

MISCELLANIA

УДК 711.4.01

Л. П. Лавров

О ТИПОЛОГИИ БЕРЕГОВОЙ ПОЛОСЫ В ГОРОДСКОЙ ЗАСТРОЙКЕ

В Санкт-Петербурге иногда говорят, что главная улица нашего города — это Нева. С этим нельзя не согласиться: протяженные гранитные набережные, величественные фасады дворцов, плавно несущийся водный поток как нельзя лучше отражают характер Северной столицы России! Здесь в праздничные дни собираются тысячи горожан, здесь всегда толпятся группы туристов, в солнечные дни прогуливаются семьи с детьми, в любую погоду здесь можно видеть рыбаков и парочки влюбленных...

Но главная улица города характерна и своей многофункциональностью. Здесь не только любуются замечательными панорамами. Нева — одна из основных транспортных магистралей города. Ее гранитные набережные вместе с набережными других рек и каналов принимают на себя самые напряженные автомобильные потоки центра города. Не редкость постоянные многокилометровые пробки вдоль берегов. В летний период проявляет себя дополнительная нагрузка — в узловых точках возникают центры обслуживания туристов, на самых привлекательных участках паркуются огромные автобусы туристских фирм — все примерно так, как на других главных улицах исторического ядра города. Здесь же вдобавок к этому вдоль берегов еще и швартуются многочисленные дебаркадеры с причальными площадками и пунктами питания.

Конфликт интересов приобретает большую остроту. Автомобилистам мешают шныряющие повсюду пешеходы и забивающие проезжую часть туристские автобусы. Туристам не нравятся мчащиеся авто и запаркованные автобусы, которые не позволяют удобно пройти к интересным видовым точкам и спокойно полюбоваться широко разрекламированными панорамами, ради которых они проделали немалую дорогу. Местные жители недовольны и теми и другими — слишком много шума,

Лавров Леонид Павлович — д-р архитектуры, заслуженный архитектор РФ, чл.-корр. Российской академии архитектуры и строительных наук, чл.-корр. Германской академии градостроительства и планирования земель, профессор, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет; e-mail: leonid.lavrov@gmail.com

© Л. П. Лавров, 2013

слишком много народу вокруг — нельзя спокойно выспаться, негде выгулять любимую собаку.

Возникают вопросы о возможностях решения застройки вдоль береговой полосы и в связи с особенностями нынешнего этапа градостроительного развития Санкт-Петербурга, когда в зоне внимания оказываются берега Малой Невы, Большой и Малой Невки. На очереди — реконструкция участков судостроительных производств на Неве, благоустройство набережной Невы в Невском районе...

Эта ситуация не оказалась без внимания специалистов и администрации. Появляются предложения по ограничению транспортной нагрузки центра, по устройству подводных автомобильных тоннелей вдоль центральных набережных, по активному включению «речных трамваев» в систему городских пассажирских перевозок. Чтобы понять, насколько реальны и перспективны подобные решения, есть смысл ознакомиться с опытом формирования и развития береговых зон в других европейских городах — ведь Петр I создавал столичный город на берегах Невы, посетив немало европейских метрополий — выявить характерную типологию береговой застройки. Будем фиксировать характерные решения фотографиями, а в заключение подведем итоги этому обзору.

Достаточно редкий, но типологически важный пример — это исторический центр Флоренции, участок южного берега реки Арно между Понте Веккио и мостом Санта Тринита (рис. 1). Первые дома на улице Сан-Якопо, идущей параллельно берегу, появились еще в XI–XII вв., но существующая картина плотной застройки сложилась несколько позже: примыкающие друг к другу дома, в том числе и церковь Св. Якопо, нависают над гладью воды на консолях. Фасады решены почти так же, как вдоль любой «материковой» улицы: но дверей или ворот здесь нет — только окна (лоджии появились лишь в постройках последних лет). Береговая застройка здесь практически безучастна к прекрасным панорамам, к освежающему речному ветер-



Рис. 1. Флоренция. Набережная Арно вблизи от Понте Веккио.

Городская застройка не реагирует на прямой контакт с береговой линией: фасады зданий, выходящих на пространство реки, принципиально не отличаются от фасадов, выходящих на городские улицы.

ку. Возможно, сказало то, что выше по течению, на Понте Веккио до 1593 г. находились лавки мясников, летали полчища мух, а отбросы сбрасывались прямо в воды реки Арно? Так или иначе, но здесь дома на берегу безучастны к соседству с водой.

Можно назвать много примеров, когда расположенный непосредственно у берегового уреза дом контактирует с прилегающей водной гладью, раскрывается к ней широкими окнами, площадками для отдыха, палисадниками или хотя бы парадными воротами. Подобные решения широко распространены в Европе — начиная от городов Средиземноморья и кончая побережьем Северного моря. В подобных случаях иногда появляются причальные мостки, а в Венеции — еще и сваи для крепления гондол, традиционно окрашиваемые в цвета владельца дома. На рис. 2 показана застройка Старого Дуная в Вене (отечественные градостроительные нормативы подобного решения не допускают). В этом случае с водой контактирует каждый дом в отдельности.



Рис. 2. Вена. Старый Дунай.

Граница жилой застройки, идущая вдоль береговой полосы, решена как зона активных контактов с водой. Помимо обычных причальных стенок здесь иногда размещаются небольшие садики, солярии, купальни.

Расположенные вдоль по берегу реки дома получают связь между собой и с городской инфраструктурой в виде неширокого перехода, появляется пешеходная набережная. В некоторых случаях сюда получают доступ ручные тележки, разносчики товаров. Здесь появляются скамейки для отдыха или столики кофейни. Этот вариант очень распространен и в Венеции, и в центральных регионах Европы (на рис. 3 в бельгийском Брюгге) вдоль воды располагается неширокая пешеходная набережная.

Набережная Дуная в городе Пассау используется как транспортный путь районного или общегородского значения (рис. 4). Этот образец следует рассмотреть повнимательнее: во-первых, это одно из самых распространенных решений, а во-



Рис. 3. Брюгге. Один из каналов в историческом ядре города.

Береговую полосу образует пешеходная дорожка, обеспечивающая проход к входным дверям домов, стоящих вдоль реки. Иногда на таких набережных устраивают причал для небольших барок, разрешают проезд ручных тележек и велосипедистов, размещают столики кофеен.



Рис. 4. Пассау. Набережная Дуная.

Береговая полоса вдоль Дуная вблизи от центра отведена под транспортный поток, что существенно меняет ее роль в градостроительной структуре, делает местом притяжения транзитных автомобилей.



Рис. 5. Страсбург. Набережная на р. Иль.

Два типа набережных в историческом центре на реке Иль. Слева — решенная как пешеходный проход, справа — транспортная коммуникация, которая к тому же расширена для увеличения пропускной способности.

вторых, этот образец характерен и для водных путей Петербурга. Кроме того, и это особенно важно, следует учесть, что появление на набережных активных транспортных путей порождает множество вариантов их конструктивного и планировочного решения, которые могут быть использованы на следующих этапах развития нашего города. Об этом и пойдет речь в дальнейшем обзоре европейской практики.

Набережные в Страсбурге (рис. 5). Слева — рассчитанная на пешеходов, справа — загруженная транспортом. Выявлены мероприятия, направленные на увеличение ее пропускной способности. Здесь набережная расширена за счет установки ряда опор на акватории. Берега рек, других водоемов издавна использовались как пути передвижения торговых караванов. Появление городской застройки в большинстве случаев никак не сказалось на этих маршрутах, их напряженность лишь увеличилась за счет потока внутригородского транспорта, который имеет свойство постоянно возрастать. Чтобы ответить на все возрастающую нагрузку, проезжую часть расширяют за счет выноса дорожного полотна над поверхностью воды. Иногда используют установленные в воде опоры, иногда — консольный навес.

На рис. 6 видно, как с помощью железобетонных консолей осуществили расширение профиля береговой магистрали (реконструкция набережной реки Арно во Флоренции восточнее улицы Уффици).

Во Франкфурте-на-Майне дополнительной функциональной нагрузкой на набережную стало ее использование как причальной стенки для пассажирских и грузовых судов, для плавающих гостиниц и жилых лодок (рис. 7). Повозки с грузами, которые издавна двигались вдоль реки, здесь делали передышку, перегружали товары на речные баржи или морские корабли. На набережной приходилось выделять место для складов (временных или постоянных), для погрузочных площадок, для киосков



Рис. 6. Флоренция. Набережная Арно вблизи от Уфицци.
Возрастающий транспортный поток вдоль реки в историческом центре вынудил реконструировать участок набережной вблизи моста Алле Грацие и произвести здесь расширение проезжей части.



Рис. 7. Франкфурт-на -Майне. Набережная в 1920-е годы.
Набережные в центральной части города вплоть до конца XX в. решались как транспортные магистрали. Это создавало предпосылки для концентрации здесь погрузочно-разгрузочных и складских функций, притягивало сюда транзитные потоки.

по продаже билетов и т. п. Эти функции существенно влияли на связь воды и жилой застройки, затрудняли их контакты. Старая открытка показывает набережную Майна во Франкфурте в 1920-е годы.



Рис. 8. Дельфт. Исторический центр.

Градостроительное планирование, охватывавшее всю территорию города, позволило снизить транспортную нагрузку на набережные, исключить транзитное движение и ограничить возможности парковки автомобилей в береговой зоне



Рис. 9. Дюссельдорф. Река Рейн между Рейнкнибрюке и Оберкасельбрюке.

Здесь протяженный участок набережной превращен в пешеходную зону за счет переноса транспортного потока в подземный туннель (что было сопряжено с преодолением немалых инженерных и финансовых проблем). Радикальное решение конфликтов, характерных для береговой зоны крупного города

Город Дельфт. Решение, которое смогло быть реализовано после сокращения транспортного потока на набережной (рис. 8). За счет организационно-административных мероприятий и строительства дополнительных транспортных сооружений была усовершенствована общая схема городского транспорта. Сейчас здесь возможен лишь местный подъезд и парковка автомобилей проживающих. В некоторых местах запрещена также стоянка у причала жилых барж и плавучих ресторанов.

Дюссельдорф. Набережная в центре города полностью освобождена от транспортных потоков за счет устройства под нею тоннелей для движения автомобилей (рис. 9). Въезд и выезд в тоннель — за пределами центра. Такое же решение реализовано и в расположенном выше по течению Рейна городе Кёльне. Конечно, потребовались немалые материальные затраты, пришлось преодолеть дополнительные технические затруднения, но эффект несомненен: вся «дневная поверхность» набережной используется как обширная пешеходная зона. Подобных примеров в Европе немного.

Саарбрюккен. Достаточно широко распространенное решение с организацией набережной в двух уровнях (рис. 10). В этом случае — на нижнюю отметку перенесена часть автомобильного потока.



Рис. 10. Саарбрюккен. Река Саар.

На набережной справа организован многоярусный транспортный поток, что на протяженном участке отрезает городскую застройку от контакта с водой. Зато набережная слева благодаря этому освобождена от транспортной нагрузки и составляет часть городского парка, где можно спокойно прогуливаться вдоль воды.

Париж. Набережные Сены. Здесь можно видеть широкую палитру возможных вариантов двухуровневой схемы. Вблизи от Лувра на верхней отметке отвели место для букинистов (на фотографии видны задние стенки торговых стенов, закрепленные железными скобами за каменный парапет), а транспортный поток направили в нижнем уровне (рис. 11).



Рис. 11. Париж. Сена.

Использование уступчатой (двухуровневой) схемы набережных позволяет варьировать функциональную организацию береговой зоны. На этом участке Сены (вблизи от Лувра) нижний ярус отведен для транспортного потока.



Рис. 12. Париж. Сена.

На этом участке набережной Сены у моста Александра III нижний ярус используется как пешеходная зона. В летнее время здесь оборудуют площадку для загара на открытом воздухе.

Париж. На берегах Сены нижнюю отметку чаще используют как пешеходное пространство: здесь можно погулять, позагорать, просто посидеть у воды (рис. 12). Протяженные участки набережной используются как контактная зона, где «материковая» городская среда соприкасается с ее мобильными составляющими: сюда вынесли пристани прогулочных теплоходов и причалы для жилых лодок.

Неаполь. На планировочной схеме представлен участок морского побережья Неаполя в районе Новой морской улицы (рис. 13). Весьма характерное использование акватории за пределами набережной для размещения не плавучих элементов городской инфраструктуры, а ее стабильных составляющих. За контур береговой линии выступают пассажирский вокзал, часть пассажирского порта, вертолетная станция, отправляющая рейсы на остров Капри. Эта схема фиксирует начальный этап развития, когда за пределами береговой линии появляются отдельные очаговые элементы. Подобные решения весьма распространены не только на побережьях Средиземноморья, но и в других регионах Европы. (напомним, что и знаменитое лондонское колесо обозрения расположилось на акватории Темзы). Затем существует перспектива объединения отдельных очагов, их слияния, формирования новой единой береговой полосы.

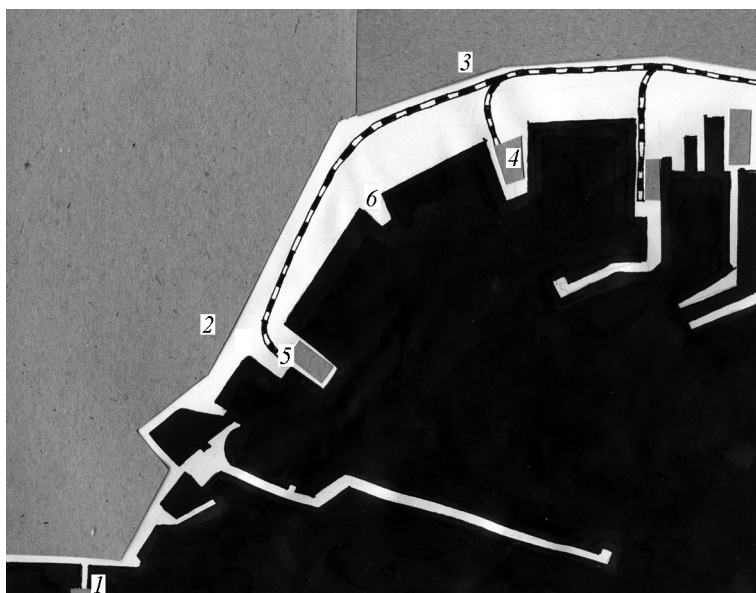


Рис. 13. Неаполь. Схема градостроительного развития береговой полосы за счет освоения акватории за пределами приморской набережной.

1 — Castell del'Ovo; 2 — Castell Nuovo; 3 — улица Nuove Marina; 4 — администрация гавани; 5 — железнодорожный вокзал; 6 — вертолетная станция

Лиссабон. Вдоль берега здесь идут протяженные автомобильные магистрали, а в сторону акватории выступают площадки причалов и складов (рис. 14). В последние десятилетия приморская зона в районе Белем стала объектом кардинальной реконструкции. Импульс дала подготовка к всемирной выставке. На линии городской



Рис. 14. Лиссабон. Район Белем.

Освоение акватории за границами бывшей городской набережной началось еще в 1515 г., когда здесь начали строить оборонительный форт. В наши дни отдельные очаги освоения сливаются в целостную полосу объектов общегородского значения.

электрички был построен вокзал Ориенте по проекту испанского архитектора Сантьяго Калатравы, между транспортным коридором и водой образовалась насыщенная полоса объектов культуры и отдыха. Новая набережная создает все условия для досуга горожан и устремляющихся сюда туристов.

Итак, мы рассмотрели наиболее характерные примеры организации береговой зоны в городах Европы. Первая типологическая группа (рис. 1, 2) — когда застройка вплотную подступает к воде, а береговой урез является одновременно красной линией квартала. Чаще всего это бывает в небольших городах или на периферии метрополий. Вторая типологическая группа (рис. 3–14) — между городскими кварталами и береговой линией расположены коммуникации и другие объекты, рассчитанные на общественное использование.

Можно сказать, что некоторые из этих вариантов уже присутствуют на берегах Невы или других водных путях в нашем городе. Петербург выделяется исключительно интенсивным использованием набережных в качестве путей движения автотранспорта. Другие варианты присутствуют лишь фрагментарно.

Разумеется, корень всех проблем — общая схема организации транспортного движения в Петербурге. Улучшить ситуацию хотя бы в районе исторического ядра можно лишь за счет уменьшения числа автомобилей в центральных районах, а это выходит за рамки рассматриваемой проблемы. Остановимся на локальных вопросах.

Общеизвестно, что набережные в центре Невы — охраняемые объекты нашего наследия, и здесь какое-либо вторжение в структуру исторического памятника недопустимо. Парадоксом следует считать проектный вариант автомобильного тоннеля вдоль набережной Невы с устройством въездных пандусов на насыпных площадках в районе Марсова поля. Более приемлемо размещение вертолетной площадки у Английской набережной в виде плавучего дебаркадера.

Набережные, которые появились в советскую эпоху, не обладают статусом памятника и здесь, как представляется, возможно, их развитие с использованием двухуровневой схемы. Широкие перспективы появляются при проработке вариантов архитектурного решения невских берегов на участке реконструируемых промышленных объектов

Прототипом современного решения можно считать набережную Лейтенанта Шмидта (жаль только, что добраться от жилых кварталов через автомобильный поток к озелененной двухуровневой пешеходной зоне можно лишь с риском для жизни). К сожалению, при реконструкции Благовещенского моста упущена возможность проложить под ним в береговой части пешеходную дорожку в нижнем уровне (как это можно наблюдать в центре Парижа). Хотелось бы надеяться, что в рассматриваемом проекте реконструкции Дворцового моста такое решение будет предусмотрено.

Мы не считаем, что какая-либо значительная реконструкция набережных Невы и ее рукавов будет происходить в ближайшее время, но хотели бы надеяться, что на перспективном этапе здесь найдет применение широкий спектр возможных решений.

Статья поступила в редакцию 7 февраля 2013 г.