Architecture and Modern Information Technologies. 2022. №2(59). C. 225-244

#### ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И УРБАНИСТИКА

Научная статья

УДК/UDC 725-027.242:711.432(470.4+210.5) DOI: 10.24412/1998-4839-2022-2-225-244

# Развитие общественных пространств в прибрежных зонах крупнейших городов Поволжья

# Максим Николаевич Полещук<sup>1</sup>⊠, Инна Владимировна Клименко<sup>2</sup>

1,2 Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия 1 Московский государственный строительный университет, Москва, Россия 1 poleshuk.maksim@gmail.com 2 inna.klimenko@email-work.ru

**Аннотация.** Прибрежная зона крупных городов, расположенных вдоль акваторий рек и морей, играет особую роль как в градостроительной структуре, так и в системе общественных пространств. В течение XIX и XX веков общекультурный интерес к созданию публичных и общественных парков, наряду с гидротехническим оформлением береговой линии, привел к развитию набережных. В результате прибрежные зоны городов Поволжья проделали путь от видовых набережных на высоких отметках рельефа в XIX веке (Ярославль, Нижний Новгород, Симбирск) до развитого общественного и рекреационного пространства вдоль береговой линии в конце XX и начале XXI века (Самара, Волгоград, Саратов, Нижний Новгород, Астрахань). Также в настоящее время прослеживается тенденция в развитии набережных от бульваров вдоль воды, подчиненных исключительно рекреационной функции, к многофункциональным всесезонным пространствам в структуре центров городов.

**Ключевые слова:** прибрежные зоны, общественные пространства, закономерности, эволюция, Поволжье, набережные, гидротехнические сооружения, этапы развития **Для цитирования:** Полещук М.Н. Развитие общественных пространств в прибрежных зонах крупнейших городов Поволжья / М.Н. Полещук, И.В. Клименко // Architecture and Modern Information Technologies. 2022. №2(59). С. 225-244. URL: <a href="https://marhi.ru/AMIT/2022/2kvart22/PDF/15">https://marhi.ru/AMIT/2022/2kvart22/PDF/15</a> poleshchuk.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2022-2-225-244

TOWN-PLANNING AND URBAN DESIGN STUDIES

Original article

# Development of public spaces in the coastal zones of the largest cities of the Volga region

# Maxim N. Poleshchuk<sup>1⊠</sup>, Inna V. Klimenko<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Moscow Architectural Institute (State Academy), Moscow, Russia

<sup>1</sup>Moscow State University of Civil Engineering, Moscow, Russia

<sup>1</sup>poleshuk.maksim@gmail.com <sup>2</sup> inna.klimenko@email-work.ru

**Abstract.** The coastal zone of large cities located along the waters of rivers and seas plays a special role both in the urban planning structure and in the system of public spaces. During the XIX and XX centuries, the general cultural interest in the creation of public and public parks, along with the hydrotechnical design of the coastline, led to the development of embankments. As a result, the coastal zones of the Volga region cities made their way from the view embankments at high relief marks in the nineteenth century (Yaroslavl, Nizhny Novgorod, Simbirsk) to the

-

¹ © Полещук М.Н., Клименко И.В., 2022

developed public and recreational space along the coastline in the late twentieth and early twenty-first centuries (Samara, Volgograd, Saratov, Nizhny Novgorod, Astrakhan). There is also a trend in the development of embankments from boulevards along the water, subordinated exclusively to recreational functions, to multifunctional all-season spaces in the structure of city centers.

**Keywords:** coastal zones, public spaces, patterns, evolution, Volga region, embankments, hydraulic structures, stages of development

**For citation:** Poleshchuk M.N., Klimenko I.V. Development of public spaces in the coastal zones of the largest cities of the Volga region. Architecture and Modern Information Technologies. 2022, no. 2(59), pp. 225-244. Available at:

https://marhi.ru/AMIT/2022/2kvart22/PDF/15\_poleshchuk.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2022-2-225-244

# Краткий анализ эволюции прибрежных зон городов Поволжья

Водные артерии всегда являлись основанием для возникновения и развития городов в связи с транспортной и оборонительной парадигмой. В исторический период от Древней Греции и Рима до Нового времени искусственные сооружения вдоль акваторий представляли, в основном, причальные стенки. Эта закономерность получила развитие в Средние века в городах-государствах Италии, а также в городах Ганзейского союза. В Эпоху Возрождения, особенно на рубеже XVII и XVIII веков, водные каналы формировали линейный характер набережных как гидротехнических защитных сооружений (проект 3-х каналов в Амстердаме, комплексы причалов в Лондоне, Антверпене, Ливерпуле, Марселе и др.). В результате их стали использовать в качестве проездов, а также улиц общегородского значения (Париж, Вена, Санкт-Петербург, и др.).

В течение XIX—XX веков общекультурный урбанистический интерес к созданию публичных и общественных парков привел к развитию набережных. В данных городских системах протяженных линейных пространств ведущую роль уже играет рекреационная и общественная функция наряду с усилением транспортного использования.

Если рассматривать крупнейшие города Поволжья (Нижний Новгород, Ярославль, Самара, Волгоград и др.), то здесь прибрежные территории трансформировались из складской, промышленной зоны XIX века в каскад рекреационных и общественных пространств. К концу XX века прибрежные зоны стали играть главную роль в общественно-рекреационной структуре некоторых городов, как, например, в Самаре [5]. Исследование этого процесса, его этапов, принципов, направленности, а также определения путей развития является целью исследования.

Как отмечалось, в первой половине XIX века в Поволжье появились прообразы набережных, отражающие и интерпретирующие мировые тенденции, которые сложились к этому времени в крупнейших городах Европы. Они постепенно стали приобретать характер более рекреационный и многофункциональный, как, например, «видовые набережные», развивающие собой идею публичных парков. В то же время существовала противоположная модель гидротехнического оформления берега, где «набережная вдоль воды» приобрела транспортную функцию как ведущую. Так развивались прибрежные зоны в Париже и в ряде других городов, включая Санкт-Петербург.

В частности, в этот период появляются общественные прибрежные пространства в Волжских городах, где преобладает рекреационная и видовая функции, а линейная и транспортная имеют вторичное значение. Основные причины такой направленности — значительный рельеф, объективные проблемы с затоплением прибрежных зон в период паводка и небольшой линейный масштаб, который не формирует транспортные потоки вдоль реки. Эти условия изначально предопределили рекреационную направленность набережных вдоль Волги по сравнению с городами, расположенными на меньших по

масштабу реках (Париж, Лондон, Санкт-Петербург, Берлин, Москва), а также в условиях создания системы каналов (Амстердам, Санкт Петербург и др.).

Поэтому набережные, появившиеся в Ярославле, Нижнем Новгороде, Симбирске, Костроме, представляют собой рекреационные прогулочные зоны на высоких отметках рельефа возвышенностей (бровках коренных берегов и надпойменных террас) вдоль русла Волги, а не возле линии воды [3]. В качестве примера можно привести Верхневолжскую набережную в Нижнем Новгороде, Венец в Симбирске, а также парковую зону вдоль Волжского откоса в Костроме (рис. 1).

Если рассматривать историю формирования Верхневолжской набережной в Нижнем Новгороде (дореволюционное название — Георгиевская набережная), то работы по ее обустройству началась в 1836 году по указанию императора Николая I [4]. В настоящее время она имеет протяженность 1.8 км и расположена вдоль Волжского откоса (от площади Минина до Сенной).

Рекреационная зона «Венец» в Симбирске (дореволюционное название – «Набережная верхняя улица») сформировалась в конце XVIII века и в последствии была переименована в Новый Венец.



a)



б)

Рис. 1. Исторические фотографии набережных конца XIX века: а) «Венец» в Симбирске; б) «Верхневолжская набережная» в Нижнем Новгороде

Еще один пример «высоких набережных» — Верхняя набережная в центральной части Костромы, которая сформировалась к XVIII веку в структуре парка. В конце XIX века также появилась Нижняя набережная вследствие небольшого подъема рельефа по сравнению с Нижним Новгородом и Симбирском.

Если рассматривать историю формирования Волжской набережной в Ярославле, то начало первых работ по ее обустройству относится к 1825 году. Известно, что руководство строительством осуществлял инженер-майор Гермес. Согласно его проекту, выравнивались и покрывались дёрном откосы, нижняя их часть укреплялась бутовым камнем. Для этого завезли около 113200 кубометров земли с левого берега реки и Нижнего острова. Набережную украсили чугунной решеткой, поставленной взамен деревянного ограждения [3]. Также были произведены посадки липовой аллеи вдоль набережной и сооружены Волжский, Семёновский и Воздвиженский мосты через одноимённые оврагиспуски. Основные работы на набережной Волги и небольшой части на берегу Которосли закончились в июне 1835 года [3].

Что касается других крупных городов Поволжья, то к концу XIX века набережные или бульвары вдоль воды еще не были созданы, в это время здесь только наметились пути их будущего формирования. Например, в 1849 году был основан Струковский сад в Самаре,

который идет вдоль берега Волги в своей нижней части. Вследствие этого можно сделать предположение, что сад повлиял на решение о строительстве первой очереди набережной в Куйбышеве [6].

Таким образом, из анализа процесса формирования «высоких набережных» следует вывод, что к концу XIX века общая тенденция развития европейских и американских городов с созданием публичных парков привела к развитию линейных, рекреационных, панорамных пространств в Ярославле, Нижнем Новгороде и Симбирске. Однако в других городах Поволжья, например – в Самаре и Костроме, их перемещение непосредственно к линии уреза воды только наметилось [5]. Объясняется это влиянием сильнейшего природного фактора, определяющего структуру большинства волжских городов, – береговой линии реки Волги.

Стоит отметить, что природные факторы рельефа и влияние паводков до сих пор имеют важнейшее значение для формирования прибрежных зон, также как и пространственные связи с центральной частью города. К примеру, фактор рельефа оказывает значительное влияние на прибрежные зоны Нижнего Новгорода — это отражается в структуре центра города очень явно. Так, если рассматривать Верхневолжскую набережную, которая сформировалась как видовая и панорамная набережная еще в XIX веке, то в Нагорной части вниз от Кремля на гребне откоса перепад рельефа составляет около 150-ти метров. Спуск и подъем по знаменитой Чкаловской лестнице, расположенной в этом месте, занимает продолжительное время и требует значительных физических усилий.

И, напротив, если рассматривать левую сторону от Кремля, то здесь городская застройка спускается непосредственно к Волге и Оке между улицами Рождественская и Нижневолжской набережной. Данный участок характеризуется активной городской средой, здесь располагается Речной вокзал и ряд других архитектурных памятников. Благодаря этим факторам сейчас продолжается дальнейшее развитие этой прибрежной территории. Так, в 2018 году было окончено строительство нового общественного пространства террасной Нижневолжской набережной по проекту архитектурной мастерской С.А. Тимофеева.

Причину того, что набережная в Нижнем Новгороде не сформировалась у береговой линии, раннее можно объяснить следующим образом. Городская среда здесь сложилась еще в XIX веке, что связано с объективным обстоятельствами, как, например, наличием речного вокзала и пассажирского порта [10]. Далее, в 1950—1960 годы, были построены берегоукрепления, представляющие собой наклонные бетонные плоскости. Данное решение гидротехнического оформления продолжает собой традиции берегоукреплений XIX века, которые в то время облицовывали бутовым камнем. В настоящее время наклонные бетонные плиты препятствуют формированию общественной рекреационной зоны, в отличие от вертикальных берегоукрепительных стен, что доказывает практика применения именно вертикальных гидротехнических конструкций в Амстердаме, Москве, Самаре, Астрахани и т. д.

Возвращаясь к современной реконструкции Нижневолжской набережной отметим, что здесь наклонные бетонные плоскости были заменены на террасные общественные пространства. При этом другая часть гидротехнической набережной была до реконструкции вертикальной и использовалась как причальная стенка речного вокзала.

Таким образом, можно сделать вывод, что для реконструкции гидротехнической части набережной, в особенности наклонных бетонных берегоукреплений, необходимы значительные экономические затраты. Этот фактор препятствует развитию прибрежных общественных пространств в условиях, когда национальный проект «Комфортная среда» предполагает недорогие ландшафтные решения, включая гидротехническую часть.

В частности, из-за строительства вертикальных гидрозащитных стенок так долго создавался каскад набережных в Самаре и рекреационно-общественное пространство

вдоль них. Начавшись в период 1930—1950 гг., были построены I и II очереди набережной, далее с конца 1950-х до 1960-х годов велось строительство III очереди, в 1970—1980 гг. завершилось строительство IV очереди набережной [10]. Именно общественные пространства Самарских набережных, одни из самых протяженных и привлекательных в России, обусловили развитие всей центральной городской части, а также превратились в сознании жителей в главную культурную и рекреационную ось города. Показателем является то, что общественная активность города в летний период перемещается на набережные Самары [6]. Такой плотности, активности, социальной значимости для города в целом не имеет ни одна набережная Поволжья. Подобного прецедента не произошло ни в Нижнем Новгороде, ни в других крупных городах вдоль Волги, где набережные занимают важную, но не ведущую роль в развитии города.

В процессе развития прибрежных территорий в Нижнем Новгороде в 1960–1970 годы возникла идея развития пространства дореволюционной Верхневолжской набережной. Новая набережная была построена вдоль бровки верхней части рельефа слева от Кремля и получила название в честь ученого Н.М. Федоровского (рис. 2). Здесь еще в 1960-е годы появились пешеходные мосты через овраги, выполнено некоторое благоустройство, появилась жилая и общественная застройка (Гостиница Нижегородская, Дом быта и т.д.). Завершение реконструкции набережной Федоровского было приурочено к 800-летию города, вместе с завершением работ по Нижневолжской набережной, которые велись более 10-ти лет. Закономерно продолжая традицию, сложившуюся в ХХ веке, набережная Федоровского стала видовой благодаря расположению на высокой отметке рельефа. что Нижневолжская набережная стала первым общественным Примечательно, пространством в городе, устроенном непосредственно вдоль уреза воды. Таким образом, несмотря на тот факт, что Нижний Новгород имеет самую развитую водную акваторию среди всех крупных городов Поволжья, так как расположен в месте слияния Волги и Оки, набережная у воды появилась здесь только в XXI веке.



Рис. 2. Набережная Федоровского в Нижнем Новгороде

Эта ситуация определяет поиск причин такого состояния. Кроме уже отмеченной сложившей градостроительной традиции, здесь прослеживается связь с образом жизни жителей города, в котором рекреационно-пляжный отдых и отдых, связанный с лодками, яхтингом, рыбалкой занимает значительно меньшее место в жизни горожан, чем в Самаре, Волгограде, Астрахани. Однако данное практическое наблюдение, подтвержденное многими фактами, требует более глубокого социологического исследования. Это косвенно подтверждается и тем, что ряд активных современных и даже уникальных проектов реконструкции ярмарочной набережной и острова Гребневские пески [3], разработанных в разных контекстах (рук. проектов М.Н. Полещук — воркшоп в институте Стрелка, концепция реконструкции в рамках работы инвестиционной компании МИК, неутвержденная

концепция реконструкции в рамках юбилея и т.д.), по существу, формировавших новый центр урбанистической и креативной жизни города, пока не реализованы. Один из проектов острова Гребневские пески предполагал реконструкцию набережной и создание многоуровневого пространства с размещением разных функций в полуподземном объеме террасной структуры. Также предусматривалось восстановление моста, соединяющего остров с берегом, который существовал во времена Нижегородской ярмарки. Согласно концепции, на острове предполагалась несколько вариантов рекреационной зоны с разными центрами общественного и культурного притяжения. Они включали в себя средства размещения — гостиницы, в том числе размещенные на составных плавучих платформах, а также общественные здания для проведения международных фестивалей и форумов. В частности, предлагался сценарий международного театрального фестиваля, приуроченного к юбилею города, под творческим руководством Вячеслава Полунина. Все вышеперечисленное было девелоперскими инициативными проектами, но и проект реконструкции набережной от стрелки до Молитовского моста, разработанный 10–12 лет назад в рамках генплана города, также пока не реализован.

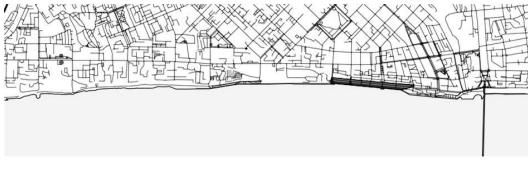
В результате проведенного исторического анализа можно сделать вывод, что общий характер видовых набережных, сложившийся в XIX веке, получил развитие и в 1930–1960-е годы XX века при их устройстве непосредственно вдоль уреза воды. В качестве примеров можно привести I и II очереди набережной в Самаре, набережные в Волгограде, Саратове, Костроме, Астрахани, Чебоксарах. Также стоит отметить такую закономерность, что почти все набережные в Волжских городах связанны с развитием пространства речных вокзалов — Нижний Новгород, Ярославль, Самара, Саратов, Волгоград, Чебоксары. Обусловлено это тем, что в период с XIX века и до середины XX века в России большое значение имел судоходный транспорт.

# Создание набережных как протяженных линейных объектов, изменяющихся с развитием города

В отличие от Москвы и Санкт-Петербурга, где набережные превратились в улицы и магистрали, полностью поглотившие рекреационную и общественную функции, все волжские набережные, за исключением Верхне-Волжской в Нижнем Новгороде, не повторили эту модель развития. Транспортные магистрали здесь располагаются на расстоянии 50–200 метров от уреза воды, тем самым создавая условия для развития рекреационной и общественной функций.

*Саратов*. Набережная Космонавтов структурно состоит из трех террас протяженностью 1.5 км. В настоящее время разработан проект развития набережной на 400 метров с устройством пляжа (рис. 3).





б)

Рис. 3. Набережная в Саратове: а) панорамная фотография; б) схема генерального плана

Самара. Строительство I очереди – 1939–1954 гг.; II очереди – 1958–1961гг. (арх. М.А. Труфанов); III очереди у нового речного вокзала – 1974 г.; IV очереди – 1984 г.; конкурс на проект соединения I и II очереди состоялся в 2021 году [2]. Общая протяженность составляет более четырёх км. Планируется, что следующие набережные продолжат линейный характер развития вдоль береговой части города, в связи со строительством на месте завода им. Масленикова нового жилого района (рис. 4).



a)

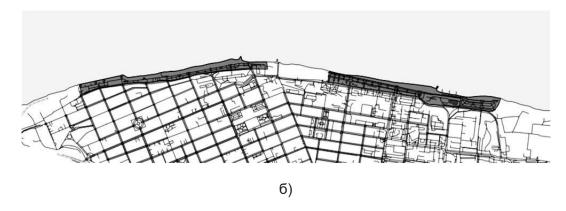


Рис. 4. Набережная в Самаре: а) панорамная фотография; б) схема генерального плана

1935-1937 годы. Набережная 42 армии, Волгоград. строительство велось В 1952 году Протяженность набережной 3.5 км, имеет террасный характер. В реконструирована по проекту арх. В. Симбирцева. В здании речного вокзала, по оси парадной лестницы, расположен главный концертный зал города. Новый участок набережной построен к Чемпионату мира по футболу 2018 года и соединяет набережную 1950-х годов со стадионом (рис. 5).



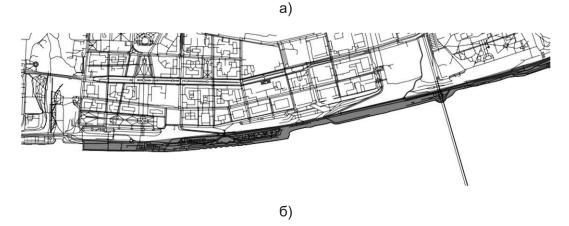


Рис. 5. Набережная в Волгограде: а) панорамная фотография; б) схема генерального плана

Астрахань. Строительство набережной началось в 1950-е годы, но законченный вид приобрела в 1970–80 годы; общая протяженность два км [10]. Здесь наклонные железобетонные откосы в 2009 году были заменены на вертикальную шпунтованную стенку (к 450-летнему юбилею города). К набережной примыкает часть исторической застройки по улице Красной (рис. 6).



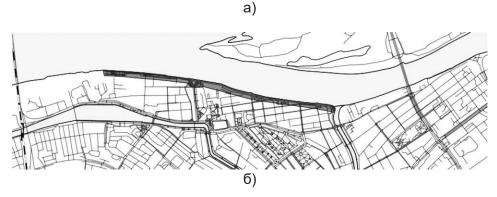


Рис. 6. Набережная в Астрахани: а) панорамная фотография; б) схема генерального плана

Чебоксары. Новая набережная вокруг Волжского залива и берега Волги начинается от исторической застройки у воды, затем на протяжении четырёх км идет вдоль рекреационной зоны, созданной в начале 2000-х годов. Эта часть практически безлюдна в отличие от насыщенного участка в центральной зоне около Троицкого монастыря, благоустроенного в 1930—1950 годы (рис. 7).



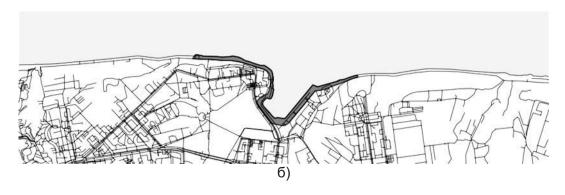


Рис. 7. Набережная в Чебоксарах: а) панорамная фотография; б) схема генерального плана

#### Связь прибрежных территорий со структурой центров городов Поволжья

Рекреационные пространства и набережные в большинстве случаев находятся в структуре центров городов. Практически нет ни одного примера формирования их на окраинных и в периферийных зонах. Объясняется это тем, что когда набережные выходят за границу центральной зоны, они становятся малоиспользуемыми. Примером подобного явления может служить новая часть Московской набережной в Чебоксарах. Даже небольшое отклонение от центральной зоны приводит к тому, что такие проекты не реализуются (например, проект набережной от Метромоста до Молитовского моста в Нижнем Новгороде). И, напортив, влияние активной центральной части города приводит к линейному развитию вдоль нее прибрежных общественных пространств. Так было с каждой из четырех реализованных очередей набережной в Самаре, эта тенденция прослеживается в следующей очереди набережной в Саратове, а также в развитии набережной в Волгограде. Подобная ситуация наблюдается на примере поэтапного развития набережной в Астрахани [1], соединения I и II очереди набережной в Самаре (конкурс 2021 года, о чем пойдет речь ниже).

Линейность, как географический фактор береговой линии, так и центров городов, иногда включает пляжи (например – в Самаре, Костроме, Саратове), что значительно повышает привлекательность пространства [2]. Линейная структура состоит из гидротехнических сооружений как инженерной основы, рекреационных и парковых зон, причальных сооружений, речных вокзалов, яхт-клубов, ресторанов кафе, баров, спортивных площадок. Часто к ним примыкают стадионы (Волгоград, Нижний Новгород), общественные здания и объекты культуры (музеи и выставочные залы), жилые кварталы, административные здания, а также элементы средового дизайна – бассейны, фонтаны, амфитеатры, сооружения технического обслуживания, туалеты и т.д. Вдоль трассировки набережных зачастую, проходят дороги (Самара, Волгоград, Астрахань) и мосты (Нижний Новгород, Кострома, Ярославль).

#### Влияние акватории на характер развития прибрежных зон

Набережные Волги нельзя сравнивать с набережными Москвы-реки, Невы, Казанки, Сены или Темзы по причине того, что ширина этих рек находится в пределах 50–200 метров. Ширина акватории Волги составляет от 1 до 20 км (в Тольятти), и поднятие уровня воды в паводок на 2–8 метров оказывает сильнейшее влияние на пространственное решение прибрежной зоны, определяя ее отметки и террасную структуру. Напортив, набережные при малых реках — Москва река, Шпрее и т.д. — характеризуются одним уровнем перепада отметок между набережной и водной поверхностью в связи с небольшим подъемом уровня воды в паводки.

Одна из существенных проблем развития общественных пространств на набережных – переход от сезонного к круглогодичному использованию. Эта тенденция определяет усложнение и увеличение общественных, культурных, торговых, спортивных и развлекательных функций.

Современный опыт увеличения функций общественных пространств на прибрежных территориях в Гамбурге, Лондоне, Осло, Мадриде, Бильбао и т.д. свидетельствует об активном развитии крупных многофункциональных комплексов в прибрежной зоне [7]. В настоящее время эта объективная тенденция блокируется некоторыми положениями водного кодекса РФ, что обуславливает необходимость его корректировки.

# Сооружения на воде в прибрежной акватории

Прибрежные рекреационные зоны и общественные пространства в Поволжских городах являются наиболее привлекательными территориями как для культурно-рекреационных функций, так и для инвестиционно-строительной деятельности. Опыт жилых и рекреационных комплексов на воде от Амстердама до Дубая подтверждают этот тезис. Однако в городах Поволжья при внимании к теме набережных не имеется никаких практических программ развития данной технологии сооружения плавучих зданий, несмотря на очевидную связь этих сооружений с темой общественных пространств прибрежных зон, развитием туризма, созданием рынка «хаусботов», применением инновационных инженерно-технологических решений и т.д.

Причин такого состояния несколько. Имеющиеся сейчас в России объекты на воде используют плавучие железобетонные платформы 40-60-летнего возраста, которые были построены в период СССР. Единственная сохранившаяся в этой области верфь, расположенная в Городце, не способна выпускать плавучие платформы в значительных масштабах, что приводит высокой нивелирующей К цене, инвестиционную привлекательность. В сравнение, аналогичные железобетонные платформы в Амстердаме могут эксплуатироваться до 25 лет, в случае стальных платформ – 5 лет. По истечении этого времени необходимо буксировать сооружение на верфь и проводить слипование и дефектовку остаточной толщины металла, что невозможно при эксплуатации плавучих объектов как домов или гостиниц. Вторая причина – все вопросы аренды и эксплуатации акватории находятся в федеральном ведении и местные органы власти не заинтересованы в появлении сооружений на воде. Хаусботы позволяют преодолеть эти проблемы, поскольку они проходят как плавучие средства (корабли) и могут быть сертифицированы как маломерные суда в ГИМС или речном регистре РФ. Но и с их эксплуатацией возникают проблемы с причаливанием и стоянкой в пределах городов.

Если обратиться к истории возникновения плавучих сооружений в России, то первые объекты появились в дореволюционный и советский период. За это время сложилась традиция и появились технологии использования плавучих оснований для размещения причалов, ресторанов, гостиниц и других сооружений. Сначала подобные здания устраивали на деревянных баржах, затем, к середине XX века была освоена технология плавучих оснований из железобетона, что удлинило срок их эксплуатации и повысило надежность по сравнению со стальными плавучими платформами. Эти сооружения получили название «дебаркадер» и обычно имели деревянную надстройку в 1–2 этажа. Именно дебаркадеры были самыми распространенными сооружениями в береговой зоне Волжских городов [9].

В 1990–2000 годы, с уменьшением интенсивности пассажирских перевозок, многие дебаркадеры были приспособлены в качестве ресторанов, гостиниц, турбаз. Подобные объекты можно найти в Самаре, Костроме, Чебоксарах, Астрахани и т.д. Однако современное развитие данного типа освоения прибрежных территорий при помощи плавучих объектов (рис. 8) практически не расширяется как в связи с отсутствием производства таких объектов, так и по причине незаинтересованности и блокирования этого процесса местными властями [8].



Рис. 8. Проекты современных объектов на плавучих платформах, разработанных Центром Инновационного Дизайна (арх. М. Полещук, М. Матвеев, А. Юлдашбаев и др.)

Большое исследование, проведенное в МАРХИ и в институте «Инноваций в урбанизме, архитектуре и дизайне», позволяет сформировать программу действий по формированию рынка жилых, общественных, инженерных сооружений на воде. При этом необходимо учитывать экономический фактор, поскольку только в Европейской части РФ минимальные капиталовложения составляют несколько миллиардов рублей в год. Таким образом, для создания условий функционирования рынка плавучих сооружений необходимо:

- внести изменения в водный кодекс РФ с разделением арендных платежей и распорядительных функций между федеральными бассейновыми управлениями и местными органами власти (с использованием опыта Москвы, полностью забравшей эти функции у федеральных органов);
- создать компании производителей таких сооружений на базе специализированных судостроительных компаний, а также подготовить условия формирования производственных стартапов в этой области;
- внедрить инновационную инженерную концепцию составных плавучих платформ для любых плавучих объектов (авторы А. Лебедев, М. Полещук), позволяющую в короткие сроки создать рынок производства плавучих оснований;
- в рамках крупных рекреационных и туристических инвестиционных проектов в прибрежных зонах, разрабатываемых «Институализацией инновационного развития в урбанизме, архитектуре и дизайне», в которые включены комплексы на плавучих платформах и комплексы причаливания и отстоя для хаусботов, создать инвестиционные и архитектурно-планировочные, правовые условия для пилотных проектов таких комплексов и их последующего тиражирования (остров Гребневские пески в Нижнем Новгороде, новые очереди набережных в Самаре, культурно-туристический комплекс на Балтийской косе в Калининградской области, культурно-рекреационный комплекс в районе поселка Лисий Нос, Санкт-Петербург (рис. 9, 10) и др.).

Развитие прибрежных общественных пространств как инновационный процесс (на примере проекта V очереди набережной в Самаре)

В последние годы в рамках национального проекта «Городская среда» появилось значительное количество набережных, где используются современные архитектурнодизайнерские идеи, приемы, композиции. Многие из них стали центрами общественного притяжения, например, Крымская набережная в Москве, набережная озера Кабан в Казани, набережная в Туле и т.д. В этом контексте существующие набережные теряют ведущую роль на фоне более современных креативных решений.

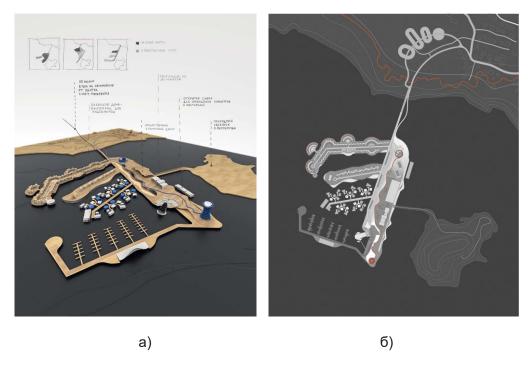


Рис. 9. Проект рекреационно-туристического комплекса с применением сооружений на плавучих платформах в Приморском районе г. Санкт-Петербург (арх. М.Н. Полещук, И.В. Клименко): а) визуализация; б) схема генерального плана



Рис. 10. Генеральный план жилого комплекса плавучих домов (первая очередь «Верперлуда»), разработанных Центром Инновационного Дизайна (арх. М. Полещук, М. Матвеев, А. Юлдашбаев и др.)

Проект V очереди может вернуть Самарским набережным статус не только «самых протяженных», но и «самых креативных». В связи с этим администрация города и Союз архитекторов провели конкурс на концепцию набережной, соединяющей первую и вторую очереди (каскад Самарских набережных здесь разрывается территорией ГРЭС и Жигулевского пивзавода).

Идея соединения набережных обсуждается в Самаре (Куйбышеве) с 1970-х годов. Современные ландшафтные и дизайнерские минималистичные приемы формирования набережных, ставшие актуальными (модными) в последнее десятилетие, заключаются в сохранении существующего ландшафта и минимальных его изменениях. Данный прием был применен в большей части конкурсных проектов V очереди набережной, но вступил в противоречие со сложившейся ролью самарских набережных как одного из главных урбанистических пространств города. Другой подход, предложенный департаментом архитектуры, заключается в развитии набережной в уже сложившейся стилистике.

Нашей командой (МАРХИ и «Институт инноваций в урбанизме, архитектуре и дизайне», рук. М.Н. Полещук, аспирантка И. Клименко, магистранты: Е. Аветисова, А. Московский, А. Абрамов, М. Байдерина) была разработана концепция превращения V очереди набережной в новый инновационный центр Самары, направленный на развитие туризма, креативных индустрий, культурных событий международного масштаба, а также включающий главную яхтенную марину города и Волги.

Самара, как и другие крупные города, остро нуждается в ярких общественных пространствах, способных стать новой достопримечательностью города. В этом случае погружение в минимализм формирует тренд консервации имеющегося, поэтому командой МАРХИ был предложен сценарий под лозунгом «АРТ-пирс Самара» как центр инновационного развития города (рис. 11).



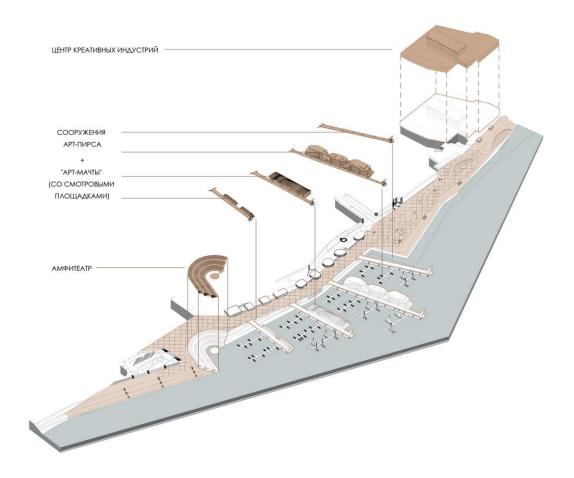
Рис. 11. Конкурсный проект «Самара – АРТ пирс», арх. М. Полещук, М. Байдерина, А. Московский, А. Абрамов, И. Клименко, А. Аветисова

Сценарий под лозунгом «АРТ-пирс Самара» предлагает:

- проведение на V очереди набережной и прилегающих общественных пространствах международного биеннале современного искусства, архитектуры, дизайна, театра, музыки и т.д. Предусмотрено размещение части объектов на плавучих платформах, а также устройство отдельных зон биеннале в перекрытых дворах мельницы Эрлангера и амфитеатре на 2000 зрителей со сценой на воде (рис. 12а). Концепция биеннале «АРТпирс Самара», разработанная авторами, не конкурирует с фестивалем Волгофест, развивая тему «Самара город фестивалей».
- «Международный фестиваль Жигулевского пива». В России нет ни одного пивного фестиваля масштаба «Октоберфеста», проводимого в Германии. Национальный бренд «Жигулевское пиво», созданный в Самаре на Жигулевском пивном комбинате, примыкающем к набережной, объективное основание проведения такого международного фестиваля, способного сформировать значительные туристические потоки.
- «Мега-пространство». В настоящее время в Самаре нет современного подземного урбанистического пространства. Необходимость обеспечения набережных стоянками машин и хранением лодок или яхт в зимний период, организация удобного подъезда и

загрузки предприятий обслуживания, определяет идею размещения этих функций в полуподземном двухэтажном пространстве. Также в районе бассейна СКА в этом пространстве размещается аквапарк, имитирующий образ «Волги и пляжа» в осеннезимний период (рис. 126).

 «Самара-марина». Создание современной яхтенной марины на V очереди набережной в сердце города поддержит уникальную пространственную среду набережных и пляжей, а также внесет новую черту в бренд «Самара – город курорт». Символический комплекс из деревянных лодок, стругов, челнов, с размещением в них кафе и ресторанов, усилит тему «жизни на воде», так развитую в Самаре.



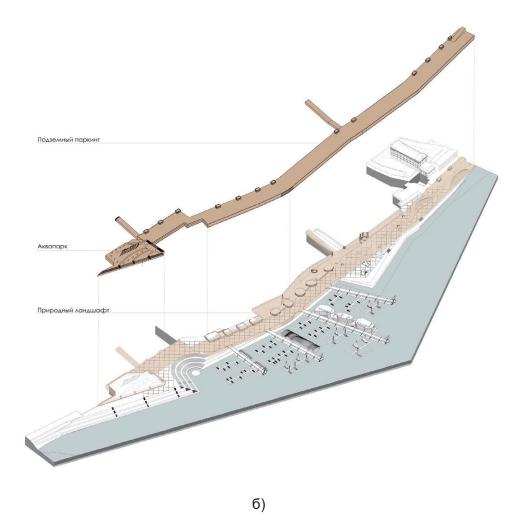


Рис. 12. Аксонометрические схемы проекта V очереди набережной в Самаре: а) схема международной биеннале «Самара – АРТ пирс»; б) схема подземного «Мегапространства»

Набережные Самары, как один из главных символов города, самый лучший полигон для апробирования инновационных подходов. В случае реализации вышеприведенной проектной программы прибрежные территории приобретут качественные изменения, которые в настоящий момент не реализованы ни в одном городе РФ, включая Москву и Санкт-Петербург.

аспект концепции. Рассмотрим экономический этой Гидротехнические работы финансируются в рамках федеральных программ берегоукрепления. Аквапарк, гостиницы, офисы, АРТ-пирсы, подземные стоянки машин и яхт, фестивали и марины формируют «устойчивые финансовые потоки» за счет инвесторов. Все это в рамках государственночастного партнерства создает «инвестиционную привлекательность» и минимизирует «не целевое использование средств». В сравнении с минималистичной концепцией, предусматривающей прогулочные дорожки вдоль существующего ландшафта, отсутствуют объекты инвестиционного и государственно-частного финансирования, поэтому все расходы будет нести бюджет города. Кроме этого, исключается возможность присоединиться к национальному проекту «Городская среда», поскольку главным его критерием являются новые рабочие места и влияние на инновационное развитие города. Проект «Самара – APT пирс», по предварительной оценке, будет стоить 2.5-3.0 миллиарда рублей. За исключением федеральной программы по берегоукреплению, реализация других объектов предусматривается за счет частных инвесторов. В результате появится 600-800 новых рабочих мест, десятки тысяч новых туристов, и другие экономические выгоды для города.

В варианте концепции «ландшафтного минимализма» финансирование осуществляется на средства из местного бюджета, которые могли бы использоваться на решение более важных городских проблем. Проект предусматривает создание лишь 60–80 рабочих мест, поэтому привлечение инвестиционных ресурсов в данном контексте становиться более выгодным решением.

Таким образом, «минимализм» является не самым благоприятным сценарием развития набережной в Самаре как для властей, так и для жителей, привыкших «к ширине и раздолью» существующих набережных (рис. 13).



Рис. 13. Конкурсные проекты V очереди набережной в Самаре: а) проект, занявший II место, арх. П. Советников, М. Никифорова (Санкт-Петербург); б) проект, занявший III место, арх. Анна Заславская, Елена Смоленская, Елена Темникова, Мария Шмелькова, Виктория Прохорова, Елена Евстратова, Ангелина Чигрина (Самара)

#### Основные выводы исследования

Формирование и развитие прибрежных зон крупнейших городов Поволжья в качестве сложных линейных и урбанистических образований дает основание для ряда принципиальных выводов:

- в течение XIX и XX веков происходит эволюция набережных от выполняющих только видовую, рекреационную функцию к сложным многофункциональным общественным пространствам. Городская набережная превращается в важный социально-культурный урбанистический феномен;
- в настоящее время происходит трансформация общественного пространства, в том числе на прибрежных территориях, от сезонного к всесезонному и многофункциональному;
- процесс развития набережных Поволжья соответствует общемировым тенденциям формирования подобного типа объектов с сильным влиянием природных факторов (бо́льшая акватория, рельеф, паводок, развитие и изменение экономических условий);
- активные формы развития прибрежных зон с гидрозащитной, рекреационной, общественной функцией неразрывно связаны с развитием центральной части Волжских городов;
- в отличие от Москвы, Санкт-Петербурга и Парижа набережные в крупнейших волжских городах не имеют транспортную функцию как ведущую и формируются природнорекреационной средой, акваторией, образом жизни горожан;

 для создания ситуации структурного развития прибрежных акваторий необходимо изменение водного кодекса (с передачей части распорядительных функций по этим территориям местным властям), а также формирование рынка производства и эксплуатации сооружений на плавучих платформах.

#### Основные практические результаты исследования

Проведенное исследование ярко демонстрирует как выявленные закономерности и принципы влияют на практические проектно-инвестиционные процессы. По существу, проведенный научный анализ закономерностей развития прибрежных зон крупных городов Поволжья определяет необходимость совершенствования законодательства, необходимость внедрения конкретных инновационных технологий, формирует научную основу крупных культурно-туристических программ, определяет научные основания создания новых рынков и проектов крупных градостроительных комплексов (в Самаре, Нижнем Новгороде, Санкт-Петербурге). Данное исследование — пример развития архитектурной науки в целом от научно обоснованных рекомендаций к научнообоснованным проектным концепциям, основаниям для формирования инновационных рынков, научному обоснованию необходимости изменения законодательства.

#### Источники иллюстраций

Рис. 1. a) URL: <a href="https://disk.yandex.ru/a/VxZVkeG73ZPf4u/5b51e3974fb186c5f5ea99d0">https://disk.yandex.ru/a/VxZVkeG73ZPf4u/5b51e3974fb186c5f5ea99d0</a>, (дата обращения 11.12.2021).

Рис. 1. б) https://forums-

<u>su.com/download/file.php?id=2121904&mode=view/%D0%BD%D0%BD015.jpg</u> (дата обращения 02.03.2022).

Рис. 2. URL: <a href="https://cstor.nn2.ru/forum/data/forum/images/2013-12/82834923-sklon.jpg">https://cstor.nn2.ru/forum/data/forum/images/2013-12/82834923-sklon.jpg</a> (дата обращения 02.03.2022).

Рис. 3. a) URL: <a href="https://avatars.mds.yandex.net/get-">https://avatars.mds.yandex.net/get-</a>

<u>zen doc/1577695/pub 5ccfd9d79680af00b2c7e97c 5ccfdaa64d5ac200afb5b476/scale 1200</u> (дата обращения 11.04.2022).

Рис.3 б), 4 б), 5 б), 6 б), 7 б) Авторские изображения И.В. Клименко, на основе карт OSM (OpenStreetMap).

Puc. 4. a) <a href="https://proctoweb.ru/sites/default/files/styles/node\_image/public/2021-09/img2364\_0.jpg?itok=NboGhBiG">https://proctoweb.ru/sites/default/files/styles/node\_image/public/2021-09/img2364\_0.jpg?itok=NboGhBiG</a> (дата обращения 11.04.2022).

Рис. 5. а)

http://static.ngs.ru/news/99/preview/f15462ccf06c455d1c621aeb8dbd038e148e8a2d2 2560 17 06.jpg (дата обращения 11.04.2022).

Рис. 6. a) <a href="https://pilothub.ru/datas/folio/4470-fotografiya-centralnogo-zagsa-v-g-astraxan.jpg">https://pilothub.ru/datas/folio/4470-fotografiya-centralnogo-zagsa-v-g-astraxan.jpg</a> (дата обращения 11.04.2022).

Рис. 7. a) https://sun9-

15.userapi.com/impf/c849328/v849328815/18da86/lgZoCGUWRpQ.jpg?size=604x215&quality=96&sign=07d96b957d96b400a3c650127bfe07a6&type=album (дата обращения 11.04.2022).

Рис. 8, 10. Авторские изображения М.Н. Полещук, М. Матвеев, А. Юлдашбаев.

Рис. 9. Авторские изображения И.В. Клименко.

Рис. 11, 12. Авторские изображения М.Н. Полещук, И.В. Клименко, Е. Аветисова,

А. Московский, А. Абрамов, М. Байдерина.

Рис. 13. a) https://www.business-vector.info/wp-

content/uploads/2021/12/497923 poyasnitelnyj-albom NOVYJ Stranica 07-scaled.jpg (дата обращения 02.03.2022).

Рис. 13. б) <a href="https://sgpress.ru/wp-content/uploads/2021/12/ZwPiAtBE4\_8-1024x1024.jpg">https://sgpress.ru/wp-content/uploads/2021/12/ZwPiAtBE4\_8-1024x1024.jpg</a> (дата обращения 29.04.2022).

#### Список источников

- 1. Гельфонд А.Л. Город у реки. Идентичное и глобальное // Приволжский научный журнал. 2017. № 4 (44). С. 137-141.
- 2. Гельфонд А.Л. Формирование архитектурно-пространственной структуры Волжских набережных на примере Нижнего Новгорода и Самары / А.Л. Гельфонд, Е.А. Ахмедова // Архитектура и строительство России. 2015. № 7(211). С. 2-15.
- 3. Головщиков К.Д. История города Ярославля. Типо-литография Г. Фальк, 1889. С. 41–42.
- 4. Етеревская И.Н. Анализ практического зарубежного опыта освоения прибрежных территорий в регионе Юго-Восточной Азии / И.Н. Етеревская, Т.З.Т. Чан // Научные исследования и инновации: Сборник статей Международной научно-практической конференции, Саратов, 14 декабря 2020 года / Научная общественная организация «Цифровая наука», ИП Емельянов Н.В. Саратов: Научная общественная организация «Цифровая наука», 2020. С. 217-225.
- 5. Литвинов Д.В. Градоэкологические принципы развития прибрежных зон (на примере крупных городов Поволжья): специальность 18.00.04: диссертация на соискание ученой степени кандидата архитектуры / Литвинов Денис Владимирович. Санкт-Петербург, 2009. 204 с.
- 6. Моргун А.Г. От крепости Самара до города Куйбышева: Заметки об архитектуре. Куйбышев: Кн. изд-во, 1986. 224 с.
- 7. Нефёдов, В.А. Ландшафтный дизайн и устойчивость среды. СПб: Полиграфист, 2002. 295 с.
- 8. Полещук М.Н. Проблемы формирования рынка сооружений на воде в прибрежных зонах крупнейших городов // Сборник статей Международной конференции «Городской ландшафт пространство для жизни», Санкт-Петербург, 9-10 сентября 2021 года». Санкт-Петербург: Комитет по благоустройству Санкт-Петербурга, 2021. С. 127-128.
- 9. Родина О. А. Особенности архитектурно-типологического формирования дебаркадеров (на примере Волжско-Камского бассейна): специальность 05.23.21 "Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности": автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата архитектуры / Родина Ольга Александровна. Нижний Новгород, 2016. 22 с.
- 10. Родионова О.В. Исторические этапы развития набережных в городах Поволжья // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Градостроительство: сборник статей 74 международной научно-технической конференции / Самарский государственный технический университет: Самарский государственный архитектурно-строительный университет, 2017. С. 230-232.

#### References

- 1. Gel'fond A.L. *Gorod u reki. Identichnoe i global'noe* [The city by the river. Identical and global]. Nizhniy Novgorod, 2017, pp. 137-141.
- 2. Gel'fond A.L., Ahmedova E.A. *Formirovanie arhitekturno-prostranstvennoj struktury Volzhskih naberezhnyh na primere Nizhnego Novgoroda i Samary* [Formation of the architectural and spatial structure of the Volga embankments on the example of Nizhny Novgorod and Samara]. Nizhniy Novgorod, 2015, pp. 2-15.

- Golovshchikov K.D. Istoriya goroda Yaroslavlya [History of Yaroslavl]. Falk, 1889, pp. 41-42.
- Eterevskaya I.N. Analiz prakticheskogo zarubezhnogo opyta osvoeniya pribrezhnyh territorij v regione YUgo-Vostochnoj Azii [Analysis of practical foreign experience in the development of coastal territories in the region of Southeast Asia]. Saratov, 2020, pp. 217-225.
- 5. Litvinov D.V. *Gradoekologicheskie principy razvitiya pribrezhnyh zon (na primere krupnyh gorodov Povolzh'ya)* [Gradoecological principles of development of coastal zones (on the example of large cities of the Volga region)]. St. Petersburg, 2009, 204 p.
- 6. Morgun A.G. Ot kreposti Samara do goroda Kujbysheva: Zametki ob arkhitekture [From the fortress of Samara to the city of Kuibyshev]. Kuibyshev, 1986, 224 p.
- 7. Nefedov V.A. *Landshaftnyj dizajn i ustojchivost' sredy* [Landscape design and environmental sustainability]. St. Petersburg, 2002, 295 p.
- 8. Poleshchuk M.N. *Problemy formirovaniya rynka sooruzhenij na vode v pribrezhnyh zonah krupnejshih gorodov* [Problems of formation of the market of structures on the water in the coastal zones of the largest cities]. St. Petersburg, 2021, pp. 127-128.
- 9. Rodina O.A. *Osobennosti arhitekturno-tipologicheskogo formirovaniya debarkaderov (na primere Volzhsko-Kamskogo bassejna)* [Features of architectural and typological formation of landing stages (on the example of the Volga-Kama basin)]. Nizhnij Novgorod, 2016, 22 p.
- 10. Rodionova O.V. *Istoricheskie etapy razvitiya naberezhnyh v gorodah Povolzh'ya* [Historical stages of the development of embankments in the cities of the Volga region]. Samara, 2017, pp. 230-232.

#### ОБ АВТОРАХ

#### Полещук Максим Николаевич

Кандидат архитектуры, профессор кафедры «Архитектура общественных зданий», Московский архитектурный институт (государственная академия); доцент НИУ Московский строительный университет, Москва, Россия poleshuk.maksim@gmail.com

#### Клименко Инна Владимировна

Аспирант, Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия

inna.klimenko@email-work.ru

#### ABOUT THE AUTHORS

#### Polishchuk Maxim N.

PhD in Architecture, Professor of the Department of Architecture of Public Buildings, Moscow Architectural Institute (State Academy); Associate Professor of the Moscow University of Civil Engineering, Moscow, Russia poleshuk.maksim@gmail.com

#### Klimenko Inna V.

Postgraduate Student, Moscow Architectural Institute (State Academy), Moscow, Russia <a href="mailto:inna.klimenko@email-work.ru">inna.klimenko@email-work.ru</a>