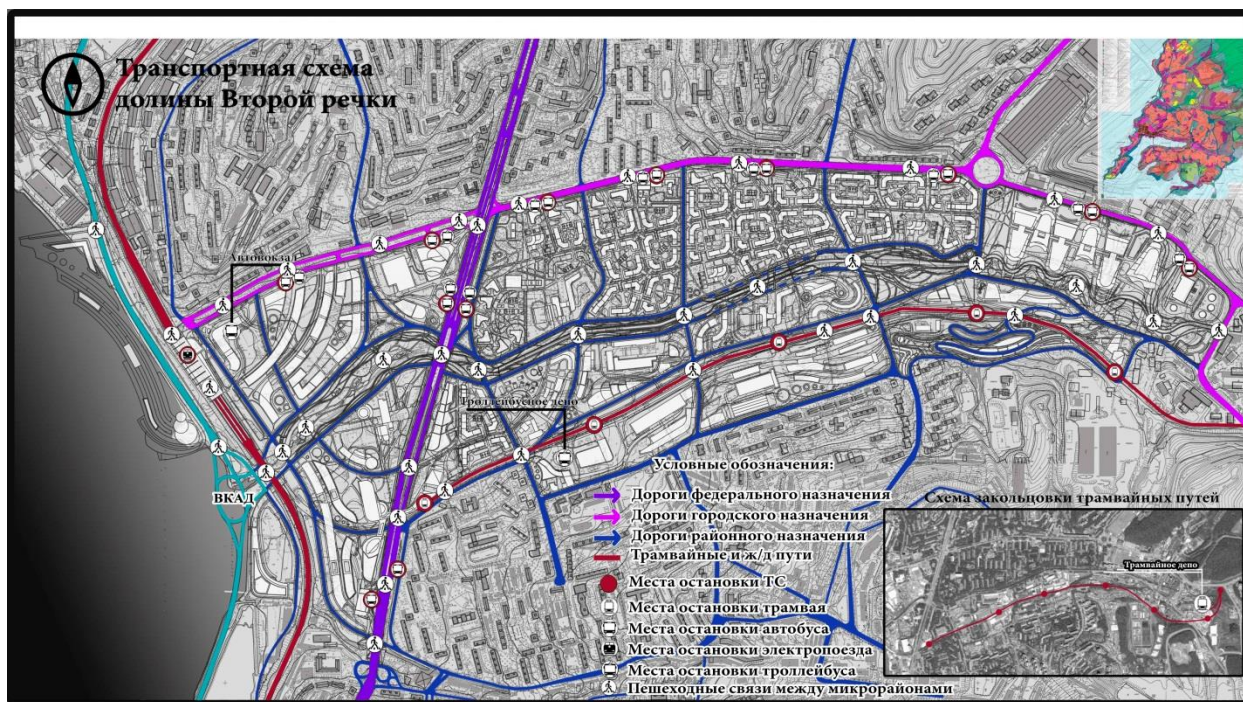


Рис. 37 Транспортная схема долины Второй речки

Также представлена новая схема озеленения по функциональному назначению, изображенная на рисунке 38.

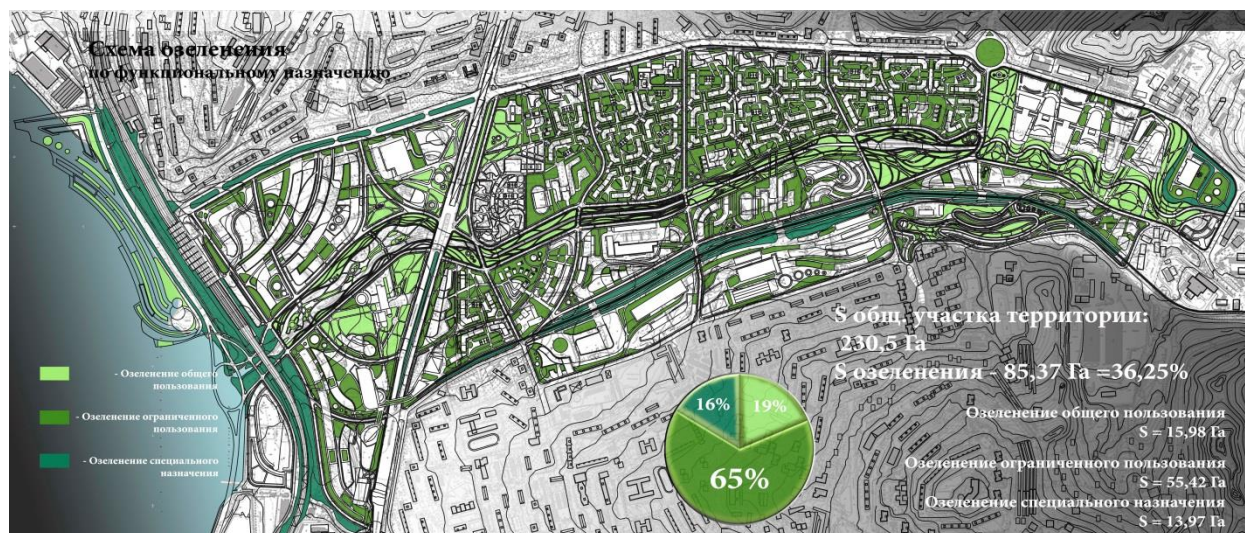


Рис. 38 Схема озеленения долины Второй речки

Общая площадь озеленения составляет 85,37 га, что примерно 36,25% от общей площади участка, такой большой процент обуславливается тем, что создается обширная прогулочно-рекреационная зона вдоль русла реки. На долю озеленения общего пользования выделяется примерно 19 % - 15,98 га, озеленения ограниченного пользования, включая озеленение придомовых территорий, составляет 65% - 55,42 га, оставшаяся доля 16% выделяется под озеленения специального назначения и охватывает площадь размером 13,97 га.

Архитектурно-градостроительное решение по данному участку территории представлено на рисунке 39. Общая площадь участка составляет 235,5 га с учетом насыпных территорий, площадь застройки 37,59 га, площадь озеленения 85,37 га, площадь дорожного полотна 29,47 га. Плотность населения проектируемого участка составила 281 чел/га. Северная часть прибрежной зоны Бухты кирпичного завода отдана, под 2 вида объектов. Северную и центральную часть формирует группа заведений предназначенных для отдыха горожан на территории пляжей. Южная часть прибрежной зоны отдана под спортивные объекты. Полностью реконструирована железнодорожная станция Вторая речка, рассчитанная на более большой поток пассажиров. В северной части общественно-административной зоны, находящейся по левую сторону от трассы М60,



располагаются административно общественные объекты различного назначения – офисные здания и сооружения, большей степени торгово-развлекательные комплексы.

Реконструкция подвергается автовокзал. Автовокзал играет очень важную роль для нашего города, так как не имеет аналогов, однако его архитектурный облик и техническое состояние требуют незамедлительного капитального ремонта или же полной реконструкции, поскольку он является приемным пунктом не только для иногородних жителей, но и туристов из ближнего зарубежья (Китай). Реконструируется Краевой Дом Молодежи, в большей степени известный как кинотеатр Иллюзион, это единственный в своем роде культурный центр нашего города, который в свою очередь может считаться памятником поздней советской архитектуры. Единственным его недостатком на сегодняшний день является эстетический облик. Первоначальное объемное решение в большей степени утрачено и нуждается в восстановлении. Реконструкциям подвергаются здания торговых комплексов «Универсам», «Гранд» и «Максим». Торговые комплексы «Универсам» и «Максим», имеющие свой уникальный архитектурный облик предполагается не затрагивать при реконструкции данного участка территории. Торговый центр «Гранд» расположен в точке притяжения, и к сожалению, его территория подлежит реновации и возведению на этом месте высотной доминанты – общественно-административного комплекса.

Бизнес центр по адресу: Проспект столетия Владивостоку 103, также подвергается реконструкции с целью включения в общую концепцию экспериментального проекта, поскольку является высотной доминантой на данном участке территории.

По правую сторону от трассы м60, в южной части участка, сохраняются такие объекты как: торговый центр «Парус», не менее важный объект – банно-прачечный комбинат ТОФ, располагающийся по адресу Кубанская ул., 14, а также находящийся неподалеку от него, бывший



административный объект, входивший в состав аэродрома долины Второй речки.



Рис. 39 – Генеральный план долины Второй речки

Подвергается реконструкции троллейбусное депо, с целью восстановления и развития экологического вида транспорта. Реконструируются объекты 98 автомобильного ремонтного завода.

Упорядочиванию подвергаются гаражные кооперативы в районе улицы Героев Варяга. Сохранение данных кооперативов считаю необходимым лишь по одной причине – они граничат с прилегающими юго-восточнее водоочистными сооружениями и мусоросжигательным заводом, и являются буфером между пространством административно общественных объектов и индустриальной застройки. В большинстве своем основной состав южной части по правую сторону от трассы м60 включает в себя – административно-общественные объекты, жилье средней этажности, а так же детские школьные и дошкольные сооружения. Размещение на данном участке такого большого количества общеобразовательных учреждений обуславливается тем, что школьные учреждения нуждаются в стадионах, и рельеф местности на данном участке территории более пологий. Радиус охвата общеобразовательных школ составляет около 500 метров, такое расположение комфортно охватывает участки жилых образований не только в долине реки Второй Речки, но и части района «Бама» – усиливая связь

между двумя районами, разрушенную ранее буферной зоной промышленной застройки. Северная часть, по правую сторону от трассы М60 включает в свой состав объекты, также не подвергающиеся сносу, а лишь реконструкции или реновации, например жилые объекты кирпичного домостроения.

Отдельной роли удостоены объекты ТОФ начала 1930-х годов. Данные сооружения имеют неоспоримую историческую ценность для данного участка территории, и символизируют первоначальный дух данного места, создавая отсылки существовавшим здесь ранее военным объектам.

Также реконструкции подлежит первый во Владивостоке шестнадцатиэтажный жилой дом проекта 1-464Д-Э 104, который является в своем роде культурно исторической ценностью данного участка территории. По правую сторону от кольца Багратиона, на месте цехов бывшего Дальприбора расположились торгово-административные комплексы и реконструированный корпус ТЭЦ «северная».

Объемно-планировочное решение представлено в виде концептуальных изображений, отображенное на рисунках представленных ниже.



*Рис. 40 Видовой кадр на жилую группу долины Второй речки в г. Владивостоке*





*Рис. 41 Видовой кадр на административно-общественную зону и бухту Кирпичного завода*

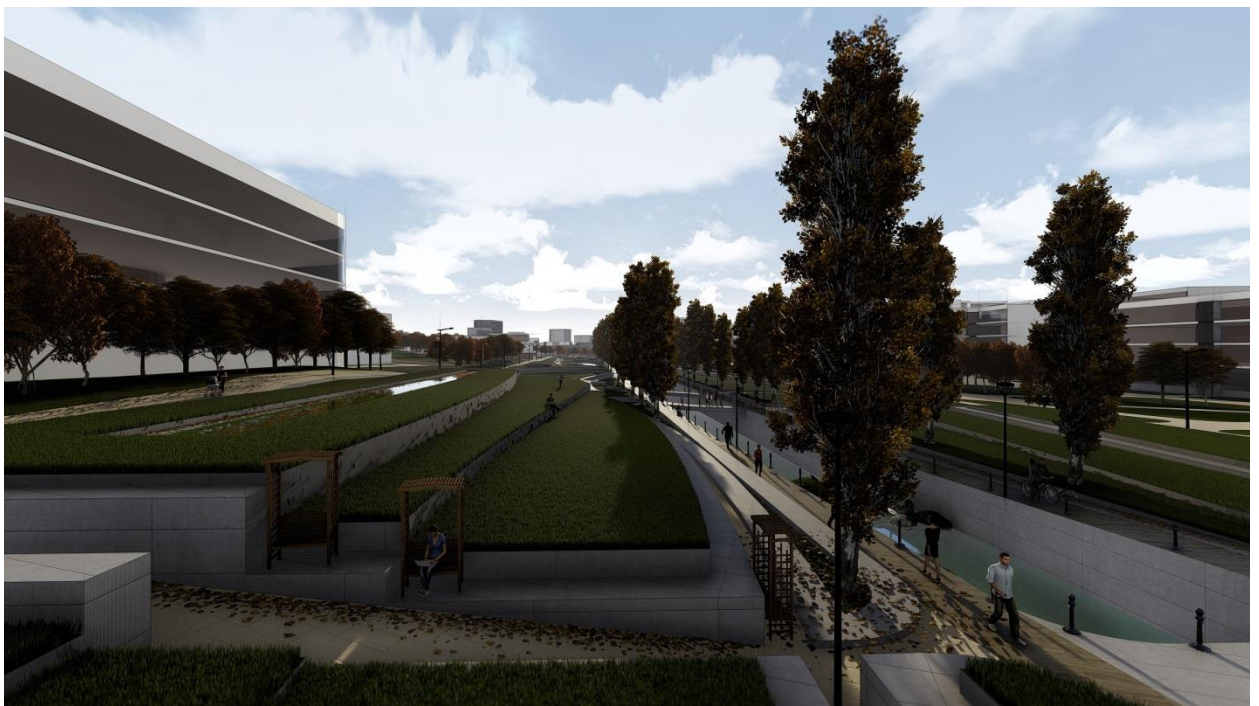


*Рис. 43 Видовой кадр на тематический участок реки «Флегетон»*



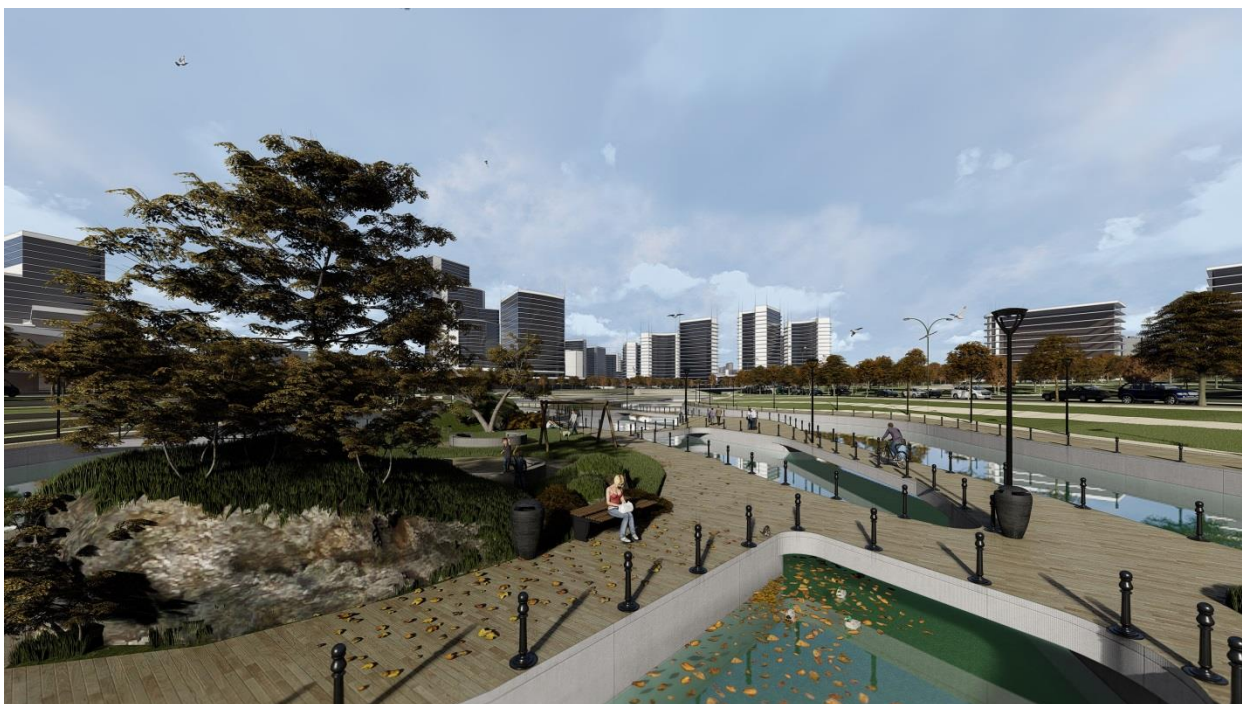


*Рис. 44 Видовой кадр на тематический участок реки «Коцит»*



*Рис. 45 Видовой кадр на тематический участок реки «Ахерон»*





*Рис. 45 Видовой кадр на тематический участок реки «Лета»*

### **ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 3.**

На основе принципа развития зеленого каркаса, главной осью которого является русло реки, были выявлены основные и второстепенные композиционные оси, а также пространства, мало влияющие на основную композиционную структуру участка, в сравнении с биологической формой листа папоротника.

Исходя из существующего модуля сложившейся застройки, была сформированная универсальная ячейка для жилых групп домов свыше 2 этажей. Габариты для ячейки с высотными параметрами от 2 до 6 этажей составляют 140 на 120 метров. Габаритные размеры ячеек для объектов жилой инфраструктуры свыше 6 этажей составляют 180 на 160 метров.

На основе 5 этапов была сформирована общая объемно-планировочная структура застройки долины Второй речки в г. Владивостоке

Высотные характеристики объектов сформированы на основе ряда параметров:

- высотный параметр;
- удаленность от русла реки;

- приближенность к магистралям – М60 и улице Русской;
- основные узлы;
- основные ориентиры;
- точки мест наибольшей социальной активности;

Организация рекреационно парковых зон в структуре многофункционального пространства представляет собой развитую ландшафтную среду с общей доступностью к водоему, а так же наличием прогулочно-парковой зоны вдоль всего русла реки. Процентная доля озеленения данного участка территории составляет примерно 36,25%, что является очень хорошим показателем.

Четкая прямолинейная планировочная структура позволила создать более развитую внутрирайонную дорожную сеть, увеличивая доступность к разным частям данного участка территории, а также разгружая основные транспортные магистрали. Создание, на основе бывшей железнодорожной ветки промышленной зоны, трамвайного маршрута позволило объединить районы долины Второй речки и район Снеговой пади, создавая дополнительный маршрут для горожан.

Расположение общественных, административных и жилых объектов не препятствует взаимосвязи открытых рекреационных пространств, а также помогает объединить два участка территории район «Бама» и район долины Второй речки, превратив буферную зону в насыщенное административное пространство и сделав его центром притяжения для большинства горожан.

Вариативность застройки, в пределах от 4 до 20 этажей в зависимости от контекста и местоположения помогает отделить магистрали от внутренней части района, а также создает более комфортные жилищные условия для горожан, с учетом создавшихся крупных внутривортовых пространств.

Плотность населения проектируемого участка составила 281 чел./ га, при поставленной задаче в 250 чел./ га и исходном показателе 214 чел./ га.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В процессе разработки проекта был решен комплекс задач направленных на совершенствование и гуманизацию городской среды долины Второй речки в городе Владивостоке. В ходе выполнения данных задач были получены следующие результаты:

1. В ходе сбора и анализа информации на тему актуальности многофункциональных архитектурных пространств, отдельно разобраны примеры зарубежных современных городов с наличием водных артерий в их многофункциональной структуре. Рассмотрены примеры реконструкции речного русла в пределах городской территории. На основе этих примеров, были установлены рекомендуемые процентные соотношения застройки и парковых зон, этажность в пределах русла реки, а так же наличие встроенных общественно-административных объектов в жилой структуре застройки.

2. Проведен подробный анализ исследуемого участка территории, при рассмотрении которого были выявлены возрастные характеристики объектов жилой и общественной застройки, архитектурная уникальность и историческая ценность, возможно реконструкции и дальнейшей эксплуатации различных зданий и сооружений. Рассмотрены проблемные участки зеленых насаждений, более значимые участки с социальной точки зрения и функциональной привлекательности. Выявлены проблемные участки транспортных артерий.

3. Сформулирован ряд архитектурно-градостроительных принципов развития многофункциональной архитектурной среды с наличием водной артерии, адаптированный под местные условия строительства и градостроительного проектирования:

- принцип интенсивного развития зеленого каркаса, главной осью которого является русло реки;
- принцип активного развития общественных пространств вдоль русла реки и основных транспортно-пешеходных артерий;



- принцип снижения высотности застройки к руслу реки;
- принцип снижения плотности застройки к руслу реки;
- принцип гармоничного взаимодействия новой застройки со сложившимся городским контекстом;
- принцип развития архитектурно-пространственной среды за счет повышения типологического разнообразия улиц;
- принцип повышения комфортной эффективности застройки за счет уплотнения сети улиц;
- принцип продуманного внедрения дифференцированной системы общественных пространств.

Данные принципы являются основой для реновации сложившейся среды долин малых водных артерий в пределах Дальневосточного региона и города Владивостока в частности. С точки зрения средовой и социальной комфортности они направлены на улучшение жилищных условий, а также развитие социальных взаимосвязей и преобразование городской структуры.

4. В процессе исследования сформирован универсальный модуль жилой застройки с возможностью трансформации в зависимости от диктуемого проектом контекста, разработана универсальная ячейка для малоэтажных, многоэтажных жилых и общественно-административных групп объектов. Общественно-административные ячейки размером 140 x 250 метров, и жилые двух типов. Кластеры с застройкой свыше 5 этажей имеют габариты 180 x 160 метров, с застройкой равной 5 этажам 120 x 140 метров (в зависимости от контекста габаритные характеристики кластеров могут изменяться).

5. Предлагаемые методика и принципы проектирования были применены в экспериментальном проекте реконструкции застройки долины Второй речки в г. Владивостоке. В ходе выполнения проекта были достигнуты качественные изменения в структуре участка. За счет насыпных территорий площадь участка увеличена с 222,5 га до 335,5 га, расчетная

плотность населения составила 281 чел./га при исходном показателе 214 чел./га, планируемое количество жителей увеличено с 17 858 человек до 23 455 человек. Предпроектный анализ позволил собрать большое количество материала и наработок по данной теме. Данные материалы могут быть использованы для разработки более детальных проектов на данном участке территории. Проект предусматривает реконструкцию среды на четырех уровнях – социальном, экономическом, природном и градостроительном. Используемые принципы и приемы проектирования жилой застройки могут быть применены на других участках городской ткани города Владивостока и всего региона в частности.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Моор В.К., Нечаев Н.Н. Теория и методика пространственного анализа в архитектуре: Учебное пособие. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 1991. – 88 с.
2. Моор В.К., Ерышева Е.А. Формирование архитектурно-художественного облика приморских городов. Учебное пособие. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 1997. – 88 с.
3. Моор В.К., Гаврилов А.Г., Копьёва А.В. Формирование Владивостокской архитектурной школы. Специальность «Архитектура» в ДВГТУ. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 2009. – 160 с.
4. Моор В.К., Гаврилов А.Г. Каталог лучших дипломных проектов. Специальность «Архитектура», ДВПИ-ДВГТУ, 1980-2009: Учебное пособие. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 2010. – 88 с.
5. Моор В.К., Гаврилов А.Г., Ерышева Е.А. Архитектурная мастерская В. Моора: школа, лаборатория, студия. – Владивосток, Издат. дом ДВФУ, 2013. – 176 с.
6. Новые Города. Районная планировка и градостроительство. Пьер Мерлен / Перевод с французского Топуридзе К.Т., Зайцев В.Н. – М.: Прогресс, 1975. — 256 с.
7. Поэзия садов: к семантике садово-парковых стилей. Сад как текст. Лихачев Д.С. — 3-е изд., испр. и доп. — М.: Согласие: ОАО «Тип. «Новости»», 1998. — 471 с.
8. Основы ландшафтного проектирования и ландшафтной архитектуры. Нехуженко Н.А. — 2-е изд., испр. и доп. — СПб.: Изд-во «Питер», 2011. — 192 с.
9. ArchDaily. 7 Strategies to Reimagine Civic Spaces As Vibrant Urban Hubs [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.archdaily.com/795905/studio-gang-creates-7-strategies-to-reimagine-civic-spaces-as-vibrant-urban-hubs> (дата обращения: 13.10.2016).



10. Высоковский А.А. Правила землепользования и застройки: руководство по разработке. Опыт введения правового зонирования в Кыргызстане «Ега-Басма» Бишкек, 2015. – 241 с.

11. Джекобс Д. Смерть и жизнь больших американских городов / Пер. с англ. М.: Новое издательство, 2011. — 460 с.

12. The Option of Urbanism. Investing in a New American Dream. Christopher B. Leinberger Island Press. 2010. —: 232 с.

13. Иностраный опыт: Раскопанная река в Сеуле [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/abroad/123305-inostrannyy-opyt-raskopannaya-reka-v-seule>. (Дата обращения: 13.10.2016).

14. Parks & Recreation Healthy Parks, Healthy Portland [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.portlandoregon.gov/parks/finder/index.cfm?&propertyid=156&action=ViewPark>. (Дата обращения: 15.10.2016).

15. DISCOVER THE CHICAGO RIVERWALK [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.chicagoriverwalk.us>. (Дата обращения: 15.10.2016).

16. Madrid RIO: прогулочная зона вместо эстакады [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://urbanurban.ru/blog/space/90/Madrid-RIO-progulochnaya-zona-vmesto-estakady>. (Дата обращения: 23.10.2016).

17. Zhangjiagang Town River Reconstruction / Botao Landscape [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.archdaily.com/563128/zhangjiagang-town-river-reconstruction-botao-landscape>. (Дата обращения: 23.02.2016).

18. Австралийский дайджест [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ozdigest.com/destination/adelaide/> (Дата обращения: 02.12.2016).

19. Австралия фото [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.australiafoto.com/melbourne/> (Дата обращения: 02.12.2016).

20. Попланете.ру [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://poplanete.ru/articles/113-shenchzhen-kitayskiy-otvet-gonkongu.html> (Дата обращения: 02.12.2016).

21. Мои 100 дорог [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.100roads.com/2013/08/31/seoul\\_cheonggyecheon\\_river/](http://www.100roads.com/2013/08/31/seoul_cheonggyecheon_river/) (Дата обращения: 03.12.2016)

22. JapanTravel [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.japantravel.ru/rus/japan/city/document1796.htm> (Дата обращения: 02.12.2016).

23. Visitnorway [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.visitnorway.ru/things-to-do/art-culture/architecture/> (Дата обращения: 02.12.2016).

24. Градостроительный кодекс РФ: сборник нормативных актов и документов. – Саратов: Ай ПиЭр Медиа, 2015. – 184 с. Режим доступа: [http://www.iprbookshop.ru/30284.ЭБС «IPRbooks»](http://www.iprbookshop.ru/30284.ЭБС_«IPRbooks»).

25. Региональные нормативы градостроительного проектирования в Приморском крае: утверждены постановлением Администрации Приморского края 21.05.10 № 185-па. Владивосток, 2010.

26. Сайт V1.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.news.v1.ru/stories/2011/06/22/88826> (дата обращения: 27.03.2018).

27. archspeech [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://archspeech.com/article/27-principov-formirovaniya-zhiloy-sredy> (дата обращения: 06.04.2018).

28. Кевин Линч. Образ города / Пер. с английского Глазычев В.Л.; редактор Иконников А.В. – М.: Стройиздат, 1982. – 328 с.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## Приложение А

### Графическая часть выпускной квалификационной работы на тему «Реконструкция застройки долины Второй речки в г. Владивостоке»

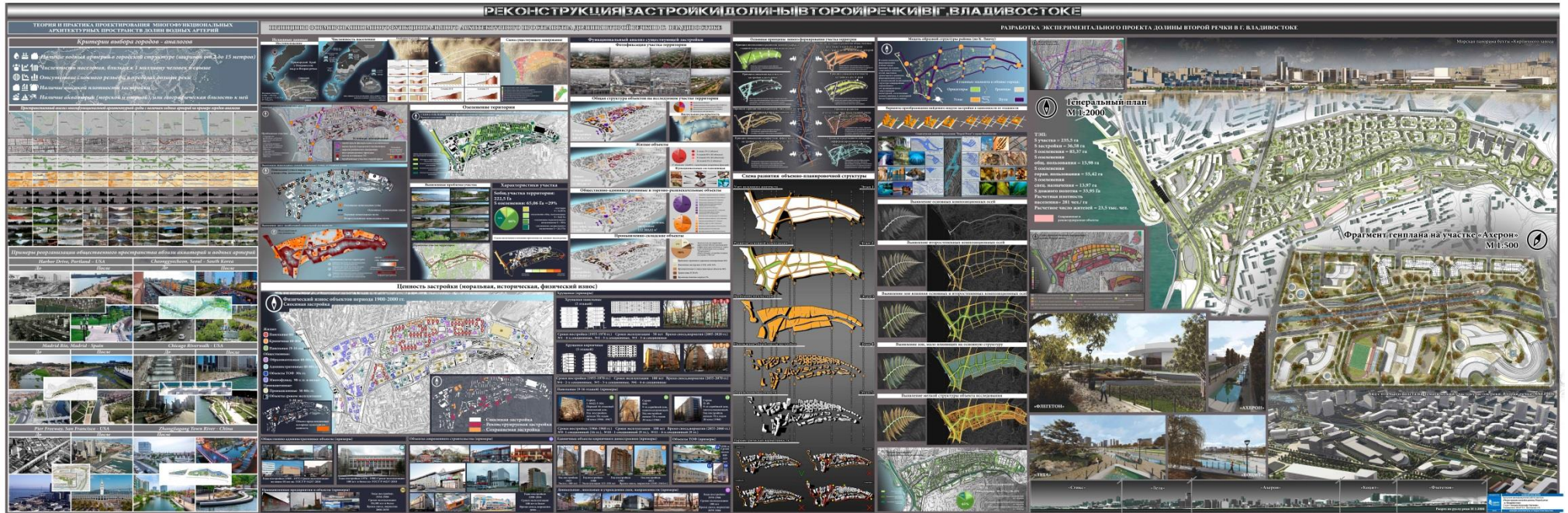


Рис. А.1. Компонка графической части выпускной квалификационной работы на тему «Реконструкция застройки долины Второй речки в г. Владивостоке»



Теория и практика проектирования многофункциональных архитектурных пространств долин водных артерий

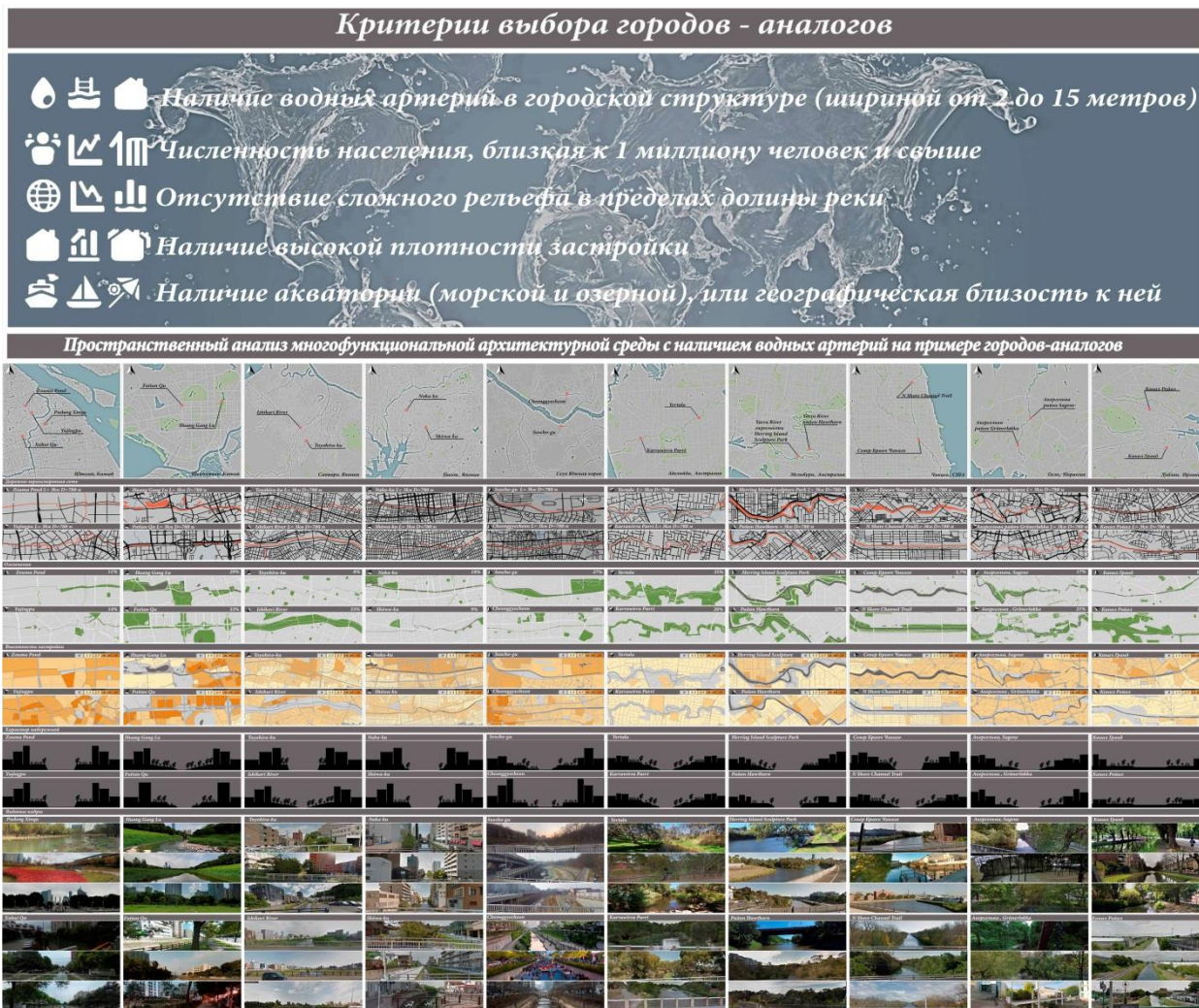
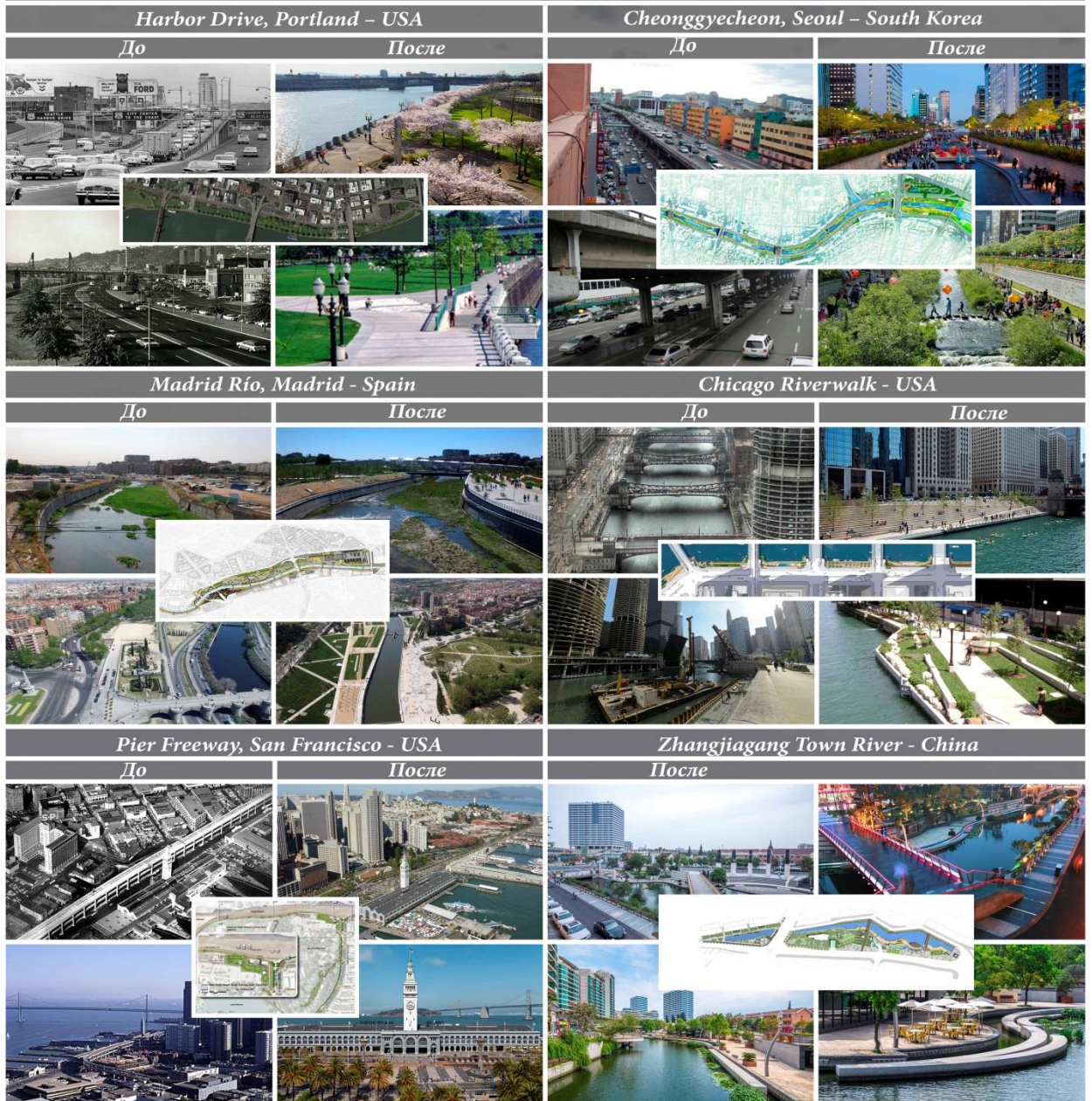


Рис. Б.1. Пространственный анализ многофункциональной архитектурной среды с наличием водных артерий на примере городов-аналогов



*Примеры реорганизации общественного пространства вблизи акваторий и водных артерий*



*Рис. Б.2. Примеры реорганизации пространств долин водных артерий*



Принципы формирования многофункционального городского пространства долины Второй реки в г. Владивостоке



Рис. В.1. Структурно-функциональный и структурно-морфологический анализ долины Второй реки в г. Владивостоке



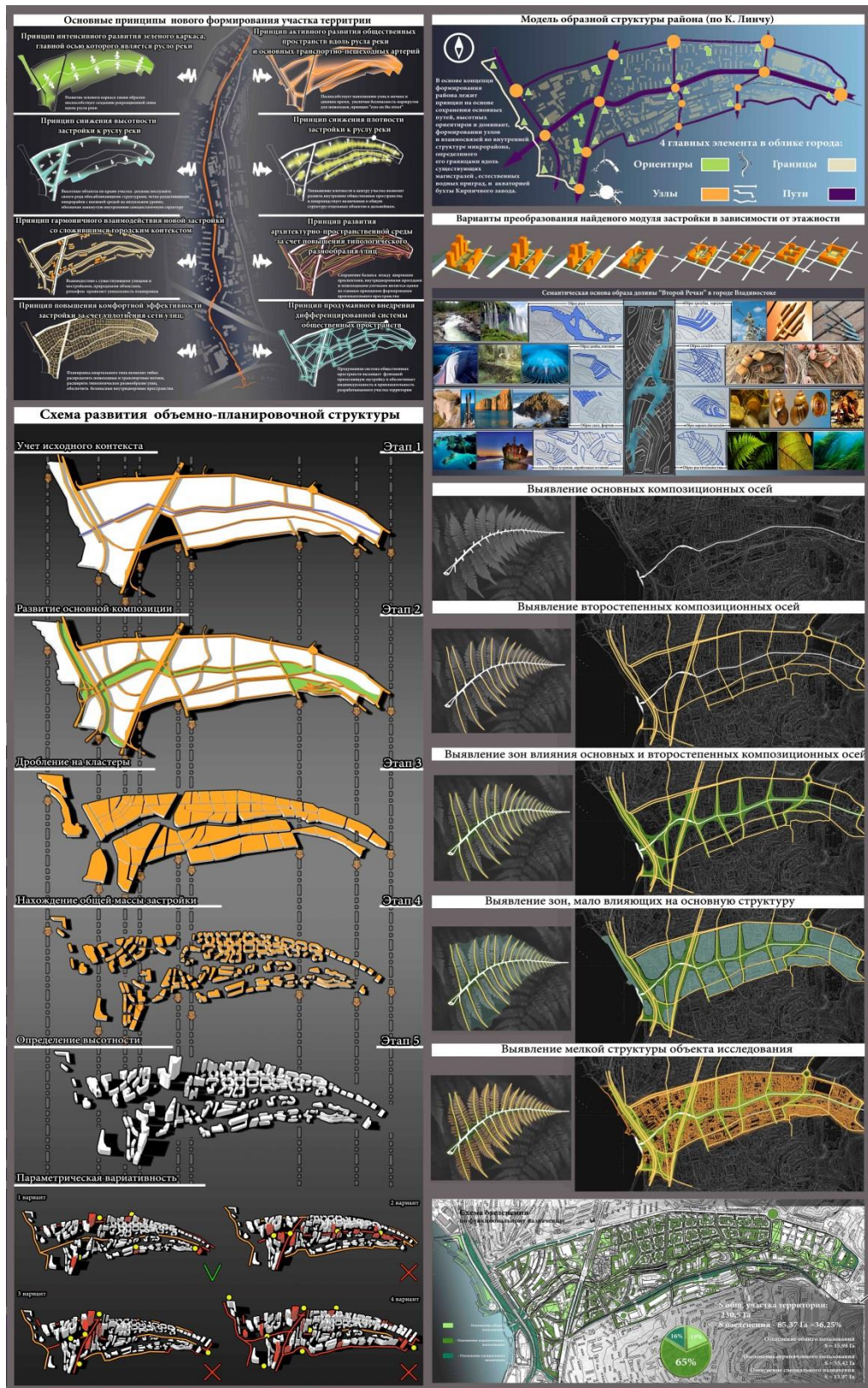


Рис. В.2. Главные принципы, семантический образ и развитие объёмно-планировочной структуры долины Второй речки в г. Владивостоке



# Приложение Г

## Экспериментальный проект долины Второй речки в г. Владивостоке



Рис. Г.1. Генеральный план, видовые кадры, схематичный разрез и фрагмент ген.плана



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Дальневосточный федеральный университет»

ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА  
Кафедра архитектуры и градостроительства

ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ ВКР

на выпускную квалификационную работу студента

Захарова Александра Сергеевича

Направление 07.04.01 «Архитектура», программа «Реновация городской среды»,  
группа М3218.

Руководители ВКР: канд. архитектуры, профессор В.К. Моор,  
канд. архитектуры, доцент О.В. Масловская

На тему «Реконструкция застройки долины Второй Речки в г. Владивостоке»

Дата защиты ВКР «27» июня 2018 г.

В последние десятилетия пристальное внимание градостроителей и ландшафтных архитекторов направлено на решение проблем малых рек в городской застройке, поскольку долины рек обладают мощным потенциалом для формирования экологически устойчивых территорий, повышения уровня комфортности жилых кварталов, организации развитой системы общественных рекреационных пространств, создания запоминающегося образа прилегающих районов.

Целью магистерской диссертации Захарова А.С. является научно-методическое обоснование реновации многофункциональной архитектурной среды долин малых водных артерий на примере долины Второй речки в г. Владивостоке. Предмет исследования – архитектурно-планировочные, архитектурно-пространственные, функционально-планировочные особенности проектирования многофункционального пространства долины Второй речки г. Владивостока.

Захаровым А.С. проделан большой объём работы: на основе обобщения мирового и отечественного опыта реновации долин водных артерий, тщательного предпроектного анализа и выявления особенностей изучаемого района разработаны методические принципы решения стоящих перед архитектором проблем, выполнен экспериментальный проект реконструкции застройки долины Второй Речки в г. Владивостоке. Заслуживают одобрения тщательная проработка генерального плана территории на основе рациональной схемы функционального зонирования и пешеходно-транспортных коммуникаций, развитие зелёного каркаса района с созданием основной композиционной оси, проходящей по руслу реки; нахождения модуля застройки и вариантов его преобразования в зависимости от этажности.

Проект реконструкции застройки долины Второй Речки в г. Владивостоке является по своему уникальным, поскольку все его подсистемы объединены в целостном архитектурном решении, предназначенном для конкретных градостроительных условий. Практическая ценность ВКР заключается в том, что полученные выводы исследования нацелены на решение конкретных задач и могут найти применение в условиях других российских городов, включающих в свой состав территории долин малых рек. Исследование может быть использовано в учебном процессе по направлению «Архитектура». Проектное предложение, а также материалы, собранные о разрабатываемой территории, могут быть использованы в реальном проектировании.

Существенные недостатки в работе отсутствуют. Представленный к защите материал свидетельствует о высокой эрудиции и профессионализме соискателя, интересе автора к поиску новаторских, нестандартных решений поставленных задач. Диссертацию соискателя отличает глубокая разработка проблемы и стремление дать всестороннее обоснование принятых решений. Диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения и приложений, общим объёмом в 77 страниц и 12 планшетов 1х1 м

В первой главе автором обобщается состояние отечественной и зарубежной теории и практики проектирования жилых кварталов, многофункциональных комплексов, общественных и рекреационных пространств, расположенных в долинах рек.



Во второй главе производится структурно-функциональный и структурно-морфологический анализ существующей застройки долины Второй речки в г. Владивостоке, формулируются принципы реконструктивного вмешательства в среду данного района, направленного на формирование экологически устойчивой территории, повышение уровня комфортности проживания, организацию развитой системы общественных рекреационных пространств, создание запоминающегося архитектурно-ландшафтного образа.

В третьей главе представлены проектные предложения по формированию архитектурно-планировочной, архитектурно-пространственной, функционально-планировочной структуры долины Второй речки г. Владивостока в границах улиц Русская, Иртышская, акватории бухты Кирпичного завода и района Снеговая Падь.

Текст и графическая часть диссертации соответствуют выданному заданию. Текстовую часть диссертации и автореферат отличает ясное и доказательное изложение материала. Графическую часть ВКР отличает высокий уровень аналитической и проектной графики. По теме диссертации соискателем выполнены четыре публикации, основные результаты исследования представлены на конференциях ДВФУ (Владивосток) и ТОГУ (Хабаровск).

За время работы автор показал себя ответственным и работоспособным магистрантом, умеющим анализировать, обобщать, делать выводы и последовательно, грамотно излагать материал, способным самостоятельно решать сложные научно-творческие задачи. Объем и состав магистерской диссертации соответствует требованиям, предъявляемым к выпускным квалификационным работам. Работа выполнялась по графику, в соответствии с календарным планом.

В целом магистерская диссертация выполнена на высоком научно-проектном уровне. ВКР имеет практическую ценность. Отдельные идеи автора могут быть реализованы уже в настоящее время.

Захаров Александр Сергеевич – автор выпускной квалификационной работы «Реконструкция застройки долины Второй Речки в г. Владивостоке» заслуживает присвоения квалификации магистра по направлению 07.04.01 «Архитектура».

Оригинальность текста ВКР составляет 86 %.

Оценка «ОТЛИЧНО».

Руководители ВКР:

Канд. архитектуры, профессор  
учёная степень, учёное звание

  
Подпись

В.К. Моор  
И.О. Фамилия

Канд. архитектуры, доцент  
учёная степень, учёное звание

  
Подпись

О.В. Масловская  
И.О. Фамилия

«13» июня 2018 г.



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования  
«Дальневосточный федеральный университет»

**ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА**  
**Кафедра архитектуры и градостроительства**

**РЕЦЕНЗИЯ**

На выпускную квалификационную работу студента  
Захарова Александра Сергеевича

Направление 07.04.01 «Архитектура», магистерская программа «Реновация городской среды»,  
группа М3218

Руководители ВКР: профессор, профессор В.К.Моор, профессор, доцент О.В. Масловская,  
Консультант ассистент А.А. Потапенко \_\_\_\_\_

На тему: Реконструкция застройки долины второй речки в г. Владивостоке \_\_\_\_\_

Дата защиты ВКР «27» июня 2018 г.

**1. Актуальность темы ВКР**

Данная темы ВКР очень актуальна для города Владивостока, а также городов России в целом. Реновация территории, в первую очередь района Второй речки, о которой сейчас необходимо задумываться местной власти.

**2. Достоинства работы:**

Работа в целом очень хорошо раскрывает возможности территории, приведены примеры решений застройки территорий других стран и городов, которые способствуют глубокому пониманию актуальности и практической реализации, что благотворно повлияли на предложения реновации территории в районе Второй речки в городе Владивостоке в данной работе.

Студент показал высокий уровень владения графическими редакторами и приложениями, что позволяет оценить проработанность проекта.

Был представлен подробно проработанный аналитический материал, дающий возможность оценить территорию, его особенности, преимущества и недостатки для целесообразного и функционального проектирования.

Автором проработана подробная схема генерального плана территории, определены основные зоны планируемого размещения объектов капитального строительства жилого, общественного и рекреационного назначения.

Определен силуэт территории с учетом естественных особенностей территории.



Положительные стороны проекта:

- Проработанность проекта в части графического аналитического материала и проектных решений;
- Дифференциация территории по основным функциональным зонам;
- Агрегация, по средствам улично-дорожной и пешеходной сетей;
- Развитая пешеходная сеть;
- Развита территория жилого назначения и разделена по типам застройки;
- Развита территория общественного назначения, определены основные доминанты;
- Развита территория рекреационного назначения с объектами социально-культурного, спортивного и досугового назначения;

Материал изложен корректно с соблюдением внутренней логики и легок к восприятию читателя.

Автор показал отличный уровень владения теоретическими положениями по выбранной теме, показал способность формулировать собственную точку зрения на основе анализа мнений разных предложений на рассматриваемой территории.

### 3. Недостатки и замечания

Недостатков в работе не выявлено.

---

### 3. Целесообразность внедрения

Уверен, в ближайшем будущем данный материал может поспособствовать практическому применению в городе Владивостоке

### 5. Общий вывод:

Присвоить выпускнику Захарову Александр Сергеевич квалификации магистра по направлению 07.04.01 «Архитектура», оценка квалификационной работы – отлично.

Оценка: ОТЛИЧНО

Рецензент

  
Подпись

Думнов В.А.

И.О. Фамилия

Директор ООО «Урбан-План», член Союза архитекторов РФ

« 20 » сентября 2018 г.

