

## ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И УРБАНИСТИКА

Научная статья



УДК/UDC 711.553-165(470.41-25)

DOI: 10.24412/1998-4839-2026-1-107-127

EDN: JSIHAZ



CC BY-NC-SA 4.0

## Историко-пространственная трансформация района Речного вокзала г. Казани: от бывшего промышленного центра к новой градостроительной структуре (XVIII–XXI вв.)

Андрей Георгиевич Вайтенс<sup>1✉</sup>, Алена Андреевна Матвеева<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет,  
Санкт-Петербург, Россия

<sup>1</sup>avaytens@gmail.com <sup>2</sup>allenandreevna@yandex.ru

**Аннотация.** Статья анализирует историко-пространственную трансформацию района Речного вокзала Казани, промышленные территории которого находятся в водоохранной зоне Куйбышевского водохранилища. Исследование охватывает три этапа (XVIII – XXI вв.), включая формирование Адмиралтейской слободы и развитие порта. Выявлены причины неэффективного использования прибрежных территорий и деградации промзон. На основе анализа Генплана Казани до 2040 года и Стратегий развития РТ и Казани предложена авторская концепция реновации. Сформулированы предложения по созданию новой градостроительной модели с тремя кластерами (инновационный, рекреационный, общественно-жилой) и транспортно-пересадочными узлами. Цель – сохранение историко-культурной идентичности и формирование устойчивой городской среды.

**Ключевые слова:** градостроительная трансформация, реновация территорий, Казань, промышленные территории, Речной вокзал, Куйбышевское водохранилище, Речной порт

**Для цитирования:** Вайтенс А.Г. Историко-пространственная трансформация района Речного вокзала г. Казани: от бывшего промышленного центра к новой градостроительной структуре (XVIII–XXI вв.) / А.Г. Вайтенс, А.А. Матвеева // Architecture and Modern Information Technologies. 2026. № 1(74). С. 107-127. URL:

[https://marhi.ru/AMIT/2026/1kvart26/PDF/08\\_vaitens.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2026/1kvart26/PDF/08_vaitens.pdf) DOI: 10.24412/1998-4839-2026-1-107-127 EDN: JSIHAZ

## TOWN-PLANNING AND URBAN DESIGN STUDIES

Original article

## Historical and spatial transformation of Kazan River port area: from a former industrial center to a new urban structure (18th–21<sup>st</sup> centuries)

Andrey G. Vaitens<sup>1✉</sup>, Alena A. Matveeva<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,  
Saint Petersburg, Russia

<sup>1</sup>avaytens@gmail.com <sup>2</sup>allenandreevna@yandex.ru

**Abstract.** This article analyzes the historical and spatial transformation of the River Terminal area in Kazan, whose industrial areas are located within the Kuibyshev Reservoir's water protection zone. The study covers three stages (18th–21st centuries), including the formation of the Admiralty Settlement and the development of the port. The causes of the inefficient use of coastal

areas and the degradation of industrial zones are identified. Based on an analysis of the Kazan General Plan for 2040 and the Development Strategies of the Republic of Tatarstan and Kazan, the author proposes a renovation concept. Proposals are formulated for the creation of a new urban development model with three clusters (innovative, recreational, and public/residential) and transportation hubs. The goal is to preserve the historical and cultural identity and create a sustainable urban environment.

**Keywords:** urban transformation, renovation of territories, Kazan, industrial areas, River terminal, Kuybyshev reservoir, River port

**For citation:** Vaitens A.G., Matveeva A.A. Historical and spatial transformation of Kazan River port area: from a former industrial center to a new urban structure (18th–21st centuries).

Architecture and Modern Information Technologies, 2026, no. 1(74), pp. 107-127. Available at: [https://marhi.ru/AMIT/2026/1kvart26/PDF/08\\_vaitens.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2026/1kvart26/PDF/08_vaitens.pdf) DOI: 10.24412/1998-4839-2026-1-107-127 EDN: JSIHAZ

Район Речного вокзала в Казани, расположенный на левом берегу Волги, исторически играл ключевую роль в транспортной системе города, определял функциональное зонирование территорий. Градостроительное развитие этих территорий тесно связано с формированием речного узла, от периода Российской империи до настоящего времени.

Северной границей рассматриваемых территорий является улица Девятаева (автомагистраль). Западной границей исследуемых территорий является Куйбышевское водохранилище реки Волги. Южной границей является улица Владимира Кулагина (автомагистраль), включая п. Кукушкино по улице Магистральной. Восточной границей является южная ветка железнодорожной инфраструктуры (рис. 1).

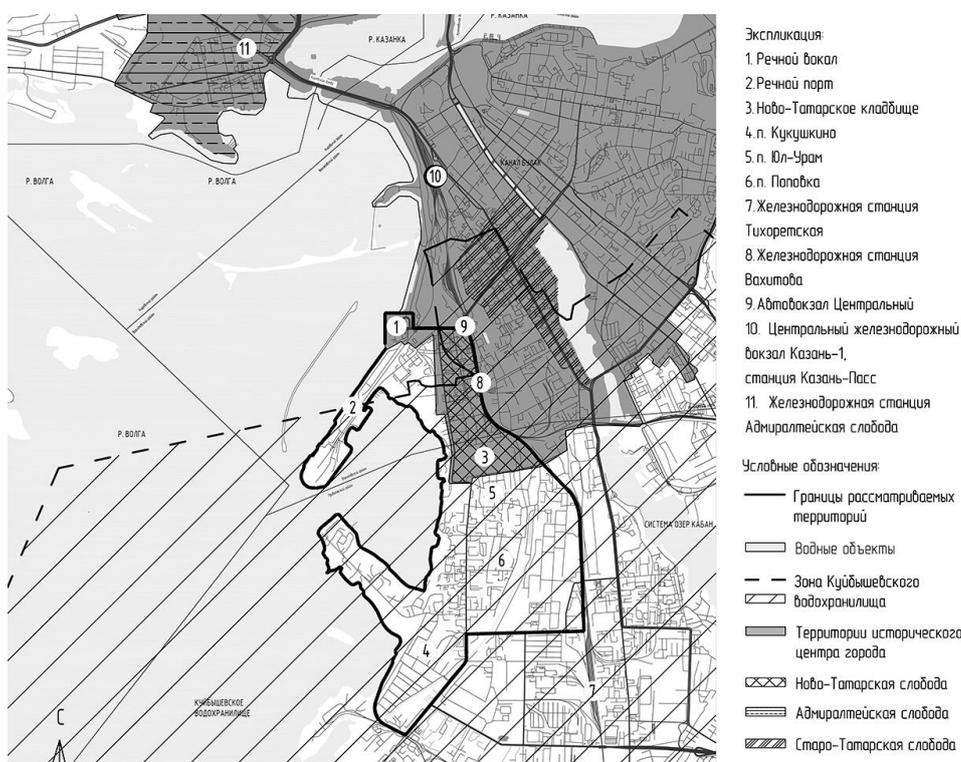


Рис. 1. Район Речного вокзала в Казани. Ситуационный план. Границы исследуемых территорий

Применительно к исследуемым территориям, *градостроительное развитие* – это процесс преобразования элементов градостроительной структуры, который может

включать изменение функционального зонирования территорий, инженерного, транспортного и ландшафтного каркаса и подходов к их планированию.

В настоящее время *промышленные территории* района Речного вокзала включают в себя: зоны Речного порта (с его промышленными объектами), деградирующие участки прибрежной полосы, складские и коммунально-бытовые зоны, а также зоны индивидуальной жилой застройки. Эти территории характеризуются территориальной обособленностью, обусловленной прохождением южной ветки железнодорожной инфраструктуры, пересекающей городскую территорию. Внутренняя транспортная логистика обеспечивается разветвленной сетью множественных железнодорожных путей частного пользования и внутривозвездских линий, предназначенных для перемещения грузов в пределах предприятий.

*Территории неэффективного функционального пользования* представляют собой промышленные приречные зоны с неоднородным освоением, низкой плотностью застройки и улично-дорожной сети, низкой транспортной и пешей доступностью, негативным воздействием на водные экосистемы и прилегающие участки. Их функциональное назначение не актуально, не соответствует стратегическим задачам развития города и препятствует рациональному использованию территориальных ресурсов.

Под *градостроительным потенциалом* рассматриваемых депрессивных территорий понимается совокупность водно-экологических, социально-экономических, инфраструктурных условий и правовых возможностей для развития и влияния их на смежные территории города.

Возможности новой градостроительной структуры отражены в следующих документах:

1. Генплан Казани до 2040 года (периоды: первая очередь строительства – до 2025 г., расчётный срок – до 2040 г., перспектива – до 2055 г.)<sup>3</sup>
2. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования г. Казани до 2030 года с перспективой до 2040 года<sup>4</sup>
3. Стратегия социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 года с продлением до 2040 года<sup>5</sup>

### **Историко-пространственная трансформация и формирование речного узла Казани**

Историко-пространственная трансформация промышленных территорий в районе Речного вокзала Казани рассматривается в рамках трех исторических этапов: XVIII-XIX веков, советского периода и настоящего времени.

#### *Российская империя*

Начало градостроительного развития портовых промышленных территорий на левом берегу реки Волги в Казани связано с созданным Петром I в 1718 году Казанским адмиралтейством, которое объединяло все волжское судостроение и действовало до 1830 года. Пристани переносились к устью Казанки. Так, в течение XVIII века сформировалась Адмиралтейская слобода, и Волжско-Камский узел приобрел статус крупнейшего водного транспортного бассейна центральной России.

<sup>3</sup> Решение Казанской городской думы от 28 февраля 2020 г. № 5-38 «Об утверждении Генерального плана городского округа Казань» (с изменениями на 22 ноября 2022 г.).

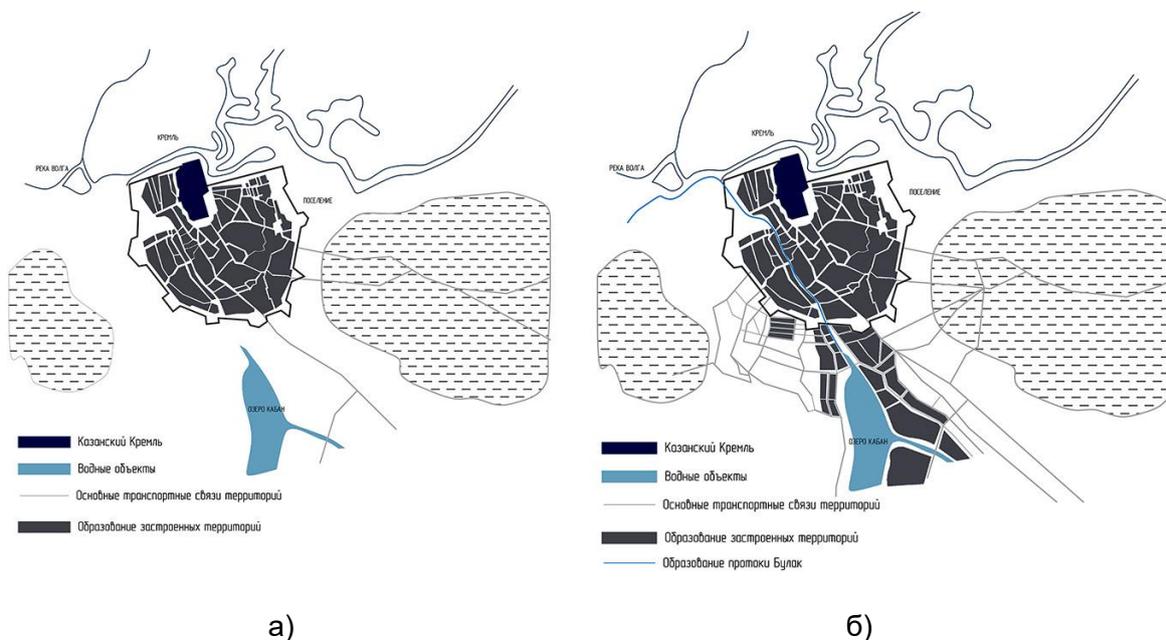
<sup>4</sup> Закон Республики Татарстан № 40-ЗРТ «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 г.» с изм. и доп. от 25 декабря 2019 года: с продлением до 2040 г.

<sup>5</sup> Закон РТ от 05.04.2019 № 31-ЗРТ «О внесении изменений в Закон Республики Татарстан от 17 июня 2015 года №40-ЗРТ «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 года».

Во второй половине XIX века были выдвинуты проекты по строительству прямого речного порта непосредственно у Казанского кремля, в центре города. Эти планы предусматривали создание протоки, которая соединила бы Волжско-Камский узел с основным руслом Волги и системой озер Кабан (рис. 2а, б). Сейчас это искусственный канал Булак, который перед образованием Куйбышевского водохранилища был перекрыт дамбой, чтобы не повышать уровень воды в озёрах Кабан. В результате Волга, Казанка, канал Булак и система озер Кабан сформировали единую и важную функциональную систему, способствующую развитию Казани и всего региона.

В 1739 году образовалась Ново-Татарская слобода как результат вынужденного переселения татар из самой первой Старо-Татарской слободы, образованной еще в 1552 году<sup>6</sup>. Адмиралтейская и Ново-Татарская слободы, изначально занимавшие периферийное положение, активно развивались как центры торговли и промышленных территорий. Основной грузопоток концентрировался на пристанях рек Казанка и Волга, обеспечивая жизненно важные связи между городами волжского пути. В отличие от Казанского Кремля, который оставался административным центром города, эти прибрежные зоны стали играть ключевую роль в обеспечении транспортных и экономических потребностей. С конца XVIII века Ново-Татарская слобода стала местом концентрации предприятий татарских предпринимателей. Здесь селились рабочие из-за доступности к водным ресурсам. В отличие от Старо-Татарской слободы, которая формировалась как исторический центр с более разнообразным социальным составом (купцы первой и второй гильдии, ученые, просветители, врачи), Ново-Татарская слобода с самого начала развивалась как преимущественно рабочий поселок. Активно развивались предприятия текстильной, пищевой промышленности, заводы точного машиностроения и другие виды производств. В береговой зоне активно появлялись мечети, жилые кварталы среди складских и промышленных территорий.

В 1875 году появилась городская конно-железная дорога для удобства провоза грузов на предприятия из Адмиралтейской слободы (рис. 2в, г). Сейчас это южная ветка железнодорожной инфраструктуры с путями частного пользования, идущими по всем промышленным исследуемым территориям.



<sup>6</sup> Пинегин М.Н. Казань в ее прошлом и настоящем: очерки по истории, достопримечательностям и современному положению города, с приложением кратких адресных сведений / М.Н. Пинегин; ред. А.А. Дубровин. Санкт-Петербург, 1890 (2015). 604 с. URL: <https://elib.rgo.ru/handle/123456789/218421> (дата обращения: 10.08.2025).

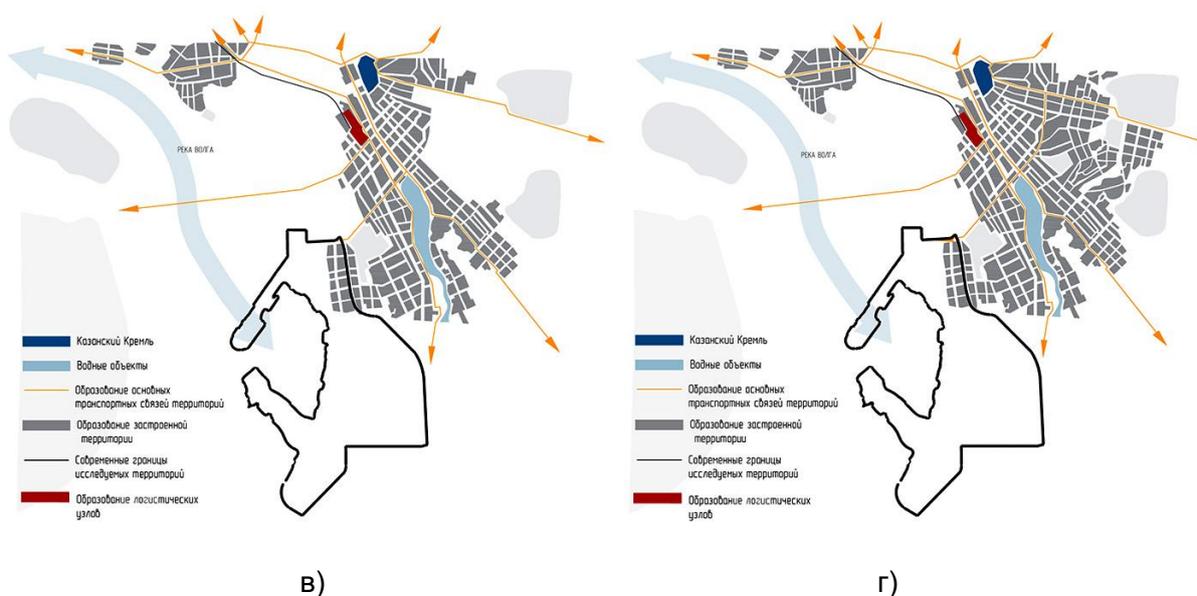


Рис. 2. Градостроительное формирование промышленных приречных территорий в районе Речного вокзала г. Казани: а) план территорий 1739 г.; б) план территорий 1800 г.; в) план территорий 1899 г.; г) план территорий 1914 г.

#### *Советский период (конец 1940-х – конец 1970-х гг.)*

В советский период, после преобразования пристани Казани в Казанский речной порт в 1948 году, район Речного вокзала претерпел значительные изменения. Это было связано с созданием Куйбышевского водохранилища, которое привело к необходимости строительства нового, искусственно защищенного и полностью механизированного речного порта, объединенного с речным вокзалом.

Ключевым этапом в историко-пространственной трансформации района стал перенос речного порта на новую территорию, примыкающую к Ново-Татарской слободе (рис. 3а), а также образование Куйбышевского водохранилища. В 1952 году в Казани официально приняли решение о переносе речного порта из Адмиралтейской слободы к Ново-Татарской слободе. Новый Казанский порт был ориентирован на добычу песчано-гравийных смесей, появился элеватор для хранения зерна.

В агломерацию Казани теперь входит один из важнейших на Волге речной порт, крупные железнодорожные узлы на левом берегу реки Волги в западной части центра Казани в Ново-Татарской слободе.

В конце 1957 года начали появляться первые объекты: пассажирский и грузовой терминалы, главное здание речного вокзала, кассы, порталные краны, рабочие склады, ремонтные мастерские. В 1970-е годы Казанский речной порт считался лучшим на Волге, это был период, когда порт играл важную роль в грузовых и пассажирских перевозках.

#### *Современное состояние территорий*

Стабильная финансово-хозяйственная деятельность порта продолжалась до 1991 года, после которого наблюдается спад производства. В 1993 году речной порт перевели под руководство ГУП «Судоходная компания "Татфлот"», а сам объект приватизировали. В 2005 году предприятие обанкротилось, и речной порт перешел в ОАО «Азимут». Сейчас оператор порта – ОАО «Татфлот», а перевозками занимается ООО «Казанское речное пассажирское агентство».

Эти изменения привели к тому, что промышленные зоны, ранее расположенные в удалении от берега (например, завод точного машиностроения), оказались в прибрежной зоне, граничащей с центром города.

К поселкам появляется застройка первой половины XX века (рис. 3б).

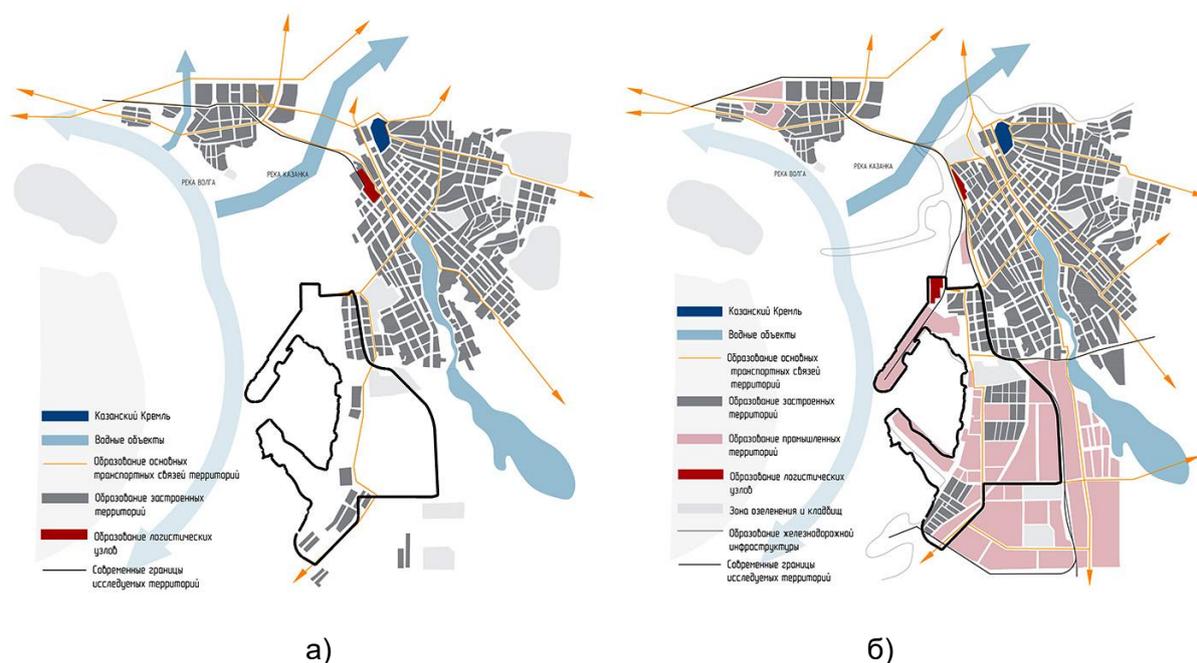


Рис. 3. Градостроительная трансформация промышленных приречных территорий в районе Речного вокзала г. Казани: а) план территорий 1946 г.; б) план территорий 2003 г.

Район Речного вокзала в Казани, расположенный на левом берегу Волги, представляет собой территории, находящиеся в прибрежной водоохранной зоне Куйбышевского водохранилища. Согласно Водному кодексу Российской Федерации<sup>7</sup>, вдоль береговой линии должна быть обеспечена 20-метровая зона общего пользования. Однако на исследуемой территории этот доступ фактически отсутствует, а береговая полоса не благоустроена.

Исследуемые территории в основном представляют собой функциональные зоны промышленного, складского и жилого назначения (п. Кукушкино, «Юл-Урам», «Поповка»), коммунально-хозяйственные зоны, отсутствие транспортной доступности, бессистемная застройка первой половины XX века, а также экологически опасные зоны, застой водного бассейна, проигнорированный потенциал водно-зеленого каркаса (рис. 4).

В настоящее время значительная часть промышленных объектов района Речного вокзала прекратила производственную деятельность, будучи перенесенной в новые, активно развивающиеся логистические центры Казанской агломерации. Это привело к постепенной утрате актуальности Казанским речным портом в функции грузоперевозок по Волге.

На заброшенных территориях все еще действуют санитарно-защитные зоны, препятствующие градостроительному и экологическому развитию, остаются предприятия легкой промышленности различного класса.

<sup>7</sup> Водный Кодекс Российской Федерации («Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 № 74-ФЗ, ред. от 29.07.2017 г.).

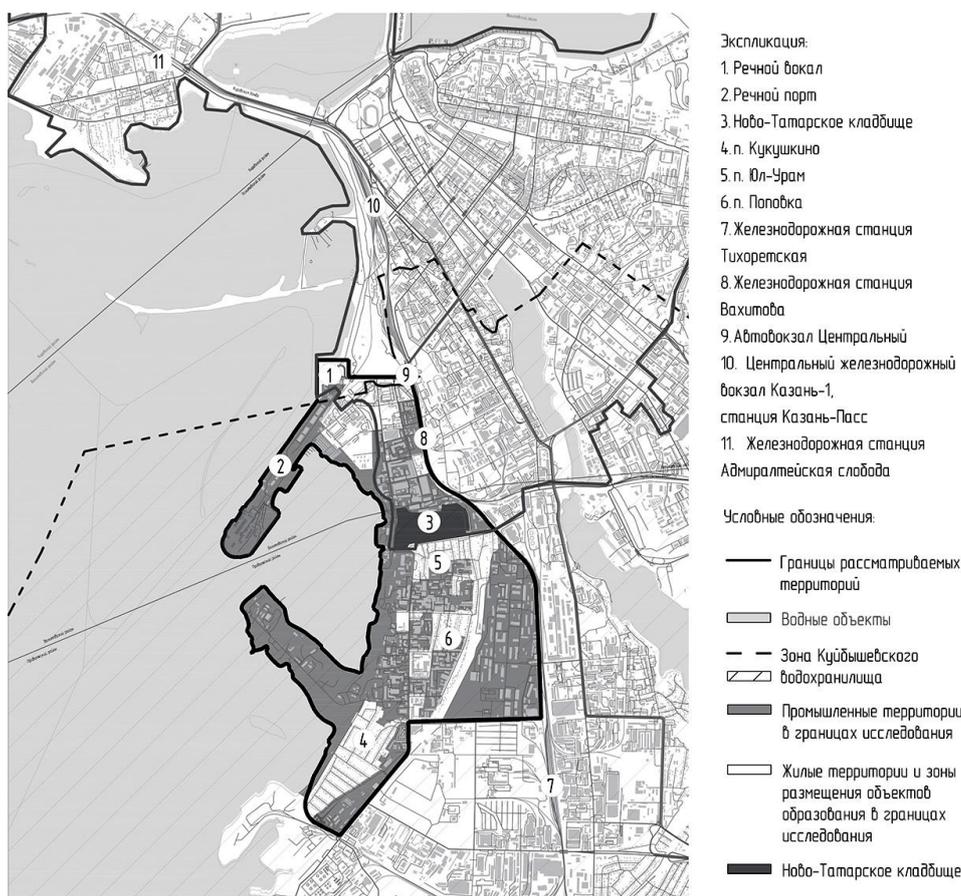


Рис. 4. Ситуационный план современного использования территорий

Согласно Стратегии социально-экономического развития РТ до 2030 года с продлением до 2040 года, для исследуемых территорий актуально перемещение производственных зон из центральной части Казани, имеющих большое значение для Казанской агломерации, в активно развивающийся новый грузовой порт – Свяжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (далее – Свяжский ММЛЦ). Это один из крупнейших проектов создания комплексного логистического центра полного цикла в России и крупнейший в Поволжском регионе. Он расположен на правом берегу Волги, вблизи федеральной автомобильной дороги М-7, в соединении с железнодорожными магистралями, узловой станцией «Свяжск» и сортировочной станцией «Юдино», согласно концепции его развития «Великий Волжский путь». Реновация территорий речного порта рассматривается в трудах Фазлеева М.Ш., Ямаловой А.В. «Предпосылки формирования и развития речного порта Казани в его современных границах» [1].

Функция элеватора речного порта, согласно стратегии развития, планируется к переносу на строящиеся объекты в Алексеевском районе (на берегу Камы) и на территории Свяжского ММЛЦ в Зеленодольском районе. Здесь будут созданы отгрузочные терминалы «Саконы» и «Свяжск», предназначенные для приема зернобобовых, масличных и технических культур с автотранспорта, а также для их хранения и перевалки на водный и железнодорожный транспорт.

В трудах Хабибулиной А.Г. и Хабибулиной А.М. «Анализ направлений развития логистических распределительных центров в градостроительной практике Республики Татарстан» [2] приводится анализ современного состояния объектов логистической инфраструктуры в системе городских агломераций Республики Татарстан, необходимый для изучения переноса промышленных объектов исследуемых территорий. Согласно исследованию, существует возможность переноса функций остальных стратегически значимых объектов на периферийные территории Казани, такие как «Q-Park Казань»,

«Биек Тау», «Деловые линии», «Константиновский», «Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр», развивающиеся промышленные площадки разного типа, такие как «М-7», «Смарт Сити Казань», «Северные ворота», «Авиастроительный кластер», которые приводятся.

Рассматриваемые территории утратили свою функциональную и градостроительную актуальность, что привело к их неэффективному использованию. Это обусловлено длительным периодом упадка, их изоляцией от городской среды (в том числе из-за недостаточных связей через железнодорожные пути), ограниченной функциональностью объектов и неразвитой городской инфраструктурой.

Исследуемые промышленные приречные территории изолированы от городской застройки южной веткой железнодорожной инфраструктуры, пролегающей вдоль её восточной границы. Система дорожных связей недостаточна: северную границу образует ул. Татарстан, направляющая поток в центр города от Речного вокзала; центральную осевую связь обеспечивает ул. Владимира Кулагина; продольную – ул. Магистральная, остальные транспортные связи хаотичны.

### **Градостроительный потенциал преобразованных промышленных приречных территорий**

Актуальное градостроительное развитие связано с реновацией района Речного вокзала: разрабатываются проекты и проводятся конкурсы в отношении прибрежных промышленных территорий. Возникает необходимость поиска новых градостроительных, архитектурно-планировочных, конструктивных и инженерно-технических решений для размещения новых, необходимых городу функций<sup>8</sup>. Потенциал преобразованной градостроительной структуры рассматриваемых территорий зависит от функционально-территориальных потребностей города, отраженных в стратегических документах, включая Генплан Казани до 2040 года с перспективой до 2055 года, Стратегию социально-экономического развития Республики Татарстан и муниципального образования г. Казани до 2030 года с продлением до 2040 года.

Согласно Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан с перспективой до 2040 года, перенос промышленной функции исследуемых территорий может затронуть такие предприятия, как «Татфлот», Казанский элеватор, «Казаньсоль», продовольственный рынок и склады, гаражи для частных авто, садоводческое товарищество, склады для хранения инертных материалов, производства по выпуску бетона и изделий из бетона. Генеральный план Казани до 2040 года с перспективой до 2055 года предполагает на их месте многофункциональную зону развития, освоения территории при условии разработки проекта планировки территории (далее – ППТ).

Остальные зоны исследуемых территорий по правую сторону от ул. Магистральной, ближе к железнодорожным путям, включают такие зоны, как: ОП (зона размещения общественно-производственных объектов), П1 (зона производственно-коммунальных объектов среднего и сильного отрицательного воздействия на среду), П2 (зона производственно-коммунальных объектов незначительного отрицательного воздействия на среду), С3 (зона размещения объектов специального назначения).

Поселки Кукушкино, Поповка и Юл-Урам исследуемых территорий, в рамках федерального проекта Республики Татарстан «Экологическое благополучие» до 2030 года планируется перенести к жилым массивам «Победилово» и «Отары». Они находятся в 5 км южнее исследуемых территорий, у протока Подувалье, где сейчас завершается проект

<sup>8</sup> Хамарова А.А. Градостроительное обоснование размещения промышленных зон на территории субъекта РФ (на примере Ростовской области): автореф. дис. канд. техн. наук: 05.23.22 / Хамарова Альбина Ахмедовна. Москва: Ростовский государственный строительный университет. 2013. С 20. URL: <https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01005535869?page=1&rotate=0&theme=white> (дата обращения: 14.08.2025).

рекультивации иловых полей. Там планируется район с индивидуальными жилыми домами, новыми очистными сооружениями, культурно-развлекательными и социальными объектами.

Генпланом Казани до 2040 года зоны существующих поселков Кукушкино, Поповка и Юл-Урам определены как зоны регулирования земель и перспективного использования территории, освоение которых возможно при условии разработки ППТ, рекреационные зоны и зоны природных территорий.

Генпланом предложена концепция транспортного каркаса территории, которая состоит из кольцевой ветки метро, начинающейся и ведущей обратно к ветке метро центра города, увеличения на исследуемых территориях дорог и включения их в транспортную систему города (новые магистрали), намыва территорий у Куйбышевского водохранилища, а также связи магистралями косы бывшего речного порта и косы с южной стороны территорий.

Планируется кольцевая ветка к существующей линии метро Казани. Метро протянется от Казанского Кремля (станция метро «Кремлевская» – пересадочная станция) на северной стороне центра города до следующей станции у железнодорожного вокзала (транспортно-пересадочный узел). Оттуда линия пойдет до железнодорожной станции Вахитова (транспортно-пересадочный узел) и вернется к станции метро «Суконная слобода» (пересадочная станция).

Планируется перенос автовокзала в связи с проектами магистральной улицы, дублирующей южную ветку железнодорожной инфраструктуры.

Территории района Речного вокзала обладают значительным потенциалом для реновации. Это обусловлено как положениями действующего законодательства и стратегических документов в области территориального и социально-экономического развития, так и текущей ситуацией.

Существуют значительные возможности для градостроительных преобразований с учетом сохранения исторических зданий и планировочной структуры (портовые территории, исторический некрополь Ново-Татарское кладбище, Ново-Татарская слобода), а также сохранения водно-экологического каркаса. В трудах Дембича А.А., Балтусовой О.А. «Исторический центр Казани – между преобразованием и сохранением» [3] и Дембича А.А., Закировой Ю.А., Латыповой М.С. «Казань – ресурсы и перспективы полицентричного развития» [4] подчеркивается важность сохранения историко-культурной идентичности градостроительной структуры при реновации прибрежных территорий Казани.

Территории Казани на левом берегу Волги у Речного вокзала могут стать самодостаточным районом, что соответствует полицентричному развитию города. Исследуемые территории левого берега реки Волги Казани, прилегающие к центральной части города и находящиеся в исторических зонах, должны сохранять функционально-пространственные и стилистические характеристики традиционной для Казани городской среды.

Планировка нового Речного района предлагается к изменениям на основе исторической регулярной структуры города. Эта структура, созданная Кафтыревым В.И.<sup>9</sup> в 1768 году, представляла собой радиально-кольцевую систему с Кремлем как центром, радиальными улицами и развитием вдоль Булака и озера Кабан, включая промышленные зоны исследуемых территорий. Именно эта историческая сетка предлагается стать основой нового проекта для сохранения идентичности Казани. В настоящее время, несмотря на

---

<sup>9</sup> Василий Ильич Кафтырев, первый казанский губернский архитектор (1763-1807 гг.), сыграл ключевую роль в создании регулярного плана города и формировании его архитектурно-художественного облика во второй половине XVIII века.

сохранение центрального ядра<sup>10</sup>, периферийные районы у Волги (ранее центральные) после 1991 года развивались хаотично, что привело к смешанной и нерегулярной застройке.

Анализ исторического градостроительного развития Казани и концепции устойчивого развития исторического поселения Казани<sup>11</sup> позволяет обосновать районирование города на пояса в соответствии с морфологическими слоями. Ядро исторического центра выделено в пояс регенерации и характеризуется европейским типом застройки с регулярной планировочной структурой: на ровных участках сформировались регулярные городские кварталы при максимальном сохранении исторической планировки.

Второй пояс сохраняет регулярную планировочную основу, но здесь преобладает живописная структура улиц и естественно сформировавшиеся кварталы. Зона интерпретации частично включает береговую полосу Волги и Куйбышевского водохранилища в составе исследуемых территорий. В этой зоне сохраняются ключевые принципы исторической композиционно-пространственной структуры.

Третий пояс в концепции исторического поселения характеризуется модернистскими кварталами крупномасштабной сетки и укрупнённой квартальной структурой; он соответствует срединному поясу городской структуры, где преобладают жилые микрорайоны.

На основании анализа исторической градостроительной трансформации и исследований развития исторического поселения, дальнейшее планирование исследуемых территорий следует вести с учётом морфологических слоёв, обозначаемых в концепции как пояса.

Часть исследуемой территории – зона Ново-Татарской слободы, район Речного порта и Речного вокзала – отнесена ко второму градостроительному поясу (поясу интерпретации). Её западная граница – водная, восточная – улица Магистральная до Ново-Татарского кладбища, северная – зона 1 (улица Татарстан). В силу принадлежности ко второму поясу развитие застройки Ново-Татарской слободы предлагается осуществлять по принципу интерпретации, обеспечивая гармоничное встраивание в существующий исторический контекст.

Существующие кварталы свободной планировки с некондиционной для исторического центра крупномасштабной сеткой улиц и хаотичным развитием внутренних пространств предлагается отнести к третьему поясу модернистского типа и урегулировать их планировочную структуру в соответствии с функцией срединного пояса.

Остальные зоны – более поздняя застройка, которая развивалась уже хаотично. Потому можно добавить, что эти зоны будут входить в третий пояс и будут подчинены срединному поясу городской структуры, характеризующемуся преобладанием крупных жилых районов микрорайонного типа, где жилая застройка формируется в виде укрупнённых кварталов (рис. 6).

Исследования исторического центра Казани и прилегающих территорий, которые исторически принадлежали центральной части города, но ныне отчуждены южной веткой железнодорожной инфраструктуры, показывают необходимость преодоления этого физического барьера через продолжение регулярной радиально-кольцевой структуры с помощью транспортных направлений и линейно развивающихся общественных центров.

<sup>10</sup> Реестр объектов культурного наследия территории исторического поселения г. Казань: Разработка 2-го этапа концепции устойчивого развития Исторического Поселения города Казани: Книга 1. Ландшафт. Казань, 2019. 50 с.

<sup>11</sup> В 2018 году стартовала разработка Концепции устойчивого развития исторического поселения города Казани. Рабочая группа по вопросам устойчивого развития исторического поселения города Казани создана во исполнение Распоряжения Мэра г. Казани И.Р. Метшина № 529р от 22.06.2018 в целях разработки Концепции.

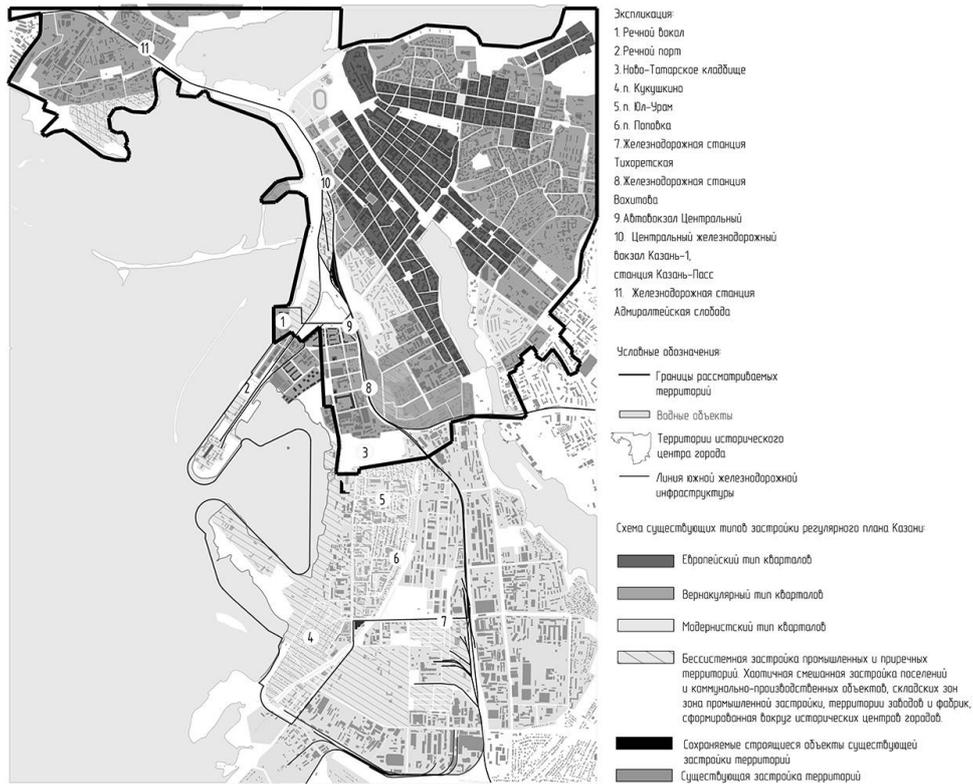


Рис. 5. Особенности планировочной структуры существующих рассматриваемых территорий на основе исследований исторического поселения Казани

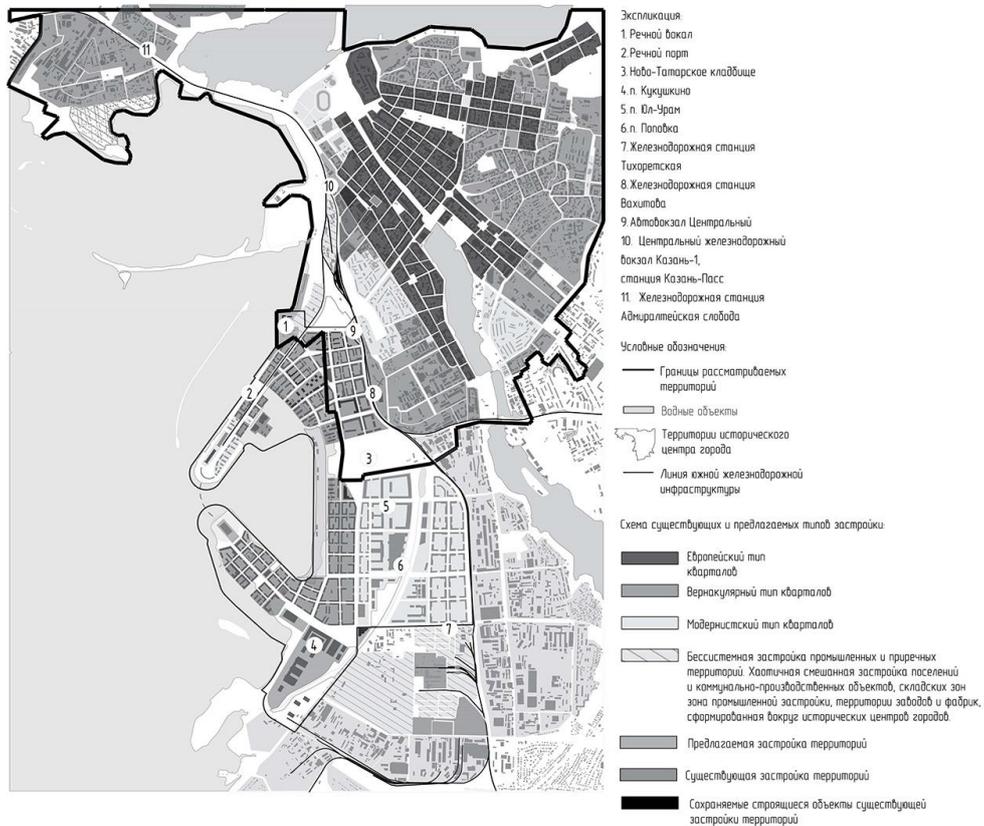


Рис. 6. Особенности предлагаемой планировочной структуры рассматриваемых территорий на основе исследований исторического поселения Казани

План развития Казани предусматривает многоэтапную комплексную функционально-планировочную трансформацию. Исходя из проведенного анализа, формируется поэтапная схема преобразования и развития исследуемых территорий:

1. Проведение комплексного картографического анализа. Комплексный картографический анализ состояния промышленных и прибрежных зон, граничащих с центром города и ограниченных железнодорожными линиями, направлен на выявление проблем, определение возможностей развития и идентификацию неэффективно используемых территорий. Ключевая задача – стратегический вывод промышленных и производственно-коммунальных предприятий, а также малоэтажной жилой застройки с прибрежных территорий с последующим размещением их в профильных индустриальных парках и логистических центрах Казанской агломерации.

Стратегически значимые производства, для которых перенос экономически или технически нецелесообразен, подлежат перепрофилированию. Перенос неэффективного функционального назначения исследуемых территорий осуществляется с учётом Генплана Казани, Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан и города Казани, а также национальных проектов по оздоровлению Волги и направлен на экологическую реабилитацию акватории, модернизацию очистных сооружений и формирование чёткого функционального зонирования агломерации.

Освобождаемые участки предлагается трансформировать под новое функциональное использование в соответствии с потребностями Казани, отраженными в стратегических документах, что позволит упорядочить деловую активность и снизить нагрузку на центральную часть города.

2. Выделение градоформирующих объектов (рис. 7а,б). Определение ценных элементов функциональной и планировочной структуры к сохранению и развитию, которые диктуют связанность территорий с центром города. Градостроительная последовательность развития территорий характеризуется сохранением историко-культурной идентичности: обеспечением преемственности традиционной городской среды, включая идентичность водно-экологического каркаса и учет рельефа. Это включает в себя:

1) Сохранение объектов и территорий культурного наследия, определяющих градостроительный облик территорий (исторические поселения, архитектурные ансамбли и др.). Градостроительное сохранение территорий касается границ и планировочной структуры исторических поселений – «Ново-Татарская слобода», п. Кукушкино; исторически сформированных объектов: Речного порта, исторического некрополя «Арское кладбище» (сейчас Ново-Татарское кладбище), пожарной каланчи с депо (1930-е гг.), зернового элеватора Речного порта.

2) Актуализация исторической транспортно-композиционной структуры.

3) Интеграция природного исторического каркаса, образованного акваторией Волги и Куйбышевского водохранилища, формирующего систему водных бассейнов и определяющего рельеф.

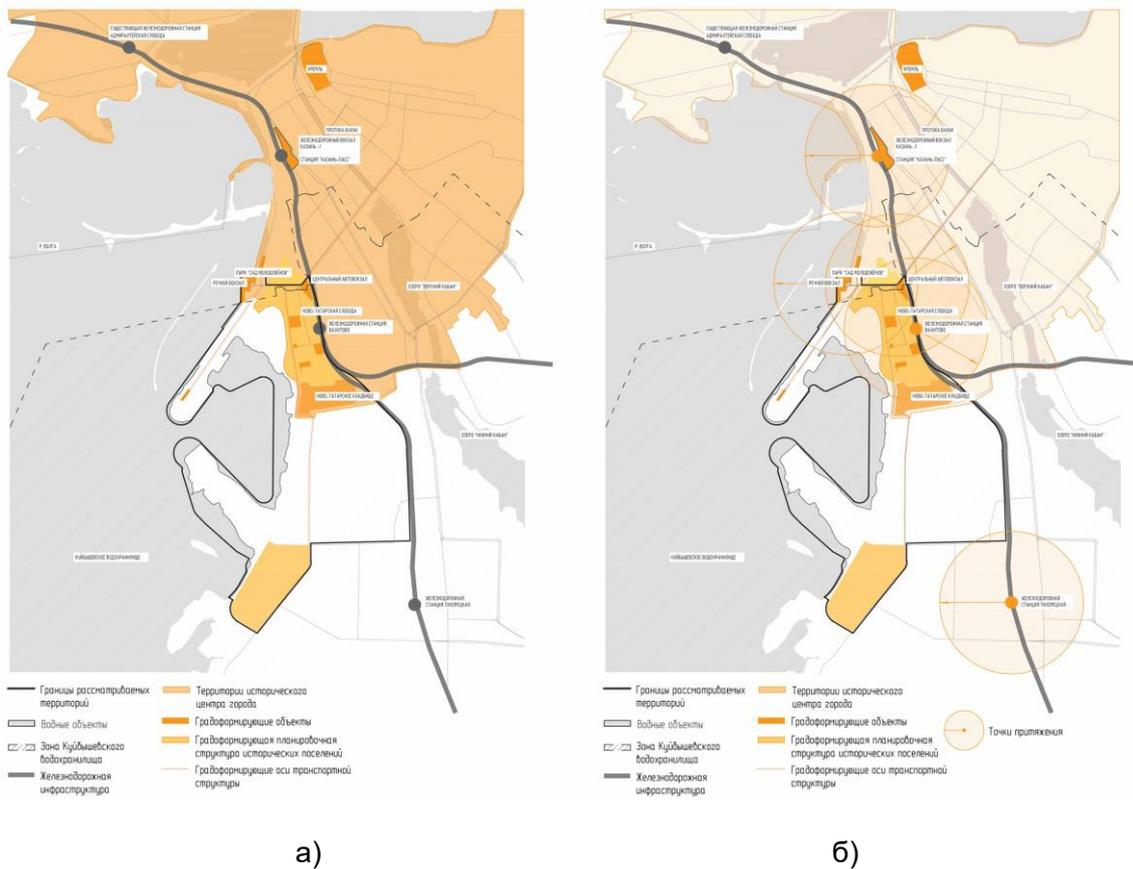


Рис. 7. Определение ценных элементов функциональной и планировочной структуры: а) выделение градоформирующих объектов; б) выделение точек притяжения территорий

3. Следуя данным аспектам, можно определить ключевые «ядра» будущих транспортно-пересадочных узлов в границах исследуемых территорий (рис. 8а, б):

1) Речной вокзал по западной границе территории – Куйбышевского водохранилища и реки Волги. Создание транспортного пересадочного терминала на общественный транспорт – потенциал создания транспортно-пересадочного узла (далее – ТПУ). Севернее находятся: береговая охрана, вертолётная площадка, яхт-клуб, природные зоны Куйбышевского водохранилища, связующее рекреационное звено – Парк Молодоженов. От Речного вокзала прямая связь с центром города по ул. Татарстан. Это большой рекреационный и туристический потенциал.

2) Второе ядро – Центральный автовокзал у северо-восточной границы исследуемых территорий, железнодорожная станция «Вахитова», планируемая Генпланом Казани станция новой ветки метро на пересечении магистралей через барьер юной ветки железнодорожной инфраструктуры – потенциал создания ТПУ-2.

3) Потенциал создания жилых зон – потребность в жилых зонах с большой долей общественной функции. На территориях сейчас хаотично существуют индивидуальные жилые дома, дома XX века с гаражами, принятый к переносу п. Кукушкино. Продление новой ветки метро к югу и создание на пересечении магистралей станций метрополитена и пересадки на общественный транспорт.

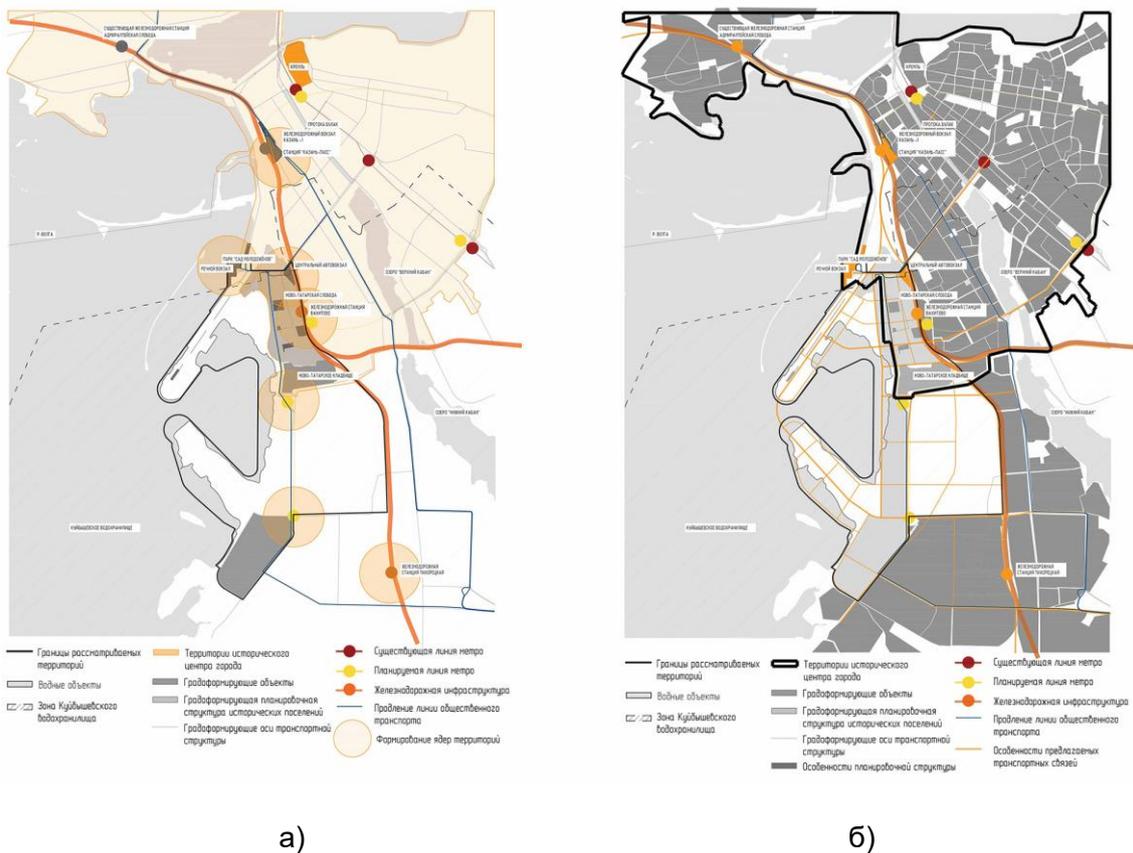


Рис. 8. Определение «ядер» территорий: а) потенциал создания ТПУ; б) формирование планировочной структуры

«Ядра» исследуемых территорий тесно взаимосвязаны друг с другом:

Первое «ядро» имеет потенциал развития туристско-рекреационного ТПУ. Вокруг него формируются функциональные зоны, обладающие уникальными природными ресурсами и/или культурно-историческим наследием, транспортным и природным туристическим ресурсом. Его цель – устойчивое развитие туризма и улучшение качества жизни местного населения за счет сохранения окружающей среды, повышения экологической устойчивости прибрежных зон, вокзалов (железнодорожного, речного и автовокзала), водных туристических маршрутов, развития спорта и развлекательных центров.

Второе «ядро» имеет потенциал развития делового ТПУ и создания деловой функции: территориальное объединение существующих компаний, модернизированных производств, научно-исследовательских институтов, образовательных учреждений и других организаций в смежных областях. Задача данного кластера – стимулировать инновации и повышать конкурентоспособность региона, снизить нагрузку на центр города, увеличить рабочие места и восстановить баланс между промышленными и селитебными территориями у центральной части города. Вид кластера определен на основе стратегий развития Казани и Республики Татарстан, а также с учетом потребностей агломерационной политики, в частности развития агломерации Татарстана.

Третье «ядро» имеет потенциал развития жилой функции с точками притяжения станций метрополитена и наземного общественного транспорта – это интегрированная, пространственно-концентрированная форма жилой застройки, отличающаяся планировочной структурированностью и функциональной ориентацией на создание динамичной и устойчивой среды, благоприятной для комфортного проживания. Жилой кластер характеризуется типологическим разнообразием жилищного фонда (от экономических до бизнес-класса апартаментов), наличием инфраструктуры,

обеспечивающей доступ к объектам социальной сферы. Пространственная организация предусматривает высокую степень транспортной и пешеходной доступности ключевых объектов инновационной и рекреационной инфраструктуры.

4. На исследуемых территориях предлагается выделить следующие главные ТПУ (рис. 9а-в):

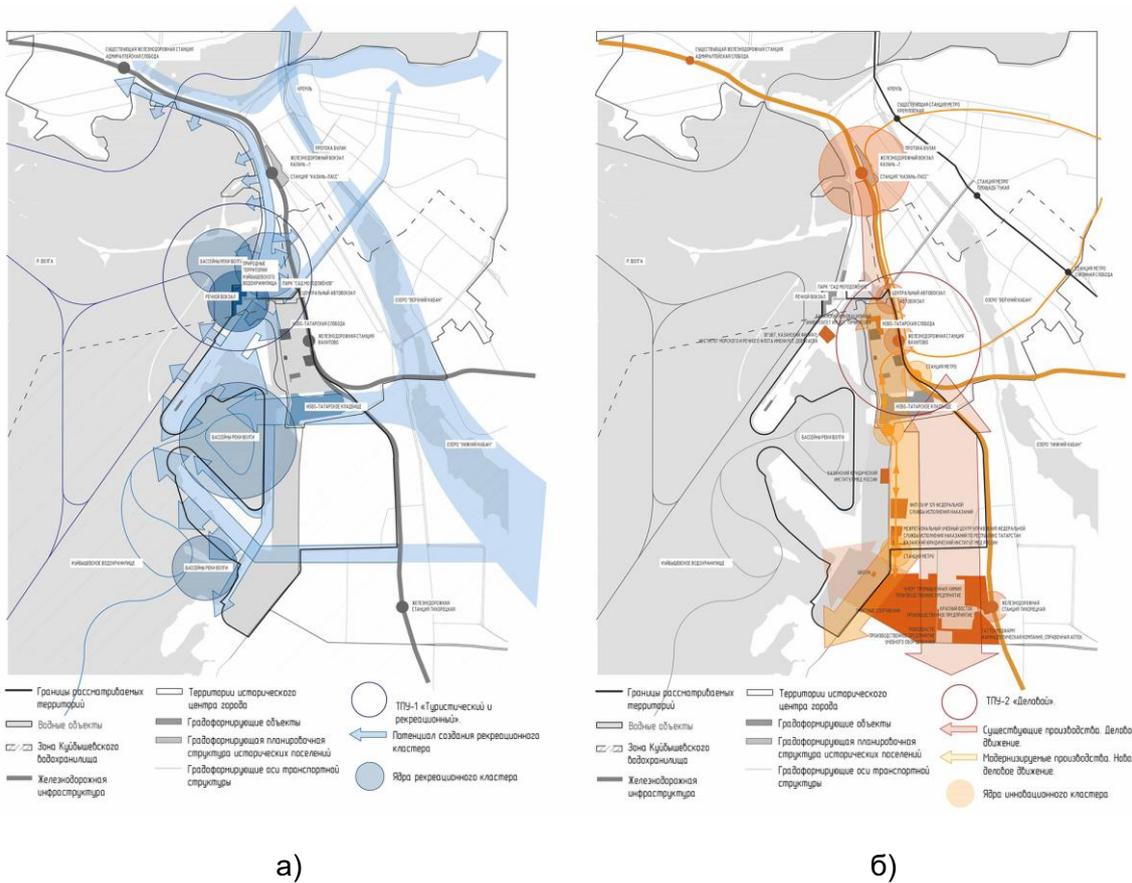
– ТПУ-1 «Туристический и рекреационный»: Зона развития пассажирского речного вокзала с пересадкой на существующие трамвайные и автобусные маршруты, учитывая развитие наземного общественного транспорта на исследуемых территориях и существующие связи от Речного вокзала к центру города.

– ТПУ-2 «Деловой»: Интеграция кольцевой линии метро (находящейся в стадии проектирования) с существующими железнодорожными станциями «Вахитово» и «Тихорецкая» по южной границе территории. Рассматривается возможность переноса автовокзала к этой зоне. Планируемая линия метро свяжет станцию «Кремлевская» (пересадочная) на севере центра города, железнодорожный вокзал (ТПУ), станцию «Вахитово» (ТПУ) и станцию «Суконная слобода» (пересадочная).

Кластеры формируются исходя из предшествующих функциональных назначений территорий, типов ТПУ, потребностей региона, учитывающих утвержденные положения Стратегии социально-экономического развития Казани и Татарстана, Генплана Казани.

Территории делятся на рекреационный кластер (ТПУ-1), инновационный кластер (ТПУ-2) и общественно-жилой кластер (рис. 9г).

Новая планировочная структура самодостаточного района отвечает принципу полицентричного развития города, снижая нагрузку на центр.



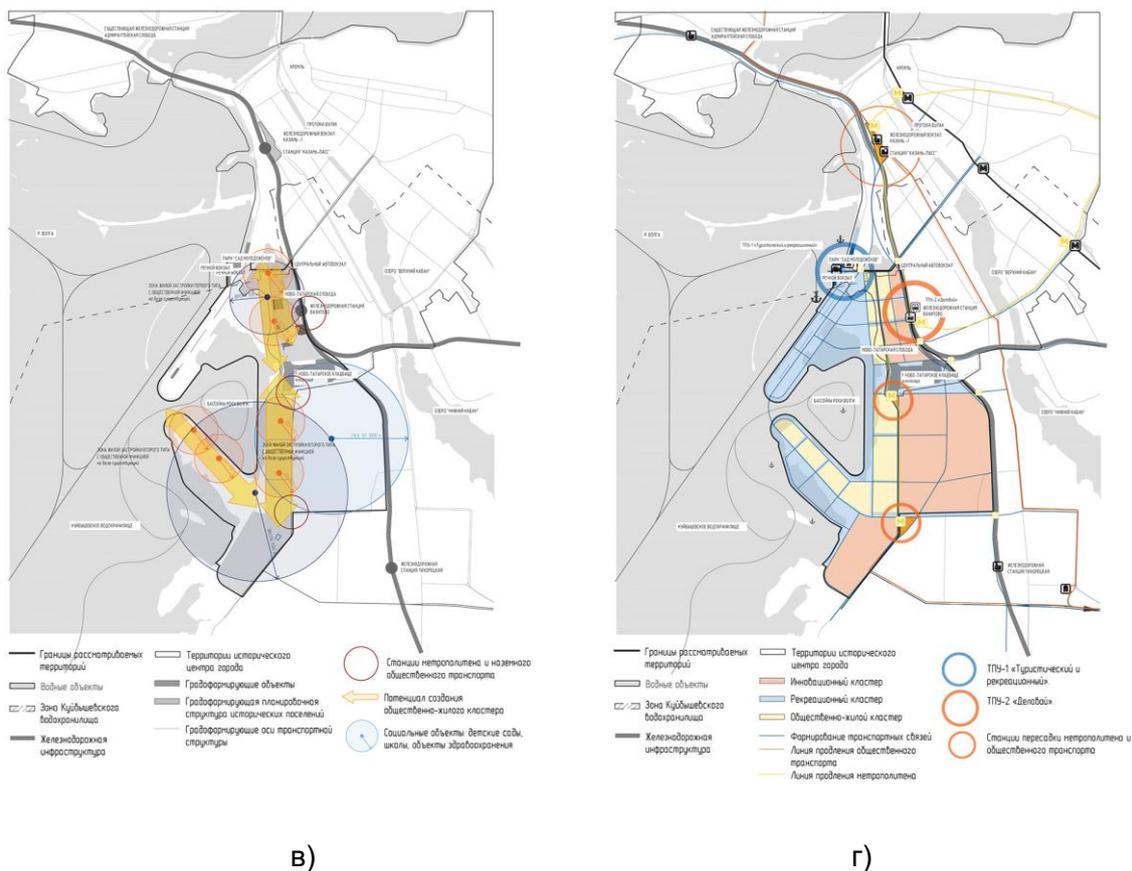


Рис. 9. Определение ТПУ территорий: а) потенциал создания рекреационного кластера; б) потенциал создания инновационного кластера; в) потенциал создания общественно-жилого кластера; г) предлагаемые кластеры территории: инновационный, рекреационный и общественно-жилой

## Выводы

С начала XVIII века район Речного вокзала Казани исторически развивался как стратегический порт и промышленный центр. Его трансформация, опираясь на интеграцию с водными ресурсами, сформировала ключевой индустриально-торговый узел города и региона.

В советский период район Речного вокзала Казани был преобразован и перенесен, став к 1970-м годам важным механизированным грузопассажирским узлом. Однако после 1991 года его функции пришли в упадок, а промышленные зоны сместились к прибрежной части города.

В настоящее время потенциал прибрежных промышленных территорий у Речного вокзала Казани используется неэффективно. Расположенные между Волгой и железнодорожной инфраструктурой, в охранной зоне Куйбышевского водохранилища, эти территории не отвечают современным градостроительным требованиям из-за устаревшего функционального зонирования. Происходит глубокая трансформация района, выражающаяся в деградации промышленных зон и утрате значимости Речного порта в грузоперевозках. Многие предприятия прекратили деятельность или перенесены в новые логистические центры, что привело к формированию «ржавого пояса» с заброшенными территориями, ограниченным доступом, отсутствием благоустройства и экологическими проблемами. Сохранены санитарно-защитные зоны, недостаточно развита транспортная инфраструктура, включая малое количество пересечений через железнодорожные пути.

Анализ историко-пространственной трансформации района Речного вокзала г. Казани – от его становления как промышленного центра до текущего положения, а также правовых возможностей реновации территорий, создает возможности для выявления градостроительного потенциала и формирования новой, устойчивой градостроительной структуры.

Новая функциональная и градостроительная структура должна учитывать потребности Казанской агломерации, зафиксированные в документах стратегического планирования (водно-экологическое благополучие, транспортная доступность, жилищное обеспечение, деловой, культурно-развлекательный и научно-образовательный каркас).

Последующие этапы преобразования исследуемых территорий могут включать:

– Выявление неэффективно используемых территорий. Изучение тенденций развития логистических и промышленных центров Казанской агломерации, возможностей переноса промышленных функций с исследуемых территорий. Изучение проектов сохранения и восстановления окружающей среды для решения задач наличия деградирующих жилых поселков в прибрежной полосе.

– Сохранение историко-культурной идентичности за счет преемственности традиционной городской среды, включая водно-экологический каркас и рельеф:

1) актуализацию исторической транспортно-композиционной структуры. Пространственное развитие основывается на исторической регулярной планировочной структуре, заложенной Кафтыревым В.И., несмотря на текущую хаотичную застройку периферийных территорий;

2) сохранение объектов и территорий культурного наследия, определяющих градостроительный облик территории (исторические поселения, архитектурные ансамбли и др.);

3) интеграцию природного исторического каркаса, образованного акваторией Волги и Куйбышевского водохранилища, формирующего систему водных бассейнов и определяющего рельеф.

– Выделением «ядер» территорий – градоформирующих элементов территориального планирования, исходя из вышеперечисленных трех основных элементов планировочной структуры: объектов культурного наследия, транспортного и водно-экологического каркаса.

– Формирование транспортно-пересадочных узлов. Организация ТПУ в местах пересечения нескольких маршрутов городского и железнодорожного транспорта, Речного вокзала, вокруг которых формируется система кластеров. ТПУ-1 (туристический и рекреационный) и ТПУ-2 (деловой) определены исходя из ключевых градостроительных элементов.

– Формирование кластеров с учетом существующего, сохраняемого функционального зонирования территорий, типов ТПУ (деловой, туристический и рекреационный) и актуальных городских потребностей в планировании, отраженных в положениях Стратегии социально-экономического развития Казани и Татарстана, Генплана Казани до 2040 года. Выделяются инновационный, рекреационный и общественно-жилой кластеры.

– Составление плана поэтапных функциональных и градостроительных преобразований, которые должны предусматривать тесную интеграцию с окружающей территорией и городской структурой, включая улично-дорожную сеть, функциональное зонирование и композиционные особенности.

С учетом Генплана Казани выделяется *проектный этап* (до 2030 г.) и *этап реализации* (до 2040 г.) преобразований и развития промышленных и приречных исследуемых территорий.

Цели проектного этапа (до 2030 г.):

– Выявить и обосновать территории для преобразований, сохранить ценную природно-историческую структуру прибрежных зон.

– Разработать обоснования для переноса промышленных функций и поиска территориальных резервов в рамках стратегий развития и национального проекта «Оздоровление Волги».

– Обеспечить интеграцию проектных решений с Генпланом и агломерационной политикой.

Этап реализации (до 2055 г.):

– Предложенное зонирование. Внедрение нового территориального зонирования на исследуемых территориях в соответствии с актуальными запросами городского планирования.

– Полицентрическое развитие. Создание новых центров деловой и культурной активности на периферии (включая район Речного вокзала) для снижения маятниковых потоков и транспортной нагрузки на центр.

– Социальная инфраструктура. Строительство и ввод в эксплуатацию объектов здравоохранения, школ, а также нового жилищного фонда для обеспечения растущего населения.

– Рекреационная инфраструктура. Создание набережных, озеленение и развитие других рекреационных зон.

– Транспортное развитие. Создание полукольцевых связей в дополнение к радиальным трассам для сокращения перепробегов и повышения доступности периферийных районов.

– Благоустройство. Запланированное благоустройство крупных парков для завершения формирования комфортной городской среды и увеличения рекреационного потенциала.

Данный этап реализации является комплексным планом развития Казани, тесно интегрированным со стратегическими документами Республики Татарстан и Российской Федерации. Он направлен на трансформацию города из моноцентрической структуры в полицентрическую агломерацию, способную эффективно справляться с демографическим и экономическим ростом.

### Источники иллюстраций

Рис. 1. Схема автора.

Рис. 2а, б) карта Казани на основе плана 1730 года // Этоместо. URL:

[http://www.etomesto.ru/map-kazan\\_1739/?y=55.807997&x=49.107340](http://www.etomesto.ru/map-kazan_1739/?y=55.807997&x=49.107340) (в авторской

интерпретации) (дата обращения: 15.08.2025); в) план Казани 1899 года // Этоместо. URL:

[http://www.etomesto.ru/map-kazan\\_1899-plan/?y=55.778491&x=49.095583](http://www.etomesto.ru/map-kazan_1899-plan/?y=55.778491&x=49.095583) (в авторской

интерпретации) (дата обращения: 15.08.2025); г) план Казани 1914 г. издания Горуправы

// Этоместо. URL: [http://www.etomesto.ru/map-kazan\\_1914-goruprava/](http://www.etomesto.ru/map-kazan_1914-goruprava/) (в авторской

интерпретации) (дата обращения: 02.09.2025).

Рис. 3а) план г. Казани с показанием строительства за 1946 год // Этоместо. URL:

[http://www.etomesto.ru/map-kazan\\_1946/](http://www.etomesto.ru/map-kazan_1946/) (в авторской интерпретации) (дата обращения:

02.09.2025); б) карта Казани 2003 года // Этоместо. URL: [http://www.etomesto.ru/map-](http://www.etomesto.ru/map-kazan_2003/)

[kazan\\_2003/](http://www.etomesto.ru/map-kazan_2003/) (в авторской обработке) (дата обращения: 02.09.2025).

Рис. 4-9. Схема автора.

### Список источников

1. Фазлеев М.Ш. Предпосылки формирования и развития речного порта Казани в его современных границах / М.Ш. Фазлеев, А.В. Ямалова // Известия КГАСУ. 2018. №4(46). С. 64-70. URL: [https://izvestija.kgasu.ru/ru/nomera-zhernala/arkhiv-zhurnalaza?sod=sod4\\_2018&idizv=8](https://izvestija.kgasu.ru/ru/nomera-zhernala/arkhiv-zhurnalaza?sod=sod4_2018&idizv=8) (дата обращения: 15.08.2025).
2. Хабибуллина А.Г. Анализ направлений развития логистических распределительных центров в градостроительной практике Республики Татарстан / А.Г. Хабибуллина, А.М. Хабибуллина // Известия КГАСУ. 2016. № 4(38). С. 192-199. URL: [https://izvestija.kgasu.ru/files/4\\_2016/192\\_199\\_Khabibulliny.pdf](https://izvestija.kgasu.ru/files/4_2016/192_199_Khabibulliny.pdf) (дата обращения: 15.08.2025).

3. Дембич А.А. Исторический центр Казани – между преобразованием и сохранением / А.А. Дембич, О.А. Балтусова // Известия КГАСУ. 2022. № 3(61). С. 119-129. URL: [https://izvestija.kgasu.ru/files/3\\_2022/119\\_129\\_Dembich.pdf](https://izvestija.kgasu.ru/files/3_2022/119_129_Dembich.pdf) (дата обращения: 03.09.2025). DOI: 10.52409/20731523\_2022\_3\_119
4. Дембич А.А. Казань – ресурсы и перспективы полицентричного развития / А.А. Дембич, Ю.А. Закирова, М.С. Латыпова // Известия КГАСУ. 2017. № 3(41). С. 57-65. URL: [https://izvestija.kgasu.ru/files/3\\_2017/57\\_66\\_Dembich\\_Zakirova.pdf](https://izvestija.kgasu.ru/files/3_2017/57_66_Dembich_Zakirova.pdf) (дата обращения: 03.09.2025).
5. Гайдук А.Р. Реновация промышленных объектов и адаптация индустриальных зон городов к современным условиям (на примере г. Казань) // Известия КГАСУ. 2016. № 4(38). С. 83-88. URL: [https://izvestija.kgasu.ru/files/4\\_2016/83\\_88\\_Gaiduk.pdf](https://izvestija.kgasu.ru/files/4_2016/83_88_Gaiduk.pdf) (дата обращения: 03.09.2025).
6. Денисенко Е.В. Реорганизация промышленных территорий и архитектурных объектов с учетом адаптивных процессов / Е.В. Денисенко, Р.О. Карасев // Известия КГАСУ. 2020. №2 (52). С. 177-186. URL: [https://izvestija.kgasu.ru/files/2\\_2020/177\\_186\\_Karasev\\_Denisenko.pdf](https://izvestija.kgasu.ru/files/2_2020/177_186_Karasev_Denisenko.pdf) (дата обращения: 3.09.2025).
7. Сыроева О.И. Архитектурно-планировочная реорганизация прибрежных промышленных территорий // Архитектура: сборник научных трудов. Минск: БНТУ. 2020. №13. С. 235-243. URL: <https://rep.bntu.by/handle/data/88657> (дата обращения: 25.10.2025).
8. Анисимов Д.В. Методы преобразования депрессивных территорий старопромышленных городов на примере Иваново // Architecture and Modern Information Technologies. 2024. №4 (69). С. 208-222. URL: [https://marhi.ru/AMIT/2024/4kvart24/PDF/15\\_anisimov.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2024/4kvart24/PDF/15_anisimov.pdf) (дата обращения: 27.10.2025). DOI: 10.24412/1998-4839-2024-4-208-222
9. Гандельсман Б.В. Современные методы сохранения и восстановления исторических центров средних и больших городов бассейна Средней Волги / Б.В. Гандельсман, А.Н. Милашевская // Architecture and Modern Information Technologies. 2020. № 3(52). С. 295-318. URL: [https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/17\\_gandelsman.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/17_gandelsman.pdf) (дата обращения: 02.02.2026). DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15217. EDN: LJCFNA
10. Парфенова В.А. К истории набережной р. Волги города Самара // Научное сообщество студентов XXI столетия. Гуманитарные науки: Сборник статей по материалам СXXXIX студенческой международной научно-практической конференции, Новосибирск, 11 июля 2024 года. Новосибирск: ООО «Сибирская академическая книга», 2024. С. 22-27. EDN: CUCZBE

## References

1. Fazleev M.Sh., Yamalova A.V. Prerequisites for the formation and development of the Kazan River port within its modern boundaries. Bulletin of KSUAE, 2018, no. 4(46), pp. 64-70. Available at: [https://izvestiya.kgasu.ru/ru/nomera-zhurnala/arkhiv-zhurnala?sod=sod4\\_2018&idizv=8](https://izvestiya.kgasu.ru/ru/nomera-zhurnala/arkhiv-zhurnala?sod=sod4_2018&idizv=8)
2. Khabibullina A.G., Khabibullina A.M. Analysis of development directions of logistics distribution centers in the urban planning practice of the Republic of Tatarstan. Bulletin of KSUAE, 2016, no. 4 (38), pp. 192-199. Available at: [https://izvestiya.kgasu.ru/files/4\\_2016/192\\_199\\_Khabibulliny.pdf](https://izvestiya.kgasu.ru/files/4_2016/192_199_Khabibulliny.pdf)

3. Dembich A.A., Baltusova O.A. Historical Center of Kazan – between transformation and preservation. Bulletin of KSUAE, 2022, no. 3 (61), pp. 119-129. Available at: [https://izvestiya.kgasu.ru/files/3\\_2022/119\\_129\\_Dembich.pdf](https://izvestiya.kgasu.ru/files/3_2022/119_129_Dembich.pdf) DOI: 10.52409/20731523\_2022\_3\_119
4. Dembich A.A., Zakirova Yu. A., Latypova M.S. Kazan – resources and prospects for polycentric development. Bulletin of KSUAE, 2017, no. 3 (41), pp. 57-65. Available at: [https://izvestiya.kgasu.ru/files/3\\_2017/57\\_66\\_Dembich\\_Zakirova.pdf](https://izvestiya.kgasu.ru/files/3_2017/57_66_Dembich_Zakirova.pdf)
5. Gaiduk A.R. Renovation of industrial facilities and adaptation of industrial zones to modern conditions (on the example of Kazan). Bulletin of KSUAE, 2016, no. 4 (38), pp. 83-88. Available at: [https://izvestiya.kgasu.ru/files/4\\_2016/83\\_88\\_Gaiduk.pdf](https://izvestiya.kgasu.ru/files/4_2016/83_88_Gaiduk.pdf)
6. Denisenko E.V., Karasev R.O. Reorganization of industrial territories and architectural objects taking into account adaptive processes. Bulletin of KSUAE, 2020, no. 2 (52), pp. 177-186. Available at: [https://izvestiya.kgasu.ru/files/2\\_2020/177\\_186\\_Karasev\\_Denisenko.pdf](https://izvestiya.kgasu.ru/files/2_2020/177_186_Karasev_Denisenko.pdf)
7. Sysoeva O.I. Architectural and planning reorganization of coastal industrial territories. In: Architecture: collection of scientific papers. Minsk, BNTU, 2020, issue 13, pp. 235-243. Available at: <https://rep.bntu.by/handle/data/88657>
8. Anisimov D.V. Methods for transforming depressive territories of legacy industrial cities on the example of Ivanovo. Architecture and Modern Information Technologies, 2024, no. 4(69), pp. 208-222. Available at: [https://marhi.ru/AMIT/2024/4kvart24/PDF/15\\_anisimov.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2024/4kvart24/PDF/15_anisimov.pdf) DOI: 10.24412/1998-4839-2024-4-208-222
9. Gandelsman B.V., Milashevskaya A.N. Modern Methods of Preservation and Restoration of Historic Centers of Medium and Large Cities of the Middle Volga Basin. Architecture and Modern Information Technologies, 2020, no. 3(52), pp. 295–318. Available at: [https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/17\\_gandelsman.pdf](https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/17_gandelsman.pdf) DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15217. EDN: LJCFNA.
10. Parfenova V.A. On the History of the Volga River Embankment in the City of Samara. Scientific Community of Students of the 21st Century. Humanities: Collection of articles based on the materials of the 139th Student International Scientific and Practical Conference, Novosibirsk, 11 July 2024. Novosibirsk: Siberian Academic Book LLC, 2024, pp. 22–27. EDN: CUCZBE.

## ОБ АВТОРАХ

### **Вайтенс Андрей Георгиевич**

Доктор архитектуры, профессор, кафедра градостроительство, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, Санкт-Петербург, Россия; член Союза Архитекторов России, член-корреспондент РААСН  
[avaytens@gmail.com](mailto:avaytens@gmail.com)

### **Матвеева Алена Андреевна**

Магистрант кафедры градостроительства, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, Санкт-Петербург, Россия  
[allenandreevna@yandex.ru](mailto:allenandreevna@yandex.ru)

**ABOUT THE AUTHORS****Vaitens Andrey G.**

Doctor of Architecture, Professor of the Department of Urban Planning, Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint Petersburg, Russia; Member of the Union of Architects of Russia, Corresponding Member of RAASN (Russian Academy of Architecture and Construction Sciences)

[avaytens@gmail.com](mailto:avaytens@gmail.com)

**Matveeva Alena A.**

Master's Student of the Department of Urban Planning, Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint Petersburg, Russia

[allenandreevna@yandex.ru](mailto:allenandreevna@yandex.ru)

---

Статья поступила в редакцию 28.12.2025; одобрена после рецензирования 20.02.2026; принята к публикации 10.03.2026.