

**III Общероссийская студенческая электронная научная конференция  
«Студенческий научный форум 2011»**

**Архитектура**

**ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ МАРШРУТИЗАЦИЯ  
ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ  
ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРУПП НАСЕЛЕНИЯ**

Карлышева А.С.

*Братский государственный университет, Братск,  
e-mail: aarishkaa@rambler.ru*

На сегодняшний день весьма актуальна проблема доступности городской среды для инвалидов и других категорий граждан с ограниченными возможностями. Согласно статистике, в разные периоды жизни и состояния здоровья в безбарьерной среде нуждается до 50 % населения.

Разработка градостроительной маршрутизации городской среды подразумевает формирование «безбарьерных коридоров» в сложившейся коммуникационной структуре города. Она включает размещение пешеходных связей, адаптацию существующих, и разработку новых маршрутов для нужд людей с ограниченными возможностями.

При разработке системы этих маршрутов выделяется несколько основных препятствующих моментов:

– большинство существующих пешеходных маршрутов имеют пересечения с транспортными потоками в одном уровне, не оборудованные специально для людей с ограниченными возможностями.

– пешеходные коридоры, ведущие к объектам обслуживания и торговли, имеют, как правило, большую протяженность из-за проблемных ситуаций, препятствующей застройки и несоответствия параметрических характеристик самого пути требованиям безбарьерности.

Один из методов маршрутизации городской среды подразумевает три основные стадии проектирования.

Первая стадия формирования безбарьерных пешеходных маршрутов предполагает анализ существующих пешеходных путей к точкам притяжения и выявление вдоль них зон отдыха для людей с ограниченными возможностями. Эта работа невозможна без предварительного анализа рассматриваемой территории:

– зданий и сооружений общественного назначения и прилегающих к ним участков;

– жилых групп и сопутствующей им инфраструктуры;

– рекреационных внутригородских пространств и предполагаемых выходов к внешней зеленой зоне.

Второй стадией данного метода является разработка «каркаса» безбарьерных пешеходных маршрутов. При этом маршруты подразделяются на общегородские, районные, внутриквартальные и целевые.

Общегородские маршруты представляют собой протяженные магистральные улицы, связывающие основные функциональные зоны города и жилые районы между собой.

Районные маршруты представляют собой протяженные магистральные улицы, связывающие различные структурные единицы отдельного района. Они подразумевают наличие «целевых узлов» пешеходного маршрута, то есть объектов, которые являются наиболее часто используемыми представителями маломобильных групп населения. Среди них не только элементы системы медицинского и социального обслуживания, но и объекты рекреации и отдыха, культурно-бытового обслуживания и торговли. Районные маршруты формируют «каркас» – модель пешеходной структуры для людей с ограниченными возможностями.

Внутриквартальные маршруты – это связи внутри микрорайонов. Существующие рекреационные территории рассматриваются как узловые соединения пешеходных маршрутов. На этой стадии анализируются участки так называемой «проблемной» рекреации – то есть территорий, потенциально предназначенных для отдыха горожан, но не приспособленные и не оборудованные для этой цели.

Целевые маршруты обеспечивают доступ к общественным и жилым зданиям.

Третьей, заключительной стадией является наложение основных транспортных маршрутов и пунктов притяжения (остановочных пунктов) на «пешеходный каркас». На этой стадии происходит комплексное сочетание пешеходных и транспортных маршрутов, удовлетворяющих потребности маломобильного населения в существующих градостроительных условиях города.

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПЛОЩАДИ ОБЪЕКТОВ  
ОБСЛУЖИВАНИЯ НА РЕКОНСТРУИРУЕМОЙ  
ТЕРРИТОРИИ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ 60-70-Х ГОДОВ**

Карнаухова Л.С., Глебушкина Л.В.

*Братский государственный университет, Братск,  
e-mail: 8lyulyu8@mail.ru*

Жилая застройка середины 1960 – 70-х годов на современном этапе представляет собой насущную проблему для многих жителей, властей города, а также архитекторов, строителей, занимающихся вопросами ее реконструкции. Реконструкция системы культурно-бытового обслуживания предопределяется, прежде всего, изменением в образе жизни населения. На данной территории проживает население с различным доходом и соответственно с различным образом жизни. Необходимо учесть, что, не смотря на то, что на территории микрорайонов жилой застройки 60-70-х преобладает малообеспеченный класс жителей (61 %), которые могут позволить себе посещение только самых необходимых объектов обслуживания (например: магазин, аптека, ЖЭК и т.д.), также проживает среднеобеспеченный (35 %) и высокообеспеченный (4 %) классы жителей, у которых, например, доход позволяет посещать объекты отдыха и развлечений, салоны красоты и т.д. В соответствии с этим следует грамотно распределить объекты обслуживания по территории микрорайона, с учетом потребностей жителей.

В настоящее время объекты обслуживания неравномерно распределены по территории 125 микрорайонов в дальнейшем СЭЖЗ в городах Восточной Сибири застроенных в 60-х – 70-х годах. Существуют такие микрорайоны, в которых отсутствуют, казалось бы, обязательные объекты обслуживания, такие как ЖЭК, отделение связи, банка.

В ходе работы было проведено социологическое исследование, на основании которого по номенклатуре объектов обслуживания и показателям доступности были (минуты и метры), выделены три уровня объектов обслуживания: социально-гарантированного и коммерческих уровней.

Жилые территории исследовались по градостроительным показателям, и была разработана классификация по уровням градостроительной емкости. Этот показатель с одной стороны характеризует степень освещенности реконструируемой территории, а с другой – возможность сохранения и обновления сложившейся застройки.