

Д.В. ЛИТВИНОВ

кандидат архитектуры, доцент кафедры реконструкции и реставрации архитектурного наследия Самарский государственный архитектурно-строительный университет

**ПРИНЦИПЫ ЗОНИРОВАНИЯ ПРИБРЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЙ
В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ГОРОДА
(НА ПРИМЕРЕ ГОРОДОВ ПОВОЛЖЬЯ)**

*PRINCIPLES OF ZONING OF COASTAL TERRITORIES DEPENDING ON ПЛАНИРОВОЧНОЙ CITY
STRUCTURES (ON THE EXAMPLE OF CITIES OF THE VOLGA REGION)*

Рассматриваются модели вариантов планировки прибрежных территорий городов Поволжья, с учетом их композиционных качеств, выявленных на основе изучения зарубежного опыта и существующей планировочной ситуации. Планировочные модели «линейная», «рядная» и «узловая» направлены на создание непрерывной зеленой системы прибрежных пространств, интегрированных в структуры городов.

Ключевые слова: градостроительство, прибрежные территории, планировка, функциональное зонирование, города Поволжья.

Как и во многих крупных прибрежных городах, система открытых пространств, прибрежных территорий городов Поволжья претерпевает существенные изменения, вызванные определенными изменениями в функциональной и пространственной организации города, отдельных его районов и частей.

Обобщив изученные приемы зарубежного опыта и существующую планировочную ситуацию городов Поволжья, была выявлена система планировки прибрежных территорий с учетом их композиционных качеств, которая органично сочетается с уже существующей функционально-планировочной структурой города. Такая модель функционального зонирования прибрежных территорий городов Поволжья построена по одному структурному принципу (создание непрерывной зеленой системы прибрежных территорий) и различается только по трем видам пространственной организации: линейной, рядной и узловой, которые могут существовать как по отдельности, так и в разных комбинациях.

«Узловая» модель может применяться для центральных прибрежных территорий, когда рекреационные зоны прибрежной территории располагаются по направлению вдоль акватории отдельными

In article models of variants of a lay-out of coastal territories of cities of the Volga region, taking into account their composite qualities revealed on the basis of studying of foreign experience and actual situation are considered. Planning models "linear", «rows» and "central" are directed on creation of continuous green system of coastal spaces of the cities integrated into structures.

Key words: town planning, coastal territories, lay-out, functional zoning, cities of the Volga region.

ячейками или образуют более сложную пространственную структуру.

«Рядная» модель может применяться для средних прибрежных территорий, когда вариантом такого решения может быть планировка, при которой основные скопления рекреационных зон не вытягиваются параллельно акватории, а перпендикулярно накладываются на непрерывную городскую застройку, соединяясь зелеными коридорами прибрежных зон вдоль воды.

«Линейная» модель может применяться для периферийных прибрежных территорий, когда полоса городской застройки и рекреационные зоны прибрежных территорий вытягиваются вдоль акватории, повторяя его контур. Вариант такого функционально-планировочного решения носит параллельный характер, где функциональные полосы территорий различного назначения идут параллельно акватории.

На фоне той или иной пространственной организации прибрежных территорий вырастают здания, а между ними образуются свободные зеленые пространства, отсюда складывается единство города и ландшафта, в котором он расположен. Синтетическая модель основана на сочетании трех видов про-

странственной организации и представляет собой постмодернистский пример членения существующей застройки, граничащей с прибрежными зонами, на структурные единицы зеленых пространств по интеграции функций, с обслуживающими рекреационными зонами разного типа, объединенными единой зеленой зоной прибрежных территорий. Основные структурные черты данных планировочных моделей включают в себя:

создание единой планировочной рекреационной зоны прибрежных территорий, причем расположенные вблизи городских центров они могут быть приспособлены для круглогодичного функционирования, а остальные быть только сезонными;

дальнейшее развитие рекреационных зон прибрежных территорий вглубь городской застройки путем объединения существующих зеленых пространств, прибрежной застройки и создание дополнительных зеленых коридоров (парков, скверов, садов и т.д.);

отнесение основных, параллельных акватории, транспортных магистралей не ближе чем на 500 м от уреза воды, при этом движение транспорта в прибрежной зоне будет минимальным, так как все перемещения будут иметь целевой характер и направлены только в данный рекреационный район;

сохранение прибрежной полосы шириной 100 м от уреза воды без застройки, а также сохранение ценных для отдыха ландшафтов, выходящих за пределы прибрежных территорий;

вынесение хозяйственных служб, не связанных с водозаборными объектами, за пределы прибрежной рекреационной полосы;

создание дополнительной буферной зоны перед зелеными коридорами (функционально связанной), состоящей из небольших зеленых пространств.

Так, например, в **Волгограде** для создания единой планировочной рекреационной зоны городских прибрежных территорий можно использовать «узловую» и «рядную» модель планировочной организации прибрежных территорий. В дальнейшем для развития зеленых пространств прибрежных территорий вглубь городской застройки необходимо объединить их с существующими зелеными пространствами города, парками, садами (например, объединить Мамаев Курган с прибрежной зоной), продлить перпендикулярные улицы до реки (например, улицы Держинского, Черноморскую, Генерала Штеменко, пр. Metallургов и т.д.), дать

организованные спуски с параллельных улиц к реке (например, с пр. Ленина и т.д.), сформировать «зеленые коридоры» вокруг естественных рек, ручьев, а также искусственных каналов (например, реки Царица, Отрада, Дубровка, Мокрая Мечетка, ручей Купоросный и т.д.). Также необходимо удаление железнодорожных линий с прибрежной территории (например, платформа Банная, платформа на ул. Степана Разина и т.д.), которые препятствуют доступу населения к акватории, сократить автотранспортные нагрузки на прибрежные улицы в 500-метровой зоне от уреза воды.

В **Саратове** при создании единой планировочной рекреационной зоны городских прибрежных территорий можно использовать «узловую» планировочную систему. Это связано с высокой плотностью застройки, выходящей к реке Волге, и образованием локальных промышленных объектов в прибрежной зоне, планировочно не всегда связанных между собой (как в Волгограде). В дальнейшем удаление промышленных объектов с прибрежной территории позволит открыть локальные свободные зоны, в которых можно будет проводить функциональное зонирование согласно композиционным качествам прибрежных территорий. При развитии рекреационных зон прибрежных территорий вглубь городской застройки необходимо предусмотреть их планировочную связь с существующими зелеными пространствами города (например, с парком Победы, парком им. Горького, пл. Революции, парком возле стадиона Динамо, парком по ул. Рабочий переулок, парком по пр. Энтузиастов и т.д.), организовать выходы с перпендикулярных улиц к Волге, в частности, тем, которым препятствовали промышленные объекты (например, ул. Белоглинская, ул. Политехническая, ул. Пензенская, пр. Киевский и т.д.). Также необходимо сократить транспортную нагрузку на магистрали, расположенные в прибрежной зоне (например, на ул. Чернышевского, путем создания подземного туннеля для автотранспорта под ней).

В **Самаре** при создании единой планировочной рекреационной зоны внутригородских прибрежных территорий можно использовать «линейную» планировочную систему. Рекомендации по её использованию связаны, во-первых, с отсутствием чередования промышленных комплексов в прибрежной зоне Волги (как в Волгограде и Саратове), во-вторых, с высокой плотностью застройки, равномерно удаленной от реки (200 м от уреза воды), что

способствует формированию неразрывного зеленого пространства по всей длине прибрежной территории города. В дальнейшем при развитии взаимодействия городского пространства с прибрежными территориями необходимо подчеркнуть их связи с существующими центральными пространствами города (например, Хлебной пл., пл. Революции, пл. Куйбышева, площади имени Славы и т.д.), также необходимо продление перпендикулярных улиц к реке (например, ул. Николая Панова, ул. Соколова, организация выхода в прибрежную зону в Постниковом овраге, а также с 1-й по 8-ю просеки), необходимо сократить транспортную нагрузку на магистрали, расположенные в прибрежной зоне (например, на Волжский проспект, путем переноса надземной транспортной нагрузки в подземное пространство прибрежной зоны).

В **Казани** создания единой планировочной рекреационной зоны внутригородских прибрежных территорий можно добиться путем использования комбинирования «линейной» и «узловой» планировочной системы. Такое планировочное сочетание двух систем связано со сложной гидрологической сетью города, которая расчленяет его застройку на три части. Так, например, в центральной части города возле Кремля, где прибрежная территория Волги совпадает с прибрежной территорией р. Казанки (от Нового Арачкино до Адмиралтейской Слободы и от Кремля до Новотатарской), возможно развитие «узловой» планировочной структуры по двум берегам р. Казанки, а фрагмент прибрежной территории р. Волги от Новотатарской до Старого Победилово при удалении локальных промышленных объектов возможно зонировать по «линейной» планировочной системе. Дальнейшего развития рекреационных зон прибрежных территорий вглубь городской застройки необходимо добиваться путем объединения их с существующими зелеными пространствами города - парками, садами, внутренними водными объектами (например, с историческим комплексом Кремля, с зелеными зонами о. Нижний, Средний, Верхний Кабан). Немаловажной задачей является организация выходов в прибрежную зону Волги с перпендикулярных улиц (ул. 10 лет Октября, ул. Пушкина, ул. Братьев Петрявых и т.д.), создание организованных спусков к воде вдоль всей прибрежной зоны Волги, удаление железнодорожных путей, проходящих в параллельно Волге, которые в настоящее время отрезают практически все выходы города в прибрежную зону.

В **Ульяновске** создания единой планировочной рекреационной зоны внутригородских прибрежных территорий можно добиться путем использования «линейной» планировочной системы. Но для этого необходимо: во-первых, структурировать саморазвивающуюся планировочную структуру малоэтажной застройки, расположенной в 200-метровой зоне от уреза воды, во-вторых, подчинить её общегородской планировке, создав иерархическую структуру улиц и проездов. В дальнейшем, при развитии взаимодействия городского пространства с прибрежными территориями Волги, необходимо связать их с существующими внутригородскими пространствами (например, с системой прибрежных территорий р. Свияги, с городскими парками, скверами, садами и т.д.), продлить перпендикулярные улицы до Волги (например, ул. Юности, ул. Докучаева, ул. Декабристов, ул. Симбирская, ул. Гончарова, ул. Железной Дивизии и т.д.), создав на них организованные спуски (например, по ул. Кирова и т.д.).

В **Чебоксарах** единая планировочная рекреационная зона внутригородской прибрежной территории и вдоль Волги (практически свободной от застройки) может быть подчинена «линейной» планировочной системе, с учетом включения ее в городскую планировку посредством организации доступа, равномерно распределенного по всей городской прибрежной полосе. Для этого рекомендуется организовать благоустроенные спуски (например, от ул. Калинина, Московского проспекта) в сторону Волги. Таким образом, сформируется единая планировочная структура города с его прибрежной территорией, которая в последующем преобразовании усилится выходами «зеленых коридоров» вдоль малых рек и ручьев (р. Чебоксарка, Трусиха, Сутипка, и т.д.).

Такая организация планировочной структуры прибрежных территорий крупных городов Поволжья способна создать равномерность нагрузки на отдельные прибрежные участки, что позволяет населению выбирать места для отдыха в соответствии с личными потребностями (зоны активного и пассивного отдыха). Система использования разных планировочных приемов является универсальной. Она применима при интенсивном освоении прибрежной территории и намечаемом развитии городской застройки, наличии благоприятных природных ситуаций, что характерно для большинства прибрежных городов.

© Литвинов Д.В., 2011