
Научная статья

УДК 711:712

EDN APYXKO

**Современные подходы архитектурно-ландшафтного оформления
главных транспортных развязок города Благовещенска**

Евгения Александровна Шангинова¹, старший преподаватель

Елизавета Сергеевна Коняхина², студент магистратуры

^{1, 2} Дальневосточный государственный аграрный университет

Амурская область, Благовещенск, Россия

¹ evgenia_shan@mail.ru, ² konyahina_liza16@mail.ru

Аннотация. В г. Благовещенске много лет при озеленении круговых развязок используется ограниченный ассортимент растений, что не соответствует современным тенденциям ландшафтного дизайна. В данной статье рассматриваются преимущества озеленения дорожных колец как ключевого элемента устойчивого городского развития. Сформированы основные нормы размещения зеленых насаждений и благоустройства развязок с акцентом на декоративное озеленение для повышения имиджа города.

Ключевые слова: кольцевые развязки, дизайн-проект, декоративное озеленение, автомобильные дороги

Для цитирования: Шангинова Е. А., Коняхина Е. С. Современные подходы архитектурно-ландшафтного оформления главных транспортных развязок города Благовещенска // Современные тенденции в ландшафтном дизайне : сборник научных трудов. Выпуск 3. Благовещенск : Дальневосточный ГАУ, 2025. С. 69–79.

Original article

**Modern approaches to architectural and landscape design
of the main transport interchanges of the city of Blagoveshchensk**

Evgenia A. Shanginova¹, Senior Lecturer

Elizaveta S. Konyakhina², Master's Degree Student

^{1, 2} Far Eastern State Agrarian University, Amur region, Blagoveshchensk, Russia

¹ evgenia_shan@mail.ru, ² konyahina_liza16@mail.ru

Abstract. For many years, a limited range of plants has been used in the landscaping of transport interchanges in Blagoveshchensk, which does not correspond to modern trends in landscape design. This article examines the advantages of greening road rings as a key element of sustainable urban development. The basic rules

for the placement of green spaces and the improvement of interchanges have been formed with an emphasis on decorative landscaping to enhance the image of the city.

Keywords: transport interchanges, design project, decorative landscaping, highways

For citation: Shanginova E. A., Konyakhina E. S. Modern approaches to architectural and landscape design of the main transport interchanges of the city of Blagoveshchensk. Proceedings from *Sovremennye tendentsii v landshaftnom dizaine*. (PP. 69–79), Blagoveshchensk, Dal'nevostochnyi gosudarstvennyi agrarnyi universitet, 2025 (in Russ.).

Введение. Кольцевые развязки играют важную роль в организации дорожного движения. Они способствуют более плавному движению транспорта по сравнению с традиционными перекрестками, так как уменьшаются задержки, связанные с остановками на светофорах. Транспортные кольца могут снижать количество аварий и столкновений на пересечениях под прямым углом, которые часто происходят на светофорных перекрестках.

В г. Благовещенске спроектированы три кольцевых развязки по главным въездам в город. Художественное оформление тесно связывает их с городской средой, поскольку они являются особыми визитными карточками, задающими общее впечатление обо всем городе. Сегодня озеленение транспортных развязок не соответствует современным требованиям ландшафтного дизайна, используется ограниченный ассортимент (тагетес, петуния, цинерария, агерatum), растения не сформированы в интересные композиции, не прослеживается единая концепция озеленения с учетом аутентичных аспектов города.

Цель работы – провести анализ современных принципов проектирования круговых транспортных развязок для внедрения новых приемов в озеленении города Благовещенска.

Кольцевые пересечения автомобильных дорог характеризуются меньшей аварийностью, сокращением задержек и высокой пропускной способностью по сравнению с другими пересечениями в одном уровне. В практике проекти-

рования таких развязок различают: кольцевые пересечения с малым диаметром; кольцевые пересечения со средним диаметром; кольцевые пересечения большого диаметра; мини-кольцевые пересечения; кольцевые пересечения на неполных транспортных развязках; кольцевые пересечения с зоной переплетения в пределах кольцевой проезжей части; совмещенные кольцевые пересечения; турбо-кольцевые пересечения; кольцевые пересечения со сложной организацией движения в центральной части; кольцевые пересечения со светофорным регулированием; кольцевые пересечения со светофорным регулированием и с прорезанным центральным островком; кольцевые пересечения в разных уровнях.

Необходимость снижения и выравнивания скоростей движения автомобилей на кольцевой проезжей части и изменения траекторий их движения при въезде на кольцо определяет форму и размеры центрального островка. Конструкция центрального островка должна давать возможность водителю своевременно опознать его как элемент кольцевого пересечения. Поэтому центральный островок, как правило, приподнимают над проезжей частью. Исключение составляют центральные островки мини-кольцевых пересечений, когда возможно их выделение текстурой покрытия или разметкой. По форме центральный островок может быть круглым, овальным, каплеобразным или иметь какую-либо другую форму.

При разработке архитектурно-ландшафтного оформления область кольцевого пересечения принято подразделять на центральную часть и участки подходов к кольцевому пересечению.

Центральный островок поднимают над кольцевой проезжей частью на 1,0–1,5 м для уменьшения вероятности заезда на него автомобилей, движущихся в прямом направлении. Недопустимо в пределах центрального островка размещать скамейки, беседки и другие элементы садово-парковой инфраструктуры, а также малые архитектурные формы с надписями, выполненными

мелким шрифтом, которые могут спровоцировать пересечение пешеходами кольцевой проезжей части. Покрытие краевой полосы центрального островка для движения грузовых автомобилей, во избежание выхода пешеходов на проезжую часть, должно зрительно отличаться от покрытия тротуаров (пешеходных дорожек) [1].

В г. Благовещенске запроектированы три кольцевые развязки с центральным островком круглой формы. Базовые параметры транспортных колец представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Габаритные размеры кольцевых развязок г. Благовещенска

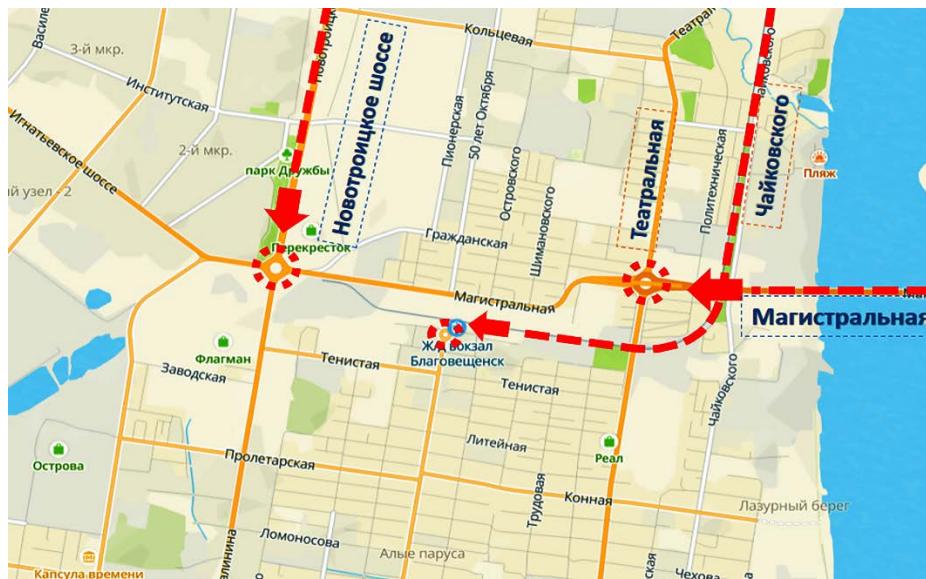
Расположение	Диаметр кольцевой развязки, м	Диаметр центрального островка, м	Площадь озеленения, м ²
ул. Театральная	120	100	8 187,00
ул. Калинина	107	85	5 727,50
ул. 50-лет Октября	45	25	478,00

Самая большой по диаметру центрального островка и по площади озеленения выступает кольцевая развязка по ул. Театральная, при этом круг вторым уровнем пересекает дорога. Она является восточным маршрутом заезда в город (рис. 1, а). Вторым по размерам является круг по ул. Калинина; интересным центральным элементом кольца можно отметить малую архитектурную форму «Ракета». Эта развязка является северным заездом в город (рис. 1, б). Малая кольцевая развязка замыкает одну из центральных осевых дорог города (ул. 50-лет Октября). Маршрут тупиковый и упирается в железнодорожный вокзал (рис. 1, в).

Озеленение улиц – неотъемлемая часть архитектурного планирования городского пространства. Оно выполняет несколько функций: архитектурно-декоративную, защитную (от пыли, грязи и автомобильных выхлопов) и разделительную (между потоками автомобилей и пешеходами). Одними из основных функций озеленения дорог является улучшение видимости и защита от

Современные тенденции в ландшафтном дизайне

ослеплений: растения должны быть организованы так, чтобы обеспечивать ясное видение дорожной обстановки и препятствовать ослеплению водителей встречным транспортом в ночное время.



улица Театральная



улица Калинина



улица 50 лет Октября

Рисунок 1 – Кольцевые развязки г. Благовещенска

Для озеленения центрального островка следует применять солеустойчивый посадочный материал, его расположение не должно препятствовать очистке снега с проезжей части. Дорожные насаждения должны подчеркивать специфику объекта, делая его более запоминающимся и приятным для восприятия. Растения являются ключевым элементом городских пейзажей; их разнообразие фактур, форм и цветов визуально определяет пропорции и структуру пространства. Выбор типа озеленения зависит от назначения насаждений, климатических условий, ориентации, назначения улиц и других факторов.

При выборе приемов озеленения стоит учитывать рекомендации:

- 1) ширина зеленых полос зависит от типа насаждений: газон с рядовой посадкой деревьев в одном ряду с кустарниками (однорядная – 2 м, двурядная – 5 м); газон с однородной посадкой кустарников (высоких (более 1,8 м) – 1,2 м, средних (до 1,8 м) – 1,0 м); газон с групповой или куртинной посадкой (деревьев – 4,5 м, кустарников – 3,0 м); газон – 1,0 м.
- 2) расстояние между деревьями должно составлять 2–4 диаметра их кроны в зрелом возрасте; при посадке деревьев вдоль тротуаров необходимо оставлять открытый грунт вокруг стволов площадью не менее 4 м^2 ; предпочтение стоит отдавать деревьям с густой кроной и большой поверхностью листвьев для эффективного поглощения углекислого газа и создания тени для защиты пешеходов от солнца;
- 3) для устройства газонов рекомендуется использовать смеси трав (мятлик луговой, райграс, овсяница и другие) на слое растительного грунта толщиной не менее 0,2 м.

В соответствии с существующими садово-парковыми стилями и местными условиями при декоративном озеленении применяют три основных приема: регулярный (аллейные или рядовые посадки), ландшафтно-групповой (или свободный) и смешанный.

Регулярный прием предусматривает строго определенное размещение деревьев, кустарников или групп однообразного построения по прямым или правильным кривым линиям. Расстояние в рядах между отдельными растениями или их группами остается постоянным на протяжении данного участка оформления. Этот прием применяют на участках дорог, проходящих в равнинной местности, или при оформлении особо ответственных участков дорог, подъездов к городам и населенным пунктам, в самих населенных пунктах. Примеры использования регулярного приема декоративного озеленения дорог показаны на рисунке 2.

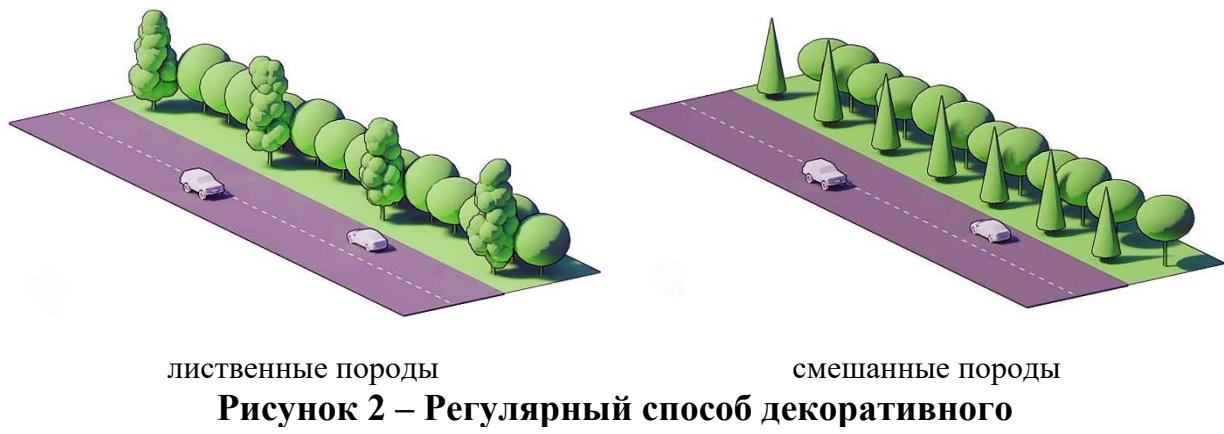


Рисунок 2 – Регулярный способ декоративного озеленения автомобильных дорог

Ландшафтно-групповой (или свободный) прием предусматривает свободное (живописное) размещение деревьев и кустарников в виде отдельных элементов и групп различного размера. Расстояния между группами, отдельными растениями и от дороги до них бывают самыми разнообразными (ограничиваются лишь полосой отвода). Этот прием применяют в основном на участках дорог, проходящих по территории с выраженным рельефом (рис. 3).

Элементы ландшафтно-группового приема следует использовать и для зрительного ориентирования водителей. Создаваемые при этом посадки могут быть разбиты на три группы: направляющие, барьерные и декорирующие (или акцентирующие).

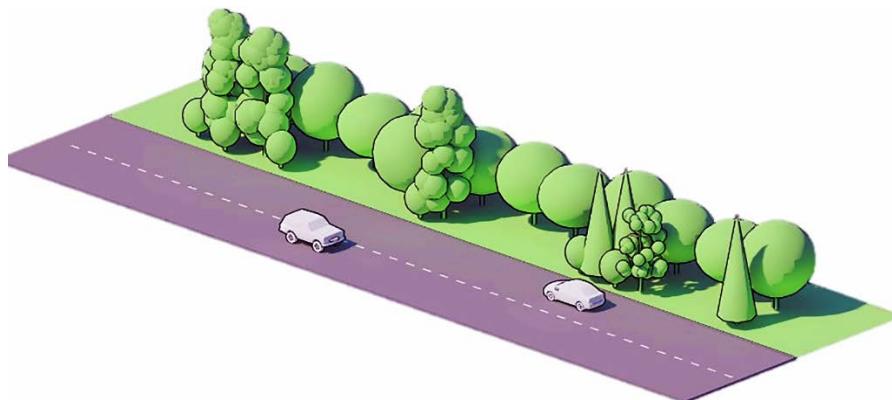


Рисунок 3 – Ландшафтно-групповой способ декоративного озеленения автомобильных дорог

Направляющие посадки указывают на изменение направления движения, издалека подсказывают водителю степень крутизны поворота. Они могут быть только линейными, расположенными параллельно оси проезда, за пределами земляного полотна.

Барьерные посадки подсказывают водителю невозможность продолжать движение в том же направлении, являясь в то же время зрительными «отражателями» взгляда, заставляющими перенести взор в нужную сторону. Их располагают по тому же принципу, что и направляющие.

Декорирующие или акцентирующие посадки имеют целью не допустить отвлечения внимания водителя от наиболее важной или потенциально опасной части дороги (декорирующие) или же, наоборот, привлечь внимание, акцентировать его на точках, важных или для безопасности движения, или для архитектурной организации дороги.

Смешанный прием декоративного озеленения дорог является сочетанием регулярных и ландшафтно-групповых посадок растений. Его применяют в районах с относительно спокойным рельефом. При этом преимущественно применяют следующие сочетания: неравномерное размещение ландшафтных групп в рядах регулярных посадок; неравномерное размещение ландшафтных групп и отдельных экземпляров на свободной полосе между регулярными посадками и дорогой (на фоне рядовых посадок); размещение ландшафтных

групп у пересечений регулярных посадок с дорогами, съездами, реками, оврагами и т. д. (рис. 4).

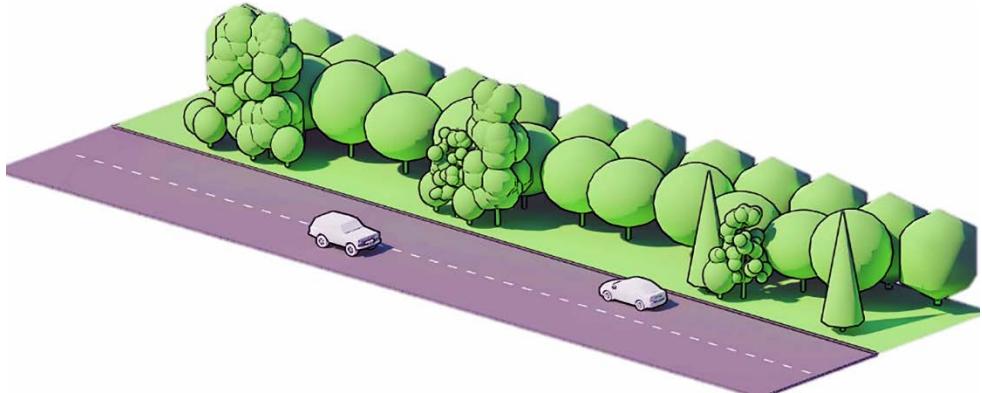


Рисунок 4 – Смешанный способ декоративного озеленения автомобильных дорог

Для декоративного эффекта и свободного развития крон в зависимости от величины высаживаемых деревьев расстояния между деревьями в рядах принимают от 5 до 20 м. При посадке молодых саженцев для получения скорейшего декоративного эффекта принимают наименьшее расстояние между деревьями в рядах (в 2–4 раза меньше максимального).

Специальные виды посадок используют при озеленении разделительных полос на автомобильных дорогах и кольцевых развязок, преследующие цель не только архитектурно-художественного оформления, но и для повышения безопасности движения. Как правило, на таких территориях осуществляют посадку кустарников сплошную или в виде поперечных полос-кулис (в виде живых одно- или двурядных изгородей). Современным приемом в оформлении служит «заливка» древесными породами, которые размещают через 20–30 м на расстоянии не менее 1,75 м от кромки проезжей части, высота не должна превышать 3 м. Внешний край оформляется однолетними и многолетними травянистыми растениями [2].

Отечественный и зарубежный опыт показал разнообразные решения кольцевых развязок. Сейчас ландшафтные архитекторы разрабатывают проекты с интересными дизайн-концепциями кольцевых развязок.

Таким образом, можно выделить основные приемы планировочного и конструктивного решения транспортных колец, которые направляют и замедляют входящий трафик:

- 1) конфигурации, которые направляют транспортный поток в обход центрального острова кольцевой развязки;
- 2) более широкие полосы, обеспечивающие лучшую пропускную способность и позволяющие проезжать габаритным транспортным средствам;
- 3) создание приподнятых участков с применением декоративного яркого озеленения, которые отделяют въезжающий и выезжающий транспорт и обеспечивают безопасное пространство для пешеходов;
- 4) создание геопластики внутри кольцевого пространства для безопасного движения в ночное время за счет снижения просматриваемости фар встречного автомобиля;
- 5) устройство направляющих посадок для визуальной преграды издалека подсказывают водителю степень крутизны поворота и необходимость снизить скорость.

Кольцевые развязки города Благовещенска нуждаются в реконструкции. Поэтому, основываясь на современных приемах и опыте проектирования, благоустройство кольцевых развязок может не только улучшить экологию и биоразнообразие городской среды, но и повысит имидж, подчеркнет аутентичность нашего города.

Список источников

1. Методические рекомендации по проектированию кольцевых пересечений при строительстве и реконструкции автомобильных дорог. М. : Информавтодор, 2016. 162 с.

2. Методические рекомендации по озеленению автомобильных дорог. М. : Федеральная дорожная служба России, 2004. 52 с.

References

1. *Methodological recommendations for the design of ring intersections in the construction and reconstruction of highways*, Moscow, Informavtodor, 2016, 162 p. (in Russ.).

2. *Methodological recommendations for landscaping highways*, Moscow, Federal'naya dorozhnaya sluzhba Rossii, 2004, 52 p. (in Russ.).

© Шангина Е. А., Коняхина Е. С., 2025

Статья поступила в редакцию 14.05.2025; одобрена после рецензирования 06.06.2025; принята к публикации 13.08.2025.

The article was submitted 14.05.2025; approved after reviewing 06.06.2025; accepted for publication 13.08.2025.