

УДК 711.61

ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ НАБЕРЕЖНЫХ.
ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Т.О. ТЯПКО

(Представлено: Я.Д. ФИЛИППЕНКО)

Рассмотрен зарубежный и отечественный опыт проектирования набережных. Примеры проектных решений дают возможность проанализировать способы организации прибрежных территорий, а также выявить кардинальные отличия в принципах подхода.

Акватория города – его визитная карточка, центр притяжения людей. Видовые и визуальные возможности водного пространства позволяют акцентировать внимание на архитектурном облике прилегающих зданий и сооружений, а также набережных. Создание гармоничной среды набережной – сложный процесс взаимодействия архитекторов, светодизайнеров, инженеров, от слаженной работы которых зависит насколько популярной и функционально насыщенной она получится. К наиболее распространенным естественным водоемам в городах относятся реки. Для защиты прибрежных территорий от разрушений, вызываемых волнами, течениями, от оползневых явлений проводят берегоукрепительные работы и строят регулирующие гидросооружения, влияющие на состояние русла реки. Однако, сейчас набережные – это не только укрепляющие конструкции берегов реки, но также и точки притяжения людей. Набережные-бульвары создают благоприятные условия для пешеходов, и их зеленые коридоры, соседствуя с водой, стимулируют проветривание городской застройки. Облик городов, размещенных на берегах крупных рек, водохранилищ, морей, во многом зависит от привлекательности набережных.

Для определения таких явлений, как общегородской комплекс набережных, в ландшафтном проектировании необходим учет инфраструктуры города, его наземного и водного транспорта, а также выявление возможных господствующих над городом видовых точек. Чтобы появилась возможность для создания пешеходной набережной, нужно освободить место от транспортной загруженности. Есть два варианта преобразования городской среды, для организации пространства набережной. Первый – сужение проезжей части минимум в два раза и создание прибрежной полосы с пространством для пешехода и велосипедиста, и только потом – для автомобиля (рис. 1). Вторым – заглубление проезжей части и перекрытие части набережной зеленой платформой, по которой люди из прилегающей среды смогут беспрепятственно попасть к воде (рис.2).

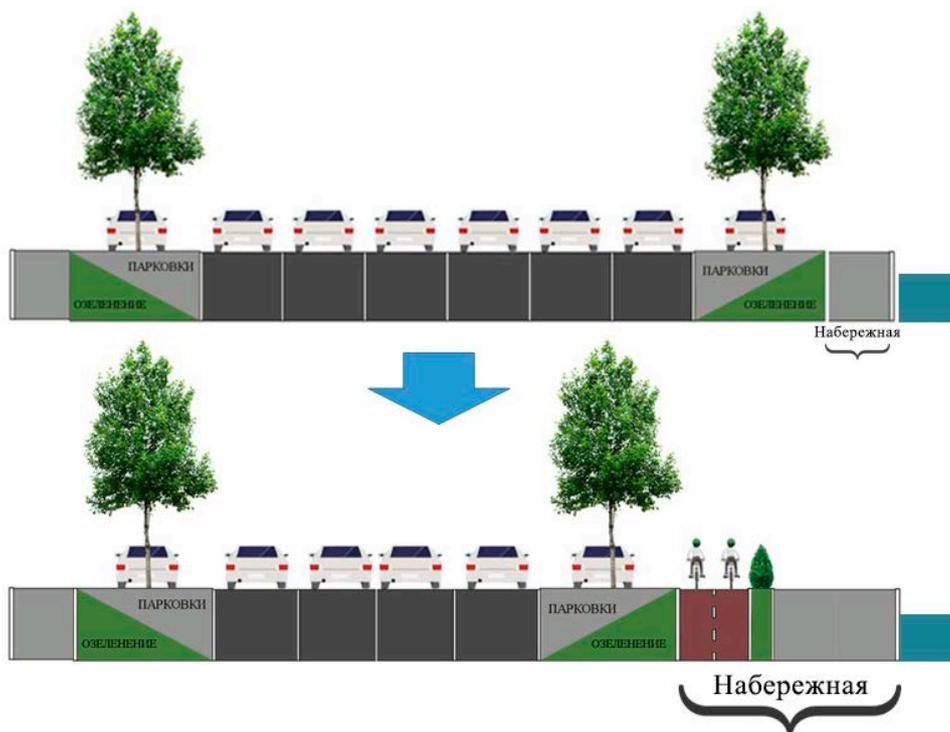


Рисунок 1. – Первый вариант преобразования набережной путем сужения проезжей части



Рисунок 2. – Второй вариант преобразования набережной путем заглибления проезжей части, г. Мадрид, Испания

Для выявления принципиальных отличий в проектировании набережных в разных частях мира следует провести сравнительную характеристику организации пространства и проектирования набережных. Для сравнения были выбраны как положительные примеры набережные в следующих городах: г. Мадрид (Испания), г. Сеул (Южная Корея), г. Зарасай (Литва), так и негативные примеры: г. Минск (Беларусь), г. Тверь (Россия), г. Ижевск (Россия).

Город Мадрид (Испания), как и все крупные города Европы, утонул в машинах. Автомобиль имел главенствующую роль и предполагалось, что это единственный перспективный вид транспорта. Ценность бульваров в понимании горожан упала, на их месте возводились широкие магистрали, развивалась система подземных и наземных автостоянок. Была построена кольцевая дорога М-30, которая должна была решить проблему пробок в городе. На западе Мадрида магистраль М-30 прошла как раз по берегу реки Мансанарес, разорвав город. В результате пробки на кольце стали причиной ухудшения экологической обстановки, упала экономическая и репрезентативная ценность района. Властям Мадрида хватило смелости признать прошлые ошибки и к началу 2000-х был принят проект серьезной реконструкции шоссе. Этот проект стал частью более масштабной деятельности по изменению транспортной ситуации во всем городе. В результате чего транспортный поток был убран под землю, проведена реорганизация транспорта с учетом будущего развития, по всей протяженности набережной была создана серия зеленых спортивно-развлекательных зон (рис. 4).



Рисунок 4. – Преобразование набережной города Мадрида

Мадрид стал ярким примером комплексного подхода к реконструкции, в результате которой были задеты и преобразованы различные сферы городской жизни.

Исторически город Сеул (Южная Корея) развивался вокруг реки Чхонгечхон, и впоследствии район стал ассоциироваться с бедностью и разрухой. Было принято решение забетонировать реку и создать навесную 4-х полосную магистраль. К концу XX века это стало серьезной проблемой – жители этого района страдали от респираторных заболеваний, обилие шума и выхлопных газов делало невозможным нормальное существование. Для решения проблемы мер Ли Мён Бака решил вернуть реку горожанам. Для этого была разработана система подвесных мостов и подземных пешеходных переходов, проведена

транспортная реформа, проблему наполняемости реки решили за счёт специальных насосов, которые качают в Чхонгечхон воду из второй городской реки – Ханган. В следствии реконструкции возросла деловая активность в окрестностях, увеличилось количество торговых точек, жители стали активнее населять этот ставший экологически благоприятный район, улучшилось общее экологическое состояние города (рис. 5).

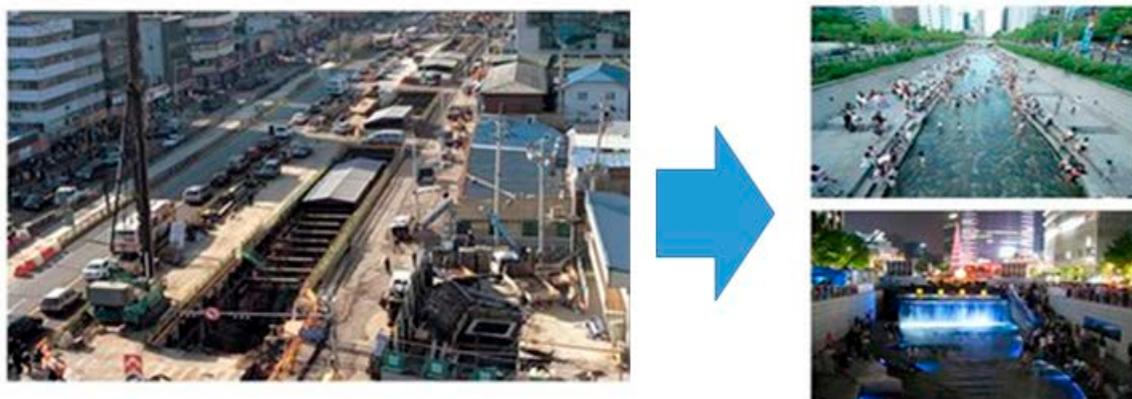


Рисунок 5. – Преобразование набережной реки Чхонгечхон

Данный проект является примером возможности преобразования набережной находящейся в любом состоянии, повышение ее репрезентативных и экономических функций.

На набережной озера Зарасай (Литва) сооружено открытое колесо обозрения в виде петли моста на 17-ти метровой высоте. Нисходящий край витка плавно соединяет разные высоты рельефа и выводит к небольшому пирсу (рис. 6).



Рисунок 6. – Обзорная площадка на набережной, Зарасай

На верхнем уровне проектирован сквер со скульптурами, пункты проката и торговли. Такое преобразование набережной привлекает не только жителей маленького городка, но и проезжающих водителей (рядом расположена автомагистраль международного сообщения).

Данный пример показывает, как повысить репрезентативность набережной, находящейся даже в маленьком городке, путем создания привлекательной среды.

Набережная реки Свислочь в городе Минск (Республика Беларусь) расположена в центре города, однако лишена всякого благоустройства. отсутствует инфраструктура. С одной стороны, она контактирует с жилым комплексом, а с другой – с общественными зданиями и дорогой (рис. 7).

После реконструкции набережной были созданы прогулочные дорожки, обновлено покрытие и освещение. Однако для привлечения наибольшего количества посетителей необходимо создавать наполненные пространства для отдыха и развлечения всех слоев и групп населения. Данный пример показывает недостаточность обновления среды и подчеркивает недостаток функциональных зон и включения набережной в городскую среду.

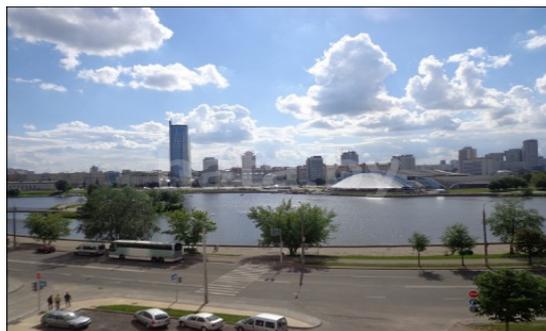


Рисунок 7. – Набережная р. Свислочь

Набережная города Тверь (Россия) расположена в исторической части и является местом притяжения гостей и туристов. К недостаткам набережной можно отнести как не организованный подход к реке, так и необорудованную прибрежную зону. Наблюдается острая недостаточность развитых рекреационных зон вблизи водоема (рис. 8).



Рисунок 8. – Набережная города Тверь

Город является примером наиболее распространённом на постсоветском пространстве, когда исторически ценная застройка находится в прибрежной зоне и требует особого подхода к проектированию.

Набережная города Ижевск (Россия) представляет собой узкую полосу тротуара, заключенную между рекой и дорогой. Отсутствуют места отдыха и развлечений и в целом представляет собой опасную для отдыха часть. Магистраль вдоль набережной является визуальной осью, однако не позволяет организовать места отдыха населения (рис. 9).



Рисунок 9. – Набережная города Ижевск

Пример показывает необходимость комплексного подхода реконструкции, для организации места отдыха, подразумевающей реорганизацию дорожно-транспортной сети города.

В результате проведенного анализа можно сделать вывод о необходимости тщательного подхода при проектировании и реконструкции набережной среды. Опыт проектирования набережных формировался на протяжении многих лет и закладывался на градостроительном и планировочно-территориальном уровне, но с течением лет менялась как планировочная структура, так и ориентированность городов. Отличительной чертой европейского проектирования набережных является комплексный многоуровневый подход к градостроительной реконструкции, признание старых ошибок и создание новых социально ориентированных пространств предусматривая рост и развитие города и населения. Следует отметить, что большинство городов формировалось вокруг рек, таким образом набережные оказались окружены исторической застройкой, что в настоящее время затрудняет реконструкцию этих мест в связи с возможным нанесением ущерба памятникам архитектуры.

Изучив европейский опыт проектирования околородных пространств и узнав основные принципы реорганизации пространства, можно сделать вывод о невозможности копирования зарубежных методов и необходимости их адаптации, создания своих способы организации набережных.

ЛИТЕРАТУРА

1. Madrid RIO: как Мадрид убирал автомобили с набережной [Электронный ресурс] // dr-corner.livejournal.com. – Режим доступа: <https://dr-corner.livejournal.com/41558.html>. – Дата доступа: 22.09.17.
2. Набережные [Электронный ресурс] // landscape.totalarch.com-2014. – Режим доступа: <http://landscape.totalarch.com/node/25>. – Дата доступа: 19.08.17.
3. Проектирование набережных [Электронный ресурс] // stydopedia.ru-2014. – Режим доступа: http://arhivuz.ru/2014_1/4. – Дата доступа: 14.08.17.
4. Раскопанная река в Сеуле [Электронный ресурс] // the-village.ru. – Режим доступа: <http://www.the-village.ru/village/city/abroad/123305-inostrannyu-opyt-raskopannaya-reka-v-seule>. – Дата доступа: 19.08.17.
5. Фотофакт [Электронный ресурс] // realt.onliner.by. – Режим доступа: <https://realt.onliner.by/2017/05/08/naberezhnaya-2>. – Дата доступа: 23.08.2017.