

Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных научных исследований Российской академии архитектуры и строительных наук и Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации на 2025 год / Acknowledgements: The research was carried out within the framework of the Programme of Fundamental Scientific Research of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences and the Ministry of Construction and Housing and Communal Services of the Russian Federation for 2025

Современные условия градостроительства не дают возможности добиваться целостности пространства города. Формирование стихийных планировочных единиц в структуре крупного города обусловлено либерализацией регламентов архитектурно-градостроительной деятельности, отходом от крупномасштабных проектов, концепций ансамбля. Изучение морфологии города позволяет предложить их примерную типологию: ядра урбо-рода; транзитно-ориентированные районы; естественные ареалы; неоднородные жилые территории; «между-территории»; неопределенные местности, др. Характер каждого типа предполагает направленную методику исследования и стратегий развития.

Ключевые слова: стихийные планировочные единицы; морфология; типология; методика исследования. /

Стихийные планировочные единицы в структуре крупного города / Spontaneous planning units in the structure of a large city

В настоящее время создание новых городов практически прекратилось. Для современного этапа градостроительства характерно совершенствование структуры городов, инвентаризация землевладения и землепользования, переосмысление и заполнение образовавшихся пространственных лакун. Современные условия прикладной политики в области градостроительства не дают возможности добиваться целостности масштабного архитектурного пространства. Крупные города становятся крайне контрастными, постоянно увеличивая этажность, плотность, коэффициент застройки во вновь построенных районах, перемежаясь ареалами низкоплотной и малоэтажной застройки, а также ареалами неопределенного землепользования, часто стагнирующими. Исследователи констатируют разрушение компактности, связности ткани города, его отдельных частей, появление мало-выразительных, сложно функционирующих территорий, препятствующих становлению общей логике структуры города, перемежающихся с локусами исторически ценной застройки и т. д. [1]. Это происходит в непрерывном процессе формирования застройки и поэтапном формировании образ города [2]. Вместе с тем изучение морфологии города позволяет выделить не только стагнирующие, но стихийно самоорганизующиеся территории позитивной динамики, определенные в данном исследовании как стихийные планировочные единицы. Их появление обусловлено либерализацией регламентов архитектурно-градостроительной деятельности (или отсутствием таковых на определенный период времени), отходом от крупномасштабных проектов, объединенных единой концепцией ансамбля, миграционной политикой, а также устойчивостью историко-культурных локусов, сформировавшихся на основе глубинных традиционных представлений о среде жизнедеятельности человека в культурном ландшафте. Стихийно сложившиеся планировочные единицы обладают динамикой развития: устанавливаются новые функциональные связи, формируется их внутренняя структура, постепенно обустраиваемая современной многофункциональной архитектурой. Их можно выделить в опорных планах предпроектного анализа или фиксионных (для научных целей). Более глубокие

Modern urban development conditions do not allow achieving the integrity of urban space. The formation of spontaneous planning units in the structure of a large city is due to the liberalization of regulations for architectural and urban development activities, a departure from large-scale projects and ensemble concepts. The study of the morphology of the city allows us to propose their approximate typology: urban growth cores; transit-oriented areas; natural areas; heterogeneous residential areas; 'in-between territories'; terrain vague, etc. The nature of each type suggests a targeted research methodology and development strategies.

Keywords: spontaneous planning units; morphology; typology; research methodology.

исследования явления возможны с применением методов урбоморфологии.

Впервые внимание на стихийно-«неопределенных» территориях сфокусировано на Всемирном конгрессе архитекторов в Барселоне в 1996 году. Они оказались настолько несовместимы по своим параметрам, что не получили общего определения. Исследователи оперировали двумя группами выражений: «между-территории» (*in-between territories*); неопределенные местности (*terrain vague*), др. [3]. Характерные для них качества – стихийность формирования, сложность установления границ и неопределенность функции (часто). В последующие годы некоторые типы стихийных планировочных единиц были изучены и получили прикладную разработку. Специфичность стихийно складывающихся планировочных единиц предполагает широкую типологию и уникальные методы исследования каждого из установленных типов. Морфологические исследования города, опирающиеся на фундаментальные выводы историко-архивных, географических, культурологических трудов, обосновывают динамику плотностных характеристик среди города во времени [4]. В совокупности с традиционными современными высокотехнологичными исследованиями структуры города позволяют получить исчерпывающую информацию об объемно- и глубинно-пространственных качествах таких территорий (QGIS, Big Data и др.). Они позволяют усовершенствовать методики анализа города и градостроительного проектирования, а также предложить некоторые рекомендации по совершенствованию стратегий развития стихийных планировочных единиц, регламентной базы архитектурно-градостроительной деятельности. Дистанционные технологии незаменимы в тех случаях, когда для масштабных стихийных поселений не создавалось никаких планов.

Так, например, в исследовании «Городская морфология незапланированных районов: использование пространственных показателей в изображениях VHR, полученных с помощью дистанционного зондирования», Monika Kuffera и Joana Barros констатируют тот факт, что информация о незапланированных районах в развивающихся городах часто недоступна. Поэтому исследователи стихийных районов Дели получили разные

текст

Ирина Кукина

Сибирский федеральный университет (Красноярск); НИИТИАГ, филиал ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России»

Ирина Федченко

Сибирский федеральный университет (Красноярск); НИИТИАГ, филиал ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России»

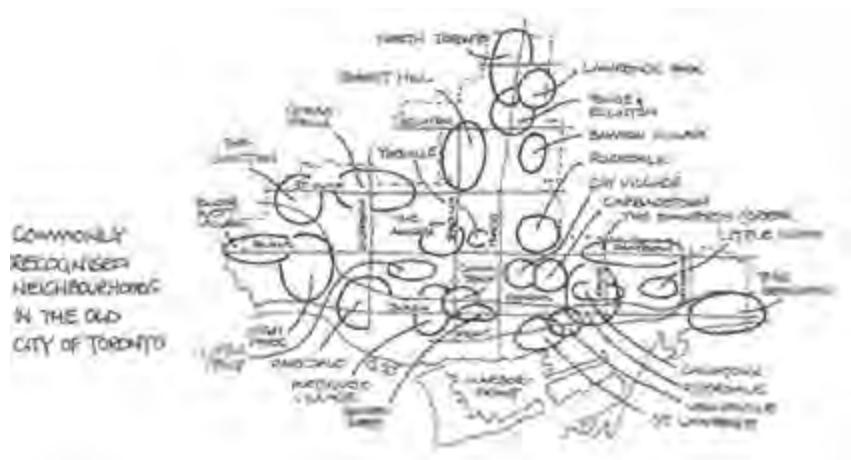
text

Irina Kukina

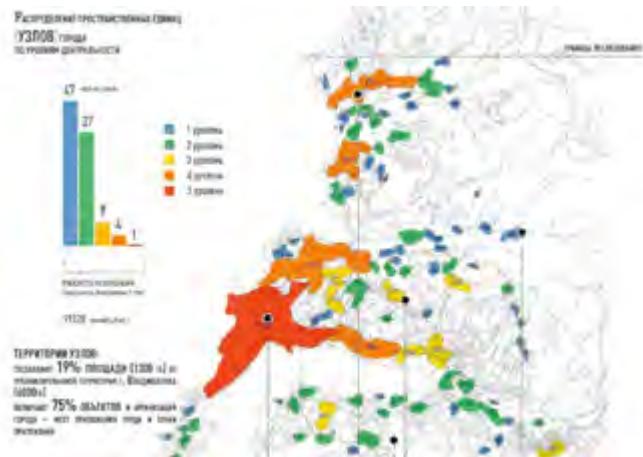
Siberian Federal University (Krasnoyarsk) ; NIITIAG, Branch of the FSBI TsNIIP of the Ministry of Construction of Russia

Irina Fedchenko

Siberian Federal University (Krasnoyarsk) ; NIITIAG, Branch of the FSBI TsNIIP of the Ministry of Construction of Russia



^ Рис. 1. Национальные анклавы («естественные ареалы») комьюнити Торонто



^ Рис. 2. Неравномерно-районированная модель Владивостока (авторская схема А. Потапенко)

результаты, используя традиционные методы исследования: Rizbird настаивает на том, что 38% населения города проживает в таких районах, Combi – до 70% [5]. Поэтому целью исследования стало создание уникального инструментария для мониторинга стихийных зон с использованием пространственных трехмерных измерений для идентификации их структуры на изображениях VHR. Методология тестируется в двух областях тематических исследований: Дар-эс-Салам (Танзания) и Нью-Дели (Индия). Сравнение результатов и данных о землепользовании показало, что значения индекса плотностей может помочь в идентификации стихийных районов. При этом аппарат пространственных трехмерных измерений для исследуемых городов не был тождественным. Исследование позволило картировать области с высокой вероятностью «незапланированности» с учетом трех измерений (размер/плотность/рисунок). Сравнивая полученные плотностные параметры с существующими данными о землепользовании, можно сделать вывод о наличии стихийных ареалов, определить их границы с высокой точностью.

В исследовании М. А. Белоноговой предложен метод выявления фактора инерции в развитии планировочной структуры города, в установлении закономерностей и форм ее проявления в процессах городского развития. Изучение динамики формы на основе социально-культурологических процессов, в том числе социально-экономических, влияющих на динамику формы города, исследованы в работах Н. П. Крайней. Формирование локальных социально-территориальных образований в крупнейшем сложившемся городе подробно изучены в исследованиях Т. В. Филановой. Методика обоснования границ ядер неравномерно районированной модели крупного города, усовершенствованная с использованием аналитики ГИС-инструментария, на примере Владивостока применяется в работе А. А. Потапенко.

Предварительный анализ стратегий развития крупных городов и агломераций показал, что стихийные планировочные единицы характерны не только для окраинных, непланируемых территорий. Интенсивность землепользования, многофункциональность внутригородских территорий, уплотнение застройки и функций, запутан-

ность пешеходных и усложнение транспортных потоков, пронизывающих ткань города, являются катализаторами развития стихийных планировочных единиц. Эти же явления являются катализаторами планирования сложных территорий, в чем их безусловная значимость для современного градостроительства. В известном региональном проекте «Большого Ванкувера как региона, пригодного для жизни» было принято решение ориентировать города и поселения региона на компактное развитие за счет активизации ядер урбо-роста, которые включают районные города-центры, многофункциональные общественные центры наивысшей плотности, а также стихийно сложившиеся многофункциональные «сильные комьюнити» и национальные анклавы (ареалы) – комьюнити. Учитывая тотально стихийный характер последних двух типов и высокую активность несанкционированной строительной и экономической деятельности, стратегический план сфокусирован на зонировании использования территории. Стихийно сложившимся ядрам урбо-роста придается значение активной архитектурно-градостроительной деятельности, центров экономической динамики за счет внедрения или увеличения количества и разнообразия малых и средних безвредных предприятий на селитебных территориях, уплотнения застройки и функций, расширения предложений жилых архетипов. В программных и проектных сопроводительных текстах такое решение объясняется способностью градообразований к «гибкости саморазвития», а значит – предпочтительности дальнейшего самостоятельного процесса, не требующего значительных ограничительных мер, государственных инвестиций [6]. Предполагается, что «центростремительная» стратегия ядер урбо-роста способствует компактному развитию как крупного города, так и малых населенных пунктов, связанных агломерационными связями, упорядочению окраинных территорий и пригородной зоны за счет возврата сельскохозяйственных и экспансивно используемых земель в статус «природных». Таким образом будет достигнут баланс между децентрализацией и поддержанием определенных функций в центрах городских районов [3]. Концепция ядер урбо-роста оказалась достаточно привлекательной в мастер-планировании. Она была опробована в региональных стратеги-

в Рис. 3. Слева: эскиз застройки района «Аэропорт» с «Новым центром Красноярска». Красноярскгражданпроект, 1982. Справа: наложение границ проекта 1982 (выделен красным пунктиром) с фрагментарным воплощением 1990–2024 жилых микрорайонов (выделен белым пунктиром) на существующее состояние



^ Рис. 4. Аксонометрия неосуществленного ансамбля «Нового центра Красноярска». Красноярскгражданпроект. 1980-е

ях статистического округа Атланты, Большого Стокгольма, в плане развития Торонто до 2030.

Исторический Торонто обладает уникальными, яркими, запоминающимися и очень контрастными национальными анклавами («естественными ареалами») – комюниити. Так, например, соседствуют Кэбидж-таун, Риджент-парк, Дандас-стрит, Йорвиль и другие – фактически калейдоскоп удивительных социальных контрастов. Кэбидж-таун – беднейшее поселение эмигрантов из Ирландии, выживавших в XIX веке на выращивании капусты, претерпевает с начала в 1970-х гентрификацию и в настоящее время является одним из престижнейших районов города яркой колониальной архитектуры (рис. 1).

Формирование стихийно сложившихся ареалов констатируется в отечественных исследованиях структуры городов. Например, суть исследования А. А. Потапенко «Параметрическое моделирование в предпроектном анализе и концептуальном архитектурно-градостроительном проектировании (на примере г. Владивостока)» заключается в представлении города как множества естественно сложенных ареалов городской среды, сформированных на принципах типизации и кластеризации территорий города с точки зрения их роли в пространственной структуре. Стратегическое развитие города предлагается формировать на основе выявленных закономерностей функционального развития, обусловленных самоорганизующимися процессами в пространственной структуре города (рис. 2). С применением ГИС-технологий анализа пространственных данных возможно выявление и распределение границ узлов города в зависимости от плотности функций [7].

Очевидность территорий стихийного характера в крупных городах, осмысление их в мировой практике, разработка методик исследования и стратегий реновации приводят к сравнительному анализу структуры российских городов. Так, например, прикладные исследования Красноярска дают основание полагать, что запланированный композиционно-функциональный рост города породил территории для стихийного освоения, и выделить два контрастных «урбо-ядра»: неосуществленный «Новый центр Красноярска» и Предмостная площадь правого берега. Данные объекты исследования также

интересны с точки зрения процессов транспортно-ориентированного развития.

Проект комплексного композиционно-функционального плана «Нового центра Красноярска», разработанный в 1982 в Красноярскгражданпроекте, опирался на научно-прикладные разработки целостного планирования территорий. Воплощен был частично (на рисунке белым пунктиром обозначена территория, которая была реализована в соответствии с планом и в соответствующем периоде); остальная территория долгое время не осваивалась. Некогда пустующие земли, находясь в резервном состоянии, не отчуждавшиеся под плановую застройку, в настоящее время осваиваются фрагментарно. Происходит интенсивная застройка малыми площадями по расторгованным лотам. Хотя все локальные проекты прошли необходимые этапы согласований, территориально «вписаны» в очертания неосуществленного генерального плана, складывается совершенно стихийный образ одного из важнейших узлов города за счет отступления от идеи глубинно-пространственного ансамбля и реализованных лоскутных функционально-планировочных характеристик (рис. 3, 4). Современная градостроительная регламентация не предполагает обязательной архитектурно-пространственной «вязки» соседствующих жилых групп, общественных зданий и сооружений, высотности, стилей архитектуры и т. д. Вероятно, в этом контексте также переоценено значение открытых общественных пространств, на которые накладывается роль объединения разнородных архитектурных групп за счет ландшафтных и дизайнерских решений, малой пластики.

Общественно-деловая застройка должна была сформировать ансамбль нового многофункционального центра города на левобережной стороне в створе Октябрьского моста в Красноярске. Долгое время эти территории пустовали, затем постепенно началось дисперсное доосвоение вразрез с логикой композиционного единства. На территории хаотично расположились спортивный комплекс (возведенный к Универсиаде 2019), дилерские автоцентры, деловой крупный торгово-развлекательный комплекс «Июнь», жилой комплекс «Перья» (точечная морфология застройки; застройщик ООО «Омега»), сохранился рынок, множество предприятий хаотичной мелкой



^ Рис. 5. Панорама застройки района «Аэропорт» в Красноярске (2024). Лоскутное формирование застройки на месте «зарезервированных» территорий неосуществленного нового центра города по проектам 1980-х



^ Рис. 6. Территория ядра урбо-роста смешанного общественно-делового назначения

> Рис. 7. Общественно-деловая застройка на выезде с Октябрьского моста, активная часть ядра урбо-роста.
Фото И. Федченко



торговли вдоль дороги. Территория находится в динамичной фазе освоения, и по наполнению, процессам, плотностным характеристикам, многофункциональности и гибридности описываемый узел можно отнести к типу «ядро урбо-роста» (рис. 5, 6, 7). В довершение к стихийности архитектурного образа следует констатировать запутанность потоков транспортных и пешеходных коммуникаций, отсутствие открытых общественных и рекреационных пространств в ядре застройки. Городские же магистрали и развязка разделяют непреодолимыми границами разные фрагменты рассматриваемой территории. Уходящий к северу от ядра линейный городской парк также не обладает единством замысла: на его территории частично расположены общественные здания.

Как контрпример ядру урбо-роста следует рассматривать архитектурно-градостроительный ансамбль правобережной Предмостной площади на правом берегу Енисея, созданный в конце 1970-х, но совершенствующийся и по настоящее время под давлением тех же процессов уплотнения застройки и транспортных потоков (рис. 8, 9, 10, 11).

Важно заметить, что динамику ядрам урбо-роста придает мультимодальный принцип организации единой транспортной системы не только города, но и региона, провоцирующий транзитно-ориентированное развитие. Вторым немаловажным фактором является формирование пешеходных потоков за счет насыщения социально-культурными притягательными объектами

и общественными пространствами. Образование ареалов социально-культурной активности выходит за пределы плановых образований и очерчивает новый контур освоенности территории.

Транзитно-ориентированное развитие является не плановым процессом в отечественной практике, а объектом «диагностики». Но ему присуща нацеленность на обеспечение разнообразия услуг в транспортно-общественных центрах для представителей различных уровней доходов и возрастов, доступность, мобильность, транзитность передвижений автотранспорта, безмоторных средств и беспрепятственного пешеходного движения при компактности и плотности как жилой, так и многофункциональной застройки. Архитектурное разнообразие транзитно-ориентированных районов складывается из представительства архетипов жилой застройки. Достижение же социальной стабильности – за счет плановой рациональности, централизованности и чрезмерности энергосистем, водоснабжения и некоторых других, где важно обеспечить гибкость и скорость замены в случае непредвиденных аварийных ситуаций. Возрастает экономическая привлекательность окружающего жилища, стимулирующая внедрение его новейших форм, жилой среды с атрибутикой повышенного комфорта и так далее. М. В. Владыкина, А. Г. Туманик уверяют, что «концепция транспортно-ориентированного развития территории является универсальным набором мероприятий для определения развития или анализа любой урбанизированной территории: как для создания проектов повышения рациональности использования площадей на интенсивно используемой городской территории, так и в качестве набора критериев, по которым возможно оценить существующие проблемы» [8]. С точки зрения рассматриваемых стихийно формирующихся ареалов транспортно-ориентированное развитие интересно тем, что его центр (транспортный узел) формирует массовый пассажиропоток, а жители окружающих жилых групп должны легко, без препятствий и усталости достигать его по пешеходным путям [9]. Здесь, где происходит пересечение множества путей и потоков: транспортных, пешеходных, коммуникативных, информационных, пронизывающих ткань города [10], формируются новые



^ Рис. 8. Начальный этап формирования Предмостной площади



^ Рис. 9. Современное состояние. Фрагмент. Фото И. Кукиной

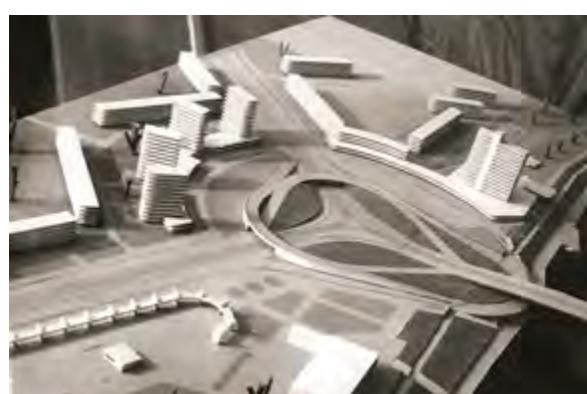
динамичные гибридные общественные сооружения и пространства, ориентированные на поточные связи. «В гибридном комплексе происходят различные социальные процессы и программы, которые, в свою очередь, могут быть абсолютно не связаны между собой, где множество функций могут происходить одновременно даже в одном помещении, создавая пространства, имеющие неопределенный характер без возможности выделить определенную функцию. Эти объекты не всегда являются «городами под единой крышей», но всегда существуют и развиваются как естественный город...» [11, с. 208]. Сложнейшая проблема коммуникаций решается за счет связности открытых общественных пространств, которые получили одноименное определение данного типа «гибридные общественные пространства». Авторы ряда научных трудов отмечают, что физическое пространство все больше заменяется «пространством потоков» в ответ на усиливающуюся мобильность городского социума, и высказывают опасения о потере открытых общественных пространств как социально-значимых территорий (М. Кастельс, 1996; К. Уорд Томпсон, 2002; Г. А. Птичникова, А. В. Антюфеев, 2009).

Следует заметить: одно из ментальных назначений ТОР – это стимулирование отказа от массового использования личного автотранспорта.

В группе исследователей предлагается некая типология районов транзитно-ориентированного развития по пространственно-планировочным признакам. Справедливым кажется утверждение, что концепция имеет огромное значение для планировщиков, административного аппарата и застройщиков для обеспечения необходимого курса развития в зависимости от таких характеристик, как плотность населения, смешение функций, способы передвижения горожан, виды деятельности и др. Важным выводом является также то, что программу ТОР следует рассматривать только как один из компонентов комплексного пакета инструментов для реализации эффективной городской структуры. По мнению авторов, типология отражает не только местоположение, функциональное использование и интенсивность использования территории, выраженной через плотность застройки, но и способы перемещения населения. Широко варьи-



< Рис. 10. Обустройство пешеходных потоков (ООО «Тектоника»). Фрагмент. Фото И. Кукиной



< Рис. 11. Один из предложений совершенствования пространства Предмостной площади. Вариант транспортной развязки. 1971

рующиеся характеристики помогают определять места, требующие индивидуальных подходов, которые используются для стимулирования роста транзитно-ориентированных районов и, как следствие, усиливают существующие активы и доходы района [12]. Однако остальные утверждения о том, что предложенная типология сложившихся разнообразных районов может обосновывать стратегии развития или управление такими районами, кажутся спорными хотя бы потому, что нормативные документы, на которые опираются авторы, не являются обязательными к исполнению. Стандарт ТОР (Transit-



^ Рис. 12. Проект комплексного развития территорий, прилегающих к станции Первомайская. Автор И. Кушнир, рук. И. Федченко. 2019



^ Рис. 13. Фрагмент проекта комплексного развития территорий «Реновация фрагмента прижелезнодорожной территории в городе Красноярске». Авторы Е. Петросян, Е. Килина, рук. И. Кукина, Я. Чуй. 2017

oriented development Standard) – это некие усредненные ментальные профессиональные правила проектировщика, описывающие качества среды, к которой нужно стремиться, но не имеющие никакой юридической основы. Исследователи, предлагающие типологию ТОР, справедливо утверждают, что невозможно судить о качестве ТОР без контрольных показателей, которые разработчики оригинального стандарта и не думали предлагать.

ТОР – тип планировочной единицы с явно выраженной центростремительной плотностью функций транспортного общественного узла, расположенного в геометрическом центре планировочного образования. В рамках исследовательских проектов на кафедре градостроительства Сибирского федерального университета исследованы и предложены некоторые районы транзитно-ориентированного развития в Красноярске (рис. 12, 13).

Анализ Красноярска показал выделение неоднородных стихийных планировочных единиц с интегрированной застройкой нового жилищного строительства в сложившуюся ткань. Наблюдается хаотичное развитие на территориях типовой в прошлом застройки. Так, например, в районе Вавиловский новое высотное строительство проникает в стихийно сложившуюся ткань города, придерживаясь системы пешеходных коммуникаций, порождая социально-территориальные конфликты (ООО «Сибlider»). Появилась проблема «гороживания», возрастают плотностные характеристики, наблюдается сегрегация жилья, низкое качество открытых обществен-

ных пространств. Проектировщики видят решение в создании структуры пешеходных «Зеленых аллей» методами соучастного проектирования с целью привлечение разных слоев и представителей разных сообществ. Здесь мы также можем констатировать внимание к единому пешеходному линейному многофункциональному пространству, обеспечивающему беспрепятственный поток пешеходов и одновременно связывающему разнородные территории жилых групп и аван-пространства общественных учреждений. Обновление среды сложившихся жилых массивов происходит за счет замены на точечную застройку на землях сноса бывших бараков, ветхого жилого фонда (рис. 14).

На основе экспериментальных картографических расчетов визуализации данных градостроительного анализа города Красноярска можно сделать предположительные выводы о срезе информации, позволяющей выявлять стихийно складывающиеся планировочные единицы города и сформулировать некие типы объектов, характерные для города: ядра урбо-роста; транзитно-ориентированные районы; естественные ареалы, преимущественно на территориях коммунального назначения и районов индивидуального домостроения; неоднородные жилые территории.

Анализ стихийно сложившихся планировочных единиц позволяет установить факторы их формирования в сравнении зарубежного и отечественного опыта (развитость инфраструктуры, наличие социально-этнических и исто-



> Рис. 14. Аксонометрия территории неоднородно стихийной планировочной единицы (с включением точечной застройки) микрорайона Вавиловский (ООО «Сибlider»)

рико-культурных локусов, соседство радикально-контрастных архитектурно-планировочных сред, физико-географические особенности и ограничения культурных ландшафтов). Изучение методов их исследования дает основание полагать, что, ввиду уникальности, для каждого из типов должна формироваться своя методика исследования, дефиниции, критерии пространственного определения и качества их архитектурной среды, а также применимость в современных стратегиях и проектах совершенствования среды жизнедеятельности человека. Исследование также дает основание определить некоторые устоявшиеся типы стихийных планировочных единиц.

В дальнейшем развитии темы исследования крупных промышленных отечественных городов особого внимания заслуживают окраинные территории с включением СНТ, планировка которых регламентируется исключительно ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 30.12.2021 № 478-ФЗ (дачная амнистия), что является активным стимулом развития стихийных планов из-за вольной трактовки границ землевладений; характеризуется отсутствием требований, предъявляемых к городским территориям и не способствует безопасности жизнедеятельности на данных территориях, например, из-за необходимости соблюдения нормативов, предъявляемых к транспортному обеспечению. Закон предусматривает установление границ СНТ, но не обязывает выполнять проекты планировки, оставляя их на коллективное усмотрение членов садоводства [13].

Второе направление лежит в плоскости изучения структуры городов с глубокой историей, формировавшихся слиянием в единый организм разных локусов историко-культурных, религиозных, национальных, этнических традиций устройства среды жизнедеятельности. Такие образования имеют особенный архитектурный характер и традиционную планировку. В каждую из исторических эпох складываются характерный опознаваемый образ, строение фрагмента города и системы неких эмпирических ментальных правил устройства образа жизни, характерного для разных культур, создавших ткань города. Это в целом и составляет тот неповторимый образ, который ассоциируется с «местом». В силу представительства разных историко-архитектурных ареалов современные градостроители видят траекторию развития среды их жизнедеятельности, как правило, в усилении и наращивании определенных видов устоявшейся индустрии и в максимальном сохранении постоянно живущего в историческом центре населения. Такой фокус предопределяет сохранение плотностных характеристик застройки, населения, функций, крайне щадящие интервенции современной архитектуры, строго подчиненной традиционным образам. Любопытнейшими следует считать уникальные города мира, где исторические локусы-поселения арабской, мусульманской, еврейской, английской и французской, др. культур неплавного характера разделены исключительно сложным, контрастным рельефом города. В них каким-то чудом удавалось проектировать и «встраивать» более поздние фрагменты-ансамбли европейской градостроительной культуры, связывающей стихийно-сложенные исторические локусы. Не менее глубокую палитру исследований представляют российские города.

Литература

- Ptichnikova, G. A. Трансформация пространственной структуры крупнейших городов России в постсоветский период // Биосферная совместимость: человек, регион, технологии. – 2020. – № 1 (29). – С. 42–56.
 - Буйнов, А., Казарян, А. Непрерывность развития архитектурного образа города // Проект Байкал. – 2024. – № 81. – С. 138–145. DOI: <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/81.2401>
 - Кукина, И. В. Тенденции развития агломераций. Зарубежный опыт. – Красноярск : Сибирский федеральный университет, 2014. – 144 с.
 - Федченко, И. Г. Современные направления морфологических исследований жилых территорий города // Современная архитектура мира. – 2022. – № 1 (18). – С. 119–144.
 - Kuffer M., Barros, J. Urban Morphology of Unplanned Settlements: The Use of Spatial Metrics in VHR Remotely Sensed Images // Procedia Environmental Sciences. – 2011. – № 7. – Pp. 152–157.
 - Кукина, И. В. Регламенты «свободного развития» урбанизированных территорий в планируемом создании агломераций в зарубежных странах // Academia. – 2011. – № 3. – С. 81–87.
 - Потапенко, А. А. Построение неравномерно-районированной модели (на примере г. Владивостока) // Architecture and Modern Information Technologies. – 2018. – № 4 (45). – С. 402–415.
 - Владыкина, М. В. Принципы транзитно-ориентированного развития территорий при проектировании транспортно-пересадочных узлов Новосибирской агломерации // НОЭМА. Транспорт. – 2020. – № 2 (5). – С. 182–194.
 - Parker, T., Arrington, M. M. G., Smith-Heimer, J. Statewide Transit-Oriented Development Study: Factors for success in California -final report // Business, Transportation and Housing Agency & California Department of Transportation. – 2002. – P. 3.
 - Григорьева, Е. Город как система потоков // Проект Байкал. – 2022. – № 72. – С. 57. – DOI: <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.72.1978>
 - Сапрыкина, Н. А. Корректировка нестабильности гибридного пространства на основе мультиагентного подхода: концепции саморганизации // Современная архитектура мира. – 2024. – № 1 (22). – С. 205–240.
 - Аль-Джабери, А. А. Х., Перкова, М. В., Иванькина, Н. А., Аль-Савафи, М. Х. Типология транзитно-ориентированного развития // Вестник БГТУ им. В. Г. Шухова. – 2019. – № 5. – С. 120–130.
 - Kukina, I., Logunova, E. Urban morphology studies in the Russian scientific tradition // Serbian Architectural Journal. – 2023. – № 15(2). Part. 2. – Pp. 238–261.
- References**
- Al-Jaberi, A. A. H., Perkova, M. V., Ivankina, N. A., & Al-Sawafi, M. H. (2019). Typology of transit-oriented development. Bulletin of Belgorod State Technological University named after V. G. Shukhov, 4(5), 120-130.
 - Buinov, A., & Kazaryan, A. (2024). Continuous development of the architectural image of the city. Project Baikal, 21(81), 138-145. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/81.2401>
 - Fedchenko, I. G. (2022). Modern directions of morphological studies of residential areas of cities. Contemporary World's Architecture, 1(18), 119-144.
 - Grigorieva, E. (2022). The city as a flow system. Project Baikal, 19(72), 57. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.72.1978>
 - Kuffer, M., & Barros, J. (2011). Urban Morphology of Unplanned Settlements: The Use of Spatial Metrics in VHR Remotely Sensed Images. Procedia Environmental Sciences, 7, 152-157.
 - Kukina, I. V. (2011). Urban territories “independent development” regulations in the frame of the agglomerations projected creation in foreign countries. Academia, 3, 81-87.
 - Kukina, I. V. (2014). Tendentsii razvitiya aglomeratsiy. Zarubezhnyi opyt [Trends in agglomeration development. Foreign experience]. Krasnoyarsk: Siberian Federal University.
 - Kukina, I., & Logunova, E. (2023). Urban morphology studies in the Russian scientific tradition. Serbian Architectural Journal, 15(2), 238-261.
 - Parker, T., Arrington, M. M. G., & Smith-Heimer, J. (2002). Statewide Transit-Oriented Development Study: Factors for success in California -final report. Business, Transportation and Housing Agency & California Department of Transportation.
 - Potapenko, A. A. (2018). Unevenly-zoned city model development (Vladivostok city case study). Architecture and Modern Information Technologies, 4(45), 402-415.
 - Ptichnikova, G. A. (2020). Transformation of urban form of the largest cities in Russia in the post-Soviet period. Biospheric compatibility: human, region, technologies, 1(29), 42-56.
 - Saprykina, N. A. (2024). Correcting the instability of a hybrid space based on a multi-agent approach: Concepts of self-organization. Contemporary World's Architecture, 1 (22), 205-240.
 - Vladyskina, M. V. (2020). The principles of transit-oriented development of territories in the design of transport hubs of the Novosibirsk agglomeration. NOEMA. Transport, 2(5), 182-194.