

С. Г. МАЛЫШЕВА**ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ
В РАЗВИТИИ НАБЕРЕЖНЫХ САМАРЫ****HISTORICAL BACKGROUND AND CURRENT TRENDS IN THE DEVELOPMENT
OF SAMARA EMBANKMENTS**

Рассматривается практический опыт строительства городских набережных на прибрежных территориях, а также пути реализации возможных проектов. В задачи исследования входит поиск решения новых сценариев органического существования природной и рукотворной среды на границе города и воды. Определяются приоритетные подходы при решении проблемы организации транспортных потоков вдоль береговой линии городских территорий. Проводится анализ зарубежного опыта последних двух десятилетий, который обосновывает способы комплексного решения сложной задачи современного развития прибрежных территорий. На примерах рассматриваются варианты формирования общественных пространств набережных и улучшения транспортной ситуации в городской среде береговых зон.

Ключевые слова: набережная, комфортная среда, идентичность места, градостроительное проектирование, транспорт, разнообразие ландшафтов

Пространства набережных, готовое предложить сегодня горожанам самые разные сценарии активности, становятся частью единой системы разнообразных общественных пространств города – как открытых, так и закрытых. Одной из ключевых задач современного ландшафтного проектирования является социально-культурное программирование. Интеграция широкого спектра функций при сохранении идентичности каждого отдельно взятого места формирует совершенно иное качество жизни в городе, способствующее проводить в нем больше времени и больше ходить пешком. Рекреационная часть набережной, как развитие водного пространства вглубь городской среды, является средством эстетического, ансамблевого, визуального и инсоляционного раскрытия городской застройки [1]. Создание дружественной человеку городской среды подразумевает, в частности, реализацию качественных и приоритетных решений коммуникаций для пешеходов и велосипедистов в составе городских транспортных коридоров вдоль набережных [2].

Ключевыми индикаторами, формирующими экосознание современных городов, по В.А.

Practical experience in the construction of urban embankments in coastal areas, as well as ways to implement possible projects are considered. The research task is to find a solution to new scenarios of the organic existence of the natural and man-made environment at the border of the city and water. Priority approaches are determined in solving the problem of organizing traffic flows along the coastline of urban areas. The analysis of the foreign experience of the last two decades, which substantiates the ways to comprehensively solve the complex problem of modern development of coastal territories, is carried out. Examples illustrate options for shaping public spaces of embankments and improving the transport situation in an urban environment of coastal zones.

Keywords: embankment, comfortable environment, place identity, urban design, transport, landscape diversity

Нефедову, становится развитие городских парков, прибрежных территорий, общественного транспорта и «зеленых» технологий в строительстве. Ландшафтный урбанизм как стратегия развития мегаполисов предполагает, что природа выступает в качестве основного фактора структурной оптимизации общественных пространств и взаимодействует с другими видами городских инфраструктур, включая транспортные сети и инженерные коммуникации [3].

История строительства первых набережных в Самаре начинается с середины XX в. вдоль береговой линии Волги. До этого времени в городе Самаре вдоль рек Волга и Самара по берегу размещались хозяйственные и промышленные объекты: хлебные амбары, мельницы, пивзавод, лесоперерабатывающее производство (лесозаводы и лесопилы), железобетонное производство, цементная мельница (рис. 1).

К концу XIX – началу XX в. в поволжских городах формируется тенденция многофункционального использования набережных. Условно строится структура и визуальный облик их территорий. Кроме того, в застройке береговых

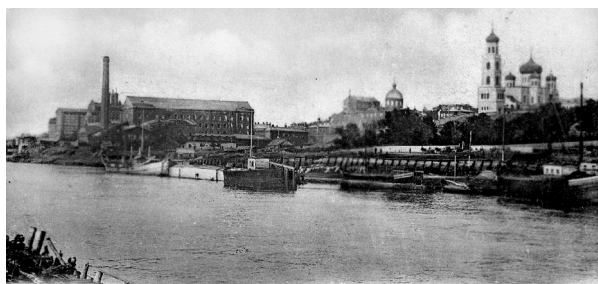


Рис. 1. Берег реки Волги, район Струковского парка (Самара, начало XX в.)



Рис. 2. Набережная на Волге, 1-я очередь, район Струковского парка (Самара, конец XX в.)

зон большое внимание уделяется качеству, правильности принятых архитектурных решений, связанных с силуэтом города, масштабу, характеру застройки, назначению набережной и грамотному использованию территорий [4].

Современный вид набережные, как сложные гидротехнические сооружения и благоустроенные территории, приобретают только в советское время. В середине 1930-х гг. поволжские города СССР (в этом Самара – Куйбышев схожа с Саратовом, Нижним Новгородом, Ульяновском и другими городами) получают указание: приступить к проектированию прогулочных набережных для советских трудящихся. Для Самары – Куйбышева первые проектные предложения были сделаны к 1938 г. [5]. В 1939 г. была произведена очистка части берега, а в 1940-м было положено начало строительству первой очереди. Начавшаяся вскоре война остановила строительство. В 1950-х гг. начинается основательная застройка и перепланировка всего города, включая и будущие набережные, со своими спусками к воде и другими достопримечательностями. В 60-е гг. XX в. вышло Постановление Совета Министров и ЦК КПСС о запрещении строительства объектов не первой необходимости. Набережная никак не тянула на объект первой необходимости. Поэтому в Самаре при решении вопросов строительства набережной вдоль Волги, чтобы обойти это постановление, договорились, что слово «набережная» не произносить, а называть это «благоустройство улицы Пристанская» [6]. По решению вопроса выноса предприятий с береговой линии городские власти, со ссылкой на постановление ЦИКа о загрязнении рек Волги и Урала, обязали предприятия не сбрасывать отходы в Волгу без очистных сооружений, а их в то время не было. Так поэтапно береговую территорию начали приводить в порядок.

С 1954 по 1986 гг. было построено четыре очереди Самарской набережной вдоль Волги:

– первая очередь между улицами Некрасовской и Вилоновской, годы постройки 1939 – 1940, 1954 – 1956, ее длина составляет 1350 м (рис. 2);

– вторая очередь между бассейном ЦСК и бывшим заводом Кинап была построена в 1958 – 1961 гг., протяженность ее 1400 м;

– третья очередь от Речного вокзала до улицы Некрасовской, т. е. она примыкает к первой, построена в 1970-е гг., ее длина 450 м;

– четвертая очередь протянулась от бывшего завода Кинап до Силикатного оврага, она начала функционировать в 1986 г., протяженность 1000 м.

В настоящее время в Самаре четыре очереди набережных вдоль Волги имеют протяженность около 4,2 км. Перед Мундиалем в 2013 – 2017 гг. была проведена комплексная реконструкция существующих набережных.

На современном этапе строительства новых набережных в Самаре проектируется пятая набережная на участке от спуска по улице Вилоновской до ЦСК ВВС вдоль Жигулевского пивзавода, которая соединит «старую» и «новую» набережные. Такое строительство не только даст дополнительные площади для прогулок, но и обеспечит дополнительную защиту от подтопления производственного корпуса Пивзавода – одного из главных объектов культурного наследия Самары. Планируется, что на берегу появятся новые лофтовые павильоны, а рядом – подземный паркинг.

В генплане г. Самары запланирован еще один участок набережной – вдоль территории бывшего завода им. Масленикова как шестая очередь волжской набережной. Однако до сих пор остаются не благоустроенными стрелка рек Волги и Самары с грузовым речным портом и береговая линия вдоль реки Самары. В последние десятилетия строительство новых мостов и проектирование обводной южной магистрали вдоль реки Самары поставили под вопрос возможность организации здесь набережных. Если волжские набережные – это главный фасад города, то береговые территории реки Самары должны формироваться как внутренние городские камерные пространства. В настоящее время благоустроены лишь набережные реки Волги, а берега реки Самары имеют заброшенный вид. Прибрежная территория

реки Самары до сих пор застроена складскими и производственными зданиями, затрудняя организацию здесь набережной. Использование береговых линий для создания качественной рекреационной среды может повысить уровень жизни в городе и увеличить его туристическую привлекательность. Но для того чтобы эта территория была доступной и посещаемой, необходимо провести комплексную реконструкцию с решением вопроса организации обводной южной дороги.

Территория вдоль реки Самары имеет неструктурированный характер. Существует несколько неблагоустроенных спусков к воде, но даже они пользуются популярностью в теплое время года. Проектируя рекреацию, необходимо планировать размещение кафе, ресторанов и развлекательных объектов с одной стороны набережной, и более спокойную зону отдыха с тихими площадками с другой стороны.

Проектирование магистрали по берегу и развязка с Фрунзенским мостом, который строится через реку Самару, не предусматривает комплексного решения по развитию прибрежных территорий вдоль реки Самары. Данная проблема стала одной из семи тем в работе воркшопа IX Международного стратегического форума «Рост городов и сохранение наследия вдоль евразийского коридора (шелкового пути)», проходившего в Самаре и в Москве с 27.09 по 15.10. 2017 г. Организация оптимальной транспортной инфраструктуры вдоль прибрежной территории возможна с различной степенью доступности к воде. Сохранение идентичности и проявление специфичных характеристик территории с применением принципов социокультурного программирования позволяет сохранять и развивать местные сообщества. По итогам двухнедельной работы воркшопа была предложена ландшафтно-градостроительная концепция репрофилирования участка существующих здесь железнодорожных рельс (от старого моста до набережной Волги) и создания на новой набережной реки Самары общественного фруктового сада и линейного парка.

В предложениях были сформулированы три основных принципа проектирования на основе потенциала территории вдоль реки Самары:

1. Доступная физически и визуально воспринимаемая среда.
2. Закрепление индустриального имиджа территории в новом формате общественных пространств.
3. Обогащение городской среды природной составляющей и обеспечение связанности природного каркаса.

Современным мировым трендом в градостроительстве является разработка концепций городских общественных пространств на прибрежных урбанизированных территориях как зон активности социумов и рекреации [2]. Стратегия урбанизационного развития городского ландшафта набережных заключается в следующем: необходимо насыщать общественное пространство уникальными смыслами, характерными приметами, символами. Такие подходы определяют качество пространства для человека в городе, становятся частью городского фольклора, служат смысловым ориентиром. Набережные являются пространством различной степени интеграции природной и рукотворной среды. Природная составляющая дополняется широким спектром сценариев социальной и культурной активности, что, в свою очередь, делает набережную в структуре города не только местом прогулок и отдыха, но и важнейшим общественным пространством, в котором отдельные локальные сообщества имеют возможность развиваться. Замена промышленных и транспортных сооружений вдоль реки на объекты ландшафтной архитектуры и общественного назначения – это одно из направлений развития современных городов.

Пример организации нового общественно-значимого пространства вместо транспортного коридора есть в Сеуле. Парк Чхонгечхон был возведен на месте полигона бытовых отходов и многоуровневой транспортной эстакады, которая была проложена вдоль реки. Река Чхонгечхон в свое время из-за строительства дороги была убрана в трубы, а затем ее вновь освободили. С 2005 г. на ее заново благоустроенных берегах был открыт уникальный линейный ландшафтный парк, вернувший в центр мегаполиса природный оазис с пышной зеленью и живой водой [7].

Парк Чхонгечхон – прекрасный пример рекультивации свалки и регенерации роли водоема в структуре городов. Это парк отдыха длиной 8 км в центральной части Сеула, названный именем реки, протекающей по его территории. Сразу после своего открытия в 2005 г. парк стал популярен среди местных жителей, а спустя пару лет – и среди иностранных туристов. Общая стоимость реализации проекта приблизилась к миллиарду долларов, и сначала среди жителей Сеула было много споров относительно дизайнерских решений. Однако с течением времени споры поутихли, а Чхонгечхон продолжал оставаться любимым местом отдыха для многих горожан. Прогулочная зона здесь вымощена красивой тротуарной плиткой, а на всем протяжении парка над ре-

кой возвышается 22 моста. Здесь также устроено много красивейших фонтанов. Это место стало живописным оазисом среди скопления машин и небоскребов (рис. 3).

В Мадриде открывшийся в 2011 г. вдоль реки Мансанарес новый парк Рио вернул к жизни заброшенные городские территории, где за 20 лет существования автомагистрали территория вдоль дороги пришла в упадок. Как это часто бывает, автомагистраль, построенная в расчете на решение транспортных проблем испанской столицы, в итоге принесла ей лишь новые проблемы: интенсивное движение по магистрали не только стало постоянным источником загрязнения воздуха и шума, но и нарушило целостность городского пространства [8]. По проекту ревитализации данной территории от голландского бюро West 8, победившего на международном конкурсе в 2005 г., шоссе проложили под землей, активизировали сеть пешеходных маршрутов, реконструировали 8 мостов, старые бойни и фруктовый рынок. Работы охватили в общей сложности 650 га в шести округах Мадрида. Всего за шесть лет река вновь стала неотъемлемой частью городского ландшафта, а на ее берегах раскинулась мультифункциональная рекреационная зеленая зона, в корне изменившая имидж этой части Мадрида. Теперь это одно из достопримечательных мест города (рис. 4).

Рассмотренный зарубежный опыт создания современных набережных демонстрирует новые сценарии органического существования природной и рукотворной среды, а также подходы по повышению качества жизни горожан и улучшению привлекательности общественных пространств.

Для новых общественных пространств основной характеристикой должно являться разнообразие как свойство современной городской жизни. Разные части города имеют не только разное пространственное расположение, но и разную «местную историю», которая может быть как настоящей историей, так и местными легендами. Ландшафты города могут возникать с открытием модного ресторана и исчезать с перестройкой транспортных потоков. Подлинно современные города одновременно историчны (связаны с эпохами своего развития), идентичны и разнообразны – и именно этим привлекают своих жителей, туристов, мигрантов и исследователей [9].

Не противопоставляя природное и антропогенное, а рассматривая их в неразрывной взаимосвязи, можно прийти к ряду выводов. Наиболее важный из них – тот, что в формировании общественных пространств (кроме природы и истории) участвуют социальные



Рис. 3. Парк Чхонгечхон в Сеуле (2005 г.)



Рис. 4. Парк Рио в Мадриде на реке Мансанарес (2011 г.)

взаимоотношения в обществе. Такой подход позволил представить эволюцию общественных пространств исторического поселения в виде модели и высказать гипотезу, что эволюция общественных пространств исторического поселения складывается на основе реального и потенциального взаимодействия Природы, Истории и Общества и определяется их типом отношений с человеком. Именно тип отношений или потенциальная составляющая модели служит тем «общим знаменателем», который обеспечивает взаимодействие трех реальных несводимых составляющих модели: природы, истории и общества [10]. Оптимальным является площадь зеленых насаждений не менее 50–60 %, хотя нормы допускают более низкий процент озеленения городских территорий (40 %). Главные водно-зеленые оси – реки Волга и Самара, как воздуховоды могут связывать систему внутри- и внегородских насаждений. Создание зеленых зон в речных долинах позволит количественно обеспечить население города зелеными насаждениями, а их реконструкция

с целью повышения комфортности приблизит к нормативам «зеленых стандартов» [11].

Использование перепада рельефа береговых террас и частичное заглабление транспортных коридоров является одним из вариантов решения сложной градостроительной задачи по созданию доступности береговой линии реки Самары для горожан.

В качестве **выводов** данного исследования сформулированы основные принципы стратегии комплексного развития прибрежных территорий:

1. Сохранение природных ландшафтов в комплексной стратегии развития территории.

2. Создание экологически безопасной и социально-ориентированной структуры территории, являющейся комфортной для людей.

3. Сочетание двух противоположных парадигм: тихое место для отдыха, а также общественное место для социального взаимодействия.

4. Использование современных приемов в области ландшафтного проектирования и дизайна.

5. Оптимальная организация транспортной системы:

- перенос автомобильного трафика под землю, восстановление на поверхности целостности городского пространства.

- организация временных надземных и подземных парковок.

- обеспечение доступности рекреационных территорий с помощью создания велосипедных маршрутов.

Грамотно спроектированный ландшафт общественного пространства набережных может и должен стать ключевым средством решения самых острых градостроительных, экологических, и социально-общественных проблем городской территорий.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Смоленская Е.О. Метод моделирования открытых архитектурных пространств в городской среде: на примере города Самары : дис. ... канд. арх. Н. Новгород, 2004. 200 с.

2. Сторчак Ю.А. Формирование застройки и транспортных коммуникаций в районах, прилегающих к городским набережным // Вестник МГСУ. 2017. Т. 12. Вып. 9 (108). С. 1039–1052.

3. Нефедов В.А. Как вернуть город людям. СПб.: Искусство XXI века, 2015. 160 с.

4. Родионова О.В. Исторические этапы развития набережных в городах Поволжья // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Градостроительство: сборник статей 74-й международной

научно-технической конференции. Самара: АСИ СамГТУ, 2017. С. 230–232.

5. Гельфонд А.Л., Ахмедова Е.А. Формирование архитектурно-пространственной структуры волжских набережных на примере Нижнего Новгорода и Самары // Архитектура и строительство России. 2015. № 7. С. 2–15.

6. Николай Тарасов о строительстве набережной. <http://drugoigorod.ru/tarasov/>

7. Журнал Speech: landscape/ландшафт. Т.20. М., 2018. 272 с.

8. <http://urbanurban.ru/blog/space/90/Madrid-RIO-progulochnaya-zona-vmesto-estakady> [Электронный ресурс] (дата обращения: 15.11.2018).

9. Гатов В. Обреченные на контакт. Как медиа формируют горожан // Горожанин, что мы знаем о жителях большого города? М.: StrelkaPress, 2017. С. 150–175.

10. Гельфонд А.Л. Эволюция общественных пространств исторического поселения (на примере Нижнего Новгорода). (2014) // Вестник ВРО РААСН: сб. науч. тр. Вып. 17. Н. Новгород: ННГАСУ. 2014. С. 121–130.

11. Лекарева Н.А. Взаимодействие города с природой // Innovative Project. 2016. Т.1, №1. С. 48–50.

REFERENCES

1. Smolenskaya E.O. Metod modelirovaniya otкрыtykh arkhitekturnykh prostranstv v gorodskoy srede: na primere goroda Samary. Dis. kand. arkh. [Method of modeling open architectural spaces in an urban environment: the example of the city of Samara] N. Novgorod, 2004. 200 p.

2. Storchak Yu.A., Formation of building and transport communications in the areas adjacent to the city embankments. Vestnik MGSU [Scientific and Engineering Journal for Construction and Architecture], 2017, V. 12, I. 9 (108), pp. 1039–1052. (in Russian)

3. Nefedov V.A., Kak vernut' gorod lyudyam [How to return the city to people]. SPb: Iskusstvo XXI veka Publ., 2015. 160 p.

4. Rodionova O.V., Historical stages of development of embankments in the cities of the Volga region. Traditsii i innovatsii v stroitel'stve i arkhitekture. Gradostroitel'stvo: sbornik statey 74-y mezhdunarodnoy nauchno-tekhnicheskoy konferentsii [Traditions and Innovations in Construction and Architecture. Urban Planning: a collection of articles of the 74th International Scientific and Technical Conference]. Samara, 2017. pp. 230–232. (in Russian)

5. Gel'fond A.L., Akhmedova E.A., Formation of the architectural and spatial structure of the Volga embankments on the example of Nizhny Novgorod and Samara. Arkhitektura i stroitel'stvo Rossii [Architecture and Construction of Russia], 2015, no 7., pp. 2–15. (in Russian)

6. Nikolay Tarasov o stroitel'stve naberezhnoy (Nikolai Tarasov on the construction of the embankment).

Available at: <http://drugoigorod.ru/tarasov/> (accessed 7 February 2019)

7. Zhurnal Speech: landscape/landshaft. V.20. M., 2018. 272 p.

8. Madrid-RIO – progulochnaya zona vmestoestakady. Available at: <http://urbanurban.ru/blog/space/90/Madrid-RIO-progulochnaya-zona-vmesto-estakady> (accessed 15 October 2018).

9. Gatov V., Doomed to contact. How media form citizens. Gorozhanin, chto my znaem o zhitelyakh bol'shogo goroda? [The city Dweller, What Do We Know about the Inhabitants of a Big City?] M.: StrelkaPress, 2017, pp. 150–175.

10. Gel'fond A. L., The evolution of public spaces of the historical settlement (on the example of Nizhny Novgorod). Vestnik VRO RAASN: sb. nauch. tr. [Herald of VRO RAASN], 2014, V. 17, pp. 121–130. (in Russian)

11. Lekareva N.A., The interaction of the city with nature. Innovative Project [Innovative Project], 2016, V.1, no 1, pp. 48–50. (in Russian)

Об авторе:

МАЛЫШЕВА Светлана Геннадьевна

кандидат архитектуры, декан факультета дизайна Самарский государственный технический университет Академия строительства и архитектуры 443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194 E-mail: f.design@mail.ru

MALYSHEVA Svetlana G.

PhD in Architecture, Dean of the Design Faculty Samara State Technical University Academy of Architecture and Civil Engineering 443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194 E-mail: f.design@mail.ru

Для цитирования: Малышева С.Г. Исторические предпосылки и современные тенденции в развитии набережных Самары // Градостроительство и архитектура. 2019. Т.9, №2. С. 112–117. DOI: 10.17673/Vestnik.2019.02.15. For citation: Malysheva S.G. Historical Background and Current Trends in the Development of Samara Embankments // Urban Construction and Architecture. 2019. V. 9, 2. Pp. 112–117. DOI: 10.17673/Vestnik.2019.02.15.

Уважаемые читатели!

Центр инженерно-технических разработок СамГТУ (ЦИТР СамГТУ) приглашает к сотрудничеству.

Основные направления деятельности Центра:

- выполнение полного цикла создания проектно-сметной документации для строительства объектов гражданского и промышленного назначения
- выполнение работ по обследованию технического состояния объектов строительства
- осуществление авторского, технического надзора, строительного контроля
- выполнения работ по строительству и реконструкции объектов, научно-методическое руководство проектными и строительными работами
- разработка и апробация новых технологий и методов в архитектуре и проектировании и строительстве зданий и сооружений
- координация разработки и продвижения новых образовательных программ в области архитектуры, проектирования и строительства
- предоставление консалтинговых услуг в сфере проектной и инженерно-технической деятельности

Руководитель Романчиков Вячеслав Викторович

Контакты:

443110, Россия, г. Самара, ул. Ново-Садовая, 18, оф. 3
тел. +7(937)070-19-02, E-mail: romanchikoff@mail.ru