

**В.П. Герасимов, С.Н. Сарвилина**

Пензенский государственный университет архитектуры и строительства

## **ПЕШЕХОДНАЯ ЭСТАКАДА В СТРУКТУРЕ ЛИНЕЙНОГО ПАРКА**

Рассмотрены объекты, относящиеся к понятию «линейный парк».

На основании анализа отечественного и зарубежного опыта и нормативных источников показано, что определение данного понятия является недостаточно точным. В частности, за рубежом доля парков, устроенных на основе новых или реконструируемых линейных инженерных магистралей, составляет не менее 50 процентов, в то время как в России данный показатель составляет только 10 процентов.

В связи с неполной ясностью определения «линейный парк» предложены критерии, уточняющие данное понятие. В дополнение к известным характеристикам (протяженности и доли озеленения) предлагается использовать следующие признаки: непрерывность трассы, наличие яркости, а также использование новых или реконструируемых инженерных линейных сооружений в качестве рекреационных территорий.

Показано, что одним из ключевых элементов большинства исследованных и наиболее известных линейных парков являются пешеходные эстакады, которые не только обеспечивают неразрывную коммуникационную связь, но также создают многоплановость ландшафтных видов и существенно обогащают функциональные возможности использования территорий.

Приведены примеры зарубежного и отечественного строительства, наиболее полно демонстрирующие влияние пешеходных эстакад на функциональные и эстетические качества линейных парков. Наличие пешеходных эстакад является одним из основных приемов архитектурного проектирования, позволяющих соответствовать перечисленным критериям отнесения объекта к типу «линейные парки».

Показано, что строительство линейных парков при определенных обстоятельствах может быть актуальным не только для мегаполисов. Приведен пример проектного предложения и определены сочетания обстоятельств и исходных данных, при которых проект линейного парка может оказаться экономически эффективным и инвестиционно привлекательным даже для некрупных населенных пунктов.

**Ключевые слова:** линейные парки, экологический каркас города, ревитализация городской среды, архитектурная среда, благоустройство городских территорий, пешеходные парковые эстакады.

Повышенное внимание к благоустройству даже в провинциальных российских городах, несмотря на все сложности, связанные с выделением средств, процессами строительства и эксплуатации, в настоящее время – неоспоримый факт. Более того, неординарные объекты благоустройства нередко являются показателем успешности управляющих структур. В этой связи появление относительно новых форм рекреационных территорий представляет интерес как с инвестиционной, так и с проектной точек зрения. Актуальность проблемы заключается в том, что вопрос, как правило, касается либо депрессивных территорий, либо территорий, испытывающих дефицит рекреационных зон в уже сформированной городской среде. Одной из таких относительно новых форм рекреационных территорий являются объекты, называемые «линейный парк».

Анализ и обобщение опыта в основном представлены эффективными и многочисленными зарубежными примерами [1–4] и пока небольшим (не считая конкурсные и футуристические проекты) и непростым отечественным опытом реального проектирования и строительства [5, 6].

Более того, известны даже попытки анализа опыта эксплуатации таких объектов с точки зрения их безопасности, экономики, управления, причем для неожиданных регионов (Буэнос-Айрес, Мехико) [7, 8].

При этом, на наш взгляд, само понятие «линейный парк» остается неопределенным.

**Методы и материалы исследования.** Объектом исследования является архитектурно-градостроительное понятие «линейный парк», а также связанная с этим понятием оценка роли, возможно, одного из наиболее важных компонентов, а именно пешеходной эстакады в структуре линейного парка. Данная работа выполнена на основе сбора и анализа информации, в основном обзорного характера, полученной за последние 10–15 лет.

Само по себе понятие «линейный парк», как и основной фонд реализованных объектов, сформировано относительно недавно за рубежом, и поэтому интересно выяснить, насколько данное понятие соотносится с отечественной типологией, нужно ли его выделять как отдельную типологическую единицу или же это схоластический вопрос.

Если обобщить различные неофициальные источники, определение выглядит примерно следующим образом: «линейный парк – это

протяженная система благоустроенных озелененных территорий с атрибутами парка, основным геометрическим параметром которых является их длина». Причем диапазон длин линейных парков, упоминавшихся в публикациях, колеблется от 0,25 (The Goods Line, Сидней) до 200 км (Parc Linéaire Le P'tit Train du Nord, Квебек), что уже может вызывать вопросы.

Если следовать приведенному определению, то к линейным паркам относятся и набережные (прибрежные территории), и бульвары, и «тропы здоровья», которые представляют собой самодостаточные структуры и имеют свою отдельную методическую, научную и нормативно-проектную базу.

Авторы классических отечественных трудов (А.П. Вергунов, В.А. Горохов, Л.С. Залеская, Е.М. Микулина) также в явном виде не выделяли рассматриваемую структуру как типологическую единицу, хотя и использовали такие понятия, как «линейный сад», «парквей», «парковые дороги», «линейно-полосовые системы». Набережные и бульвары, а также упомянутые выше элементы рассматривались в этих работах не как типы парков, а как часть единой системы озелененных пространств городских территорий [9].

С точки зрения нормирования относительно близкое понятие «линейный объект» имеется в Градостроительном кодексе РФ и в Постановлении ПП № 87: «линейные объекты – линии электропередачи, линии связи (в том числе линейно-кабельные сооружения), трубопроводы, автомобильные дороги, железнодорожные линии и другие подобные сооружения».

В сборнике цен на проектные работы для строительства имеется еще одно относительно близкое понятие – «тропа здоровья».

Отметим также, что в первой редакции СП 475.1325800.2020 «Парки. Правила градостроительного проектирования и благоустройства» вообще отсутствовало определение «линейный парк». Однако уже в новой редакции 2023 г. имеются, в частности, такие формы парков, как:

- «комплекс парков и набережных, пересекающих населенный пункт вдоль поймы реки или водохранилища;
- широкая полоса озелененных территорий, расположенных параллельно застройке и/или смежно с ней (при линейном развитии городского населенного пункта);
- линейно-полосовое размещение парковых территорий».

Разумеется, возможны территории, которым присущи признаки разных типов парков и которые невозможно однозначно отнести к той или иной группе. Например, проект прибрежного парка в Балтиморе, по сути, является набережной, но при этом его классифицируют и как линейный парк, возможно, благодаря выделению в структуре парка кольцевого маршрута в 11 миль (<https://www.fieldoperations.net/project-details/project/reimagine-middle-branch.html>).

С целью уточнения понятия «линейный парк» был выполнен анализ некоторого количества парков, упомянутых в отечественных публикациях.

При всей условности статистической выборки анализ зарубежных линейных парков показал, что большинство (50 %, или 20 из 40) и при этом наиболее знаковые из них, начиная от Promenade Plantee до High Line, устроены либо как реконструкция утративших свое значение путей передвижения (606 Bloomingdale Trail в Чикаго, Raised Gardens of Sants в Барселоне, Lines of Life в Сингапуре, Beltline в Атланте, Seoulo 7017 Skygarden в Сеуле) [10, 11], либо, значительно реже, с использованием новых специальных инженерных сооружений, таких как мосты, эстакады, виадуки, тоннели, элементы берегоукрепления и т.п., – для обеспечения неразрывной коммуникационной связи (The Tide, Лондон; The Meadoway, Торонто).

Другая часть «линейных парков» представлена обустройством прибрежных территорий: берегов крупных акваторий, по сути набережных (7 из 40, или 18 %), или пойм небольших речек, ручьев, каналов (5, или 12 %). Последние, возможно, более соответствуют понятию «линейный парк» – Cheonggyecheon в Сеуле, Catharijnesingel в Утрехте (<https://www.okra.nl/project/catharijnesingel/>).

Наконец, третья часть проанализированных объектов являются, скорее, бульварами (4 из 40 проанализированных объектов, Zennerpark, Брюссель; Odori Park, Саппоро), «тропами здоровья» (2 из 40 объектов) или обычными парками (5 из 40).

Анализ небольшого известного отечественного опыта (в основном это проекты и анонсы (Екатеринбург, Нижний Новгород, Новосибирск, Ростов-на-Дону, Тюмень, Томск, и, естественно, Москва и Петербург)) показал, что 90 % объектов, называемых «линейными парками», фактически являются обустройством прибрежных территорий. Только в двух из 15 рассмотренных проектов авторы исходили из идеи переобустройства путей сообщения (Новосибирск, Петербург).

**Результаты работы и их обсуждение.** Сравнивая итоги отечественного и зарубежного опыта, несложно заметить противоречия в представлениях понятия «линейный парк». За рубежом доля парков, устроенных на основе новых или реконструируемых линейных инженерных магистралей, составляет не менее 50 процентов, в то время как в России данный показатель составляет только 10 процентов.

Таким образом, анализ 40 зарубежных и 15 отечественных объектов показывает отсутствие ясности в понятии, что же такое «линейный парк» и какие критерии позволяют отнести объект к данной категории.

Представляется, что одним из таких критериев, наряду с геометрическим параметром и уровнем озеленения, может являться обеспечение неразрывной пешеходной связи на протяжении большей части маршрута, поскольку транзитная и рекреационная функции часто являются доминирующими.

Обеспечение неразрывной связи, как правило, связано с необходимостью возведения инженерных сооружений, подземных или надземных.

Во многих случаях именно наличие труднопреодолимых препятствий (пересечение магистралей, рельеф) сдерживает образование линейных рекреационных территорий, поскольку является наиболее затратной частью проекта. Например, порядок стоимости строительства пешеходного перехода через 4-полосную дорогу составляет 300 000 руб./м<sup>2</sup> (НЦС 81-02-09-2022) или 150–200 млн руб., что приблизительно сопоставимо с благоустройством примерно 10 га территории (площадь парка районного значения).

Таким образом, еще одним критерием может являться наличие на значительной части маршрута новых или реконструируемых инженерных сооружений линейного типа для обеспечения удобства передвижения. Это могут быть выведенные из эксплуатации линейные сооружения (железнодорожные пути, автомагистрали, каналы), а также реконструируемые или новые сооружения на линейных объектах (мосты, виадуки, эстакады, тоннели, каналы, элементы берегоукрепления).

Наконец, третьим критерием может быть обеспечение ярусности и террасирования, обеспечение ландшафтных панорам [12–14].

В наиболее харизматичных и известных линейных парках, перечисленных выше, присутствуют все три выделенных признака.

Все выделенные выше критерии могут быть реализованы посредством устройства надземных пешеходных эстакад, которые в этом случае становятся эффективным инструментом в проектировании.

Известно, что сооружения, создающие разные уровни передвижения, давно и с успехом используются в парках в качестве самостоятельных объектов, например, таких как детские игровые комплексы (рис. 1). Наличие разных ярусов создает множество положительных качеств, в том числе дополнительные игровые, познавательные и развлекательные возможности, функции укрытия, разнообразие ландшафтных видов.



*а*

*б*

Рис. 1. Примеры ярусных сооружений в парковых игровых комплексах.  
Игровой комплекс Striatus (<https://www.zaha-hadid.com/design/striatus/>) (*а*).  
Игровой комплекс в Фестивальном парке в Москве (*б*)

В линейных парках такого типа ярусное сооружение, эволюционируя от игрового элемента-прототипа до крупной пешеходной эстакады, становится уже не отдельно взятым небольшим объектом, а основным сооружением, во многом определяющим функции, характер и ландшафт парка. Логично ожидать, что все достоинства ярусных сооружений в более крупных объектах (эстакадах в линейных парках) могут быть проявлены гораздо в большей степени, хотя бы в силу другого масштаба.

Известными примерами использования пешеходных эстакад в парковых зонах и одновременного решения сложных задач пересечения городских транспортных магистралей являются пешеходные эстакады Luchtsingel в Роттердаме (рис. 2) и Squibb-park-bridge в Нью-Йорке (рис. 3).

В обоих примерах имеются интересные и при этом достаточно рациональные градостроительные решения, позволяющие в стесненных условиях увязать разрозненные рекреационные пространства пешеходными эстакадами, наличие которых в сочетании с необычной

инженерной конструкцией сразу придает местности эффектную ландшафтную привлекательность.

Приведенные примеры иллюстрируют и обратную сторону архитектурной выразительности, заключающуюся в необходимости дорогой эксплуатации сооружений, особенно в случае применения неординарных конструкций. Впечатляющая конструкция эстакады в Нью-Йорке уже через 10 лет эксплуатации была демонтирована и заменена на более надежную, но гораздо менее эффектную форму. Более прагматичная, на первый взгляд, конструкция в Роттердаме в настоящее время также выглядит заметно хуже, чем на первоначальных рекламных изображениях. Для парковых сооружений, в том числе и для сооружений линейных парков, находящихся, как правило, в экстремальных условиях, вопрос надежности в эксплуатации является одним из решающих факторов.



Рис. 2. Мост и пешеходная эстакада Luchtsingel в Роттердаме (на момент ввода в эксплуатацию (<https://www.archdaily.com/770488/the-luchtsingel-zus>) и современное состояние)

Приведенные примеры пешеходных эстакад не относятся напрямую к линейным паркам, но наглядно демонстрируют архитектурные возможности создания и использования многоярусного пространства.

Устройство на пешеходной эстакаде элементов озеленения во многих случаях переводит объект в разряд линейного парка (The Tide, The High Line, Moynihan-connector). В данном случае имеет место аналогия с другим популярным типом архитектурных объектов – «мостом-парком» [15, 16].

Таким образом, пешеходные парковые эстакады позволяют одновременно решить несколько функциональных задач. В первую очередь это основная функция, транзитная, с пешеходным движением, а также функция преодоления препятствий. За счет использования эстакадного пространства увеличиваются рекреационные площади, имеется возможность разделения потоков движения (велосипед / пешеход) и даже при необходимости возможность надземной прокладки инженерных коммуникаций. Кроме того, создается возможность организации развлекательных и видовых площадок на разных ярусах, использования пространства как укрытия, расположения в пространстве под эстакадами функциональных служб и мелкой торговли, возможность организации экспозиционных пространств и рекламы (рис. 3).



Рис. 3. Пешеходная эстакада Squibb-park-bridge в Нью-Йорке (на момент ввода в эксплуатацию (<https://www.brooklynbridgepark.org/places-to-see/squibb-park-bridge/>) и современное состояние)

Немаловажно также отметить, что стоимость пешеходной эстакады (в рациональном исполнении) в сравнении с мостами-переходами относительно невысокая и не является непреодолимым препятствием для их применения.

Большинство известных примеров линейных парков – это крупные города, мегаполисы. И за рубежом, и в России.

Это очевидно, поскольку именно в мегаполисах имеют место большая стесненность, *большой* дефицит рекреационных и коммуникационных связей, более высокая стоимость земли, что приводит к гораздо *большой* ожидаемой эффективности инвестиций.

Образование такого рода структуры (линейного парка) в менее благоприятных условиях, не в мегаполисе, на наш взгляд, сложнее и возможно при сочетании маркетингового потенциала, административного ресурса и объективно сложившейся благоприятной градостроительной ситуации, не требующей сверхзатрат.

В качестве примера потенциального и эффективного использования сложившейся градостроительной ситуации рассмотрена территория, расположенная в центральной части г. Пензы (рис. 4).



Рис. 4. Пример – обоснование возможности организации линейного рекреационного маршрута

На данный момент на рассматриваемой территории имеются рекреационные зоны, которые были образованы в период 50–60-х гг. как

комплексная система озеленения города, включающая районный парк, стадионы, дворовые территории и санитарно-защитные зоны промышленных предприятий. Несмотря на существенное уплотнение застройки и явный дефицит озелененных мест, данные территории по-прежнему остаются мало востребованными, в основном по причине их разрыва автодорожными магистралями.

Преобразование разрозненных озелененных территорий в единую рекреационную систему типа «линейный парк» с использованием пешеходных мостовых переходов и эстакад, на наш взгляд, позволит относительно недорогими средствами существенно повысить инвестиционный потенциал данной территории.

Проектное предложение обосновано наличием следующих объективных факторов: имеются уже сформированные и оформленные как рекреации линейно расположенные территории; минимум сноса и выноса коммуникаций; ровный рельеф, центральная часть города; растущий дефицит озелененных территорий при очевидной тенденции повышения плотности населения; имеющийся ландшафт, включающий железнодорожную трассу по периметру и эстакадные развязки, возможность эффективного использования уже сложившихся брендов.

### **Выводы**

1. Определение «линейный парк» на данный момент не отражает в полной мере типологические особенности объекта и нуждается в уточнении.

2. Возможными определяющими факторами для отнесения объекта к типу «линейный парк» могут являться обеспечение неразрывной пешеходной линейной маршрутной связи, наличие реконструируемых или новых инженерных сооружений, обеспечивающих многоплановость ландшафтных видов, и использование многоуровневого пространства.

3. Пешеходные эстакады, помимо основной функции передвижения и пересечения преград, представляются важнейшим и эффективным инструментом для формирования рекреационной архитектурной среды линейного парка.

### **Библиографический список**

1. Бергман, А.В. Некоторые аспекты анализа мирового опыта создания линейных парков / А.В. Бергман // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. – 2019. – Т. 9, № 3. – С. 594–605.

2. Резницкая, Л.М. Предпосылки возникновения, специфика и принципы формирования линейных парков / Л.М. Резницкая, О.А. Бергман // *Инженерный вестник Дона*. – 2017. – № 2 (45). – С.117.
3. Федорова, Д.С. Современный отечественный и зарубежный опыт формирования многоуровневых линейных парков / Д.С. Федорова, А.В. Копьева, О.В. Масловская // *Архитектура и дизайн: история, теория, инновации*. – 2022. – № 6. – С. 155–162.
4. Gorgorova, Y.V. The Principles of Sustainable Development of the Architectural Space of Linear Parks / Y.V. Gorgorova, M.G. Sarkisyants, M.A. Sotnikova // *International science and technology conference "FarEastCon-2019"*. – IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering. – 2020. – № 753. DOI: 10.1088/1757-899X/753/4/042025
5. Явейн, Н.И. Линейный парк как новый тип общественного пространства / Н.И. Явейн // *Ландшафтный дизайн города. XIII Междунар. конф.* – СПб., 2019. – С. 8–10.
6. Разгулова, А.В. Возможность создания линейных парков на основе неиспользуемых элементов железнодорожных путей на примере Москвы / А.В. Разгулова // *Academia. Архитектура и строительство*. – 2016. – № 2. – С. 74–80.
7. Gusteler, F. Models for a Better Management of Linear Parks / F. Gusteler, R. López // *European Scientific Journal*. – June 2017. – P. 270–286.
8. Buratti, S. Linear Parks as Urban Commons – Considerations from Mexico City / S. Buratti, L. Merino-Pérez // *Sustainability*. – 2023. – № 15. – P. 9542. DOI: 10.3390/su15129542
9. Горохов, В.А. Зеленая природа города / В.А. Горохов. – М.: Стройиздат, 2003. – 528 с.
10. Разгулова, А.М. Возможность создания линейных парков на основе неиспользуемых элементов железнодорожных путей: анализ зарубежного опыта / А.М. Разгулова // *Academia. Архитектура и строительство*. – 2015. – № 4. – С. 110–120.
11. Киреева, Т.В. Ревитализация объектов железнодорожной инфраструктуры в линейные и всячие сады и парки. Ч. I. Опыт Парижа / Т.В. Киреева // *Приволжский научный журнал*. – 2023. – № 1. – С. 147–153.
12. Лисина, О.А. Архитектурное формирование многоуровневых пешеходных пространств: автореф. дис. ... канд. наук / О.А. Лисина. – Н. Новгород, 2020. – 29 с.
13. Фомина, Э.В. Многоуровневые открытые городские пространства: современные тенденции / Э.В. Фомина, Н.И. Барсукова // *Урбанистика*. – 2022. – № 4. DOI: 10.7256/2310-8673.2022.4.38355
14. Барсукова, Н.И. Линейность как композиционный прием дизайн-проектирования открытых городских пространств / Н.И. Барсукова, Э.В. Фомина // *Сетевой электронный научный журнал «Вестник ГГУ». Искусствоведение и культурология*. – 2023. – № 5.
15. Овчинников, И.Г. Пешеходные мосты современности: тенденции проектирования. Ч. 3. Интересные решения пешеходных и велосипедных мостов / И.Г. Овчинников, И.И. Овчинников // *Интернет-журнал «Науковедение»*. – 2015. – Т. 7, № 3.
16. Разгулова, А.М. Концепция совмещения моста и городского парка в качестве градоэкологической связи на пограничных средовых участках / А.М. Разгулова // *Architecture and Modern Information Technologies*. – 2016. – № 2 (35).

## References

1. Bergman A.V. Sovremennyy otechestvennyj i zarubezhnyj opyt formirovaniya mnogourovnevnyh linejnyh parkov [Some aspects of the analysis of the world experience in creating linear parks]. *Izvestiya vuzov. Investment. Construction. Realty*, 2019, Vol. 9, No. 3, pp. 594-605.
2. Reznitskaya L.M., Bergman O.A. Predposylki vznikoveniya, specifika i principy formirovaniya linejnyh parkov [Prerequisites for the emergence, specifics and principles of formation of linear parks]. *Engineering Bulletin of the Don*, 2017, No. 2 (45), p.117.

3. Fedorova D.S., Kopyeva A.V., Maslovskaya O.V. Sovremennyy otechestvennyj i zarubezhnyj opyt formirovaniya mnogourovnevnyh linejnyh parkov [Modern domestic and foreign experience in the formation of multilevel linear parks]. *Architecture and Design: History, Theory, Innovations*, 2022, No. 6, pp. 155-162.

1. Gorgorova Y.V., Sarkisyants M.G., Sotnikova M.A. The principles of sustainable development of the architectural space of linear parks. *International science and technology conference "Far-EastCon-2019". IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*, 2020, 042025. doi: 10.1088/1757-899X/753/4/042025

2. Yavein N.I. Linejnyj park kak novyj tip obshchestvennogo prostranstva [Linear park as a new type of public space]. *Landshaftnyj dizajn goroda. XIII mezhdunarodnaya konferenciya*, 2019, Saint Petersburg, pp. 8-10.

3. Razgulova A.V. Vozможности sozdaniya linejnyh parkov na osnove neispol'zuemyh elementov zheleznodorozhnyh putej na primere Moskvy [The possibility of creating linear parks based on unused elements of railway tracks on the example of Moscow]. *Academia. Arhitektura i Stroitel'stvo*, 2016, no. 4, pp. 74-80.

4. Gusteler F. López R. Models for a better management of linear parks. *European Scientific Journal*, 2017, SPECIAL/edition ISSN: 1857 – 7881 (Print) e - ISSN 1857- 7431, pp. 270-286

5. Buratti S., Merino-Pérez L. Linear parks as urban commons—considerations from Mexico city. *Sustainability*, 2023, 15, 9542, <https://doi.org/10.3390/su15129542>

6. Gorokhov V.A. Zelenaya priroda goroda [The green nature of the city]. Moscow, Stroyizdat, 2003, 528 p.

7. Razgulova A.M. Vozможность sozdaniya linejnyh parkov na osnove neispol'zuemyh elementov zheleznodorozhnyh putej [The possibility of creating linear parks based on unused elements of railway tracks: an analysis of foreign experience]. *Academia, Arhitektura i Stroitel'stvo*, 2015, No. 4, pp. 110-120.

8. Kireeva T. V. Revitalizaciya ob'ektov zheleznodorozhnoj infrastruktury v linejnye i visyachie sady i parki. CHast' I. Opyt Parizha [Revitalization of railway infrastructure facilities in linear and hanging gardens and parks. Part I. The experience of Paris]. *Privolzhskij nauchnyj zhurnal*, 2023, No. 1, pp. 147-153.

9. Lisina O.A. Arhitekturnoe formirovanie mnogourovnevnyh peshekhodnyh prostranstv [Architectural formation of multilevel pedestrian spaces]. Abstract of Ph. D. thesis. N. Novgorod, 2020, 29 p.

10. Fomina E.V., Barsukova N.I. Mnogourovnevnye otkrytye gorodskie prostranstva: sovremennye tendencii [Multilevel open urban spaces: modern trends]. *Urbanistics*. 2022, № 4

11. Barsukova N.I. Fomina E.V. Linejnost' kak kompozicionnyj priem dizajn-proektirovaniya otkrytyh gorodskih prostranstv [Linearity as a compositional technique for the design of open urban spaces]. *Vestnik GGU. Iskusstvovedenie i kul'turologiya*, 2023, no.5.

12. Ovchinnikov I.G., Ovchinnikov I.I. Peshekhodnye mosty sovremenности: tendencii proektirovaniya. CHast' 3. Interesnye resheniya peshekhodnyh i velosipednyh mostov [Pedestrian bridges of modernity: design trends. Part 3. Interesting solutions for pedestrian and bicycle bridges]. *Naukovovedenie*, 2015, ISSN 2223-5167, v 7, no.3.

13. Razgulova A. M. Konceptciya sovmeshcheniya mosta i gorodskogo parka v kachestve gradoekologicheskoy svyazi na pogranichnyh sredovyh uchastkah [The concept of combining a bridge and a city park as a city-ecological link in the boundary environmental areas]. *Architecture and Modern Information Technologies*, 2016, no. 2 (35).

V. Gerasimov, S. Sarvilina

## PEDESTRIAN OVERPASS IN THE STRUCTURE OF THE LINEAR PARK

The objects related to the concept of "linear park" are considered. It is shown that the known definitions of this concept are insufficiently accurate. Criteria clarifying this concept are proposed.

It is shown that one of the key elements of the majority of linear parks studied are pedestrian overpasses, which not only provide an indissoluble communication link, but also create a multiplicity of landscape views and significantly enrich the functional possibilities of using territories.

Examples of foreign and domestic construction are given, which most fully demonstrate the influence of pedestrian overpasses on the functional and aesthetic qualities of linear parks.

It is shown that the construction of linear parks under certain circumstances may be relevant not only for megacities, an example of a project proposal is given.

**Keywords:** linear parks, ecological framework of the city, revitalization of the urban environment, architectural environment, urban landscaping, pedestrian park overpasses.

**Герасимов Владимир Петрович** (Пенза, Российская Федерация) – кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Дизайн и художественное проектирование интерьера», Пензенский государственный университет архитектуры и строительства (440028, Пенза, ул. Германа Титова, 28, e-mail: am\_dialog@inbox.ru).

**Сарвилина Светлана Николаевна** (Пенза, Российская Федерация) – старший преподаватель кафедры «Дизайн и художественное проектирование интерьера», Пензенский государственный университет архитектуры и строительства (440028, Пенза, ул. Германа Титова, 28, e-mail: am\_dialog@inbox.ru).

**Vladimir Gerasimov** (Penza, Russian Federation) – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Interior Design and Artistic Design, Penza State University of Architecture and Construction (28, Herman Titov str., Penza, 440028, e-mail: am\_dialog@inbox.ru).

**Svetlana Sarvilina** (Penza, Russian Federation) – Senior Lecturer at the Department of Interior Design and Artistic Design, Penza State University of Architecture and Construction (28, Herman Titov str., Penza, 440028, e-mail: am\_dialog@inbox.ru).

**Финансирование.** Исследование не имело спонсорской поддержки.

**Конфликт интересов.** Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

**Вклад авторов** равноценен.

Поступила: 06.12.2023

Одобрена: 01.03.2024

Принята к публикации: 13.05.2024

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом: Герасимов, В.П. Пешеходная эстакада в структуре линейного парка / В.П. Герасимов, С.Н. Сарвилина // Вестник Пермского национального исследовательского политехнического университета. Прикладная экология. Урбанистика. – 2024. – № 2. – С. 75–87. DOI: 10.15593/2409-5125/2024.02.06

Please cite this article in English as: Gerasimov V., Sarvilina S. Pedestrian overpass in the structure of the linear park. *PNRPU Bulletin. Applied ecology. Urban development*, 2024, no. 2, pp. 75-87. DOI: 10.15593/2409-5125/2024.02.06