

УДК 711.4

ПЕРЕВЕРЗЕВА Н. В.
САНOK С. И.

Проблемы планировочной организации улиц центральной торговой зоны города Екатеринбурга



**Переверзева
Наталья
Викторовна**

кандидат архитектуры,
советник РААСН,
ведущий научный
сотрудник Филиала ФГБУ
«ЦНИИП Минстроя России»
УралНИИпроект

e-mail:
nvpereverzeva@yandex.ru

В статье представлены результаты натурного обследования центральной торговой зоны города Екатеринбурга, проведенного по методике «городское пространство — городская жизнь», разработанной датским экспертом в области изучения общественных пространств Яном Гейлом. Исследована планировочная организация улиц центральной зоны, эффективность использования их территории, выявлена зависимость активности пешеходного потока от качества благоустройства, комфортности передвижения и архитектуры фасадов. Определены основные проблемы планировочной организации пространства улиц центральной торговой зоны.

Ключевые слова: центральная торговая зона, натурное обследование, планировочная организация улицы, пешеходное движение, препятствия движению.

PEREVERZEVA N. V., SANOK S. I.

THE PROBLEM OF PLANNING ORGANIZATION OF THE STREETS OF THE CENTRAL SHOPPING AREA OF EKATERINBURG

The article presents the results of a full-scale survey of the central shopping area of the city of Yekaterinburg, conducted by the method of «urban space-city life». This technique was developed by the Danish expert in the study of public spaces by Ian Gale. We investigated the planning organization of the streets of the central zone, the effectiveness of the use of their territory, the dependence of pedestrian activity stream from quality improvement, comfort of travel and architecture facades. We identified the main challenges planning organization space central street shopping area.

Keywords: central trading area, a full-scale survey, planning the Organization of streets, pedestrians, obstacles to movement.



**Санок
Сергей
Иосифович**

кандидат архитектуры,
профессор,
зав. кафедрой
«Градостроительства»
УралГАХУ

e-mail: grado@usaaa.ru

На современном этапе развития российских городов актуальны вопросы функциональной и планировочной организации городских общественных пространств, пешеходных улиц и зон. Ранее авторами выявлена тенденция смены ориентации стрит-ритейла в сторону увеличения в зоне торгово-пешеходной улицы предприятий общественного питания, что в целом отражает запросы общества на такие объекты [1]. Переориентация функциональных составляющих центральной торговой зоны влечет за собой и переосмысление планировочной организации такого пространства. Цель работы — проанализировать современное состояние центральной торговой зоны города Екатеринбурга в грани-

цах улиц Ленина — 8 Марта — Куйбышева — Хохрякова для исследования планировочной организации улиц.

Планировочной, функциональной, социальной, экономической организации пространства улиц посвящены работы таких исследователей, как Я. Гейл [2–4], А. Б. Джейкобс [5], Д. Джейкобс [6], Д. Нордаль [7], Д. Садик-Хан [8], Д. Спек [9]. Д. Нордаль предлагает определение улицы, которое может объединить в себе все аспекты и принципы по организации пространства улицы, рассмотренные в перечисленных работах: «Полноценная улица представляет собой сбалансированную среду, в которой водители, пассажиры, велосипедисты и пешеходы равны между собой. Полноценные улицы также

безопасны и удобны для всех пользователей... Улицы становятся полноценной только в том случае, если она вызывает интерес ориентацией на человека, продуманным разграничением пространства и обилием деталей. Другими словами, полноценные улицы — это то место, где людям нравится находиться» [7]. Правильно организованные улицы могут повысить качество городской жизни.

Пешеходная улица — это не только улица с ограничением автомобильного движения, это пространство, где происходит многосценарная жизнь социума. Это место отдыха, прогулки, транзита, покупки, созерцания и общения и т. п. Планирование таких улиц носит междисциплинарный характер. Здесь тесно увязаны между собой экономическая составляющая, социальные аспекты и архитектурно-градостроительные задачи.

Основой для разработки программы по исследованию центральной торговой зоны стали методы исследования «городское пространство — городская жизнь» эксперта по вопросам качества городской среды Я. Гейла, на протяжении нескольких десятков лет изучающего «работу» общественных пространств и торгово-пешеходных улиц. Это позволило ему сформировать инструментарий — принципы планирования пространства городских улиц, которые собраны в пять блоков. Первый блок — «Собирать или рассредоточивать» — связан с привлечением людей и событий, с улучшением качества городского пространства. Второй блок — «Принципы планирования дорожного движения» — включает в себя схемы организации транспортного и пешеходного движения. Третий блок — «Способствовать или мешать — зрительные и слуховые контакты» — лег в основу принципов формирования пространства улицы с беспрепятственным обзором. Четвертый блок — «Город на уровне глаз: 12 критериев качества» — ориентирован на обеспечение комфорта и привлекательности общественного пространства с точки зрения основных видов деятельности. Пятый блок — «Город на уровне глаз — дизайн нижних этажей» — рассматривает привлекательность нижних этажей как важного элемента по улучшению качества городского пространства [2, 4].

Я. Гейл отмечает необходимость смены приоритетов: сегодня уличная сеть ориентирована на максимальную пропускную способность автомобильного транспорта, а пешеходные передвижения решены

по остаточному принципу. Например, создавать вместо узких тротуаров более справедливое распределение пространства, вместо подземных переходов — переходы на уровне улицы, вместо тротуаров, прерываемых въездами, — непрерывные тротуары, вместо ограждения вдоль тротуаров и препятствий на них — достойные условия для пешеходов [3].

Целью обследования центральной торговой зоны Екатеринбурга являлось определение качества пространства улиц для комфортного времяпрепровождения людей, возможности реализации их потребностей в покупке, отдыхе, транзите, развлечениях. Инструментом изучения городской жизни Я. Гейл называет непосредственное наблюдение [4]. Общее правило — не вовлекать горожан в исследование напрямую путем опросов, а наблюдать за жизнью улицы со стороны, составляя карты действий горожан, оценивая успешность одних зон и отставание других. Исследование проводилось натурным наблюдением — целевыми прогулками, которые обнаруживают трудности или потенциальные возможности для развития городской жизни на выбранном маршруте. Для более точного результата необходимы количественные подсчеты, например, подсчет пешеходов и фиксация стационарной активности на протяжении как минимум года для охвата всепогодного использования ЦТЗ. Обследование центральной торговой зоны проводилось целевыми прогулками в два этапа:

1 этап: анализ использования пространства улиц в границах ЦТЗ на предмет выявления пешеходной активности, наличия условно непреодолимых барьеров, преград, создающих помехи на пути движения пешеходов;

2 этап: оценка фасадов на предмет «активности-пассивности», вовлеченности их в жизнь ЦТЗ.

В ходе исследования применялись методы фотографического документирования, наблюдения, фиксирования на картах элементов уличного благоустройства, количественного подсчета пешеходов и фиксирования их деятельности в местах скопления. Границами исследования определены оси магистральных улиц по периметру центральной торговой зоны: ул. Ленина, ул. 8 Марта, ул. Куйбышева, ул. Хохрякова (Иллюстрация 1).

На первом этапе произведен подсчет площади территорий улиц, отведенных для автомобильного движения, в том числе автомобильных стоянок, и площади территории,

отведенной для пешеходов; исключение — пешеходная ул. Вайнера. Соотношение размеров площадей для пешеходов и для автомобильного движения показало, что территория для пешеходов выделена по остаточному принципу: в среднем 30% против 70% пространства для автомобилей (Иллюстрация 2). Так, на ул. Радищева соотношение площадей 30% к 70%, на участке ул. 8 Марта от ул. Малышева до ул. Радищева — 20% к 80%. Необходимо отметить, что улицы центральной торговой зоны сохранили озеленение (ул. Хохрякова — 25%, ул. Куйбышева — 30%).

При визуальной оценке пешеходного потока в ходе исследования выявлена такая проблема, как пешеходные заторы, которые возникают в местах, где пространство для передвижения существенно сужается из-за расширения проезжей части перед перекрестками, из-за неправильно расположенных элементов уличной инфраструктуры (ограждения тротуаров, бетонные полусферы, дорожные знаки, фонари, урны), ступеней в подземные переходы, киосков, уличной рекламы, расположенных на пути транзитного движения. Например, по Я. Гейлу, рекомендованная пропускная способность пешеходного пространства — 13 чел./1 мин/1 м ширины тротуара [4].

В ходе натурального обследования улиц с автомобильным движением в центральной торговой зоне выявлено, что уличное пространство изобилует препятствиями и неправильно расположенными элементами уличной инфраструктуры. Узкие тротуары и неправильно установленные элементы уличного оборудования (фонари, дорожные знаки, бетонные полусферы и столбы на перекрестках и на пути транзитного движения), подземные переходы, обрывающиеся тротуары и тротуары, прерываемые въездами, сводят к минимуму доступное для пешеходов пространство. Улицы с автомобильным движением характеризуются высокими скоростями, что негативно отражается на безопасности и шумовом комфорте городского пространства. Это стало возможным за счет того, что полосы движения широкие, пересечение пешеходной улицы решено через подземные переходы, отсутствуют ограничители скоростного движения на протяжении.

Пешеходная ул. Вайнера на всем протяжении изобилует препятствиями (Иллюстрация 3). Так, на протяжении 370 м улицы от ул. Ленина до ул. Малышева по ходу транзитного

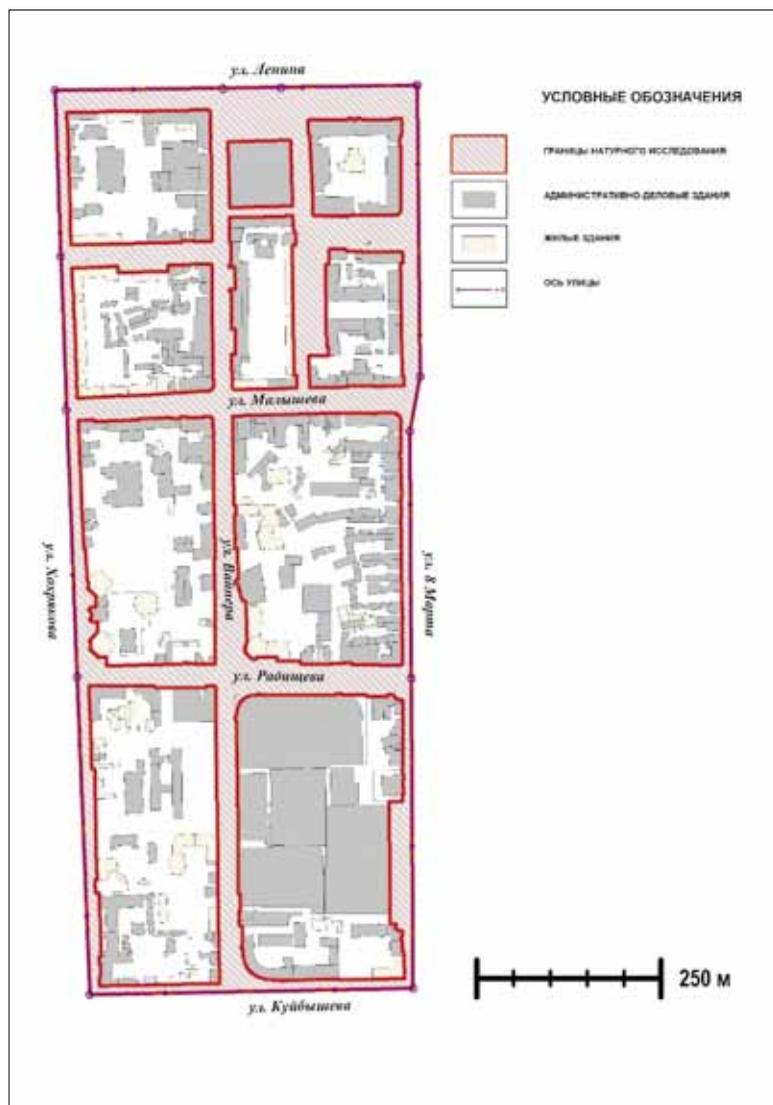


Иллюстрация 1. Границы натурального исследования центральной торговой зоны. Июнь 2018 г. Автор Н. В. Переверзева

движения выявлено 76 препятствий, заставляющих пешеходов менять траекторию движения: урны, фонари, некоторые клумбы, выносная и стационарная реклама, киоски, ступени входных групп в магазины. Центральная часть улицы, практически 35% территории, занята стационарными элементами благоустройства. Скамейки и клумбы расставлены таким образом, что препятствуют диагональному передвижению по улице тем пешеходам, кто пришел с целью покупки. На улице отсутствует беспрепятственный обзор, что снижает ориентацию в пространстве. Это спровоцировали клумбы с растениями, которые находятся на уровне глаз человека среднего роста, рекламные установки, палатки. В отличие от такого приема, на площади перед ТЦ «Пассаж» растения в стационарных клумбах находятся на уровне глаз сидящего человека, тем самым озе-

ление работает на комфортность сидящих людей и не препятствует обзору всей площади.

Улица Вайнера состоит из трех отрезков, так как ее пересекают магистральные улицы Малышева и Радищева. Пересечение улиц пешеходами решено через подземные переходы по 27 ступеней в каждую сторону. Лестницы и ступени представляют физический и психологический вызов для пешехода [2, 7, 8], для инвалидов, родителей с колясками и велосипедистов данное препятствие является практически непреодолимым.

На участке ул. Вайнера между ул. Малышева и ул. Радищева наблюдается резкое снижение трафика пешеходов. Стационарные объекты благоустройства (скамейки и клумбы) также расположены в центральной части улицы, но, в отличие от предыдущего участка улицы, не препятствуют ее обзору и четко ориентируют пе-

шехода на движение к ТЦ «Гринвич». Однако на пути транзита пешеходам также приходится менять траекторию движения из-за неправильно расставленных уличных элементов: на протяжении 325 м находится 32 препятствия (фонари, урны, стационарная реклама, клумбы).

На пешеходном участке ул. Вайнера от ул. Радищева до ул. Куйбышева на протяжении 185 м на пути транзитного движения встречается 18 препятствий (клумбы, фонари, урны, трансформаторная будка, стационарная реклама, скамейки и т. д.). Пешеходное движение до ул. Куйбышева вдоль проездов в зону паркингов торгового центра осложнено тем, что максимально сокращены тротуары, вдоль торгового центра до 50 см, здесь же барьерами выступают крыльца в магазины и рестораны, на пути пешеходного движения находятся дорожные ограждения в виде бетонных столбиков.

Анализ использования пространства улиц в границах ЦТЗ на предмет выявления пешеходной активности, наличия условно непреодолимых барьеров, преград, создающих помехи на пути движения пешеходов, позволил выявить наличие комфортных и проблемных участков улиц. Наиболее комфортными и привлекательными для передвижения с целью транзита и прогулки отмечены северная сторона ул. Малышева, участок ул. Хохрякова от ул. Попова до ул. Малышева. На этих участках движение пешеходов спокойное, летние веранды ресторанов заполнены посетителями на 90%, не мешают транзитному движению, скамейки вдоль улиц также не пустуют. Самыми проблемными участками определены ул. 8 Марта, ул. Радищева на всем протяжении в границах исследования. Здесь пешеходы постоянно сталкиваются с препятствиями на пути своего передвижения, улицы характеризуются высоким скоростным режимом автотранспорта, отсутствием озеленения, узкими тротуарами. Еще одним проблемным участком определена ул. Театральная с высоким транзитным пешеходным потоком в метро, огромной автостоянкой, которая заставляет пешеходов менять траекторию движения или лавировать среди припаркованных и движущихся автомобилей, неправильно расположенными элементами благоустройства, которые препятствуют свободному передвижению.

Вторым этапом натурального обследования стала оценка привлекательности фасадов улиц на предмет их «активности-пассивности» и во-

влеченности их в жизнь ЦТЗ. В ходе исследования изучались фасады по ул. Вайнера и пешеходная активность вдоль них. Исходной предпосылкой стало положение о том, что перед фасадами активной категории, с разнообразной функцией и формами, будет больше активности, чем перед фасадами неактивной категории с монотонным профилем [4].

Оценка фасадов велась по пяти категориям. Первая категория — «А-активный», характеризуется большим разнообразием функций, отсутствием глухих и небольшого количества пассивных фасадов, ярко выраженным рельефом фасада, качественными деталями и материалами, количество дверей 15–20 на 100 м. Вторая категория — «В-дружественный», характеризуется небольшим разнообразием функций, небольшим количеством глухих и пассивных фасадов, множеством деталей и достаточно активным рельефом фасада, количество дверей 10–14 на 100 м. Третья категория — «С-смешанный», с умеренным разнообразием функций, несколько глухих и пассивных фасадов, умеренным рельефом и небольшим количеством деталей, количество дверей 6–10 на 100 м. Четвертая категория — «D-скудный», характеризуется почти отсутствием разнообразия функций, множеством глухих и неинтересных фасадов, небольшим количеством или полным отсутствием деталей, количество дверей — 2–5 на 100 м. И последняя, пятая категория — «E-неактивный» — это большие блоки, мало или отсутствие дверей (0–2 двери на 100 м), никакого видимого разнообразия функций, глухие и пассивные фасады, нет деталей [4, 7].

Три участка ул. Вайнера: от ул. Ленина до ул. Малышева, от ул. Малышева до ул. Радищева, от ул. Радищева до ул. Куйбышева — были подразделены на отрезки протяженностью 100 м для оценки фасадов по одной из пяти категорий. Регистрировалось количество дверей, количество проходящих пешеходов, количество тех, кто заходил и выходил из дверей, а также фиксировалось число поворотов головы пешеходов в сторону фасадов.

На первом участке улицы преобладают фасады второй категории, но активность транзитного движения в 2,5 раза выше, чем с восточной стороны ул. Вайнера. Пешеходная активность выше на отрезке улицы от ул. Ленина до ул. Попова, чем вдоль фасадов на отрезке от ул. Попова до ул. Малышева. Во-первых, на 30% снизился транзитный трафик пешеходов; во-вторых, среди

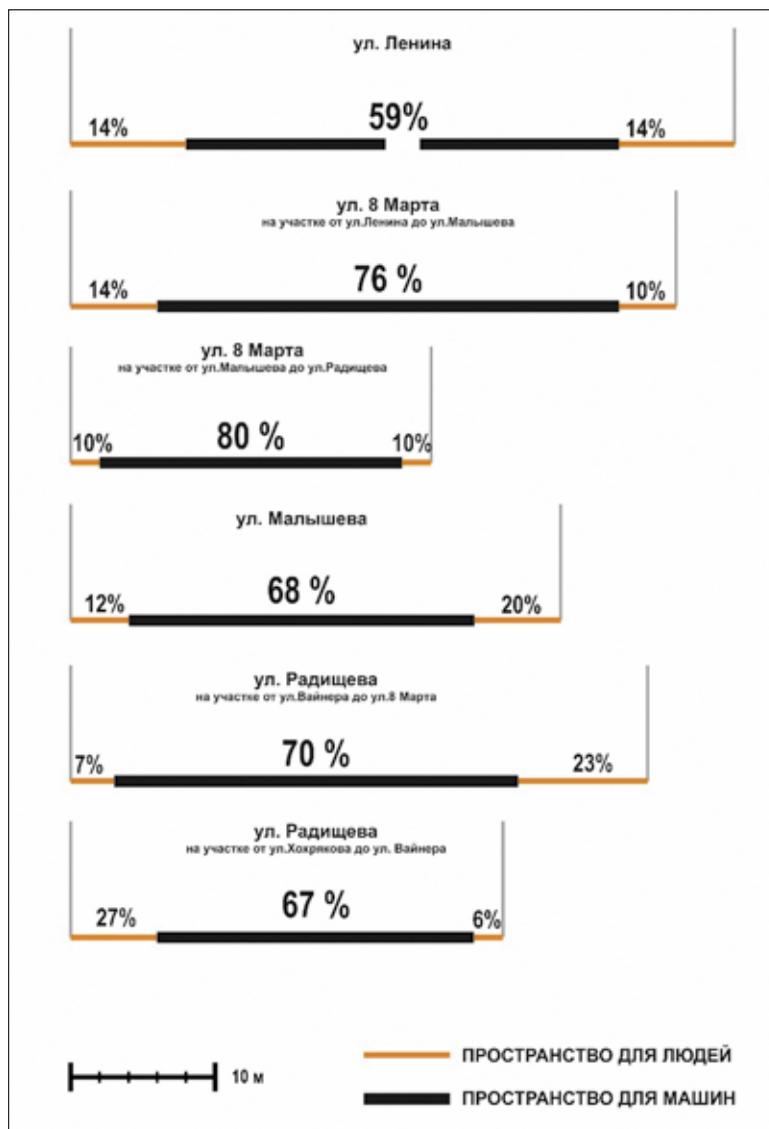


Иллюстрация 2. Профили улиц центральной торговой зоны с интенсивным автомобильным движением с распределением площадей территории улиц для людей и для машин. Июнь 2018 г. Автор Н. В. Переверзева

людей, проходивших мимо исследуемых фасадов, 80% проявили интерес в первом случае и только 27% — во втором. Это обусловлено тем, что на первом отрезке разнообразен стрит-ритейл, двери ведут и в ресторан, и в кафе, и в торговый центр, в книжный магазин и т. п.; витрины привлекают внимание, инсталляции перед входными группами предприятий общепита также не оставляют равнодушными горожан.

На втором отрезке фасады отличаются монотонностью, входные группы не выделены, витрины оформлены сдержанно. Единственное активное место расположено рядом с магазином-кафе «Аленка», здесь открыта летняя веранда и процент входящих и выходящих посетителей составил 73% от общего количества, подсчитанного на этом отрезке.

Восточная сторона ул. Вайнера отличается низким транзитом, процент обращения в сторону фасадов 17%. Здесь свою роль играют несколько факторов: во-первых, фасады имеют глубокие ниши, в которых отсутствуют элементы благоустройства, летние веранды, несмотря на наличие предприятий общепита; во-вторых, входные группы не выделены, сплошной фронт вывесок не дает точной информации, какое предприятие находится за этой дверью; в-третьих, ранее выявлено большое количество препятствий для пешеходного движения именно с этой стороны.

На участке ул. Вайнера от ул. Малышева до ул. Радищева преобладают фасады четвертой и пятой категории. Снижение пешеходного транзита на 45%. Процент людей, проявивших интерес к фасадам,

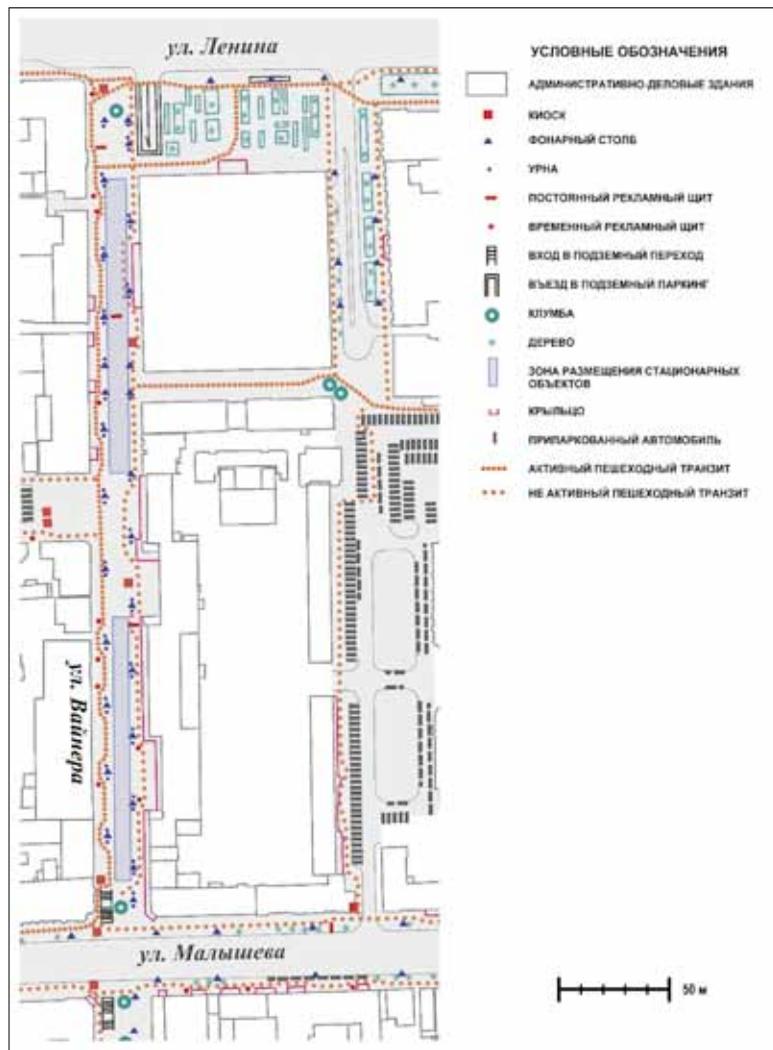


Иллюстрация 3. Фрагмент схемы улиц центральной торговой зоны с фиксацией элементов уличного благоустройства и направления пешеходного транзита. Июнь–июль 2018 г. Автор Н. В. Переверзева

варьируется от 0 до 50% и зависит от того, на что обращается внимание (ресторан и летнее кафе — 30%, витрины торгового центра «Бум» — 50%, фасады административных зданий — 0%). Транзитный трафик практически равномерен с обеих сторон улицы.

На участке ул. Вайнера от ул. Радищева до ул. Куйбышева снижение транзитного трафика по сравнению с предыдущим участком составило 50%. Это обусловлено еще и тем, что в подземном переходе находится вход в ТЦ «Гринвич» и основной поток населения направляется туда. Данный участок разделен на два отрезка: первый — пешеходная зона от ул. Радищева до въезда в паркинговую зону торгового центра — характеризуется фасадами пятой категории, второй отрезок — участок ул. Вайнера с автомобильным движением до ул. Куйбышева — с фасадами третьей категории. Процент

обращения в сторону фасада на первом отрезке составил от 11 до 25%, на втором — от 33 до 100% в районе ресторана с летней верандой.

Плотность пешеходного потока на ул. Вайнера в 2–5 раз, а на некоторых участках улицы в 9 раз ниже рекомендованной пропускной способности пешеходного пространства.

Исследование активности пешеходов вдоль фасадов ул. Вайнера показало, что пространство улицы обладает высоким потенциалом для ее дальнейшего развития. Достижение оптимальных показателей плотности пешеходного потока возможно созданием неразрывного фронта улицы и активными фасадами за счет использования свободных пространств, особенно на участке улицы от ул. Малышева до ул. Радищева, выноса административной функции с территории торгово-пешеходной зоны и заполнения свободных площадей объектами стрит-ритейла.

Результаты проведенного исследования позволили выявить проблемы в планировочной организации пространства улиц, которые понижают эффективность центральной торговой зоны, не способствуют ее привлекательности для удовлетворения потребностей горожан в шопинге, отдыхе, прогулке, а именно:

- улицы в границах центральной торговой зоны ориентированы на приоритет автомобильного движения, основное пространство улиц занято проезжими частями, парковочными карманами или стийной парковкой. Пешеходные передвижения решены по остаточному принципу. Рекомендуется на улицах Малышева, Радищева, 8 Марта, Хохрякова, Куйбышева увеличить ширину тротуаров от 2,4 до 3,7 м [7, 8, 10] за счет сужения автомобильных полос и организации параллельной парковки автомобилей вдоль проезжей части взамен перпендикулярной [9, 10];

- отсутствие ограничения скоростного движения делает пространство улиц небезопасным, создает шумовой дискомфорт. Рекомендуется для снижения скорости движения на участках улиц Малышева, Радищева от улиц 8 Марта до Хохрякова ограничить скорость движения до 50 км/ч [10], уменьшить радиус поворота на перекрестках [7–9], в районе пересечения ул. Вайнера с улицами Малышева и Радищева устройство наземного пешеходного перехода, «горловины» для расширения зоны тротуара;

- на пути своего движения пешеходы и велосипедисты постоянно сталкиваются с препятствиями в виде неправильно расположенных элементов уличного благоустройства, дорожных знаков, выделенных проезжих частей и т.д. Рекомендуется максимально освободить транзитную зону от препятствий, элементы уличного благоустройства, дорожные знаки разместить в зоне уличного оборудования или прибордюрной зоне, минимальная ширина которой 0,6 м [10], участки проезжих частей, пересекающих зону транзита, решить в одном уровне с тротуаром;

- морально устаревшие элементы благоустройства ул. Вайнера, загромождающие центральную часть улицы, снижают привлекательность этого пространства. Основная функция улицы — шопинг, отдых, развлечение — отошла на второй план. Улица используется утилитарно — транзитное движение от одного торгового центра к другому. Затруднена ориентация пространства из-за нали-

чия стационарной рекламы на пути движения пешеходов, а также высоких клумб с озеленением на уровне глаз. Рекомендуется переместить зону транзита в центральную часть улицы, для благоустройства улицы применять малые архитектурные формы, которые не препятствуют обзору улицы. В качестве эффективного средства для оживления пешеходной улицы использовать такие виды «тактического благоустройства», как «поп-ап кафе» или «парклеты» — столики, скамейки, стулья и озеленение [7–9], т. е. любому заведению позволить установку на тротуаре трех столов и 15 стульев бесплатно и без получения каких-либо разрешений [7];

— архитектура и оформление фасадов улиц не способствуют привлекательности торговой зоны. Входные группы слабо акцентированы, витрины непривлекательны, некоторые участки пешеходной улицы сформированы фасадами административных зданий, глухими фасадами торговых центров, паркингами. На участке ул. Вайнера от ул. Малышева до ул. Радищева имеются «провалы» во фронте улиц в виде пустырей, на которых расположены автостоянки, разрушенных зданий, временных заборов. Для повышения экономической эффективности торгово-пешеходной зоны рекомендуется вынос административной функции с ее территории, заполнение свободных площадей объектами стрит-ритейла для создания активного фасада улицы; уплотнение застройки западной стороны ул. Вайнера на участке от ул. Малышева до ул. Радищева за счет использования свободных пространств для создания единого неразрывного фронта улицы.

Заключение

Проведенное авторами натурное исследование планировочной организации улиц центральной торговой зоны может служить обоснованием для принятия решений по совершенствованию ее планировки и благоустройства, разработке стратегий по развитию центральной части города, повышению качества городской среды. Разработанные авторами рекомендации — это набор методов, предоставляющих возможность повысить экономическую эффективность торгово-пешеходной зоны, сделать общественное пространство улиц городского центра удобным и привлекательным для пешеходов. Результаты натурного исследования можно использовать при оценке эффекта от реконструкции центральной торговой зоны для сопоставления результатов «до» и «после».

Список использованной литературы

- 1 Переверзева Н. В. Особенности изменения функционального состава центральной торговой зоны в процессе ее развития / Н. В. Переверзева, С. И. Санок // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2018. — № 2. — С. 34–40.
- 2 Гейл Я. Города для людей. — М.: Альпина Паблшер, 2012. — 276 с.
- 3 Гейл Я. Жизнь среди зданий: использование общественных пространств. — М.: Концерн «КРОСТ», 2012. — 200 с.: ил.
- 4 Гейл Я. Как изучать городскую жизнь / Я. Гейл, Б. Сварре. — М.: Концерн «КРОСТ», 2016. — 196 с.
- 5 Джейкобс Аллан Б. Великие улицы. — М.: Искусство — XXI век, 2014. — 344 с.
- 6 Джейкобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов. — М.: Новое издательство, 2015. — 512 с.
- 7 Нордаль Д. Без машины? С удовольствием! Как сделать общественный транспорт привлекательным. — М.: Фонд содействия развитию городов «Городские проекты Ильи Варламова и Максима Каца», 2016. — 188 с.

- 8 Садик-Хан Д. Битва за город. Как изменить наши улицы. Революционные идеи в градостроении. — М.: Олимп-Бизнес, 2017. — 416 с.: ил.
- 9 Спек Д. Город для пешехода. — М.: Искусство — XXI век, 2015. — 352 с.
- 10 Проектирование городских улиц / Коллектив авторов NACTO. — М.: Альпина non-фикшн, 2015. — 192 с.

Spisok ispol'zovannoj literatury

- 1 Pereverzeva N. V. Osobennosti izmeneniya funkcional'nogo sostava central'noj torgovoj zony v processe ee razvitiya / N. V. Pereverzeva, S. I. Sanok // Akademicheskij vestnik UralNIIProekt RAASN. — 2018. — № 2. — S. 34–40.
- 2 Gejl Ya. Goroda dlya lyudej. — M.: Al'pina Pablisher, 2012. — 276 s.
- 3 Gejl Ya. Zhizn' sredi zdaniy: ispol'zovanie obshchestvennyh prostranstv. — M.: Koncern «KROST», 2012. — 200 s.: il.
- 4 Gejl Ya. Kak izuchat' gorodskuyu zhizn' / Ya. Gejl, B. Svarre. — M.: Koncern «KROST», 2016. — 196 s.
- 5 Dzhajkobs Allan B. Velikie ulicy. — M.: Iskusstvo— XXI vek, 2014. — 344 s.
- 6 Dzhajkobs Dzh. Smert' i zhizn' bol'shih amerikanskih gorodov. — M.: Novoe izdatel'stvo, 2015. — 512 s.
- 7 Nordal' D. Bez mashiny? S udovol'stvиеm! Kak sdelat' obshchestvennyj transport privlekatel'nym. — M.: Fond sodejstviya razvitiyu gorodov «Gorodskie proekty Il'i Varlamova i Maksima Kaca», 2016. — 188 s.
- 8 Sadik-Han D. Bitva za gorod. Kak izmenit' nashi ulicy. Revolyucionnye idei v gradostroenii. — M.: Olimp-Biznes, 2017. — 416 s.: il.
- 9 Spek D. Gorod dlya peshekhoda. — M.: Iskusstvo — XXI vek, 2015. — 352 s.
- 10 Proektirovanie gorodskih ulic / Kollektiv avtorov NACTO. — M.: Al'pina non-fikshn, 2015. — 192 s.