

Архитектурные сезоны
Architectural seasons
сентябрь 2017



АРХИТЕКТУРАЛЬНЫЕ
СЕЗОНЫ

магистерская программа



Министерство образования и науки
Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет

МАГИСТЕРСКИЕ СЛУШАНИЯ

**Сборник материалов межрегиональной научно-практической конференции
«Магистерские слушания»
в рамках VII Межрегионального творческого форума
«Архитектурные сезоны в СПбГАСУ»**

18-21 апреля 2017 г.

Санкт-Петербург
2017

УДК 711.523 (470.23-25)

Рецензенты:

д-р архит., профессор кафедры архитектурного проектирования Л. П. Лавров (СПбГАСУ)
д-р архит., профессор, зав. кафедрой архитектуры Ю. С. Янковская (УРГАХУ),

Магистерские слушания: сборник материалов межрегиональной научно-практической конференции «Магистерские слушания» в рамках VII Межрегионального творческого форума «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ». 18-21 апреля 2017 г; СПбГАСУ, – СПб., 2017. – 100 с.

ISBN 978-5-9227-0699-5

В сборнике представлены статьи участников межрегиональной научно-практической конференции «Магистерские слушания» – профессоров, преподавателей, научных работников, архитекторов и магистрантов Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета.

Редакционная коллегия:

Е. Б. Смирнов (председатель)

Ф. В. Перов

С. В. Семенцов

С. В. Бочкарева

А. Ф. Еремеева

Е. Р. Возняк

Ю. А. Девятова

ISBN 978-5-9227-0699-5

© Коллектив авторов, 2017

© Санкт-Петербургский государственный

архитектурно-строительный университет, 2017

СОДЕРЖАНИЕ

МАГИСТЕРСКИЕ СЛУШАНИЯ

Рыбнов Е. И. Приветствие ректора СПбГАСУ	5
Григорьев В. А. Приветствие председателя Комитета по градостроительству и архитектуре СПб.....	6
Макаров С. В. Приветствие председателя Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры СПб	7
Григорьев В. А. Проблемы развития «серого пояса» Санкт-Петербурга.....	8
Кондяйн. М. О. Промышленный пояс и полицентрическое развитие Петербурга.....	12
Семенцов С. В. История Адмиралтейского района	15
Жуйков В. Н. Принципы проектирования перспективного поселения на примере проекта комплексного освоения территории севернее поселка Лисий Нос в Санкт-Петербурге (Проект «Новый Берег»).....	20
Дрижаполова Н. М. Комплексное преобразование территории, примыкающей к Обводному каналу, в Адмиралтейском районе Санкт-Петербурга.....	24
Девятова Ю. А., Гущенко М. Н., Симоненко О. К., Туний О. Н. Принципы формирования пешеходной улицы - дублера Обводного канала	28
Дрижаполова Н. М., Бедрина С. О, Волина А. В., Исаченко Л. В., Капустина Я. Формирование полицентров в сером поясе Санкт-Петербурга.....	30
Перов Ф. В., Чкотуа М. Г., Кожина М., Гаппоева М. А., Колесник А. Концепция развития «Измайловской перспективы»	32
Венатовская Л. А., Гуречкина А. М., Садовникова Е. С. Предложения по проектированию многофункциональных комплексов на участке по набережной обводного канала между улицами Шкапина и Розенштейна	34
Перов Ф. В., Сторожук М. Д., Кочуков А. И. Реновация территории бывшего завода резиновой продукции «Красный треугольник»	36
Еремеева А. Ф., А.И. Давлетшин, М. Е. Магалая Концепция застройки территории острова Грязный с созданием технопарка.....	38
Кокорина О. Г., Рыбалкина Ю. С., Кутлыева Л. М., Земскова Н. С., Петров Е. Н. Предложения по реновации застройки на территориях, примыкающих к Екатерингофскому парку.....	40
Супранович В. М., Аксютин П. А., Фролова Е. С. Преобразование территории Адмиралтейского района, в границах Старо-Петергофского, Нарвского проспектов, Бумажной улицы и набережной Обводного канала.....	42
Иванов С. И., Ковальская Ю. А., Мещерякова Е. В., Соминская Г. В., Федорова С. А., Хухка Е. Д. Застройка кварталов северной стороны Обводного канала (западная часть).....	44
Якуненкова М. С., Еремеева А. Ф., Горобец Л. А., Смирнова А. Д., Стахеева Е. Б., Юрченкова Д. Д., Яровой Д. Д. Реорганизация узла Балтийского вокзала с формированием транспортного хаба	46
Михалычев А. В. Концепция застройки намывных территорий «Новый Берег»	50
Михалычев А. В., Батяев А. З., Корж Н. В., Пак А. Г. Формирование ансамбля Большого канала	52

Якуненкова М. С., Демидова Е. А., Якимчук А. Ю. Общественно-транспортный комплекс в системе новых агломераций г. Санкт-Петербурга.....	54
Иванов И. А., Крупина А. А., Дронова И. А. Проект общественно-делового центра в структуре намывных территорий г. Сестрорецк.....	56
Иванов И. А., Волкова О. Н., Морозов А. С., Горчаков А. Г. Проект застройки набережной гавани в структуре намывных территорий г. Сестрорецк.....	58
Семенцов С. В. Разнообразие направлений магистерских исследований на кафедре архитектурного и градостроительного наследия СПбГАСУ	60
Возняк Е. Р., Алиевский С. Д. Реставрация лепных элементов фасадов исторических зданий: использование традиционных и современных технологий	64
Акулова Н. А., Глебова Е. М. Императорские и великокняжеские усадьбы Царскосельского уезда	66
Семенцов С. В., Козырева Е. А. Ближние усадьбы высшей знати, как феномен историко-градостроительной жизни Санкт-Петербурга.....	68
Баулина Е. Н., Маметьева Е. Е. Проблемы воссоздания утраченных культовых сооружений Адмиралтейского района Санкт-Петербурга	70
Семенцов С. В., Маркушев С. О. Масштабность общественных пространств исторического центра Санкт-Петербурга: изучение и особенности архитектурно-проектного моделирования	72
Семенцов С. В., Михайлов А. В. Принципы сохранения исторической среды и принципы сохранения нематериальных атрибутов объектов культурного наследия	74
Возняк Е. Р., Мишин П. А. Концепция реставрации и приспособления восточной части крепостной стены города Смоленска.....	76
Семенцов С. В., Рядова М. Н. Стратегия устойчивого развития музейной территории	78
Горюнов В. С., Швецова И. В. Концепция реновации исторических территорий городов Калининградской области.....	80
Баулина Е. Н., Шуваева Е. Ю. Проблемы реновации исторической усадебной и дачной застройки Гатчинского района Ленинградской области	82
Еремеева А. Ф., Дюбанова М. Б. Концепция формирования «зеленого каркаса» (на примере Адмиралтейского района Санкт-Петербурга)	84
Зубов А. Г., Зазуля В. С. Дизайн-концепция архитектурной среды пешеходных пространств в исторической застройке Санкт-Петербурга (на примере Адмиралтейского района).....	86
Еремеева А. Ф., Кузнецова М. А. Регенерация историко-культурного ландшафта с созданием парка на территории бывшего Митрофаньевского кладбища	88
Зубов В. С., Абдульменова Л. Т. Музейный комплекс «Городище Уфа-II».....	90
Юсупов Д. Э., Жильцова А. Ю. Временные парки как инструмент реабилитации неиспользуемых городских пространств	92
Зубов В. С., Солодянкина О. А. Концепция световой организации архитектурной среды в историческом центре Санкт-Петербурга	94
(на примере Александровского парка)	
Зубов В. С., Шарик А. В. Комплексная система навигации в учебных заведениях (на примере комплекса зданий СПбГАСУ).....	96
Федоров О. П., Шитухина Н. Ю. Архитектурные сезоны в СПбГАСУ 2016.	98



Дорогие гости форума!

Приветствую Вас на традиционном форуме «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ».

Архитектурные сезоны стали для университета традиционным событием. В фойе ежегодно экспонируется выставка-конкурс курсовых работ студентов-архитекторов. Параллельно проходит выставка «Творчество студентов архитектурного факультета» в помещении библиотеки.

Тема научно-практической конференции, проходящей в рамках форума в этом году – «Магистерские слушания». Наш ВУЗ уже 7 лет успешно готовит магистров архитектуры по направлениям: архитектурное проектирование, архитектурное и градостроительное наследие, градостроительство и дизайн архитектурной среды.

Профессиональное сообщество отмечает традиционно высокое качество проработки проектов, художественный уровень подач и определенный петербургский стиль работ. К этому прибавился специфический подход к структуре и содержанию магистерских диссертаций, строгий выбор и формулировка тем.

Все это складывалось годами, и в настоящее время можно говорить об Архитектурной Школе СПбГАСУ.

Творческий форум проводится при участии и поддержке Комитета по градостроительству и архитектуре, Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры, Санкт-Петербургской организации Союза архитекторов, крупнейших мастерских Петербурга.

Я рад, что наши студенты принимают участие во всех мероприятиях форума: конференции, выставках, конкурсах. Они готовят выступления и высказывают свои мнения наравне с опытными архитекторами.

Хочу пожелать участникам форума плодотворной работы, а организаторам мероприятия удачи и продолжения успешно начатого дела.

Ректор СПбГАСУ

Евгений Иванович Рыбнов



Дорогие коллеги!

Приветствую участников творческого форума «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ».

Магистратура – это завершающий этап получения образования. Безусловно, студенты этого уровня подготовки в силах анализировать и использовать полученные результаты в проектном процессе. Форум – прекрасная практика, позволяющая подготовить студентов к предстоящей работе над комплексным решением актуальных проблем в области градостроительства.

Комитет по градостроительству и архитектуре сотрудничает с руководством СПбГАСУ по ряду направлений деятельности, в том числе, в прошлом году был проведен открытый архитектурно-градостроительный конкурс на концепцию жилой застройки «Санкт-Петербургский стиль XXI века», в котором активное участие приняли представители СПбГАСУ в качестве членов Жюри и Экспертного совета, не говоря уже об активном и успешном участии студентов и выпускников архитектурного факультета – авторов конкурсных проектов.

Комитет намерен продолжать практику проведения конкурсов для молодых архитекторов. Приглашаем студентов принять участие в форуме A'City, где пройдет обсуждение конкурсной практики в Санкт-Петербурге и других регионах России.

Также город приступает к планомерному преобразованию территорий «серого пояса». В работе над этой темой найдут применение выпускники всех кафедр СПбГАСУ, так как предстоит комплексно рассматривать вопросы планирования, транспортного развития, экологического восстановления, нового использования памятников промышленной архитектуры. Но возглавить эту работу может только архитектор.

Держайте, ищите новых впечатлений, используйте их в своем творчестве и верьте в свою профессию. Желаю интересной программы и успешной работы форуму – 2017!

*Председатель Комитета по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга
Главный архитектор Санкт-Петербурга*

В. А. Григорьев



Дорогие коллеги!

Приветствую участников межрегионального творческого форума «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ». Замечательно, что научная конференция входит в учебный план и является одним из этапов обучения в магистратуре. Для студентов это – прекрасная практика, поскольку им предстоит работа над комплексным решением ряда актуальных проблем в области градостроительства и приспособления объектов культурного наследия для современного использования в Санкт-Петербурге – объекте всемирного наследия.

КГИОП совместно с руководством СПбГАСУ осуществляет тесное взаимодействие для того, чтобы молодые специалисты перенимали опыт старших коллег, ведь знаменитая ленинградская школа реставрации во многом основана на преемственности.

Приглашаю студентов СПбГАСУ на учебную практику в КГИОП. Судя по отзывам в прошлые годы, это действительно полезно для будущих специалистов, так как позволяет на практике познакомиться с основами законодательства в области сохранения наследия и поработать непосредственно на объектах под руководством опытных сотрудников комитета.

КГИОП намерен продолжать оказывать поддержку студенческим отрядам. Летом прошлого года археологический отряд работал в составе Крымской предгорной археологической экспедиции по проекту «Спасательные археологические раскопки на горе Кара-Тау».

При поддержке КГИОП проводится конкурс на лучшую выпускную квалификационную работу в сфере сохранения культурного наследия Санкт-Петербурга. В прошлом году комиссия особенно отметила высокое качество дипломных работ на темы «Разработка проекта преобразования жилой застройки на Васильевском острове в Санкт-Петербурге на примере квартала между 7-й и 8-й линиями», «Предложения по воссозданию церкви Покрова Богородицы на улице Боровая в Санкт-Петербурге» и «Реставрация и приспособление для современного использования Екатерингофского парка в Санкт-Петербурге».

Нам вместе предстоит заниматься комплексным решением вопроса сохранения объектов деревянного зодчества и памятников конструктивизма. У них схожая проблема – ограниченный срок жизни, обусловленный материалом. Придется искать компромисс.

Также город приступает к освоению бывших промышленных комплексов, многие из которых являются памятниками архитектуры и требуют особенного подхода. Еще ждут решения своей судьбы большинство фортов Кронштадта.

Петербург ждет Ваши знания. Желаю интересной программы и успешной работы форуму – 2017!

Председатель Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры Санкт-Петербурга

С. В. Макаров



Владимир Анатольевич Григорьев,
председатель Комитета по градостроительству и архитектуре
Санкт-Петербурга, главный архитектор Санкт-Петербурга
E-mail: architectural.seasons@gmail.com

Vladimir Anatolievitch Grigoriev the Chairman of the Committee
urban planning and architecture of St. Petersburg,
the chief architect of Saint Petersburg
E-mail: architectural.seasons@gmail.com

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ «СЕРОГО ПОЯСА» САНКТ-ПЕТЕРБУРГА DEVELOPMENT PROBLEMS OF "THE GREY BELT" OF ST. PETERSBURG

В настоящей статье рассматриваются варианты решения основных проблем «серого пояса». Процесс комплексного преобразования «серого пояса» дает Санкт-Петербургу шанс преодолеть существующую сейчас хаотичность использования ценной территории, создать единый план планировки. Новые современные многофункциональные районы, объединенные системой общественных пространств высокого качества в непосредственной близости от исторического центра, будут способствовать устойчивому развитию Санкт-Петербурга и повышению качества жизни людей.

Ключевые слова: «серый пояс», промышленные зоны, комплексные преобразования, архитектурно-градостроительный конкурс, градостроительный код.

This article describes the ways of solution of the main problems of the “grey belt”. The process of complex reformation of the “gray belt” gives Saint-Petersburg a chance to overcome the existing chaos of using the valuable territory and create a unified planning plan. New multifunctional areas, united by the network of high-quality public spaces, located close to the city center, will support sustainable development of Saint-Petersburg.

Keywords: “the grey belt”, industrial areas, complex transformations, architectural competition, urban code

В декабре 2015 года руководством Санкт-Петербурга было принято решение о проведении закрытого международного конкурса на концепцию преобразования южной части исторического промышленно-селитебного пояса – «серого пояса» Санкт-Петербурга.

Незадолго до этого Губернатор Санкт-Петербурга высказал мнение о недопустимости строительства крупных жилых образований на территории бывших предприятий в «сером поясе», и определил формулу преобразований: 30/30/40, что означает сбалансированное продуманное размещение основных функций: производства, рекреации, жилья.

На протяжении многих десятилетий градостроители города осознавали проблему существования промышленных зон на границе исторического центра. На современном этапе решение этой проблемы усугубляется преобладанием частной собственности на землю и объекты недвижимости. Рассматривая комплексно неэффективное использование территорий на границе исторического центра, ежедневные передвижения жителей периферии к местам приложения труда, недостаток культурных и досуговых функций в спальных районах, оторванных от исторического центра, очевидно, что необходимо приступить в разработке концепции поэтапного преобразования этой ценной территории.

Было решено начать с архитектурно-градостроительного конкурса на концепцию преобразования южной части «серого пояса» от реки Екатерингофки на западе и до Невы на востоке. Общей темой развития этой территории является заложенное в Генеральном плане Санкт-Петербурга строительство магистрали, получившей название восточного скоростного радиуса (ВСП), проходящего параллельно линии грузового железнодорожного, «северного» полукольца с выходом на новый мост через Неву в створе улиц Фаянсовая – Зольная.

В настоящей статье рассматриваются варианты решения основных проблем «серого пояса», такие как: экология и энергообеспечение, транспорт, переход к полицентрической модели, создание системы общественных пространств, новое использование объектов культурного наследия, многофункциональные районы, совмещающие жилье и места приложения труда, правовые, планировочные и организационные инструменты реализации на примере концепций участников конкурса.

Следует отметить, что все авторы исходили из своего понимания градостроительной истории Петербурга, «градостроительного кода», определяющего пространственные и образные характеристики города и необходимости его осмысления в современных социальных, экономических, политических условиях для обеспечения устойчивого градостроительного развития города.

Прежде всего, авторы искали ответ на вопрос: в чем заключается основная идея преобразования и пришли к выводу, что среда «серого пояса» не должна повторять ни исторический центр, ни, тем более, современные районы, оставаясь Санкт-Петербургом. Авторы по-разному решают эту задачу, обращаясь к феноменам Петербурга, определившим его уникальность: связь с природным каркасом, особенно с водой, своеобразие архитектуры промышленных зданий и многофункциональность исторической

застройки.

Едины авторы и в необходимости создания системы озелененных общественных пространств, «второго легкого» Санкт-Петербурга, трансформации «серого пояса» в «зеленый».

Объединение существующих парков широкими зелеными связями, использование в качестве каркаса долин рек Екатерингофки, Волковки, создание системы общественных пространств локального уровня в каждом районе представлено во всех конкурсных проектах.

Одна из концепций основана на возрождении воды как главной ценности Петербурга, в этой связи предложено расширить и углубить Обводный канал для возвращения ему транспортной функции. (рис. 1. АБ Рождественка. Обводный канал)

Создание общественных пространств сочетается с предложениями по новому использованию памятников промышленной архитектуры и туристическим маршрутам.

Исходя из цели достижения устойчивого развития, необходимо восстановить экологическое благополучие всех составляющих среды «серого пояса»: воздуха, почвы, воды.

В течение конкурса, в том числе семинаров, встреч с представителями пилотных территорий, комитет по градостроительству и архитектуре рассмотрел вопрос о влиянии мукомольного производства на развитие пилотной территории «Французский ковш» и принял решение о его переносе на другую площадку в производственной зоне «Парнас».

Это конкретное действие позволяет рассматривать предложения участников конкурса по размещению здесь многофункционального района, новому использованию комплекса исторических построек, в том числе двух элеваторов, для размещения объектов культуры, туризма, образования. (рис.2. Transborder Studio. Предложения по редевелопменту комплекса Мукомольного комбината).

Потенциал нового использования бывших промышленных построек на территории «серого пояса» огромен, необходимо решать вопросы консолидации прав собственности, уточнению предметов охраны, координации финансовых ресурсов государственных программ для его реализации.

Превращения существующих зданий промышленного назначения в пространства креативного кластера и развитие креативной экономики позволяют привлечь в преобразования не только крупных девелоперов жилья, но малый и средний бизнес, который сможет разместить в существующих промышленных постройках разнообразные мастерские, мелкие производства, магазины, студии.

Это направление во всем мире сейчас начинает набирать обороты, и в «сером поясе» появились первые примеры: креативное пространство «Ткачи», проекционный музей «Люмьер-холл» в газгольдере, кластер «Арт-муза». Вместе с тем, пока нет связанной системы общественных пространств и достопримечательностей. Отсутствие инновационных, современных мест притяжения снижает туристический потенциал Санкт-Петербурга, город ассоциируется с «городом-музеем», где все интересное сосредоточено в историческом центре.

Активное использование исторических построек не ограничивается реконструкцией и музеефикацией, а включает в себя сохранение и переосмысление местных достопримечательностей, новое использование открытых пространств, ландшафтов и предполагает различные уровни регенерации – от реставрации до реконструкции, трансформации и полного переосмысления. Норвежская студия предложила создать петербургскую школу «инновационного сохранения наследия» – “think tank” – фабрику мысли, институцию для изучения и разработки методов работы с трансформацией наследия «серого пояса».

Транспортный раздел достаточно подробно разработан всеми участниками конкурса. Кроме создания мультимодального транспортного каркаса и решения вопроса улучшения связности удаленных зон города, всеми участниками конкурса решалась задача улучшения ситуации с ежедневной маятниковой миграцией, которая охватывает миллионы людей, оказывая негативное влияние на качество жизни, заставляя транспортную инфраструктуру работать в напряженном режиме.

Всеми участниками рассматривается приоритет развития общественного и, прежде всего, рельсового транспорта, пешеходных и вело маршрутов (рис. 3. Helin&Co. Общественные пространства).

В одной из концепций основным приемом организации движения и размещения жилых районов и сопутствующих мест приложения труда стало использование существующих на территории «серого пояса» железнодорожных путей, от магистрального северного грузового полукольца до более мелких веток, пронизывающих всю территорию (рис. 4. «Студия 44»).

Некоторыми участниками подробно рассмотрены все уровни развития транспортного каркаса, позволяющие использовать потенциал «серого пояса» для изменения характера структуры города в целом и осуществления перехода к полицентрической модели на уровне агломерации. Рассмотренные авторами транспортной структуры трех уровней: агломерационной, городской, внутрирайонной с созданием единой системы сети общественного транспорта с комфортными и удобными пересадками, позволяет представить мультимодальную транспортную систему передвижения с использованием различных видов транспорта в зависимости от уровня, от агломерационного до внутрирайонного. Продуманная система размещения ТПУ, позволяет эффективно использовать все виды транспорта.

Схема транспорта и система ТПУ является основой для создания подцентров полицентрической модели на уровне совместного развития города и региона, они размещаются на пересечении крупных транспортных направлений на территории «серого пояса» с целью создания многофункциональных зон с местами приложения труда, образовательными и культурными услугами для жителей спальных районов. (рис. 5. Земцов, Кондияин и партнеры).

На пересечениях въездных и кольцевых магистралей, особенно в сочетании со станциями метро, должны возникнуть транспортные пересадочные узлы. В этих местах рационально организовать перехватывающие автостоянки для предотвращения транзита через центр.

Выполняя задачу выбора мест для многофункциональных районов, как правило, участники опирались на транспорт, систему общественных пространств, наличие объектов культурного наследия, повышающих привлекательность территории.

В силу этого расположение многофункциональных зон («хабов», «островов», кварталов) у многих команд частично совпадает (рис.6.).

Интерес представляет не только выбор места для размещения районов многофункционального использования и развития жилой, коммерческой, производственной функций, но и принципы их организации, размеры, плотность. Так, одним из вариантов стало создание «хабов» вокруг станций метро на основе 2-х радиусов доступности: 500 м и 1000 м, с разрешением повышения показателей плотности и этажности в первом радиусе. Или расположение многофункциональных районов в зоне размещения ТПУ с радиусами 750 м и 1500 м. В первой зоне близости к ТПУ предпочтение отдается арендному жилью для молодых людей более высокой плотности и коммерческой, общественно-деловой застройке. В следующем радиусе плотность жилья ниже, но площадь застройки больше, за счет жилья для семей с детьми и размещения ДДУ и школ.

Принцип встраивания «островов» в «зеленый» пояс, происходит из петербургской традиции сочетания природного окружения с регулярной планировкой и использует зеленые зоны для ограничения роста района. Кроме того, на периферии «островов» размещаются рабочие места, обслуживающие «экономику досуга» в рекреационных зонах (рис. 7. ТПО Резерв.).

Для реализации идей по преобразованию «серого пояса» необходимо перейти на уровень разработки планировочной градостроительной документации. Здесь стоит отметить появление нового инструмента, предложенного федеральным законодательством. С 01.01.2017 вступил в силу Федеральный закон № 373-ФЗ, которым внесены изменения в Градостроительный кодекс Российской Федерации, в том числе, регулирование с целью комплексного и устойчивого развития территорий на основе партнерства между инвесторами, собственниками и городом.

Комитет по градостроительству и архитектуре уже предложил в границах «серого пояса» несколько таких территорий, где размещение объектов всех видов использования: производственных, жилых, социальных, коммунальной инфраструктуры возможно исключительно на основании утвержденной документации по планировке территории, которая будет разрабатываться и утверждаться в особом порядке.

Процесс комплексного преобразования «серого пояса» дает Санкт-Петербургу шанс преодолеть существующую сейчас хаотичность использования ценной территории, создать единый план с вовлечением в его реализацию как крупных застройщиков и собственников недвижимости, так и представителей малого и среднего бизнеса.

Новые современные многофункциональные районы, объединенные системой общественных пространств высокого качества в непосредственной близости от исторического центра, будут способствовать устойчивому развитию Санкт-Петербурга и повышению качества жизни людей.

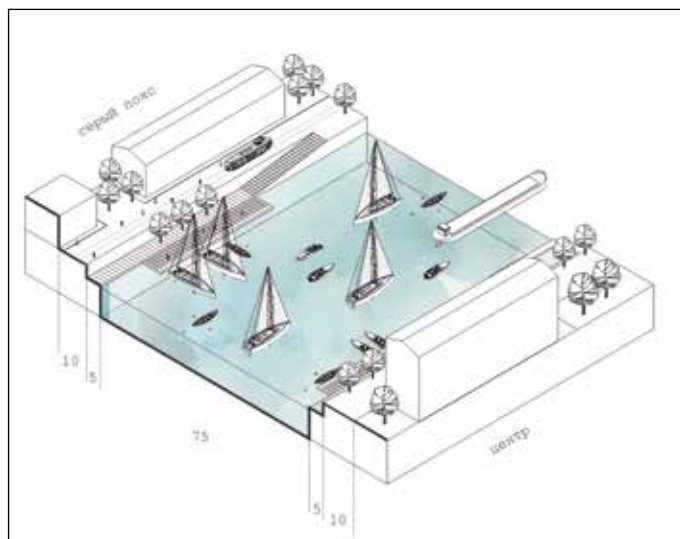
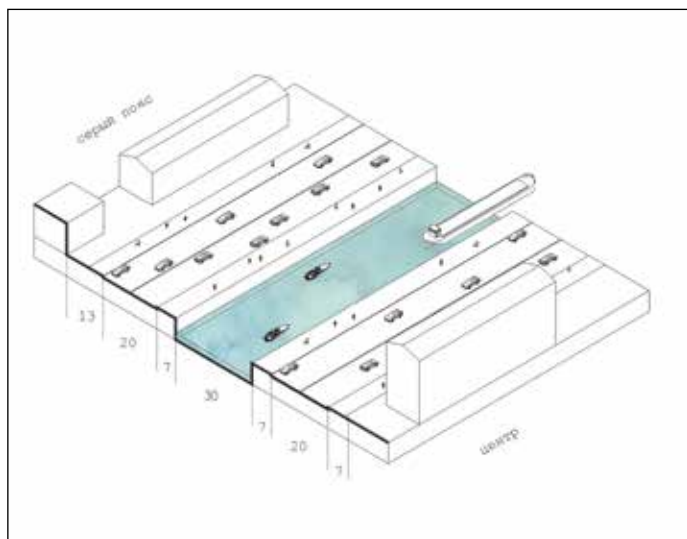


Рис. 1. Предложение по расширению и углублению Обводного канала. Архитектурное бюро «Рождественка»



Рис. 2. Предложение по редевелопменту Мукомольного комбината. Transborder Studio.



Рис. 3. Предложение по развитию пешеходных и веломаршрутов. Helin&Co

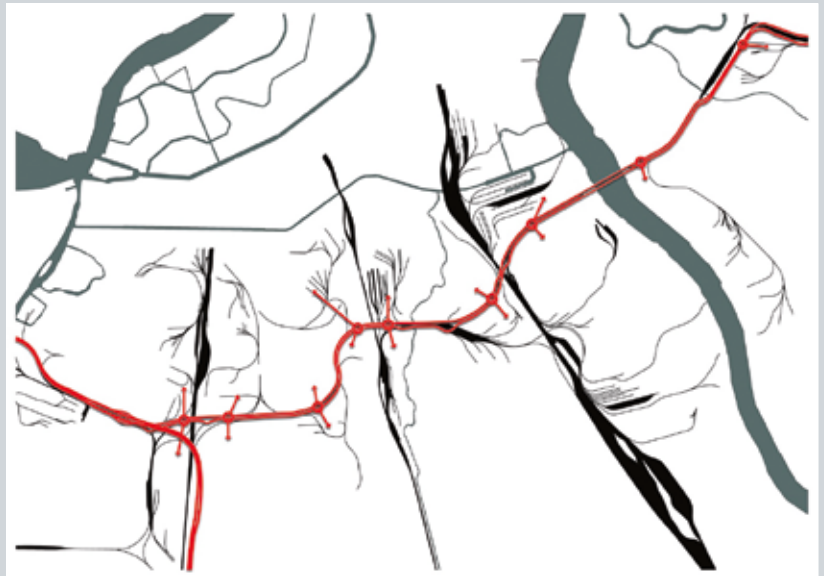


Рис. 4. Предложение по использованию существующих на территории «серого пояса» железнодорожных путей в качестве структурообразующих направлений организации района. Студия 44.



Рис. 5. Размещение подцентров полицентрической модели развития Санкт-Петербурга на территории «серого пояса». Предложение архитектурного бюро «Земцов, Кондяин и партнеры».

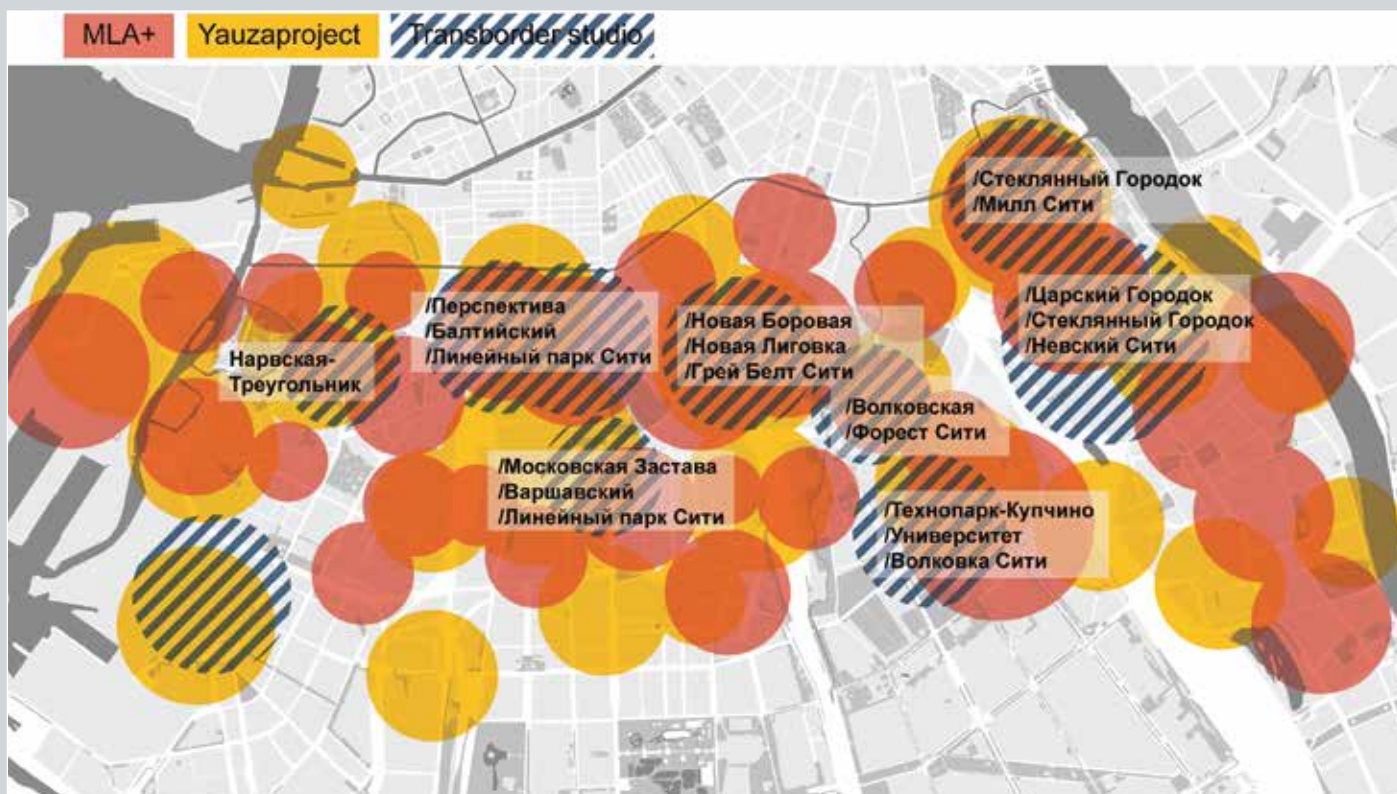


Рис. 6. Расположение многофункциональных узлов в предложениях архитектурных бюро MLA+, Яузaproject, Transborder Studio.



Рис. 7. Принцип встраивания «островов» в «зеленый пояс». ТПО Резерв.



Михаил Олегович Кондияйн,
заместитель генерального директора архитектурного бюро
«Земцов, Кондияйн и партнеры»,
Лауреат Государственной премии России,
Член Градостроительного совета
E-mail: architectural.seasons@gmail.com

Mikhail Olegovich Kondiyayn,
deputy general director of the architectural bureau
“Zemtsov, Kondiyayn and partners”,
Laureate of the State Prize of Russia,
A member of the Town Planning Board
E-mail: architectural.seasons@gmail.com

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПОЯС И ПОЛИЦЕНТРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПЕТЕРБУРГА

INDUSRIAL BELT AND POLYCENTRIC DEVELOPMENT OF SAINT-PETERSBURG

Статья представляет собой рассуждения архитектора о путях развития Санкт-Петербурга, сохранении его специфики. Автор видит перспективы в полицентрическом пути развития города. При развитии города по этому сценарию появится возможность «оттянуть» из центральных районов те функции, с которыми петербуржцы имеют дело ежедневно: работу, социальные, образовательные и медицинские услуги. Из центра нужно выносить функции, не являющиеся специфически центральными. Своего рода «спасательным кругом» города, местом, куда можно перенести неспецифические для центра функции, архитектор считает районы «серого пояса». Создание новых центров развития на территории бывших промышленных зон в черте города позволит сформировать короткие инфраструктурные связи между «серым поясом» и центром Петербурга, что существенно изменит транспортные потоки. Кроме того, архитектор предложил создать вокруг города защитное кольцо «зеленых» рекреационных зон с особым режимом застройки для предотвращения сращения Петербурга с городами агломерации в один огромный мегаполис. В Сером поясе тоже предлагается организовать целую систему общественных зеленых пространств, которые быстро «обрастут» дорогим жильём и бизнес-центрами. Создание единого мощного транспортного, функционального и «зеленого» каркасов приведут к необходимости внесения изменений в федеральную программу, в законодательство.

Ключевые слова: полицентризм, промышленный пояс, городское развитие, маятниковая миграция, транспортный каркас, функциональный каркас, зеленый каркас, общественное пространство

This article contains a discourse of the architect on the ways of future development of Saint-Petersburg, maintaining its specificity. The author sees solution in a polycentric way of urban development. Following this scenario gives the chance to “pull” a range of functions, citizens deal with every day, from the central areas: work, social, educational, medical facilities. It is possible to move those functions, that are not specifically central, from the city center. The architect considers the “grey belt” areas as a “lifeline” of the city, a place where you can transfer non-specific city center functions. The creation of new centers of development in the former industrial areas in the city will form short infrastructural communication between the “gray zone” and the center of St. Petersburg, which will significantly change traffic flows. In addition, the architect proposed to create a protective “green” recreational ring with special building regulations to prevent the accretion of St. Petersburg with satellite towns into one enormous megalopolis. The gray zone is also proposed to include the whole system of public green spaces, which quickly will acquire expensive housing and business centers. Creation of powerful traffic, functional and “green” framework will lead to the need for changes in the federal program, the legislation.

Keywords: polycentrism, industrial belt, urban development, commuting, traffic framework, functional framework, green framework, public space

В последнее время мы часто задумываемся, каким должен стать Петербург, как сохранить то, что мы ценим и любим в нашем городе. Как и тысячи других исторических городов, Петербург строился моноцентрическим и до недавнего времени эта модель как-то справлялась, но город растет...

В ближайшее десятилетие планируется построить десятки миллионов кв. метров жилья на новых участках и это только в границах самого города. Если учесть тенденции строительства за КАД на территории Ленобласти, легко сделать прогноз, что через 30 – 40 лет мегаполис охватит огромные территории, включая ближайшие города спутники, дачные и коттеджные поселки, сельскохозяйственные территории, зоны отдыха и т.д. Причем, строятся чисто спальные районы в расчете на эксплуатацию инфраструктуры центральной части города, которая и сейчас уже перегружена.

Почему это происходит?

В годы советской власти началась массовая миграция сельского населения в города. Тогда опустели деревни. Сейчас Москва и Петербург – наиболее привлекательные центры, где оседают приезжие со всей России в поисках работы и качества жизни.

События развиваются стремительно и очень скоро можно пройти точку невозврата. Если не выбрать правильное направление и не обеспечить его реализацию, наши внуки будут жить в мире, похожем на антиутопии из научно-фантастических фильмов.

Альтернативой может стать полицентризм.

Полицентризм

Полицентризм – далеко не новое понятие. В градостроительстве развитые страны уже достаточно давно начали опробовать различные полицентрические модели и накопили большой опыт, в том числе, отрицательный [1].

У нас в последнее время тоже стали активно обсуждать эту тему, но скорее всего в чистом виде применить Западный опыт не удастся. Придется адаптировать его с учетом особенностей нашего климата, экономики, ментальности. Кроме того, все мы по-разному представляем себе, что значит полицентризм даже для нашей Петербургской агломерации (рис. 1).

Мне кажется, что главная цель, это создание условий для превращения городов-спутников и крупных поселений в полноценные, самодостаточные центры цивилизации, а не удаленные ущербные придатки мегаполиса. Важно предотвратить сращивание Петербурга с окружающими его населенными пунктами в сплошную, бесконечную, однообразно плотную застройку.

Для этого необходимо окружить город защитной лесопарковой зоной с жестким регламентом строительства только малоэтажных объектов для отдыха, спорта и здравоохранения (рис. 2).

Это не исключает роста и развития центров агломерации, в особенности удаленных от Питера. В первую очередь требуется создание в каждом таком центре рабочих мест для людей с разным образованием и специализацией, чтобы исключить умирание городов, когда останавливается единственное производство, как случилось в США со столицей автомобилестроения – Детройтом [2].

Спальные районы города так же должны иметь полный набор градобразующих функций, чтобы люди могли удовлетворить все ежедневные потребности в своем районе, включая работу. Тогда им просто незачем будет тратить годы жизни на ежедневные поездки в центр или на другой конец города. В этом могли бы помочь и компьютерные технологии при поиске работы, и налоговые льготы при трудоустройстве рядом с домом.

Маятниковая миграция

Одним из самых тяжелых последствий разрастания мегаполисов является ежедневная маятниковая миграция, которая у нас охватывает миллионы людей. Она постоянно высасывает колоссальные ресурсы общества – время, здоровье, деньги, энергоносители, заставляет бесконечно наращивать транспортную инфраструктуру, ухудшает экологию. Поэтому одна из важнейших стратегических задач градостроительства не миллионы квадратных метров (это отработает свободный рынок), а постепенное изменение всей структуры агломерации, создание нового качества жизни в каждом ее центре. Тогда и появятся условия для радикального уменьшения истощающей маятниковой миграции. Свобода перемещения от этого только выиграет, т. к. изменится мотивация – путешествия, отдых новые впечатления...

Миссия промышленного пояса

Особую неочевидную роль может сыграть промышленный пояс Петербурга.

«Серым поясом» Санкт-Петербурга называют кольцо полузаброшенных промышленных зон. По оценкам, на «серый пояс» приходится более 40% центральной части города. Всего на территории Петербурга можно выделить 57 промышленных зон. По действующему Генеральному плану, 27 из них будут и дальше использоваться в нынешнем качестве, остальные

подлежат градостроительному преобразованию и выводу предприятий. Общая площадь зон под преобразование — около 5,8 тыс. гектаров.

Расположенный между историческим центром и спальными районами это не просто огромная территория для строительства новых площадей — это скорее шанс исправить структуру города в целом, исправить накопившиеся проблемы (Рис. 3).

Но без комплексного всестороннего подхода эту задачу не одолеть. Сейчас, к сожалению, уже идет застройка ряда участков без единой градостроительной идеологии, а, значит, в будущем это может помешать решению глобальных задач.

Транспортный каркас

Прежде всего, должен измениться транспортный каркас, включающий ЗСД, кольцевые магистрали, огибающие центр, и внутреннее кольцо перехватывающих автостоянок, которые могли бы снять часть транспортной нагрузки на центр без применения запретительных и ограничительных мер. Одновременно могли бы улучшиться связи между районами, минуя исторический центр (рис. 4). Но этого не достаточно...

Функциональный каркас

Часть функций, привлекающих большие потоки людей и транспорта, нужно постепенно выводить из исторического центра в соседние районы промышленного пояса.

Одновременно здесь могут появиться объекты, которых не хватает в сложившихся спальных районах, и которые там уже невозможно организовать — новые деловые, научные и образовательные центры (технопарки и бизнес инкубаторы), стадионы, больницы и, конечно, жилье. При этом ни в коем случае нельзя выводить отсюда всю промышленность — только вредные химические производства, иначе мы и здесь лишимся рабочих мест, удачно расположенных с точки зрения доступности, как из центра, так и из прилегающих районов.

Если для промышленных предприятий постепенно вводить экологические стандарты, как для транспорта — ЕВРО 3, ЕВРО 4, ЕВРО 5, то через какое-то время соседство жилых кварталов и высокотехнологичных, экологически чистых производств, станет вполне логичным, а связи станут короче.

Сейчас промышленный пояс имеет очень рыхлую одноэтажную застройку. Специалисты считают, что при правильном подходе к регенерации может освободиться около двух третей этих территорий за счет рационального использования, а не вывода мощностей на окраины и за КАД.

Что касается исторического центра, здесь можно развивать уникальные функции эпизодического спроса, культуры и туризма, а не футбол и бизнес-центры. Важно постепенно изменить сложившуюся диспропорцию, более дорогая недвижимость, улучшая экономику всего процесса и социальный состав района (рис. 6). Тогда появится шанс создать качественно новую среду в этих депрессивных районах и окружить центр «зеленым поясом».

В результате, вместо транзитных потоков через весь город должны возникнуть новые короткие связи исторического центра и спальных районов с обновленным пром. поясом, что радикально уменьшит транспортную нагрузку и не только на центр (рис. 5).

Зеленый каркас

Прежде чем нарезать участки под новую застройку в «сером поясе» должен появиться новый градостроительный норматив, обеспечивающий организацию крупных парковых зон в пешеходной доступности для новых и реконструируемых районов, и это помимо процента озеленения на застраиваемых участках. Вокруг зеленых пространств будет появляться более дорогая недвижимость, улучшая экономику всего процесса и социальный состав района (рис. 6). Тогда появится шанс создать качественно новую среду в этих депрессивных районах и окружить центр «зеленым поясом».

В этом, на мой взгляд, и заключается потенциальная миссия промышленного пояса, которая, изменяя структуру всего города, поможет запустить естественные процессы оздоровления, а это наиболее эффективный и долгоиграющий инструмент.

Жесткие экономические и запретительные санкции дают иногда быстрый и впечатляющий результат, но загоняют проблему в угол, где она продолжает оставаться, пока не вырвется на свободу с новой энергией.

Общественные пространства

В результате таких изменений могут появиться новые районы с новыми центрами притяжения, как фрагмент общей полицентрической системы.

Возникает вопрос — какими качествами должны обладать такие центры (ядра), независимо от их расположения в «сером» поясе, спальном районе Петербурга или городе-спутнике?

За тысячи лет человеческая цивилизация выработала такие формы общественных пространств, как городская площадь с храмом, ратушей или театром. В праздники на них устраивают ярмарки, а по выходным тематические субботние и воскресные базары. Пешеходные торговые улицы и бульвары могут соединять площади и сады в целую сеть общественных пешеходных пространств. Психологически люди мало изменились. Их привлекает разнообразие, чувство защищенности, возможность общения, красота, масштаб и комфорт среды. Поэтому никогда не бывает пустой площадь у фонтана Треви в Риме, Современная площадь Сони — центра в Берлине, накрытая огромным шатром, пешеходные зоны Вены, Мюнхена, Вероны и многих других городов Европы [3].

Отчасти этими качествами обладают торгово-развлекательные центры, но они функционально ограничены и не могут заменить полифонию полноценной городской среды.

К сожалению, большинство наших городов, в том числе и в Ленинградской области, в силу разных причин такими качествами не обладают. Как результат, миграция в крупнейшие города.

Изменение транспортного, функционального и «зеленого» каркасов неизбежно столкнется с необходимостью изменения границ собственности, возникших в результате поспешной приватизации 90-х. Это болезненное хирургическое вмешательство, затрагивающее интересы владельцев земли, инвесторов и застройщиков, однако для реализации стратегических планов в интересах всего города можно проявить и политическую волю и разработать систему компенсаций. Давно назрела необходимость внесения изменений и в Градостроительный кодекс и Правила землепользования, которые, развязав руки специалистам-градостроителям, позволят создать качественно новый Генеральный план Петербурга в увязке с Ленобластью.

Реальные шаги

Для решения задачи развития всей Петербургской агломерации необходимы серьезные изменения в представлениях широких кругов общественности и специалистов, связанных с вопросами градостроительства, урбанизма, экономики, строительства и социологии. Надо начинать с формулирования ценностей и целей, выработки идеологии новой полицентрической модели. На этом фундаменте составить программу и утвердить ее на Федеральном уровне.

Тогда появятся законные основания для внесения изменений в градостроительный кодекс и нормативы. Только после этого можно будет начать разработку действительно новой градостроительной документации.

Мы знаем много примеров крупных проектов реконструкции промышленных зон. Наверное, самый яркий пример для Петербурга — район Докленда в Гамбурге. После проведения градостроительного конкурса на реновацию огромной территории были разработаны правила застройки и регламент. И вот уже третье десятилетие идет реализация в точном соответствии с этими правилами. В результате появляется очень комфортная и масштабная человеку жилая среда[4].

Однако мы не можем полностью взять зарубежный опыт и перенести в Россию. У нас другая экономика, другие финансовые возможности, другой климат, другая ментальность и другой народ. Однако наиболее общие принципы организации полицентричной схемы развития города у нас можно применять.

Объединяя усилия специалистов, общественности и законодательной власти, Санкт-Петербург может и должен встать в один ряд с лучшими примерами современного градостроительства.

Литература

1. «О проблемах и решениях». Интервью с Михаилом Кондяином Журнал «Капиталь» Номер 1 (25) 2014 Санкт-Петербург
2. Михаил Кондяин «Полицентризм и миссия промышленного пояса Петербурга» Журнал «Капиталь» Номер 1 (26) 2015 Санкт-Петербург
3. «Общественные пространства: точки роста» Санкт-Петербург | 17.04.2015 журнал «Проект Балтия»
4. <http://razned.ru/living-environment/michael-kondiajn-it-is-necessary-to-turn-the-very-urban-doctrine/>

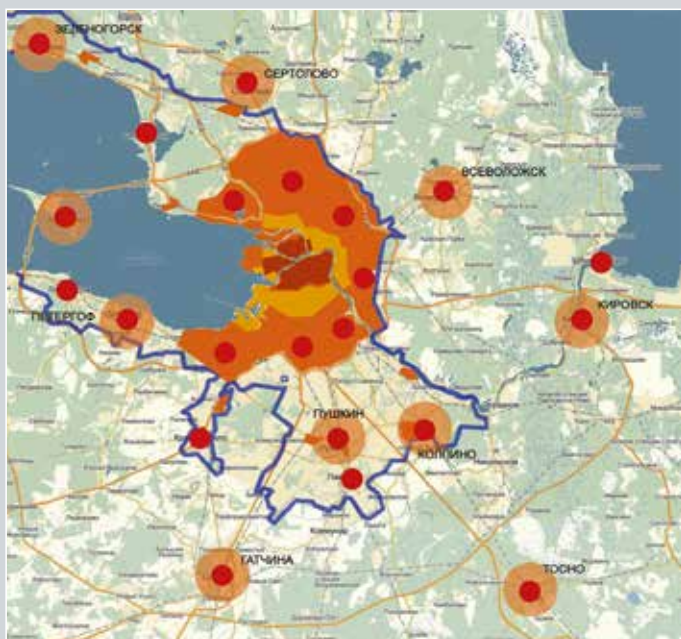


Рис. 1. Полицентрическая модель развития Санкт-Петербурга

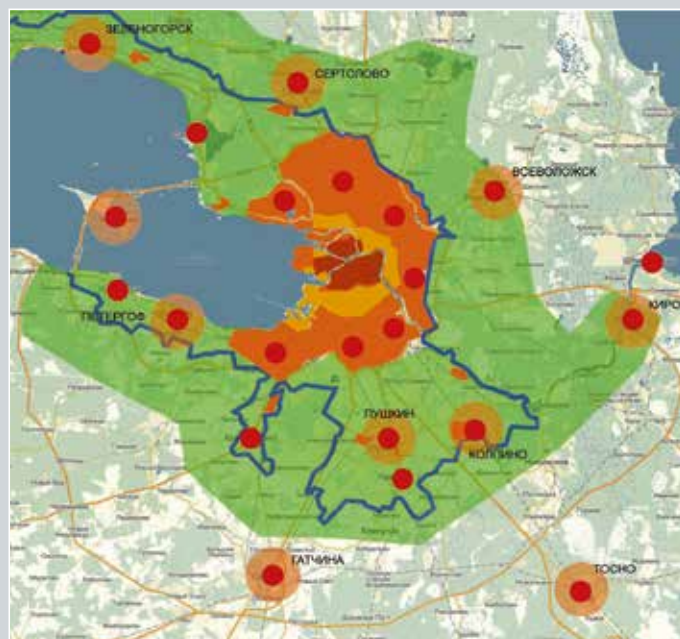


Рис. 2. Защитная лесопарковая зона, окружающая город



Рис. 3. Роль промышленного пояса в развитии СПб

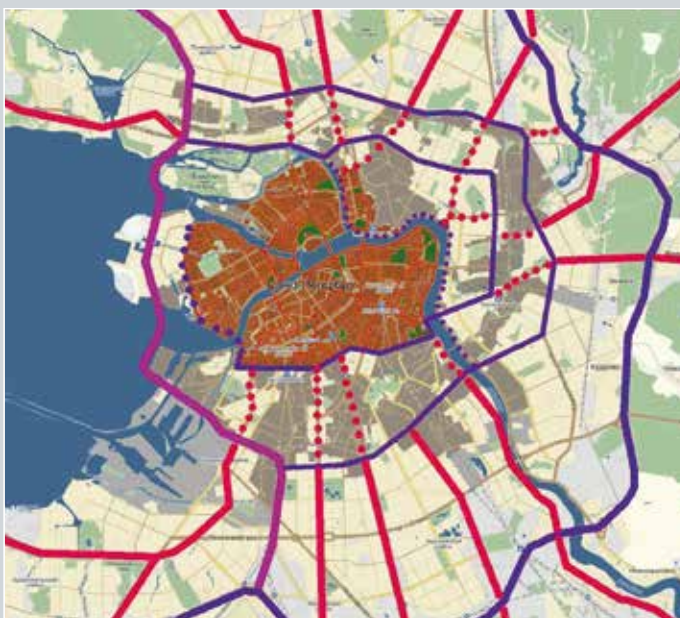


Рис. 4. Транспортный каркас СПб

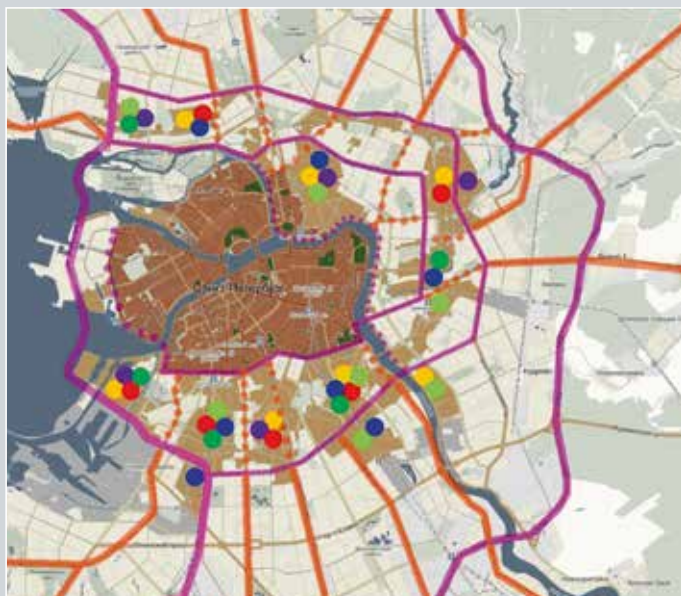


Рис. 5. Функциональный каркас города



Рис. 6. Зеленый каркас города



*Сергей Владимирович Семенцов, доктор архитектуры, профессор
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: s.sementsov@mail.ru,*

*Sergey Vladimirovich Sementsov, Dr. of Arch., Professor
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: s.sementsov@mail.ru*

ИСТОРИЯ АДМИРАЛТЕЙСКОГО РАЙОНА HISTORY OF ADMIRALTEISKY DISTRICT

В статье кратко рассмотрена история формирования территорий современной западной части Адмиралтейской стороны и Кировского района Санкт-Петербурга (от реки Невы до Екатерингофа). В допетербургское время здесь размещались десятки селений Ингерманландии, объединенных сетью дорог. С 1703 г. начинало формироваться далекое фортификационное предместье, а с 1704 г. - предместная кораблестроительная Адмиралтейская сторона, которая с 1718 г. была включена в состав городских территорий, последовательно развиваясь как городская вплоть до нашего времени, пройдя стадии от развития периферийных жилых территорий до промышленно-транспортных зон исторического города, объединив крупнейшие кластеры промышленного «серого пояса».

Ключевые слова: Адмиралтейская сторона Санкт-Петербурга, допетербургская сельская система расселения, юго-западная оконечность исторического центра столичного Санкт-Петербурга, промышленный "серый пояс", территории развития советского авангарда.

The article briefly considers the history of the formation of the territories of the modern western part of the Admiralty side and the Kirovsk district of St. Petersburg (from the Neva River to Ekateringhof). In the pre-Petersburg time, dozens of villages of Ingermanland, united by a network of roads, were located here. Since 1703, here began to form a distant fortification suburb, and from 1704 - the local Admiralty shipyard side, which since 1718 was included in the urban territories, consistently developing as a city up to our time, having passed the stage from the development of peripheral residential areas to Industrial and transport zones of the historic city, bringing together the largest clusters of the industrial "gray area."

Key words: Admiralty side of St. Petersburg, pre-Petersburg rural settlement system, south-western extremity of the capital city of St. Petersburg's historical center, industrial "gray belt", territories of development of the Soviet avant-garde.

Допетербургский период развития территорий. В допетербургский период эти прибрежные территории имели развитую сельскую систему поселений и связывающей их сети дорог, главной из которых был государственный тракт – путь от левого берега Невы напротив Ниена до Нарвы. Его небольшой фрагмент проходил по рассматриваемой территории и стал основой более поздних Старо-Петергофского проспекта – проспекта Стачек - Петергофского шоссе, в зоне современной Кронштадтской площади разделяясь на трассу, по которой через 200 лет прошел проспект маршала Жукова и прибрежную дорогу, с 1700-х гг. ставшую Старо-Петергофским проспектом. Вся эта территория входила в шведские времена в Spaskoi Pogost (бывший Спасской Городенской погост новгородского и московского времен). На территории Pervuiskina holma (острова Первушкина, современной Адмиралтейской стороны от Невы до Фонтанки) находились два крупных дворянских усадебных комплекса – усадьба майора Конау (Конова?) в зоне современного Летнего сада и усадьба Первушкина чуть юго-западнее, а также 7 мелких селений вдоль берегов рек. На территории современного Екатерингофского острова размещены 6 мелких селений, южнее вдоль Нарвского тракта на материалах картографии шведского времени показаны десятки мелких селений и Krog (постоялых дворов на тракте). Заболоченные острова Kivisari, Vitjasari, Alasari впоследствии стали группой Гутуевских островов.

1703 - 1761 годы. С 1703 г. город стал развиваться на Городском (позднее – Санкт-Петербургском острове), а рассматриваемые территории заняли с 1703 г. система внегородских (пригородных) земельных редутов вдоль будущей р. Мойки (которая первоначально называлась Малой речкой) и с конца 1704 г. – многочисленные сооружения Адмиралтейской верфи с пятибашенной земляной крепостью. Между ними на территориях от Невы до Малой речки хаотично размещались первоначально основные и вспомогательные производства, а также слободы кораблестроителей, моряков и офицеров, постепенно разделявшиеся многочисленными каналами. С 1712 г. часть Адмиралтейских верфей переведена в западную зону Адмиралтейской стороны для создания Галерных верфей, их территории также были окружены каналами. С 1718 г., после прокладки грандиозной регулярной дороги Москва – Санкт-Петербург (пересекла Нарвское шоссе в зоне современной Круглой площади - площади Комсомола), чуть южнее царского загородного дворцово-паркового ансамбля Екатерингоф с царским одноэтажным деревянным дворцом, главный въезд в город формировался от стороны Нарвского тракта. От Фонтанки к Екатерингофке несла воды живописная речка Таракановка. В 1718 г. проектом Г.-И. Маттарнови предложено на всей Адмиралтейской стороне провести полную реконструкцию планировочной системы, создав «веер» из 11 лучей, отходящих от башни Адмиралтейства. Но в 1719 г., после его смерти, проектом Н. Гербеля эта идея чуть уточнена и было создано знаменитое «петербургское пятилучие» – Большая Немецкая (современная – Миллионная улица), Большая проспективная (современный Невский проспект), Средняя улица – (современная Гороховая улица), Вознесенская улица (современная – Вознесенский проспект), Галерная улица. Но вся западная зона между Малой речкой и рекой Фонтанной оставалась сплошным болотом, покрытым лесами. А южнее устья реки Фонтанной (в зоне Калинкиной деревни) на более возвышенном месте устроена женская каторга – Полотняный двор. Вдоль бе-

регов рек Малой и Фонтанной размещены загородные усадьбы.

С 1731 г., после приезда императрицы Анны Иоанновны и размещения ее императорского дворца чуть восточнее Адмиралтейской верфи, предприняты грандиозные попытки практически полной реконструкции всех территорий южнее реки Невы (см. рис. 1). Особенно усилены они были после страшных пожаров 1736-1737 гг., когда выгорели многие кварталы восточнее и южнее Адмиралтейской верфи. Именно тогда (в 1732-1740-е гг.) по проектам архитекторов Главного Адмиралтейства, Главной Полиции и Комиссии о Санкт-Петербургском строении начато формирование Дворцовой площади, выполнена реконструкция Адмиралтейства, созданы каменные (кирпичные) храмы на главных улицах, заново устроены кварталы вдоль будущей Миллионной улицы, предпринята попытка вынести адмиралтейские производства и морские слободы далеко на запад и юго-запад, подальше от императорского дворца и нарождавшейся Дворцовой площади. В это время на осушенных уже территориях проложены улицы и начата застройка Большой и Малой Коломн (жилые слободы выводимых морских служащих), зоны слободы Морского полка (полка морской пехоты) с Морским Никольским собором. А вдоль южного фасада Адмиралтейства создавались новые придворные жилые слободы, сохранившие в названиях вновь прокладываемых улиц (Большая и Малая Морские улицы) память о первоначальных слободах адмиралтейских служащих. Широким стержнем этих перестроек стала трассировка Садовой улицы с нанезанными на нее жилыми слободами и крупными торговыми площадями и рынками. Южнее р. Фонтанной с 1740 г. усилиями Собрания штабов гвардейских полков размещена полковая слобода лейб-гвардии Измайловского полка, с улицами – Ротами (современные – Красноармейские улицы) и изначальной деревянной Троицкой Измайловской церковью. Уже тогда застройка всех этих территорий стала получать разные типологические характеристики: застройка вдоль Морских улиц – центральная (как в центре города), кирпичная, брандмауэрная, по красным линиям в 2 этажа на высоких подвалах. Застройка Большой и Малой Коломн – периферийная, отдельно стоящими по красным линиям зданиями в 1-2 этажа, кирпичная. Застройка Измайловской слободы – предместная, в один этаж – «полтора» этажа (деревянный жилой этаж на кирпичном высоком нежилом подвале), особым образом сформированная в кварталы типа «светлицы». Крупные территории южнее реки Фонтанной продолжали оставаться загородными усадебными территориями (усадьбы Юсуповых, Державиных и т. д.).

Со стороны Нарвского тракта на северном берегу реки Фонтанки стала формироваться крупнейшая (пока еще нерегулярная по очертаниям) въездная площадь, от которой по Садовой улице проходил въезд в столичный город, а затем, по Невской перспективной – в центр города (рис. 2).

1762 - 1836 годы. При императрице Екатерине II в соответствии с несколькими генеральными планами всего города территории севернее реки Фонтанки считались городскими, а южнее нее – предместными. Граница города проложена по реке Фонтанке. С 1768 г. вдоль будущей трассы Обводного канала создавалась граница южного городского предместья - с водным каналом, валом с березовой аллеей и мостами по осям вылетных дорог, южнее которой размещались выгонные земли – территории выпаса скота, на которых запрещено было любое строительство. Это привело к еще большему разделению застройки территорий по разным градострои-

тельными принципам: центральная застройка (застройка центра столичного города), периферийная, предместная. В 1780-е гг. проведено преобразование загородной живописной реки Фонтанной в городской регулярного типа канал, с созданием системы каменных арочных цепных мостов, с полной реконструкцией набережных, с переустройством прибрежных кварталов и новым сплошным межеванием квартальных территорий. Крупные загородные усадьбы (например – усадьба министра Г. Р. Державина) включены в эту создаваемую городскую и предместную ткань, но, одновременно, сохранив некоторые черты свободной загородной структуры и планировки. Во время этой реконструкции предпринята попытка вынести городские порты (международный и внутрисанктпетербургский) со стрелки Васильевского острова в самое устье преобразованной реки Фонтанки, где уже был с 1781-1788 гг. специально создан треугольный портовый остров. Вдоль всего северного берега на трассах входящих в город дорог должны быть устроены въездные площади (современные – площади Ломоносова, Обуховская, Измайловская) а самая грандиозная – в зоне подхода главной вылетной магистрали – Петергофского шоссе (бывший Нарвский тракт). Не случайно, победоносное возвращение в 1814 г. из Парижа санкт-петербургского ополчения и лейб-гвардии полков проведено по Петергофскому шоссе, о чем напоминают триумфальные Нарвские ворота.

С 1801-1802 гг. императорскими указами намечено было перенести главный въезд в столичный город с Петергофского шоссе на Московскую дорогу (будущий – Московский проспект) со стороны Пулков, поэтому постепенно, с десятилетиями градостроительная роль Петергофского шоссе как главной въездной магистрали сокращается. С 1800-х гг. предприняты усилия создать в обход города от возникшего тогда в районе Гутуевских островов небольшого по мощности прообраза порта судоходный Обводной канал, его прокладывали с 1806 г. по линии предместной границы, доведя от побережья Финского залива до реки Невы и создавая вдоль него специализированные порты разного назначения, например - крупнейший в России Хлебный порт с Хлебной (Французской гаванью) в зоне Александровской лавры (рис. 3). Одновременно, после знаменитого императорского указа 1831 г. о выносе с жилых городских территорий экологически вредных производств начато формирование южнее Обводного канала крупной промышленной зоны, через десятилетия получившей условное наименование «серый».

1837 - 1916 годы. В данные период ускоренными темпами развивалась крупнейшая многофункциональная промышленная зона, включившая прибрежные территории устья Невы (от Галерного острова на западе Адмиралтейской стороны до зоны вдоль южного берега Обводного канала и Гутуевских островов). В 1850-е - 1860-е гг. к южной набережной Обводного канала подведены линии железных дорог - местная Балтийская, международная Варшавская с крупнейшей связкой России с центром Европы через Варшаву и далее – на Берлин, Рим, Париж. В 1870-е гг. после долгих обсуждений и разработки сотен проектов усилиями крупнейшего предпринимателя Н.И. Путилова начато создание крупнейшего Санкт-Петербургского Морского порта с Морским каналом и аванпортом в зоне Крошнштадта. Вдоль южной набережной Обводного канала велось сооружение огромных промышленных комплексов, таких, как комплекс Русско-Американской резиновой мануфактуры, созданный южнее Обводного канала, по обоим берегам речки Таракановки. Зона Нарвских ворот с сохраняемыми мемориальными воротами (из деревянных перестроенными в бронзовом варианте) являлась границей города вплоть до 1920-х гг., сохраняя нерегулярную неупорядоченную планировку и деревянную застройку загородного типа, с обширными садами, огородами и выпасами.

1917 - 1965 годы. После Октябрьской революции промышленная составляющая развития этих территорий считалась определяющей, с сохранением крупнейших промышленных и транспортных объектов. Хотя с 1924-1925 гг. когда была поставлена задача создания районных административно-культурных центров и жилья для рабочих, в зоне Нарвских ворот вдоль Петергофского шоссе (современный проспект Стачек) начато создание целого созвездия площадей, ансамблей, жилых городков. Появились Нарвская площадь с обрамлением Нарвских ворот, Кировская площадь с Московско-Нарвским (Кировским) райсоветом и памятником С.М. Кирову, реконструирована вся зона Екатерингофского ансамбля, возникли жилые городки Тракторной улицы, Серафимовский, Путиловского завода и т. д. (рис. 4). В первые годы, когда граница города проходила практически вплотную к Нарвской площади проектирование жилых городков велось по требованиям предместной двух-трех этажной застройки по типологии «городов-садов», такими стали знаменитые сейчас ансамбли Тракторной улицы и Серафимовского жилгородка. После 1927 г., когда граница города была перенесена на юг, новая застройка стала возводиться по требованиям периферийной городской, строчной, в 4-5 этажей, отдельно стоящими зданиями. К 1929-1930 гг. уже была засыпана речка Таракановка и по ее трассе разбит бульвар Циолковского. Эскиз генерального плана (1935 г.), выполненный под руководством Л.А. Ильина, предполагал коренное изменение всех этих территорий а Обводным каналом, с созданием системы

районных центров, связанной системы широтных и диагональных магистралей, с размещением в зоне Морского порта крупнейшего авиационного гидропорта, с устройством обширных территорий зеленого строительства, с выносом многих крупнейших предприятий. Среди важнейших планировочных мероприятий был снос Варшавского вокзала, перенесение его железнодорожного движения на Балтийский вокзал, а трассу убираемых железнодорожных путей намечено использовать под предусмотренный к прокладке Ново-Измайловский проспект. От зоны Морского порта предложена также прокладка нового судоходного Южного Обводного канала, который должен был пройти южнее существующего. Среди четырех территорий ускоренного освоения с 1930-х гг. в западной части города главным жилым районом нового строительства считалась зона Автovo.

Но все же эти территории остались недоосвоенными, сохранив многие черты хаотичности планировочной системы и неупорядоченности застройки. В годы блокады линия фронта находилась всего в нескольких километрах от Автovo, вся рассматриваемая территория подвергалась страшным артиллерийским и бомбовым ударам. Практически вся застройка была либо повреждена, либо полностью уничтожена. С 1944 г. начато масштабное возрождение планировочной структуры и застройки. Идеи развития территорий от Обводного канала до Автovo продолжали преемственно прорабатываться и в послевоенное время (см. рис. 5). Сразу после войны территории вдоль проспекта Стачек застраивались кварталами малоэтажной застройки (как самыми комфортными для проживания и легкими для возведения). С конца 1940-х гг. перешли к строительству сначала в 4, затем и в 5-6 этаже.

1966 - 2000-е годы. Десятилетия после генерального плана 1966 г. уточнили планировочную систему и застройку всех этих территорий. Зона проспекта Стачек вплоть до Автovo и широтной железной дороги стала зоной образцового жилищного и общественного строительства, хотя именно за это и подверглась убийственной критике Н. С. Хрущева еще в 1955 г. Идея прокладки Ново-Измайловского проспекта почти параллельно Московскому проспекту с закрытием Варшавского вокзала и созданием новой общественно-жилой застройки уже реализовывается, а идея создания Южного Обводного канала загублена в 1980-е гг., когда на его трассе было выстроено новое здание Публичной библиотеки. Неупорядоченность планировочной системы южнее Обводного канала сохраняется до настоящего времени, причем закрытие многих предприятий на этих территориях усугубляет градостроительные проблемы.

Литература

1. *Анциферов Н. П.* Душа Петербурга. Петербург Достоевского. Быль и миф Петербурга / Ил. А.П. Остроумовой-Лебедевой, М.В. Добужинского. (Ре-принт. переиздание изданий 1922, 1923, 1924 гг. М.: Книга, 1991. - 228 с., ил.
2. Архитектор Андрей Андреевич Оль. 1883-1958. Графика и документы в собрании Государственного музея истории Санкт-Петербурга. Составители Л.А. Кирикова, Г.Б. Васильева, К.В. Житорчук. СПб., 2008.
3. Архитектор Ной Абрамович Троцкий. 1895-1940. Графика и документы из собрания Государственного музея истории Санкт-Петербурга. Каталог. Составители В.Г. Авдеев, Т.М. Семенова и др. СПб., 2005.
4. Архитектурная графика эпохи конструктивизма. В собрании Государственного музея истории Санкт-Петербурга. Каталог. СПб., 2008.
5. *Бусырева Е. П.* Лев Ильин. СПб., 2008.
6. Зув Г.И. Нарвская застава. На перепутье трех веков. М., Центрполиграф., 2004.
7. *Лавров Л. П.* 1000 адресов в Санкт-Петербурге. Краткий архитектурный путеводитель. СПб.: «Эклектика», 2008.
8. Неизвестный Ленинград. 20 шедевров архитектуры конструктивизма. Каталог выставок. Сост К.А. Александрова, М.Л. Макогонова при участии Т.В. Лобановой. СПб., 2004.
9. *Овсянников Ю. М.* Доменико Трезини. Л., ЛО "Искусство", 1987. - 223 с., ил.
10. *Семенов С. В.* Кварталы и участки как элементы градостроительного генетического кода Санкт-Петербурга // Градостроительное искусство: Новые материалы и исследования. Вып. 2. Памяти Андрея Владимировича Бунина / Отв. ред. И. А. Бондаренко; Предисл. И. А. Бондаренко, Д. О. Швидковского. М.: Едиториал УРСС, 2010. С. 352-367.
11. *Семенов С. В.* Градостроительное развитие Санкт-Петербурга в XVIII – начале XXI века. Т. 1. Развитие территорий Приневья до основания Санкт-Петербурга. Развитие Санкт-Петербурга в XVIII веке. СПб.: СПбГА-СУ, 2011. – 524 с., ил.
12. Санкт-Петербург в планах и картах. XX век. Историко-культурное научно-популярное издание / Составление, тексты статей и описаний – С.В. Семенов. СПб.: Северо-Западный Картографический Центр, 2012. – 424 с.: ил.
13. *Шуйский В. К.* Андреян Захаров. Л., 1989.
14. *Шуйский В. К.* Карло Росси. СПб.: Стройиздат, 2001.



Рис. 1. «ПЛАНЪ Императорскаго столичнаго города САНКТПЕТЕРБУРГА сочиненной въ 1737 году / Plan der Kayserl. Residentz Stadt St. Petersburg wie solcher A° 1737 aufgenommen worden». Санктпетербургская Академия Наук, 1741., Санкт-Петербург. РНБ. К 1-Пб / 1 - 2



Рис. 2. Планъ Столичнаго Города Санктпетербурга съ изображеніемъ знатнейшихъ онаго проспектовъ изданный трудами Императорской Академии Наукъ и Художествъ въ Санктпетербурге 1753 года. / Plan de la Ville de St. Petersburg avec ses prinzipales vues dessine & grave Sous la direction de l'Academie Imperiale des Sciences & des Arts. A St. Petersburg 1753., [«План И.Ф.Трускота. 1748-1749»], Санкт-Петербург. РГА ВМФ. Ф. 1331. Оп. 4. Д. 991.



Рис. 3. «ПЛАНЪ ГОРОДА Ст.ПЕТЕРБУРГА Сочиненъ въ Главномъ Штабѣ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Генераль-Маіоромъ Фитцтумомъ, И ГРАВИРОВАНЪ ПРИ ВОЕННОТОПОГРАФИЧЕСКОМЪ ДЕПО. 1821. / PLAN DE LA VILLE DE St. PETERSBOURG Composé à l'Etat-Maior de SA MAJESTÉ L' EMPEREUR par le Général-Major de Vitzthum, ET GRAVÉ AU DEPOT TOPOGRAPHIQUE MILITAIRE. 1821.» Санкт-Петербург. РНБ. К 1-Пб 6 / 72

ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ЛЕНИНГРАДА



Рис. 5. ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ЛЕНИНГРАДА [1948]. Из коллекции КГА.



*Владимир Николаевич Жуйков, кандидат архитектуры,
Заместитель генерального директора
«Северо-Запад Инвест»
E-mail: architectural.seasons@gmail.com*

*Vladimir Nirolayevitch Zshuikov, PhD in Architecture, deputy
general director of the architectural bureau «North-West»
E-mail: architectural.seasons@gmail.com*

ПРИНЦИПЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО ПОСЕЛЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ПРОЕКТА КОМПЛЕКСНОГО ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИИ СЕВЕРНЕЕ ПОСЕЛКА ЛИСИЙ НОС В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ (ПРОЕКТ «НОВЫЙ БЕРЕГ»)

PRINCIPLES FOR DESIGNING A FUTURE SETTLEMENT, REFLECTED IN THE PROJECT OF INTEGRATED DEVELOPMENT OF THE AREA NORTH OF THE LISY NOS VILLAGE IN ST.PETERSBURG ("NEW SHORE" PROJECT)

Генеральный план Санкт-Петербурга предполагает создание нового пригорода с населением около 60000 жителей. «Новый берег» – это масштабный проект комплексного освоения территории в Приморском районе Санкт-Петербурга. Планируется возвести жилые дома, бизнес-центры, магазины, кафе, социальные объекты, разбить парки и организовать пляжи. Согласно концепции, 370 га будут намывными. Создание высококомфортной, сомасштабной человеку городской среды является градостроительной целью проекта.

Ключевые слова: градостроительное образование, инновационные градостроительные технологии, общественные пространства, архитектурно-пространственная структура, марина

The general plan of St. Petersburg involves the creation of a new suburban area with a population of about 60,000 inhabitants. "New coast" is a large-scale project of integrated development of the territory in the Primorsky district of St. Petersburg. It is planned to build houses, business centers, shops, cafes, social facilities, arrange parks and organize beaches. According to the concept, 370 hectares will be alluvial. Creation of a highly comfortable, human-scale urban environment is the town-planning goal of the project.

Keywords: urban project, innovative town-planning technologies, public space, architectural and spatial structure, marine

Градостроительные и историко-культурные предпосылки

Исторический период, который переживает сегодняшняя Россия, отличается очевидным приоритетом стихийных бизнес-процессов, доминирующих над процессами планирования и проектирования крупных социально-экономических систем. Эти тенденции нанесли значительный урон многим отраслям экономики и материального воспроизводства нашей страны. Процессы градостроительного планирования в современной России тоже несут на себе отпечаток стихийности, отсутствие обоснованных целевых установок и нацеленности на решение краткосрочных экономических задач. Основным игроком и заказчиком в проектировании крупных градостроительных образований стал девелопер, для которого окупаемость проекта является главной целеполагающей установкой.

Именно поэтому в сегодняшней России отсутствуют крупные градостроительные проекты, рассчитанные на долгосрочный социально-экономический эффект. Планирование новых стандартов жизни, научно-обоснованное развитие параметров городской среды, ее комфорта и социальной эффективности всегда было и будет прерогативой государства, входило и должно входить в сферу государственной политики и управления.

Одной из возможных в сегодняшней ситуации организационных моделей создания перспективного градостроительного образования является бизнес-схема инвестиционного проекта комплексного освоения крупных территорий. Здесь предполагается активное управленческое и финансовое взаимодействие девелопера и правительства региона. За рубежом такие проекты не редкость, например Хаффен-Сити в Германии, или пригород Сеула – Инчхон в Южной Корее. Как правило первую скрипку в таких проектах играет муниципалитет, он инициирует разработку градостроительных концепций, а в дальнейшем привлекает инвесторов.

Именно такую управленческую схему реализует проект «Новый берег» – новый в прямом смысле как для Санкт-Петербурга так и для России в целом.

Уникальность «Нового Берега» заключается в совершенно новом подходе, как к технологиям строительства, так и к планированию самого города. К проекту подключаются специалисты из разных областей и стран, используются новейшие достижения в строительстве, энергетике, экологии и др. Это будет самый настоящий «умный город», каких в мире на данный момент существует не много. В концепции заложена идея образа теплого города у моря – формирование средиземноморского стиля жизни на берегу холодного Балтийского моря.

Задачи, поставленные в рамках развития Генерального плана Санкт-Петербурга, предполагают создание нового пригорода с населением около 60 000 жителей. Проектом предусмотрены масштабные мероприятия по инженерной подготовке 521 га земель Приморского и Курортного районов Санкт-Петербурга с последующим строительством объектов обеспечения жизнедеятельности, жилой, общественно-деловой, социальной и рекреационной застройки. «Новый Берег» интегрирует в своих границах прилегающие территории рекреационного, жилого, коммунального и транспортного назначения, общей площадью до 1000 га.

Размещение нового крупного градостроительного образования в Санкт-Петербурге связано с определением и реализацией принципов перспективного развития современного мегаполиса, основанных на ускорении

процессов децентрализации социокультурных функций. Формирование крупных градостроительных образований в периферийных зонах становится основным и приоритетным средством решения проблемы перспективного развития современной городской агломерации.

Реализация такой масштабной задачи позволяет говорить о знаковой роли проекта «Новый Берег» в новейшей градостроительной истории Санкт-Петербурга. Формируемый ареал социальной активности в новом районе станет достойной альтернативой существующим городским центрам Санкт-Петербурга, обеспечив своим разнообразием и качеством среды особый интерес жителей и гостей Петербурга, дополнит историко-градостроительную ткань пригородов Санкт-Петербурга, обогатит его туристический потенциал [1]. Эта идея проекта определяет его заметную роль в будущем Санкт-Петербурга, который с самого рождения был колыбелью выдающихся градостроительных и архитектурных замыслов.

Градостроительная концепция

Основные положения концепции создания нового пригорода Санкт-Петербурга сформированы исходя из главных общемировых тенденций, определяющих целевые установки градостроительной деятельности новейшего периода. Кратко эти тенденции можно описать формулой, которая выражает парадигму современного поселения – «умный житель - умный дом - умный город». Эта формула отражает реалии нового времени, когда на арену жизни выходят цивилизованные люди, которые предъявляют особые требования к жизненному пространству. Главными для них становятся эстетика и экология среды обитания, включенность в общемировое коммуникационное поле.

«Новый берег» - это знаковый градостроительный проект, призванный внедрить инновационные стандарты в социальную и архитектурно-планировочную организацию среды (рис. 1). Созданный людьми для людей, на современном и прогнозируемом уровне понимания качества жизни, с учетом новейших технологий. Именно такие города, с принципиально новыми характеристиками среды обитания - основа развития России, ее будущее. Проект призван стать своеобразной точкой роста существующих на сегодняшний день социальных и экологических стандартов и технологий.

Эта миссия проекта определяет его заметную роль в развитии Санкт-Петербурга, города, который с самого своего рождения был колыбелью выдающихся градостроительных и архитектурных замыслов. Социальная, экономическая и градообразующая значимость проекта определяют его ведущее место среди стратегических проектов Санкт-Петербурга. Реализация замысла основных идей должна оказать решающее действие на формирование перспективных городских программ, повлиять на будущее развитие города в целом, на перспективное развитие его генерального плана.

Инновационные градостроительные технологии, которые внедряются при разработке проекта, относятся ко всем сферам, определяющим содержание и качество нового пригорода Санкт-Петербурга [2].

Формирование городской среды

Общемировые тенденции, определяющие направление перспективного развития архитектурно-пространственной организации городской среды (рис. 2) фокусируются в направлении повышения ее комфортности, сомасштабности человеку, исторической преемственности. Исходя из этого, были сформированы основные задачи Проекта в сферах архитектур-

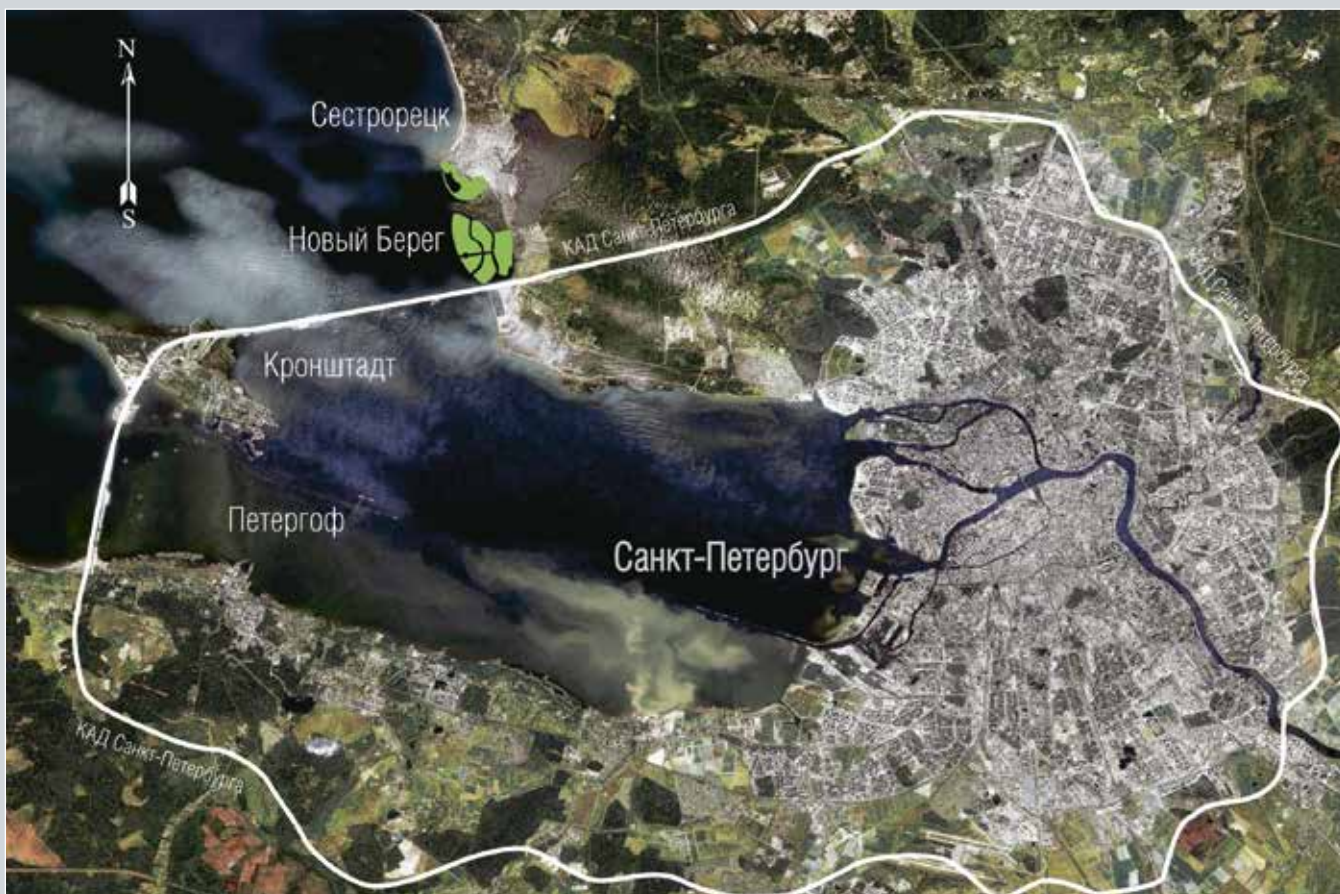


Рис. 1. «Проект Новый берег». Ситуационная схема



Рис. 2. Проект «Новый Берег». Перспективный вид

но-пространственной, социально-функциональной и технологической.

- Архитектурно-пространственная организация

Обеспечение преемственности архитектурных традиций исторического Санкт-Петербурга. "Небесная линия", высокая плотность архитектурной среды, ансамблевость застройки, архитектурные доминанты и артикуляция архитектурного языка, интегрированность акваторий в городскую среду - вот основные признаки, отличающие застройку города на Неве.

Важнейшим фактором, определяющим качество архитектурной среды градостроительного комплекса, является создание условий для формирования системы общественных пространств - общественных, коллективных, индивидуально-групповых, сомасштабных их функциональному содержанию и психологически комфортных человеку.

- Выявление рекреационного потенциала территории

Формирование высококомфортной городской среды предполагает организацию единой системы рекреационных пространств на основе максимального сохранения экологических ресурсов территории, и ее эффективного использования. Основной задачей является формирование рекреационной системы нового типа, ориентированной на структурную иерархию и взаимодействие всех элементов рекреационных пространств, что может стать эталоном для развития других градостроительных образований.

При разработке документов территориального планирования, градостроительного зонирования и планировки территории предполагается корректировка нормативов застройки и схем озеленения высокоплотной застройки.

Отработка методики формирования разветвленной системы рекреационных пространств обеспечит наиболее эффективное использование природно-ресурсных особенностей местности, стимулирует внедрение новых эффективных технологий и "зеленого строительства".

- Организация социально-культурного и торгово-бытового обслуживания

Формирование торговых улиц, ярмарочных площадей на базе перераспределения и роста нормативных параметров обеспечения населения предприятиями культурно-бытового и торгового назначения, в том числе муниципального, районного и межрайонного уровней, обеспечит необходимый уровень насыщенности городской среды объектами социальной сферы.

Высокая плотность социальной среды является признаком исторических центров крупных городов. Это есть главное условие социальной и коммерческой привлекательности нового строительства, а также существенная составляющая меры его комфортности (рис. 3).

- Формирование системы здорового образа жизни

Развитие системы спортивно-оздоровительного обслуживания населения с повышенными параметрами функционирования обеспечит новое качество в направлении реализации национальных программ по формированию здорового образа жизни населения.

Размещение региональных и федеральных объектов спорта создает предпосылки для роста социального статуса территории, делает ее центром социального притяжения.

Создание разветвленной системы велосипедных маршрутов и пешеходно-беговых дорожек в сочетании с функциональными площадками обеспечит населению отличные возможности для организации разнообразных видов оздоровляющих процедур.

Размещение региональных и федеральных объектов спорта создает предпосылки для роста социального статуса территории, делает ее центром социального притяжения.

- Создание инновационной системы образования

Формируемый образовательный комплекс приобретает новое качество особого типа образовательного учреждения общегородского уровня, с более развитой частью общественно-досуговой и культурно-просветительского, физкультурно-оздоровительного назначения, на базе которого может быть организована общественная жизнь соответствующей части муниципального образования.

- Организация транспортного и пешеходного движения.

Использование повышенных норм плотности УДС, разделение транзитного и местного движения автотранспорта, формирование разветвленной системы пешеходных пространств, велосипедных дорожек - сделает улицы комфортными для пешеходов.

Корректировка нормативов, учитывающая использование подземного пространства для организации движения и хранения автотранспорта позволит освободить улицы от излишних пассажирских и грузовых перевозок.

Внедрение увеличенной в 1,5 раза нормы хранения индивидуальных транспортных средств, а также учет размещения водно-моторных маломерных судов делает район комфортным для авто-, мотолюбителей.

Внедрение новых нормативов позволит учесть необходимость развития сети велодорожек и пешеходно-оздоровительных коммуникаций, а также учесть специфику прибрежной территории, требующую развития маломерного флота с соблюдением принципа «шаговой доступности».

- Реализация принципа приоритета экологических задач перед экономическими.

Экологическая обоснованность проектов и технологий строительства гарантирует новый качественный уровень формирования среды обитания будущего пригорода Санкт-Петербурга. Этот уровень может стать этало-

ном для развития градостроительной практики России, а для Санкт-Петербурга задать необходимый тренд, определяющий методики освоения новых территорий и развития пригородных зон города.

Марина. Яхт-клуб и парусная школа.

Главной целью создания в Тарховской бухте яхтенной марины является развитие парусного спорта и яхтенного туризма в нашем городе. Уникальность расположения позволяет непосредственно на «большой воде» организовать не только комфортную швартовку судов, но и обеспечить условия зимнего хранения. Удобное расположение на стыке трех районов города позволяет оказывать услуги населению Курортного, Приморского и Кронштадтского районов, а расположение в непосредственной близости от трассы Санкт-Петербург – Хельсинки и кольцевой автомагистрали во многом облегчает доставку яхт и катеров [3].

Зеркало воды яхтенной гавани для стоянки судов составляет площадь около 39 га. На акватории гавани может быть размещено не менее 340 килевых яхт олимпийского класса и не менее 400 швертботов с учетом пропускной способности 90-метрового слипа, кроме того – до 15 вспомогательных судов и катеров водоизмещением до 50 тонн. Акватория данного района позволяет разместить гоночные трассы в близости от гавани и сооружений комплекса. Находящиеся непосредственно в районе гонок форты дают возможность оборудования зон для зрителей и ведения телевизионных трансляций с места соревнований. Проектируемые объекты марины ориентированы на проведение соревнований олимпийского уровня, с обеспечением нормальной жизнедеятельности около 3000 человек.

Кроме коммерческого яхт-клуба (рис. 4) в прибрежной зоне гавани планируется создание Центра парусного спорта. Основное сооружение центра - здание специализированной детско-юношеской школы, состоящее из многофункционального физкультурно-оздоровительного комплекса, включающего в себя универсальный спортивный зал для занятий всеми игровыми видами спорта, тренажерные залы, плавательный бассейн.

Суда смогут швартоваться к плавучим причалам, которые будут оборудованы колонками с водой, электричеством, связью и Интернетом.

На береговой полосе разместится комплекс постоянных и временных сооружений, площадок для стоянки яхт, катеров, трейлеров и автомашин, плоскостных спортивных площадок, дорог, пешеходных и велосипедных дорожек (рис. 5).

Создание комплекса парусного спорта будет способствовать формированию нового имиджа Сестрорецка как крупнейшего курортно-рекреационного центра на Балтике.

Экспериментальное проектирование

Задачи, стоящие перед разработчиками проекта «Новый берег» определяют проведение значительного объема научных изысканий и реализации экспериментального проектирования.

Помимо использования опыта специалистов, имеющих авторитет на мировой арене, руководство компании, реализующей проект, приняло решение об активном привлечении к поискам перспективных градостроительных решений студентов и преподавателей магистратуры Санкт-Петербургского Архитектурно-Строительного Университета. Предложенные темы гармонично соответствуют методическим планам кафедр «Архитектурного проектирования» и «Градостроительства».

В качестве научных обоснований и соответствующих экспериментальных проектов, диссертационные работы магистрантов охватили почти все ключевые объекты проекта «Новый берег»:

- Яхтенную Гавань с объектами социальной и инженерной инфраструктуры;

- Транспортно-пересадочный узел в районе железнодорожной станции «Александровская»;

- Комплексы жилых кварталов в разных районах территории комплексного освоения;

- Комплекс общественного центра с объектами общегородского значения;

- Крупнейший в Санкт-Петербурге деловой центр;

- Социально значимые объекты общероссийского масштаба (Национальный центр Арктики и Антарктики).

Компания-девелопер проекта «Новый берег» уже не первый год сотрудничает с кафедрой архитектурного проектирования СПбГАСУ. Особая ценность работы студентов заключается в том, что они в качестве исходных данных используют материалы максимально приближенные к реальной градостроительной и инженерно-технологической ситуации, архитектурно-планировочные задания полностью соответствуют требованиям будущих заказчиков.

Сотрудничество, продемонстрированное СПбГАСУ и ООО «Северо-Запад Инвест» является очень продуктивным. Некоторые их проектов могут быть приняты за основу в последующих стадиях развития проекта.

Литература

1. «Финский залив: здесь будет город-сад». Интервью с Владимиром Жуйковым Журнал «Городское обозрение» №3 / март 2013, Санкт-Петербург

2. <https://rg.ru/2013/03/19/reg-szfo/bereg.html>

3. http://www.novostroy-spb.ru/intervyu/vladimir_zhuykov_proekt_novyy



Рис. 3. Проект «Новый берег». Общественный центр. Вариант. Проектное бюро Nikken Sekkei



Рис. 4. Здание яхт-клуба и отеля.
Дипломный проект Кулешовой Д. Ю.



Рис. 5. Проект «Новый берег». Застройка Большого канала.
Вариант Проектного бюро Nikken Sekkei



КОМПЛЕКСНОЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ТЕРРИТОРИИ, ПРИМЫКАЮЩЕЙ К ОБВОДНОМУ КАНАЛУ, В АДМИРАЛТЕЙСКОМ РАЙОНЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

COMPLEX TRANSFORMATION OF THE TERRITORY ADJOINING THE OBVODNY CANAL IN ADMIRALTEISKY DISTRICT ST. PETERSBURG

Данная статья является вводной для серии статей, освещающих работу по комплексному преобразованию бывших промышленных территорий Адмиралтейского района Санкт-Петербурга, выполненную студентами магистратуры кафедры архитектурного проектирования Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета. Показана актуальность выбора темы подобной разработки. Описаны методика и этапы работы, а также крупные градостроительные проблемы и экспериментальные варианты их решений. Описана общая концепция проекта, включающая градостроительные, транспортно-пешеходные, функционально-планировочные и другие преобразования заявленной территории. Даны предложения по применению результатов работы.

Ключевые слова: комплексное освоение территории (КОТ), проект планировки территории (ППТ), проект межевания (ПМ), проект детальной планировки (ПДП), проект застройки (ПЗ), серый пояс.

This article is the introduction to a series of articles covering a comprehensive transformation of former industrial areas of the Admiralty district of St. Petersburg, performed by the students of St. Petersburg state university of architecture and civil engineering. Relevance of the choice of a subject of similar development is shown. The article describes the methodology and stages of work, as well as major urban problems and experimental ways of their solutions. The General concept of the project, including town planning, transport, a pedestrian, functional design and other conversions claimed territory is done here. The article provides suggestions for the application of the results.

Keywords: complex development of territory (CDT), site planning, project of a land surveying, project of detailed planning, project of building, grey belt.

На кафедре архитектурного проектирования СПбГАСУ силами магистрантов (под руководством преподавателей) в 2016-2017 годах предпринята попытка разработки проекта комплексного преобразования бывшей промышленной территории, примыкающей к Обводному каналу, в Адмиралтейском районе Санкт-Петербурга (от Московского пр. до Финского залива). Выполнены одновременно градостроительная проработка всей территории и проектирование отдельных объектов с увязкой в единую концепцию (рис. 1).

Идея такой разработки силами студентов магистратуры вызвана причинами, связанными не только с творческим осмыслением учебного процесса, но и с поиском предложений по усовершенствованию существующей системы проектирования и освоения крупных городских территорий.

В настоящее время у города исчерпаны возможности расширения, идет активный поиск экстенсивного развития, одним из путей которого является преобразование серого пояса (территории бывших исторических промышленных предприятий).

Стратегией экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года преобразование серого пояса определено приоритетным направлением. Генеральным планом Санкт-Петербурга установлены производственные территории, не соответствующие своему функциональному назначению, с точки зрения развития города.

Конкретная стратегия данных преобразований (пути, методы, сроки, последовательность, критерии качества городской среды) не определена. Это вопрос творческий, требующий обсуждений и проработок, как в архитектурно-градостроительном, так и в экономическом и девелоперском аспектах.

С целью поиска ориентиров в 2016 году проведено 2 конкурса: закрытый – на преобразование территорий серого пояса и определение качества их застройки, а также открытый – на поиск петербургского стиля (кода) для новых жилых районов,

Планировалось, что творческие идеи по развитию города, предложенные конкурсантами, могут быть учтены в предложениях по изменению Генерального плана и Правил землепользования и застройки Санкт-Петербурга. Однако, эти идеи выражают глобальный характер изменений, рассчитанный на длительный срок и серьезный административный ресурс.

Существующая практика преобразований, опирающаяся на действующую нормативно-правовую базу, далека от создания комфортной городской среды, отвечающей условиям устойчивого развития. Отчасти, это провоцируется и требованиями Градостроительного Кодекса, которые больше направлены на экономические и «землепользовательские» аспекты, чем на архитектуру планируемой среды.

Так, в последовательности проектных работ по освоению крупных территорий изъят один из важных этапов – проект ее детальной планировки – ПДП (ранее применялась разработка ПДП и еще проекта застройки – ПЗ). Сейчас градостроительная проработка заканчивается проектом планировки территории (ППТ), в котором планируемые преобразования указаны

«зонами» и «пятнами». Это позволило осуществлять стихийную, варварскую уплотнительную застройку отдельными пятнами без необходимой обслуживающей инфраструктуры.

Несмотря на то, что позже был провозглашен принцип комплексного освоения территории (КОТ), подлинной ансамблевой комплексной застройки на большой территории (что характерно для исторического Петербурга) не получилось. Одной из причин этого является сложная система землепользования, отражающая проблемы быстрого перехода от общегосударственной к мелкой частной собственности.

Однако, каждому инвестору и потенциальному жителю района необходима информация об окружении, в котором будет находиться его будущий объект собственности (бизнес-центр, квартира), какая инфраструктура будет сопровождать данное строительство. Интересно представить среду, в которой придется существовать.

Выполненные студентами магистратуры разработки концептуального архитектурного варианта КОТ части Адмиралтейского района с подробным проектированием пробных объектов (разных) на конкретных участках позволяет выявить потенциал территории с точки зрения изменения ее градостроительной значимости, инвестиционной привлекательности, популярности (представляются конкретные объекты, а не «пятна» и «зоны»).

Методически работа выстроена следующим образом.

1. Предварительный этап включал серию лекций, представляющих общую информацию о территории (исторические сведения, современная ситуация и существующие градостроительные проблемы, роль ее в системе города, взаимосвязи с другими территориями и элементами планировочной структуры и другое).

2. Затем территория (разбитая на зоны) обследовалась отдельными группами магистрантов, проводилась подробная фотофиксация, выявление «знаковых объектов», природных и градостроительных особенностей. Собранная каждой группой уникальная опорная информация суммировалась в электронном виде. (Данный этап вызвал значительный интерес и энтузиазм у студентов).

3. Далее каждый магистрант выбирал часть территории, планируемую к разработке (размером в один или несколько кварталов), и объект, базирясь на собранных совместно сведениях. Некоторые участки были выбраны несколькими разработчиками для реализации различных вариантов одного типа объекта или разных объектов, что позволяет сравнить возможности использования территории.

Темы для проектирования объектов и комплексов были предложены заранее, исходя из действующей градостроительной документации, бюджетных адресных программ и инвестиционных предложений (заявленных на момент начала работы). При этом, магистранты имели право предложить свою тему. Также был заявлен вариант проектирования альтернативного предложения по уже застроенной территории (с целью сравнения полученных результатов по взаимосвязи экономических и качественных характеристик среды).

4. Следующим этапом была группировка нескольких магистрантов, проектирующих один градостроительный узел или ансамбль, в отдельный коллектив (по 2-5 человек), разрабатывающий совместно проект этой части территории в увязке с общей концепцией района и своего объекта с участком.

5. Общая концепция заявленных преобразований разрабатывалась совместно данными проектными группами во главе с прикрепленными преподавателями. Консультироваться можно было у любого специалиста (в том числе приглашенного).

6. Затем следовал этап предпроектных исследований.

Студенты магистратуры самостоятельно собирали исходный материал, в том числе:

- посещали заинтересованные учреждения и ведомства (например, Комитет по градостроительству и архитектуре, КГИОП);
- знакомились с действующей нормативно-правовой и градостроительной документацией (в том числе с Генеральным планом и Правилами землепользования и застройки Санкт-Петербурга [1], утвержденными и разрабатываемыми проектами планировки территорий в данном районе);
- исследовали историко-культурные ограничения и режимы [2];
- знакомились с принципами межевания участков;
- изучали отечественный и зарубежный опыт проектирования не только своего объекта, но и преобразования подобных территорий.

В составе данного этапа были выделены 3 раздела (составившие основу 3 глав диссертации), выполненные на основе вышеперечисленных исследований:

- определение имиджа объекта и формирование его функционально-планировочной структуры с разработкой задания на проектирование;
- уточнение градостроительной ситуации и ограничений (в том числе природно-климатических, функционально-планировочных, транспортно-пешеходных и других особенностей участка проектирования) с разработкой опорного плана, ситуационной схемы взаимодействия участка с другими планировочными элементами города, схемы транспортно-пешеходного движения, схемы функциональной организации участка (других схем по предложению магистранта).
- разработка 3-х вариантов возможного объемно-пространственного и планировочного решения объекта и участка с выбором оптимального, планируемого для дальнейшей проработки.

7. Далее следовал проектный этап (по стадиям: клаузура, фор-эскиз, эскиз, проект) с одновременным завершением диссертации, реферата, материалов по презентации проекта.

Проектирование велось по принципу «от общего к частному и наоборот». На всех стадиях разработки проекта магистранты представляли не только объект (с участком), но и совместное планировочное решение своего градостроительного узла, вписанного в общий генплан района проектирования. Общий макет всей территории (разработанный совместно) по-

зволял заменять отдельные звенья и участки по мере уточнения решений.

Каждый магистрант начинал с разработки значительной части территории (оказывающей влияние на его объект), предлагая не только ее градостроительное решение, но и межевание (формировались кварталы, территории общего пользования, участки для размещения объектов и другие планировочные элементы). В процессе этой работы окончательно определялись границы участка проектирования объекта.

Одновременно уточнялась общая концепция преобразования всей заявленной территории и ее границы.

Одним из главных условий данной работы являлось максимальное сохранение, реконструкция и учет особенностей существующей застройки, поиск памяти места.

Данная территория является «буфером» между историческим центром города и его серым поясом. Было решено рассмотреть застройку с двух сторон Обводного канала, как неразрывную ткань среды, ансамбль набережной в контексте новой функции (общественно-деловой и жилой) канала. Интерес представляет проблема взаимного внедрения и соприкосновения центра с серым поясом.

Учитывая положения Генерального плана Санкт-Петербурга предлагается формирование полицентрической структуры застройки на указанной территории с учетом ее исторической составляющей.

Так, предлагается формирование 3-х центральных узлов разного назначения. Общественный центр района «Измайловская перспектива» (название обусловлено планируемой пробивкой Измайловского проспекта) размещается в зоне от Варшавского вокзала до бывшего завода «Петмол» с пешеходной улицей, связывающей две станции метрополитена: «Фрунзенская» и «Балтийская» (с учетом планируемого второго выхода из метро «Балтийская» на площади у Варшавского экспресса). Это место влияния бывшего исторического государственного (светского) Варшавского вокзала. У Балтийского (ранее-коммерческого, промышленного) вокзала предполагается размещение крупного транспортно-пересадочного узла с общественно-деловой функцией. В районе парка «Екатерингоф» (бывшего Петровского путевого дворца с парком) предложено развитие спортивно-рекреационно-развлекательного центра (рядом с метро Нарвская). Все «полицентры» (по условиям работы) должны быть окружены достаточным количеством жилой застройки, соединены велосипедными и пешеходными трассами и улицами, а также зелеными зонами. Иногда один из них плавно переходит в другой.

Предусмотрено размещение крупных жилых комплексов на бывших промышленных территориях по обе стороны Обводного канала с нормативно необходимой обслуживающей инфраструктурой (иногда творчески доработанной).

Представлены предложения по размещению большого количества общественно-деловых объектов, в том числе городского уровня (Центр современных искусств, многофункциональный жилой комплекс с включением

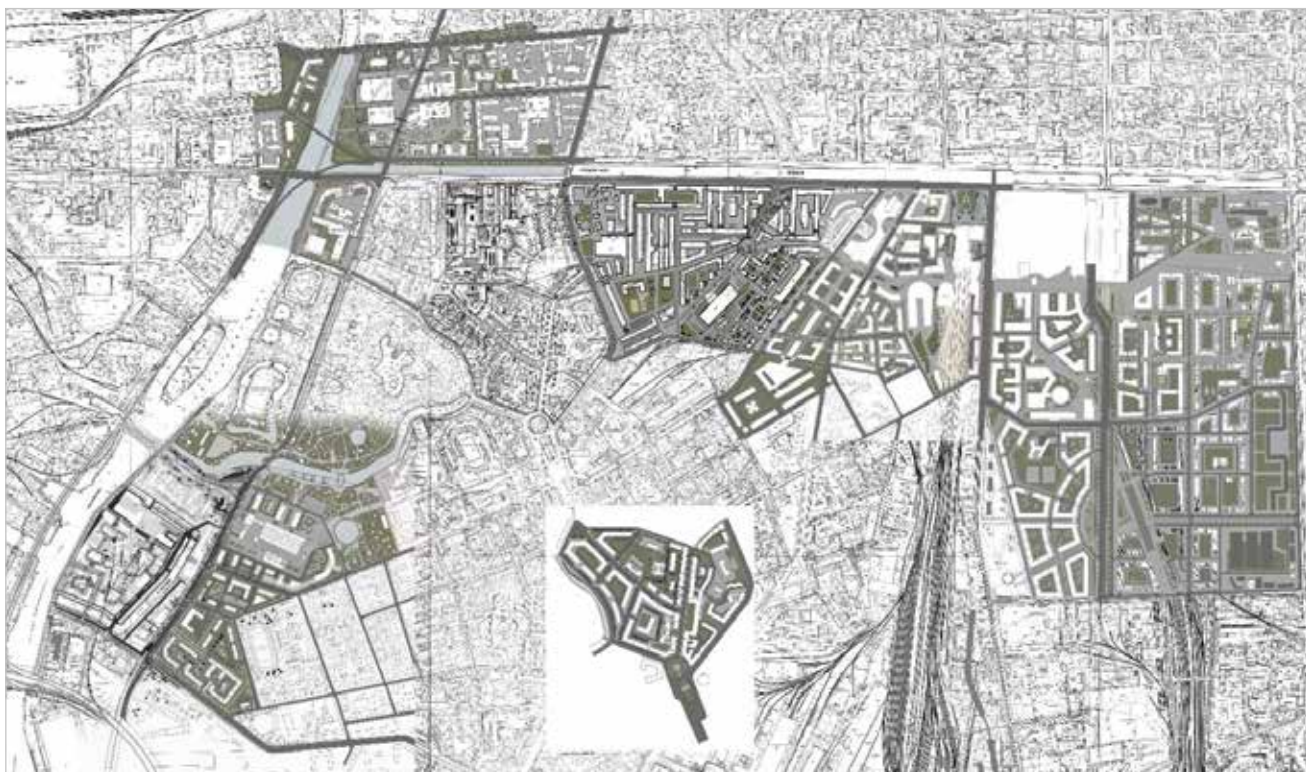


Рис. 1. Схема планировочной организации территории проектирования.

общественно-деловой функции, музей науки и техники, многофункциональный творческий комплекс «улица мастеров» и другие). Реновация территории бывшего завода «Красный треугольник» предусматривает реконструкцию производственного здания под спортивный комплекс.

Особое отношение проявлено к зеленым насаждениям. Проектом предусмотрено не только сохранение существующих садов, парков, скверов, газонов (согласно городскому Закону о зеленых насаждениях), но и устройство новых зеленых зон. Например, предложено продлить бульвар на ул. Циолковского (идущий по бывшему руслу реки) далее на территорию завода «Красный треугольник» (тоже по руслу), совместив его с пешеходно-велосипедной трассой.

Проектом предусмотрено усовершенствование транспортно-пешеходного движения с учетом существующих проектов реконструкции Обводного канала, планируемых пробивок Измайловского проспекта и других улиц и магистралей (а также принимая во внимание консультации профильных специалистов).

Так, предложено устройство широких мостов-площадей перед Варшавским и Балтийским вокзалами с развитой пешеходной функцией. Это позволяет объединить пешеходные пространства на обеих сторонах набережной Обводного канала, а не только решить транспортные и технологические проблемы, связанные с расширением функций вокзальных комплексов. При этом предлагается одностороннее движение транспорта по набережной с выходом на Западный скоростной диаметр (с формированием двухуровневых «развязок» перед мостами, выделением развитых пешеходных трасс, устройством дополнительных спусков к воде и других элементов благоустройства «центрального» водного объекта).

Предусмотрена также система пешеходных (и велосипедных) зон, связывающая заявленную территорию с центральной частью города в Адмиралтейском районе. Например, пешеходная (и велосипедная) трасса от Варшавского вокзала через планируемый мост ведет вдоль Обводного канала по внутриквартальной территории, обустроенной под «улицу мастеров», далее через Московский проспект к бульварам Клинского или Новодетское-сельского проспектов с выходом в район Витебского вокзала, к Введенскому саду, на набережную реки Фонтанки. Площадь перед Варшавским вокзалом также «пешеходно» (и «велосипедно») связана с парком «Екатерингоф» по спроектированным трассам, дублирующим набережную, затем проходящим через территорию бывшего завода «Красный треугольник» и далее по внутриквартальной территории (частично по стихийно существующему маршруту) к станции метрополитена «Нарвская» и парку.

На начальных стадиях проектирования обсуждалась идея дополнительного обслуживания заявленной территории легким трамваем, идущим по отдельным трассам или выделенным полосам (во избежание пробок) и связывающим данный район с центральной частью города.

Результаты работы многозначны (как с точки зрения методики учебного процесса, так и с позиций интересов города, экспериментов по преобразованию и развитию бывших промышленных территорий).

Магистранты приобретают опыт исследовательского и эксперименталь-

ного подхода к преобразованию крупных городских территорий; учатся комплексно прорабатывать отдельные аспекты и проблемы во взаимосвязи с общей концепцией развития района; осваивают навыки коллективной работы, творческого взаимодействия как на уровне группы коллег, так и на уровне всего коллектива.

Участие в подобных работах воспитывает в студентах не только профессиональные качества и коллективизм, но и подлинную привязанность к самому «архитектурному» городу нашей страны – Санкт-Петербургу.

Для города одновременное преобразование крупной территории по принципу КОТ пока еще проблематично (в том числе из-за сложности решения имущественно-правовых вопросов, связанных с освобождением участков, находящихся в собственности). Если осваивается большая территория, то с «вырезанием» проблемных участков, которые иногда составляют значительную ее часть (например, освоение территории между улицами Шкапина и Розенштейна). На «вырезанных» участках в лучшем случае является набор возможных функций и предельные параметры застройки.

Проектирование рассмотренного выше концептуального архитектурного варианта КОТ с подробной проработкой пробных объектов (разных) на конкретных участках позволяет выявить потенциал территории с точки зрения ее градостроительного развития, инвестиционной привлекательности, популярности (показаны конкретные объекты, а не «пятна» и «зоны»).

На основе подобных проектов возможна разработка более конкретных и «жизнеспособных» проектов планировки территории и, особенно, проектов ее межжевания. Сейчас ППТ предлагает предельные экономически обоснованные параметры объекта, что не всегда уместно с точки зрения градостроительства (архитектурного ансамбля, критериев комфортности, выразительности городской среды).

Подобная работа (даже в ее пилотном, экспериментальном варианте) дает комплексное представление о планируемой среде осваиваемой территории, степени ее реновации, сохранении памяти места, перспективных возможностях и связях.

Санкт-Петербургу, как уникальному городу, полезно было бы иметь такого рода архитектурно-градостроительные разработки по всем районам с территориями, требующими крупных преобразований, в интересах городских и территориальных властей, потенциальных инвесторов и горожан. Названная работа должна выполняться независимым органом с балансировкой потребностей города и бизнеса.

Литература

1. Закон Санкт-Петербурга № 29-10 «О правилах землепользования и застройки Санкт-Петербурга» от 16 февраля 2009 г.
2. Закон Санкт-Петербурга № 820-7 «О границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга и режимах использования земель в границах указанных зон и о внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О Генеральном плане Санкт-Петербурга и границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга» от 24 декабря 2008 г.

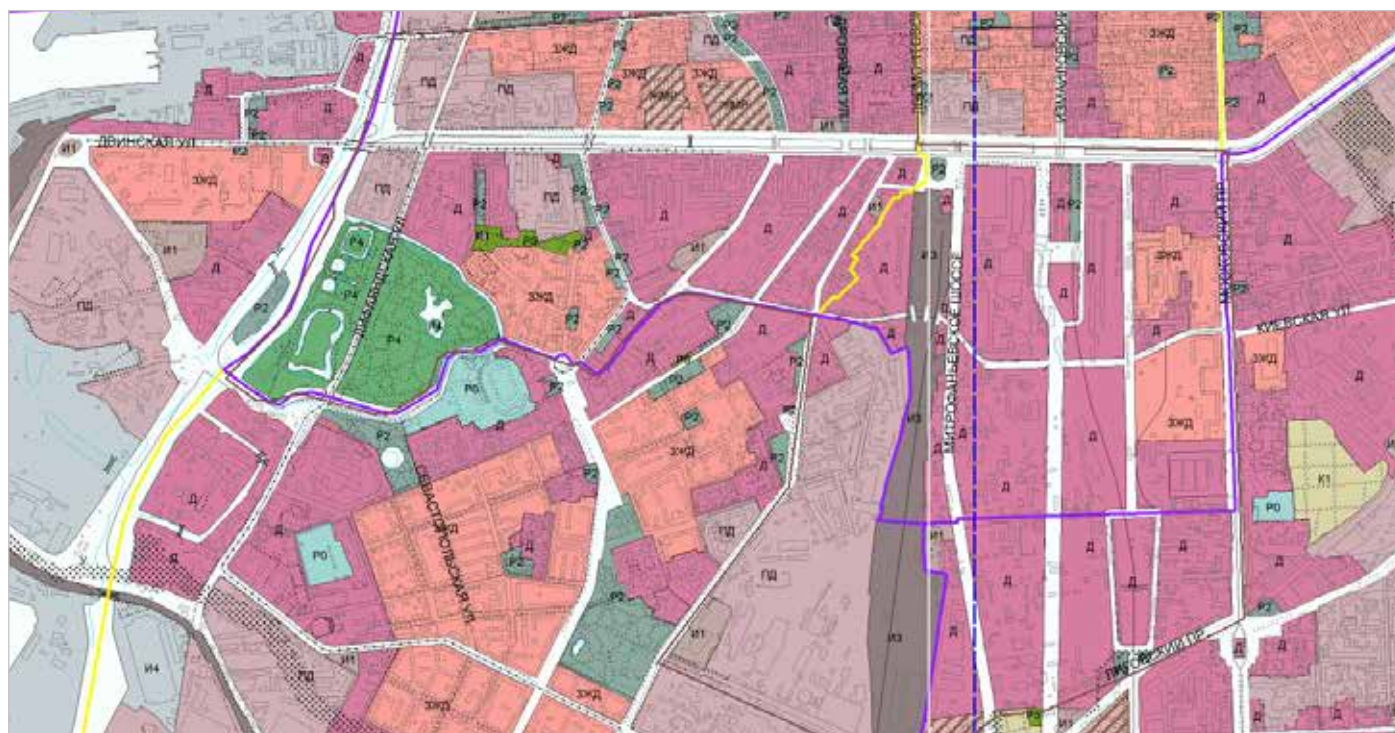


Рис. 2. Территория разработки проекта комплексного преобразования промышленных зон в Адмиралтейском районе Санкт-Петербурга



Рис. 3. Генплан преобразуемых территорий

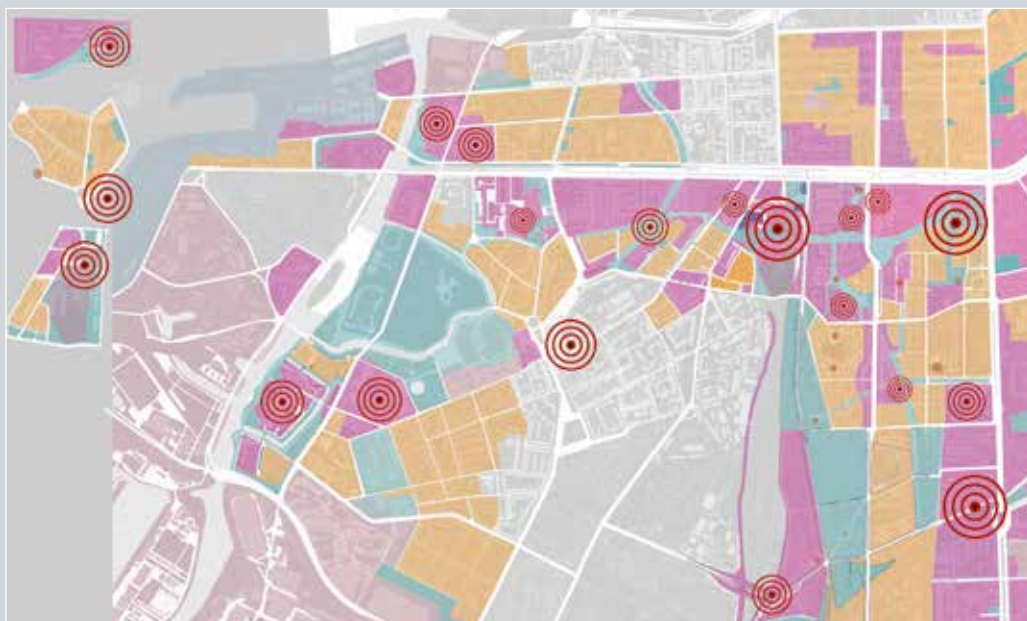


Рис. 4. Схема функционально зонирования

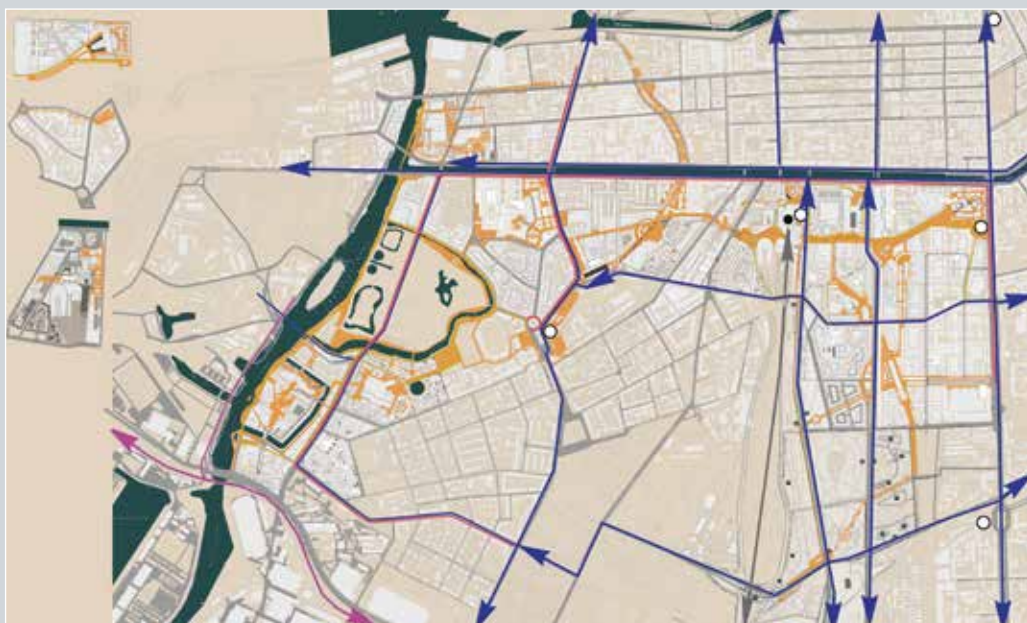


Рис. 5. Транспортная схема



Юлия Александровна Девятова, доцент
Мария Николаевна Гуценко, магистрант
Ольга Константиновна Симоненко, магистрант
Ольга Николаевна Туний, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: architectural.seasons@gmail.com,
yotolia@yandex.ru, smnnkolga@gmail.com,
marie_g525@mail.ru, yotolia@yandex.ru,
smnnkolga@gmail.com

Julia Alexandrovna Devyatova, Assistant professor
Maria Nikolaevna Gushchenko, Master's Degree student
Olga Konstantinovna Simonenko, Master's Degree student
Olga Nikolaevna Tuniy, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: architectural.seasons@gmail.com,
yotolia@yandex.ru, smnnkolga@gmail.com,
marie_g525@mail.ru, yotolia@yandex.ru,
smnnkolga@gmail.com

ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПЕШЕХОДНОЙ УЛИЦЫ – ДУБЛЕРА ОБВОДНОГО КАНАЛА

PRINCIPLES OF ARRANGEMENT OF AN ALTERNATIVE PEDESTRIAN ROUTE ALONGSIDE OBVDNY CHANNEL

Участок на пересечении Московского проспекта и Обводного канала исторически отличается незавершенностью архитектурной среды. Исследование и проектные разработки посвящены формированию альтернативной концепции планировочной и функциональной организации данной территории.

Подход к проектированию каждого объекта обусловлен общей идеей формирования пешеходной улицы-дублера Обводного канала. Пешеходную улицу с севера предлагается сформировать многофункциональной застройкой с преобладающей жилой функцией. С юга на бывшей территории предприятия Петмол в качестве одного из возможных вариантов рассматривается устройство многофункционального театрально-культурного центра. Еще одним вариантом использования территории является проектирование здания медиа-центра.

Ключевые слова: пешеходная улица, многофункциональный комплекс, театр, культурный центр, реконструкция, медиа-центр

The area at the intersection of Moskovsky prospect and Obvodny channel has been historically characterized by its unfinished architectural environment. Research and project work is dedicated to the formation of an alternative concept dealing with planning and functional organization of the territory.

The approach to design of each object was motivated by the general idea of creation of an alternative pedestrian route alongside Obvodny channel. According to the concept, the northern side of the new street is formed by multifunctional buildings with a predominant residential function. From the south, one proposal suggests reconstruction of the former plant "Petmol" into a multifunctional theatrical and cultural center. Another proposal deals with the design of a media-center building.

Key words: pedestrian street, multifunctional complex, theatre, cultural center, reconstruction, media-center

Принципы проектирования многофункционального комплекса с преобладающей жилой функцией.

Участок на пересечении Московского проспекта и Обводного канала с юго-запада исторически отличается дисгармонирующей, несформировавшейся средой. Со времен существования скотопригонного двора и позже завода «Петмол», застройка прилегающей территории была хаотична и лишена функционального сценария [1]. Поэтому, исследование и проектные разработки посвящены формированию альтернативной концепции планировочной и функциональной организации территории.

Подход к проектированию каждого объекта обусловлен общей идеей формирования пешеходной улицы-дублера Обводного канала. Пешеходную улицу с севера предлагается сформировать многофункциональной застройкой с преобладающей жилой функцией (рис. 1).

Выбран смешанный тип объемно-планировочной организации, как наиболее подходящий для задач проектирования на участке. Это значит, что под общественно-деловую функцию отведены не только нижние этажи жилых зданий, но и отдельно стоящие корпуса. Многофункциональные комплексы со смешанной планировочной организацией становятся частью успешной реконструкции промышленных территорий. Подобный тип позволяет реконструировать и использовать сохраняемые объекты промышленного назначения, интегрировать новую архитектуру в сложившуюся среду.

Жилой комплекс с включенной общественно-деловой функцией является связующим звеном между застройкой Московского проспекта и застройкой, формирующей пешеходную улицу.

Основной задачей формирования архитектурного образа является обеспечение сомасштабности зданий окружению. Выступающий блок встроено-пристроенных помещений первого этажа обеспечивает визуальную связь объекта с существующими малоэтажными сооружениями (вестибюль ст. метро Фрунзенская и ограда бывшего скотопригонного двора и завода «Петмол») за счет его высоты и ритмики фасада (рис. 2). Завершением протяженного фронта помещений свободного назначения послужат реконструированные под рекреационную функцию сооружения складского назначения.

Жилой объем комплекса формируется 6-этажными секциями комфорт-класса с двухъярусными пентхаусами на последнем уровне. Периметральная, п-образная, открытая к Югу застройка за счет акцентированного лоджиями полукруглого фасада организует площадь вокруг вестибюля станции метро

Принципы проектирования многофункционального театрально-культурного центра на территории бывшего комплекса «Петмол».

В качестве одного из возможных вариантов реконструкции комплекса бывшего Скотопригонного двора [2] рассматривается устройство на его территории многофункционального театрально-культурного центра, подразумевающее создание нового здания внутри двора, реконструкции по-

мещений ограды и организацию благоустройства внутренней территории комплекса. Проектируемый комплекс должен стать связующим звеном между пространством пешеходной зоны и внутреннего двора комплекса скотобоен. (рис. 3). Поэтому объем театрального зала с обслуживающими его помещениями расположен по оси пешеходной улицы так, чтобы замыкать ее перспективу и акцентировать главный вход (рис. 4).

Театральный комплекс играет важную роль в формировании силуэта панорамы Обводного канала и Московского проспекта.

Материалы фасада отражают функциональное деление здания, способствуют интеграции с исторической архитектурной средой. Комплекс включает в себя театральную, выставочную и образовательную функции.

Данное решение позволяет максимально сохранить облик исторического здания, насытить его функцией и сделать частью нового театрально-культурного центра. При этом двор используется как рекреационная зона с озеленением, открытым амфитеатром, террасами, с которых осуществляется вход в помещения ограды. Подобное зонирование позволяет внутреннему пространству двора стать современной и оснащенной фестивальной площадкой (рис. 5).

Принципы проектирования медиа-центра на территории бывшего комплекса «Петмол».

Здание медиа-центра предполагается расположить на пересечении двух осей въезда на территорию бывшего Скотопригонного двора. Конфигурация здания в плане повторяет направление, связывающее въезды во двор, и задает новое, обусловленное визуальной связью с общественным пространством перед медиа-центром и с траекторией пешеходной улицы. Способ размещения нового объема в исторической застройке – силуэтный. Примыкание к флигелям осуществляется посредством прозрачных переходных галерей для осуществления функциональной связи с объектами культурного наследия и вовлечения их в процесс работы комплекса. В состав территории включены озелененные и благоустроенные рекреации, площадка для публичных досуговых мероприятий (рис. 6).

Эти проектные предложения позволяют максимально гармонично связать новое пешеходное направление с застройкой Московского проспекта и Обводного канала, сохранить облик исторического здания Скотопригонного двора, насытить его функцией и сделать частью нового общественного пространства.

Литература

1. Глезеров С. Е. Исторические районы Санкт-Петербурга. - СПб.: Глагол, 2005. - 224 с.
2. Петров А. Н. Здание 6. Скотопригонного двора. Историческая справка. КГИОП Отдел систематизации и хранения документированной информации об объектах культурного наследия. Кч 37/Н-517/1 - Ленинград, 1949. - 16с.



Рис. 1. Генеральный план территории



Рис. 2 М. Гущенко Проект многофункционального комплекса с преобладающей жилой функцией



Рис. 3. Развертка по Обводному каналу



Рис. 4. О. Симоненко. Проект многофункционального театрально-культурного центра на территории бывшего комплекса «Петмол»



Рис. 6. О. Туний. Проект медиа-центра на территории бывшего комплекса «Петмол»



Нина Михайловна Дрижаполова, доцент
 Софья Олеговна Бедрина, магистрант
 Александра Владимировна Волина, магистрант
 Лидия Владимировна Исаченко, магистрант
 Ярославна Капустина, магистрант
 (Санкт-Петербургский государственный
 архитектурно-строительный университет)
 E-mail: nikandr311@mail.ru, sophia.me93@gmail.com,
 sasha_yolin@mail.ru, liditauss5@mail.ru,
 yaroslavna.kapustina@gmail.com

Nina Mikhailovna Drizhapolova, Associate Professor
 Sofya Olegovna Bedrina, Master's Degree student
 Aleksandra Vladimirovna Volina, Master's Degree student
 Lidia Vladimirovna Isachenko, Master's Degree student
 Yaroslavna Kapustina, Master's Degree student
 (Saint Petersburg State University of Architecture
 and Civil Engineering)
 E-mail: nikandr311@mail.ru, sophia.me93@gmail.com,
 sasha_yolin@mail.ru, liditauss5@mail.ru,
 yaroslavna.kapustina@gmail.com

ФОРМИРОВАНИЕ ПОЛИЦЕНТРОВ В СЕРОМ ПОЯСЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА (на примере территории вдоль Обводного канала от Московского проспекта до Варшавского вокзала)

FORMATION OF THE POLYCENTERS IN THE «GREY BELT» OF ST. PETERSBURG (on the example of the territory along Obvodny Canal from Moskovsky Avenue to the Warsaw station)

Данная статья является одной из серии статей, освещающих работу по комплексному преобразованию бывших промышленных территорий Адмиралтейского района Санкт-Петербурга. В ней рассмотрены принципы формирования полицентров, дублирующих основной исторический центр города и перехватывающих часть его функций. На примере проработки одного из крупных градостроительных узлов на указанной территории показано, как формируется один из полицентров. Описаны проекты различных объектов. Рассмотрены связи (функциональные, визуальные, транспортные, пешеходные и другие) между планировочными элементами полицентра, а также его взаимодействие с центральной частью города и периферией. Дана оценка результатам работы.

Ключевые слова: полицентр, многофункциональный комплекс, градостроительная значимость территории, высотный регламент, общественно-деловая застройка, пешеходная улица, объект культурного наследия (ОКН), историческое здание.

This article is one of a series of articles devoted to work on complex transformation of the former industrial areas of Admiralteisky district of St. Petersburg. In it the principles of forming of the polycenters duplicating the main historic center of the city and intercepting a part of its functions are considered. On the example of development of one of large town-planning nodes in the specified territory it is shown how one of the polycenters is created. Projects of various objects are described. Communications (functional, visual, transport, pedestrian and others) between planning elements of the polycenter, and also its interaction with the central part of the city and the periphery are considered. An assessment is given to results of work.

Keywords: polycenters, multifunctional complex, town-planning importance, high-rise regulations, object of cultural heritage (OCH), pedestrian street.

Общая концепция проекта преобразования бывшей промышленной территории в Адмиралтейском районе Санкт-Петербурга предлагает полицентрическую структуру застройки, в соответствии с положениями Генерального плана города [1].

В 2016 году проведен градостроительный конкурс, посвященный развитию серого пояса Санкт-Петербурга. Конкурсные проекты также подтвердили актуальность идеи полицентризма. Однако, данные проекты рассматривали промышленные территории, расположенные южнее и предлагали размещение полицентров, в основном, на пересечении линий железнодорожных веток Балтийского и Варшавского вокзалов с широтной магистралью.

Рассмотренная в магистерской работе территория является «буферной» между центральной частью города и участками серого пояса, предложенными для конкурсной проработки. Эта территория первостепенна в освоении и имеет высокую градостроительную значимость с точки зрения развития города. Активно ведущаяся застройка ее (не всегда оптимальная) оказывает непосредственное влияние на восприятие среды центральной части города. Так, возведенные недавно жилые дома вокруг бывшего завода «Петмол» значительно изменили перспективные виды на Обводный канал.

Полицентричность на всех территориях города должна иметь свою иерархию. Главными предпосылками для органичного развития определенного уровня полицентров является наличие соответствующей иерархии градостроительных узлов (мест большого пересечения крупных городских связей-функциональных, транспортных, планировочных и других).

Обводный канал является одной из доминирующих связей (особенно, учитывая Петербургскую традицию, связывающую понятие «центра» с наличием водного пространства). В местах примыкания его к железнодорожным веткам, станциям метрополитена, а также при пересечении с крупными городскими магистралями стихийно образуются разного рода центры и подцентры, притягивающие горожан. Здесь может формироваться линейный полицентр, состоящий из нескольких подцентров, что тоже характерно для Санкт-Петербурга (например, Невский проспект).

В данной статье рассмотрен пример формирования подобного полицентра на территории вдоль Обводного канала от Московского пр. до Варшавского вокзала (с прилегающей территорией). Выполнена попытка создания большого центрального пространства (многофункционального общественно-делового и творческо-образовательного назначения) застройки по обеим сторонам канала с целью формирования единого полицентра, включающего Обводный канал в свой состав.

Вся территория связана пешеходными и велосипедными связями. Пешеходная улица соединяет 2 станции метрополитена: Фрунзенскую и Балтийскую (включая второй выход у Варшавского экспресса), далее через мост-площадь (перед Варшавским вокзалом) проходит внутри комплекса «Улица мастеров» на северной стороне канала и снова на мост (пересекающий канал в створе Московского пр.).

На пешеходные улицы ориентированы общественные объекты, разрабатываемые магистрантами. Одним из главных условий при проектировании являлось максимальное сохранение (и включение в состав новых комплексов) существующей застройки, поддержание «памяти места». Также

требовалось вести комплексное проектирование с взаимной увязкой всех объектов и связей (рис. 1). В составе полицентра следующие объекты.

На территории бывшего завода «Петмол» (участок высокой градостроительной значимости при пересечении Московского проспекта и Обводного канала) студенткой магистратуры А. Волиной предложено разместить Центр современного искусства-многофункциональное культурно-образовательное учреждение, включающее в себя музейно-выставочную и научно-исследовательскую деятельность и направленное на популяризацию и поддержку современного искусства (рис. 2). Он служит значимым градостроительным объектом, совмещает в себе наряду с новаторской формой качество фоновой архитектуры объекта культурного наследия (ОКН) – постройку И. И. Шарлеманя.

Далее вдоль пешеходной улицы, формируя площадь перед вышеназванным Центром, (и южнее площади) магистранткой Я. Капустиной спроектирован многофункциональный жилой комплекс с включением общественно-деловой функции (рис. 3). Комплекс расположен на «пятнах» новой застройки. Проектное предложение является альтернативным решением для сравнения вариантов по качеству создаваемой среды и экономическим показателям (с целью обоснования возможности понижения высоты застройки относительно существующей без существенных потерь). Объект имеет переменную этажность 5-7 этажей. Общественно-деловой блок содержит офисы, конференц-залы, корвинги, кафе, магазины, парковку. Жилой блок включает частный двор, автостоянку, встроенные объекты коммерческого назначения на 1 этаже.

Особую роль в формировании полицентра играет комплекс бывшего Варшавского вокзала с прилегающей территорией, площадью, планируемой пробивкой Измайловского проспекта. Одним из объектов данного ансамбля является Музей науки и техники, спроектированный студенткой магистратуры С. Бедриной (рис. 4). Проектом решена задача сохранения трех существующих разнородных построек (бывшего цеха, исторического здания [2] и ОКН), которые объединены новым объемом, встроенным между ними. В комплексе включены рекреационная, выставочная, учебная функции, а также интерактивные залы, детские комнаты, кафе, магазины.

Особое внимание обращено на проблему внедрения новых объектов в ткань сложившихся кварталов центральной части города с целью замещения ветхой застройки. Так, внутри квартала, ограниченного наб. Обводного канала, ул. Егорова и Измайловским пр. имеется стихийный транзитная пешеходная тропа. Студенткой магистратуры Л. Исаченко на указанном участке предложено размещение Многофункционального творческого комплекса «Улица мастеров», состоящего из нескольких объемов, вписанных в существующую застройку и образующих пешеходную улицу (Рис. 5). Комплекс включает: малые мастерские, выставочные и демонстрационные площадки, магазины, учебные мастерские и лекционные залы. Основные блоки соединены между собой двухэтажными галереями, образуя единую нить, с небольшими дворами (для отдыха и открытых выставочных экспозиций). Основная идея проекта – создание единого коммуникативного пространства

Приведенные выше примеры доказывают возможность формирования полицентров в сером поясе Санкт-Петербурга с применением новаторских

решений при максимальном сохранении окружающей застройки и соблюдении параметров высотного регламента.

Литература

1. Закон Санкт-Петербурга № 728-99 «О генеральном плане Санкт-Петербурга и границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга» от 21.12.2005 (с изменениями на 15 июля 2015 г).

2. Закон Санкт-Петербурга № 820-7 «О границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга и режимах использования земель в границах указанных зон и о внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О Генеральном плане Санкт-Петербурга и границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга» от 24 декабря 2008 года.



Рис. 1. Схема планировочной организации полицентра



Рис. 2. Перспективный вид Центра современного искусства.
Вид с внутреннего двора



Рис. 3. Перспективный вид многофункционального жилого комплекса с включением общественно-деловой функции. Вид с Московского проспекта



Рис. 4. Перспективный вид Музея науки и техники.
Вид с набережной Обводного канала



Рис.5. Перспективный вид Многофункционального творческого комплекса «Улица мастеров»



Федор Викторович Перов, канд. архитектуры, доцент
Мадина Гурамовна Чкотуа, магистрант
Мария Кожина, магистрант
Мадина Ацмазовна Гаппоева, магистрант
Алиса Колесник, магистрант
 (Санкт-Петербургский государственный
 архитектурно-строительный университет)
 E-mail: f.perov@gmail.com, mchkotua@inbox.ru,
 gappoeva_madina@mail.ru, alisa.kolesnik@inbox.ru

Fedor Viktorovich Perov,
 PhD in Architecture, Associate Professor
Madina Guramovna Chkotua, Master's Degree student
Maria Kozhina, Master's Degree student
Madina Atsmazovna Gappoeva, Master's Degree student
Alisa Kolesnik, Master's Degree student
 (Saint Petersburg State University of
 Architecture and Civil Engineering)
 E-mail: f.perov@gmail.com, mchkotua@inbox.ru,
 gappoeva_madina@mail.ru, alisa.kolesnik@inbox.ru

КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ «ИЗМАЙЛОВСКОЙ ПЕРСПЕКТИВЫ» THE CONCEPT OF "IZMAILOVDKAYA PROSPECTIVE" DEVELOPMENT

Новоизмайловский проспект и Митрофаньевское шоссе являются одними из главных транзитных въездов в город, тем самым являясь дублерами Московского проспекта. Но, несмотря на это, примыкающие к шоссе территории по сей день остаются неосвоенными. Учитывая градостроительную важность рассматриваемой магистрали, а также актуальность преобразования территории бывшего Митрофаньевского кладбища и развития территории «Измайловская перспектива», можно сделать вывод о том, что периферийные территории Новоизмайловского проспекта и Митрофаньевского шоссе нуждаются в реновации. Также, важным аспектом в рассматриваемой теме является неразвитая транспортная связь между Московским, Кировским и Адмиралтейским районами города.

Ключевые слова: полицентризм, планировочное развитие территории, преобразование промышленных зон, многофункциональный комплекс, общественное пространство.

Novoizmailovsky Avenue and Mitrofaneyevskoye Avenue are one of the main transit entrances to the city, being the stand-in of Moskovsky Avenue. But in spite of this, adjacent to highway sites remain undeveloped up to this day. It can be concluded that peripheral areas of Novoizmailovsky Avenue and Mitrofaneyevskoye Avenue needs renovation because of the importance of the urban highways, as well as the relevance of the conversion of the former Mitrofaneyevskoye cemetery and development of the territory of the "Izmailovskaya Perspektiva". Also, an important aspect is the poor transport links between Moscow, the Kirov and Admiralty areas of the city.

Keywords: polycentricity, planning development of the territory, transformation of industrial zones, multifunctional complex, public space.

Рассматриваемая территория располагается на участке слева от бывшего Варшавского вокзала и является частью так называемого «серого пояса» города. Ограниченный с севера набережной Обводного канала, с юга Малой Митрофаньевской улицей и Митрофаньевским шоссе с запада, с востока участок ограничен Московским проспектом. С севера на юг участок будет разделен Новоизмайловским проспектом, продолжение которого заложено в проекте по развитию Санкт-Петербурга. Как следствие того, что исследуемая территория является частью исторической промышленной зоны в период функционирования Варшавского вокзала, здесь тесно располагались объекты железнодорожного обслуживания. На исследуемом участке по сей день множество полуразрушенных и разрушенных технических зданий.

Сохранившиеся архивные документы и исторические карты железной дороги с 1852 по 1912 гг. позволили выявить наиболее важные этапы развития рассматриваемого участка. В результате объемно-пространственного и историко-градостроительного анализа данной территории и соседних участков были выявлены сложившиеся направления, оси железнодорожных путей и архитектурные доминанты.

Несомненно, данная территория требует комплексного освоения и внедрения мирового опыта реновации промышленных территорий. насыщение этой территории объектами с разнообразными функциями позволит преобразовать территорию и превратить депрессивный район в комфортную среду для горожан [1].

В проекте рассматриваемая территория разделена на несколько частей с возможностью самостоятельного освоения: территория западнее Новоизмайловского проспекта, территория восточнее Новоизмайловского проспекта, реконструкция комплекса цехов ПТО под центр науки и техники, многофункциональный комплекс с транзитной функцией на пересечении Митрофаньевского шоссе и Старообрядческой улицы.

Территория западнее Новоизмайловского проспекта. В процессе анализа были разработаны два варианта планировочных решений с учетом вышеперечисленных особенностей участка.

В первом варианте планировочной структуры основной идеей стало сохранение исторических связей между объектами культурного наследия, которые соединены общей пешеходной улицей, совмещенной с создаваемым «зеленым каркасом» района [2]. Станции метро (существующие и заложенные в плане развития города) «нанизаны на нить» пешеходного направления, которое связывает соседние участки, разделенные магистральными дорожными сетями. От основной пешеходной улицы, дублирующей Обводный канал, уводя пешеходов в глубь квартала от оживленной магистрали, ответвляются более мелкие улицы.

Во втором варианте планировочного решения были предложены следующие приемы: для обеспечения удобства пешеходов предлагается альтернативная пешеходная улица с включением торговой развлекательной и рекреационной функции; максимальное насыщение данной территории спортивными комплексами, бизнес-центрами, музейно-выставочными пространствами, гостиницами и жилыми зданиями, которое позволит превратить ее в новую точку городского притяжения (рис. 1).

Территория восточнее Новоизмайловского проспекта. Для территории с востока от Новоизмайловского проспекта были предложены следующие проектные решения: предполагается создание внутриквартального пешеходного бульвара, на котором расположены основные объекты социальной инфраструктуры; функциональное наполнение района представлено, в основном, жилой функцией, а общественная расположена вдоль главного

бульвара в первых этажах жилых зданий, а также в зданиях пакгауза и вагоноремонтного депо, являющихся основными общественными центрами [3]. В целях сохранения «духа места» предполагается реконструкция здания пакгауза и вагоноремонтного депо под торговую и культурно-общественную функции (рис. 2).

Реконструкция комплекса цехов ПТО под центр науки и техники. В проекте предлагается сохранить «дух места» путем рефункционализации существующих заброшенных цехов ПТО, объединив их новым объемом с существующим зданием 19 в. по адресу наб. Обводного канала, 118 Б и с проходной ПТО. Предложено реконструировать данные сооружения под музей науки и техники (рис. 3). Музей будет связывать новую пешеходную улицу и набережную Обводного канала, что делает его важной составляющей окружающей среды. Слияние современной и исторической промышленной архитектуры позволит создать уникальное сооружение, которое будет привлекать местных жителей и туристов, поможет завершить панораму набережной, решить проблему незавершенности среды, диссонирующих объектов и станет новым акцентом в структуре города. Многофункциональный комплекс с транзитной функцией на пересечении Митрофаньевского шоссе и Старообрядческой улицы.

Важным аспектом развития рассматриваемой территории является неразвитая связь между Московским, Кировским и Адмиралтейским районами города, в то время как Митрофаньевское шоссе проходит по границе вышеперечисленных районов. В процессе анализа существующего генерального плана была выявлена новая транспортная магистраль – Старообрядческая улица, которая образует связь между такими городскими центрами, как Нарвская площадь и площадь у Московских ворот. Учитывая, что новая проектируемая магистраль проходит через зону железнодорожных путей, а также является частью общественно-деловой застройки, возникает необходимость создания сооружения с транзитной функцией. Проектом предусмотрена разработка многофункционального комплекса с включением транзитной функции, первые этажи которого являются частью транспортной магистрали, а также предусматривают зону паркинга (рис. 4). Последующие этажи являются общественно-деловой зоной комплекса, включающей зоны торговли, офисные пространства и рекреационные зоны [4]. Внедрение многофункционального комплекса решает такие задачи, как: соединение важных центров города благодаря включению транспортных автомагистралей в пространство комплекса, преобразование промышленных территорий, развитие общественно-деловой застройки.

Литература

1. Кондаийн, М. О. Полицентризм и миссия промышленного пояса Санкт-Петербурга. // Капиталь. 2015. № 1 (26) (дата обращения: 01.03.2015)
2. Иовлев, В. И. Ценности и экологические качества пространства / В. И. Иовлев // Жилищное строительство. 2008. - № 1. - С. 23-25.
3. Архитектор и общественные пространства: интервью главного архитектора Москвы А. Кузьмина Электронный ресурс. / А. Иванов, Д. Фесенко // Архитектурный вестник. 2008. - Режим доступа: <http://www.archvestnik.ru/ru/magazine/av-4-1-03-2008>.
4. Перова А. Ф. Теоретические модели как основа формирования типов центров делового туризма // Современные проблемы науки и образования. 2015. № 1. URL: <http://www.science-education.ru/121-19578>. – Дата обращения: 07.06.2015. (дата обращения: 01.03.2015).



Рис. 1. Территория западнее Новоизмайловского проспекта



Рис. 2. Территория восточнее Новоизмайловского проспекта



Рис. 3. Реконструкция комплекса цехов ПТО под Центр науки и техники



Рис. 4. Многофункциональный комплекс с транзитной функцией на пересечении Митрофаньевского шоссе и Старобрядческой улицы



*Лариса Александровна Венатовская, старший преподаватель
 Анна Михайловна Гуречкина, магистрант
 Елена Сергеевна Садовникова, магистрант
 (Санкт-Петербургский государственный
 архитектурно-строительный университет)
 E-mail: larisa_ven@mail.ru, a.gurechikina@mail.ru,
 sadeleser@gmail.com*

*Larisa A. Venatovskaya, senior lecturer
 Anna M. Gurechikina, Master's Degree student
 Elena S. Sadovnikova, Master's Degree student
 (Saint Petersburg State University of Architecture
 and Civil Engineering)
 E-mail: larisa_ven@mail.ru, a.gurechikina@mail.ru,
 sadeleser@gmail.com*

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ НА УЧАСТКЕ ПО НАБЕРЕЖНОЙ ОБВОДНОГО КАНАЛА МЕЖДУ УЛИЦАМИ ШКАПИНА И РОЗЕНШТЕЙНА

PROPOSALS FOR THE DESIGN OF MULTIFUNCTIONAL COMPLEXES IN THE AREA FROM THE EMBANKMENT OF THE BYPASS CHANNEL BETWEEN THE STREETS OF SHKAPIN AND ROSENSTEIN

В статье приведена краткая история развития рассматриваемого участка, выявлены до-стоинства и недостатки территории, а так же проблемы, решением которых должны стать проектируемые объекты. Сформулированы основные критерии, которыми должен обладать проектируемый на данной территории комплекс. Рассмотрены два проектных предложения по застройке участка. Главные идеи и цели проектных предложений. Приведено обоснование выбранных композиционно-пространственных и функционально-планировочных принципов застройки.

Ключевые слова: многофункциональный центр, многофункциональный общественный центр, многофункциональное общественное пространство.

The article gives a brief history of the development of the site under study, revealed the advantages and disadvantages of the territory, as well as problems, which must be designed objects. Formulated the basic criteria that should have planned for this site. Reviewed two project proposals for building a site. Main ideas and purpose of project proposals. Justification of the selected composite-the spatial and functional planning principles development.

Keywords: multifunctional centre, a multifunctional community centre, multifunctional public space.

В настоящее время застройка в Адмиралтейском районе, как и во многих районах города, имеет стихийный характер. Отсутствие глобальной концепции по развитию территории ведёт к созданию городской среды низкого качества.

В рамках предлагаемой концепции генерального плана территории «Серого пояса» Адмиралтейского района, разработано предложение, по которому от станции метро Фрунзенская через станцию метро Балтийская до станции метро Нарвская должна проходить новая пешеходная улица, связывающая новые проектируемые полицентры с метро. [2]

С 2003 по 2007 гг. на участке между улицами Шкапина и Розенштейна, выходящем непосредственно на Обводный канал был произведен комплексный снос всех объектов, за исключением зданий, занимаемых университетом Технологии Дизайна, таким образом, уцелело бывшее производственное здание фабрики искусственной шерсти и пряжи Ю. К. Клейбера. Большая часть освобожденной территории была застроена зданиями преимущественно жилого назначения.

Разработка застройки рассматриваемого участка согласно общей градостроительной концепции будет способствовать созданию нового полицентра города.

Участок имеет выгодное пешеходно-транспортное расположение - близкое расположение станций метро и Балтийского вокзала. К существенным недостаткам следует отнести большое количество пробок, особенно в пиковые часы.

В результате визуального анализа восприятия застройки участка, отмечается диссонанс старой и новой застройки – немасштабность новой застройки существующим объектам, это связано во многом с тем, что объекты расположены в разных территориальных зонах.

Реконструктивные мероприятия участка проектирования нацелены на функциональное переориентирование в соответствии с социальными потребностями, сохранение средовых признаков, характерных кварталам и районам Санкт-Петербурга и стилистических особенностей промышленного пояса. [1]

В ходе проектирования предложено два варианта многофункциональных комплексов.

Многофункциональный досугово-образовательный комплекс

Объект проектирования - многофункциональный досугово-образовательный центр, одной из главных частей которого является проектируемое здание Санкт-Петербургского университета Технологии Дизайна. Выбор темы обусловлен желанием руководства университета объединить «Парк художественно-технологических проектов» дополнив их студенческой гостиницей на данной территории, где уже давно располагается корпус университета. Таким образом, проект многофункционального центра с преобладанием досугово-образовательной функции является весьма актуальным для данной территории. К тому же мощный объект культуры и образования способен поднять уровень района в целом и стать центром

притяжения для молодёжи, что в свою очередь повлечёт дальнейшие благоприятные преобразования соседствующих территорий.

В процессе проектирования особое внимание уделено сомасштабности проектируемого комплекса окружающим объектам и городу в целом.

Разрыв сплошного фронта фасадов со стороны Обводного канала дает возможность использовать территорию для организации на ней площади с зелеными насаждениями.

«Многофункциональный досугово-образовательный центр» – комплекс, сочетающий в себе несколько функциональных блоков – университет, детский центр, медиацентр, фуд-корты. Блоки группируются вокруг крытого центрального двора, включающего в себя здание музея - бывшей промышленной фабрики искусственной шерсти и пряжи Ю.К.Клейбера. Функциональные блоки имеют секторальную ориентацию и открыты в многофункциональное общественное пространство внутреннего двора. В подземной части комплекса размещается автостоянка и технические помещения. Поиск формообразования происходил с помощью тщательного и многопланового изучения окружающей исторической среды, выбора материалов и современных технологий строительства. Здание бывшей фабрики и многофункциональный крытый двор – «сердце» комплекса.

Многофункциональный торговый комплекс с гостиницей, объединенный общим крытым пешеходным променадом

Участок проектирования находится в зоне общественно - деловой застройки, что определяет функциональное назначение будущих построек. В пятистах метрах от участка расположен Балтийский вокзал, который со временем будет расширен и превращен в современный транспортный хаб. Сейчас на территории Красного треугольника уже построено здание бизнес центра. В дальнейшем появятся административно-деловые здания в зоне Балтийского вокзала. Эти факторы определяют востребованность торгово-гостиничного комплекса на территории между улицами Шкапина и Розенштейна.

Объемно-пространственное решение комплекса отталкивается от направления основных пешеходных потоков. Планируется устройство большой пешеходной торговой улицы посередине участка. Пешеходный променад проектируется с учетом экологической ситуации. Предполагается большое количество зелени, рекреационных зон и выделенная полоса для свободного движения велосипедистов. Пешеходы будут начинать свой путь от набережной Обводного канала, и, проходя по дуге, выйдут к зданию гостиницы и пешеходному дублеру Обводного канала.

При входе в торговый комплекс со стороны Обводного канала располагаются более низкие корпуса, на первых этажах которых планируется небольшой фермерский рынок нового формата, объединяющий в себе преимущества традиционного сельскохозяйственного рынка и современного торгового центра.

Здание гостиницы подчеркивает общее движение потока пешеходов, сохраняя форму дуги, обрамляющей существующее здание бывшей фа-

брики. На пешеходный променад выходит внутренний двор исторического здания, образующий дополнительную рекреационную зону, создавая точку притяжения посетителей. В здании планируется устройство ресторанный двора, обслуживающего как постояльцев гостиницы, так и посетителей фермерского рынка.

Многофункциональные комплексы, проектируемые на участке квартала между ул. Шкапина и ул. Розенштейна являются «лицом» квартала с набережной Обводного канала, формируют комфортные пешеходные пространства и связь с исторической застройкой, предлагают решения транспортных и экологических проблем.

Литература

1. *Нефедов В. А.* Как вернуть город людям М.: Искусство - XXI век, 2015. – 160 с.
2. Как видят молодые архитекторы будущее «серого» пояса [Электронный ресурс]. – Режим до-ступа: <http://www.fontanka.ru/2016/04/19/145/>
3. *Осипова Т. А.* Формирование стратегии развития многофункциональных комплексов в крупном городе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.docme.ru/doc/233770/formirovanie-strategii-razvitiya-mnogofunkcionalnyh-kompl>



Рис. 1. Многофункциональный торговый комплекс с гостиницей, автор Садовникова Е.С.



Рис. 2. Многофункциональный образовательно-досуговый комплекс, автор Гуречкина А.М.



Рис. 3. Развертка по ул. Розенштейна, автор Гуречкина А.М.



Федор Викторович Перов, кандидат архитектуры,
Мария Дмитриевна Сторожук, магистрант
Артём Игоревич Кочуков, магистрант
 (Санкт-Петербургский государственный
 архитектурно-строительный университет)
 E-mail: maria_storozhuk@mail.ru, artkochukov@gmail.com

Fedor Viktorovich Perov, PhD in Architecture
Maria Dmitrievna Storozhuk, Master's Degree student
Artem Igorevich Kochukov, Master's Degree student
 (Saint Petersburg State University of Architecture
 and Civil Engineering)
 E-mail: maria_storozhuk@mail.ru, artkochukov@gmail.com

РЕНОВАЦИЯ ТЕРРИТОРИИ БЫВШЕГО ЗАВОДА РЕЗИНОВОЙ ПРОДУКЦИИ «КРАСНЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК»

RENOVATION OF THE FORMER RUBBER PRODUCT FACTORY «RED TRIANGLE»

В последнее время тема реновации промышленных территорий особенно актуальна. В России и за границей активно осваивают такие территории и как правило, после преобразования эти самые территории превращаются в новые полицентры. Основная идея проекта заключается в том, чтобы превратить старый промышленный район Санкт-Петербурга вдоль Обводного канала («Серый пояс») в полицентр. Концепция реконструкции территории завода предлагается создание большой площади на пересечение основных пешеходных направлений, улицы Циолковского и пешеходного дублера набережной Обводного канала. Многофункциональный комплекс в этом случае уже не является частью одной пешеходной улицы, а объектом формирующим эту площадь.

Ключевые слова: реновация, промышленные территории, освоение.

In a recent time idea of renovation of industrial areas is particularly relevant. In Russia and abroad are actively exploring these areas and as a rule, after transformation, these same areas are transformed into new polycentric. The main idea of the project is to transform the old industrial district of St. Petersburg along Obvodny canal (the «Grey zone») in new city center. The concept of reconstruction of territory of the plant propose the creation of a large area at the intersection of the main pedestrian areas of the street Tsiolkovsky, and pedestrian direction of Obvodny canal embankment. Multifunctional complex in this case is not a part of one pedestrian street, but the object of forming this area.

Keywords: renovation, industrial territories, development.

В последнее время тема реновации промышленных территорий особенно актуальна. В России и за границей активно осваивают такие территории и как правило, после преобразования эти самые территории превращаются в новые полицентры. В Петербурге существует так называемый «серый пояс», это целая цепочка промышленных предприятий, требующих освоения и преобразования [1].

Огромную территорию на южном берегу Обводного канала занимают корпуса фабрики «Красный треугольник».

Гигантские краснокирпичные корпуса Товарищества «Треугольник» тянутся вдоль Обводного канала почти от Балтийского вокзала до Старо-Петергофского проспекта. Их однообразный, монотонный ряд перебивает только башня и неожиданной соединительной аркой между корпусами, под которой теперь находится главный въезд на территорию фабрики, а еще в начале XX века протекала река Таракановка.

Комплекс фабрик формировался в течении 1860-1910-х годов. За протяженным фронтом лицевых зданий скрывается целый лабиринт производственных корпусов, соединенных между собой кирпичными арочными переходами [2]. Основная часть построек выполнена в «кирпичном стиле» с внутренним металлическим или железобетонным каркасом. Несколько корпусов, построенных в начале XX века, представляют собой своеобразные фахверковые сооружения с рамным железобетонным каркасом скелетного типа. Трудно выделить здесь наиболее значительные постройки, настолько цельной и неразрывной является общая композиция.

На территории предприятия образовалась совершенно особая архитектурная среда с внутренними улицами, трубами, легкими металлическими лестницами, переходами. Фабрика оказала влияние и на создание социальной структуры близлежащих кварталов, – неподалеку были построены жилые дома для рабочих, больница, клуб, магазины.

Среди авторов этого огромного комплекса были такие известные архитекторы, как Р. Р. Генрихен, Р. А. Гедике, Э. Г. Югенс, Е. И. Гельман, гражданские инженеры Е. А. Крижижановский, Л. А. Серк, и другие.

В 2002 году решением арбитражного суда предприятие было признано банкротом. Производство «Красного треугольника» завершилось в 2005. Весь комплекс старых зданий, более восьмидесяти корпусов – находится под охраной государства.

С начала 2000-х годов корпуса завода и в целом территория находятся в плохом состоянии: большая часть помещений завода заброшена, в многих зданиях выбиты окна, внутренние дворы завалены мусором. Это обстоятельство делает территорию бывшего завода по производству резиновой продукции особенно притягательной для любителей эстетики заброшенных строений.

В настоящее время на территории завода располагаются производственные и административные корпуса одного из ведущих российских производителей конвейерных лент – «ГСК Красный Треугольник». По состоянию на 2016 г. «ГСК Красный Треугольник» входит в тройку крупнейших производителей конвейерных лент в РФ [3].

Помимо промышленных организаций, некоторые помещения сдаются

под офисы, особенно много на нынешнем «Красном треугольнике» студий, занимающихся звукозаписью и предоставлением помещений для репетиций музыкальным коллективам.

Санкт-Петербург на сегодняшний день представляет собой моноцентричный мегаполис. Основным местом притяжения гостей и жителей города служит Невский проспект, завершаемый Дворцовой площадью. Созданная ситуация ведет к тому, что центр «разрывается» от людских потоков в выходные дни и праздники.

Существующая транспортная схема благоприятно влияет на создание полицентра на территории завода. Территория «Красный треугольник» ограничена двумя магистралями набережной Обводного канала и Старо-Петергофского проспекта, также в шаговой доступности расположены две станции метро Нарвская и Балтийская, и Балтийским вокзалом. Это все дает возможности для создания нового места притяжения на территории завода.

Основная идея проекта заключается в том, чтобы превратить старый промышленный район Санкт-Петербурга вдоль Обводного канала («Серый пояс») в полицентр. Через всю территорию нами предлагается пробить пешеходную улицу от Московского проспекта до парка Екатерингоф. Улица будет служить неким пешеходным дублером набережной Обводного канала. На территории завода на пересечении предлагаемой пешеходной улицы и продолжения улицы Циолковского будет организована площадь (рис. 1). Концепцией предусмотрено расположение на площади большого количества общественных функций.

Большую часть объектов завода являются памятниками архитектуры и будет сохранены, и реконструированы под общественную функцию. Свободную территорию предлагается застроить под жилую функцию (рис. 2), чтобы избежать проблемы «вымирания» района в темное время суток.

Основной идеей в реконструкции территории завода предлагается создание большой площади на пересечение основных пешеходных направлений, улицы Циолковского и пешеходного дублера набережной Обводного канала. Многофункциональный комплекс в этом случае уже не является частью одной пешеходной улицы, а объектом формирующим эту площадь (рис. 3).

Функциональное зонирование объекта в этом варианте: первый этаж объекта отдан общественной функции, так как здание выходит на большую площадь. Функция спорта размещена на двух этажах, бассейн на первом, а на втором большой тренажерный зал, залы аэробики, залы борьбы и многофункциональный игровой зал. Остальные этажи будут заняты офисами. Также планируется надстроить один этаж с возможностью выхода на кровлю. Между собой все функциональные зоны связаны большим атриумом

Литература

1. «Памятники промышленной архитектуры Санкт-Петербурга» М.С. Штиглиц, В. И. Лелина, издательство «Белое и Черное» Санкт-Петербург 2005 г.
2. <http://www.ipetersburg.ru/krasnyy-treugolnik/>
3. http://beckman.ru/manuskript.htm#_Toc291500056

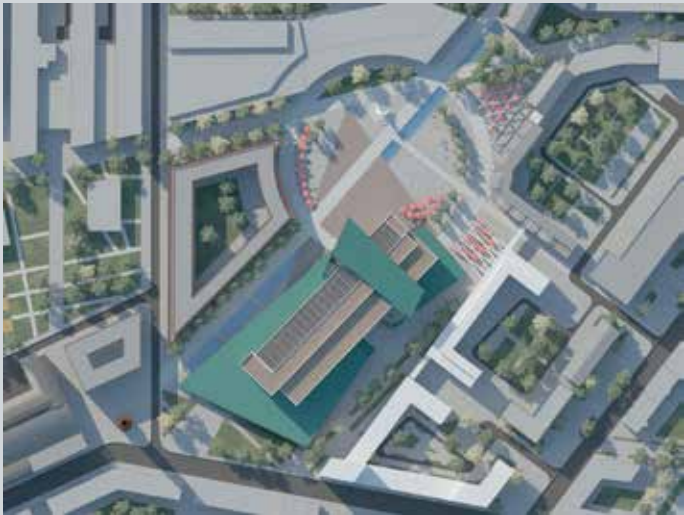


Рис. 1. Проектируемая площадь на территории завода «Красный треугольник»



Рис. 2. Проектируемые жилые здания рядом с заводом «Красный треугольник»



Рис. 3. Многофункциональный комплекс со спортивной функцией



*Александра Федоровна Еремеева, канд. архитектуры, доцент
Айнур Илдусович Давлетшин, магистрант
Мария Евгеньевна Магалиас, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: arch.eremeeva@gmail.com, vaps2510@gmail.com,
magalias.m.e@yandex.ru*

*Aleksandra Fedorovna Eremeeva,
PhD in Architecture, Associate Professor
Ainur Ildusovich Davletshin, Master's Degree student
Mariia Evgen'evna Magalias, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of
Architecture and Civil Engineering)
E-mail: arch.eremeeva@gmail.com, vaps2510@gmail.com,
magalias.m.e@yandex.ru*

КОНЦЕПЦИЯ ЗАСТРОЙКИ ТЕРРИТОРИИ ОСТРОВА ГРЯЗНЫЙ С СОЗДАНИЕМ ТЕХНОПАРКА

THE CONCEPT OF THE DEVELOPMENT OF GRIAZNY ISLAND WITH THE ESTABLISHMENT OF TECHNOPARK

Концепция полицентрического развития является важнейшей градостроительной стратегией Санкт-Петербурга. Потенциалом для возникновения новых городских общественных центров являются территории так называемого «промышленного пояса». В данной статье рассматривается концепция преобразования застройки острова Грязный с созданием технопарка, как нового делового и научно-исследовательского кластера Санкт-Петербурга. Помимо корпусов технопарка на территории острова предлагается расположить общественно-деловой центр с комплексом дополнительного обслуживания и универсальными залами для деловых и досуговых мероприятий. Данный проект будет способствовать развитию Санкт-Петербурга, как градостроительному, так и экономическому.

Ключевые слова: полицентризм, преобразование промышленных зон, технопарк, общественно-деловой центр, универсальный зал.

The concept of polycentric development is a major urban development strategy of St. Petersburg. The so-called "industrial belt" obtain the potential for the emergence of new urban social centers. This article discusses the concept of Gрязny Island development with the establishment of technopark as a new business and research cluster of St. Petersburg. In addition to the buildings for the technopark functions it is proposed to place on the island territory a social-business center with a range of additional services and versatile facilities for business and leisure activities. This project would contribute to the planning and economic development of St. Petersburg.

Keywords: polycentricity, transformation of industrial zones, technopark, social-business center, multipurpose hall.

Важнейшей градостроительной стратегией Санкт-Петербурга является концепция полицентрического развития, которая должна решить проблему перегруженности исторической части [1]. Выходом из сложившегося положения является формирование новых точек притяжения и общественных пространств, которые по своему качеству и привлекательности будут конкурентоспособны историческим архитектурным объектам.

Исключительным потенциалом для возникновения новых городских общественных центров являются территории так называемого «промышленного пояса». Часть предприятий, в данный момент, оттуда выводится за пределы города и освобождает привлекательные участки для нового строительства и реконструкции. Размещение новых городских общественных центров в «промышленном поясе» позволяет не перегружать историческую часть города и вместе с тем обеспечивает короткие функциональные связи с ней. Лучшие примеры в мировой практике градостроительства подтверждают, что преобразование исторических промышленных зон под новую функцию, стимулирует экономическое развитие и повышает привлекательность города для туризма и жизни.

В данной статье рассматривается концепция преобразования застройки острова Грязный. Остров Грязный относится к территории «промышленного пояса» Санкт-Петербурга, расположен между реками Екатерингофкой и Ольховкой. Территория острова на данный момент используется ЗАО «Петроспирт», где расположены производственные мощности линии создания бытовой химии. Площадь территории острова составляет более 18 Га. Здесь расположены как складские помещения некапитального строительства, так и исторические здания мануфактуры «Перун», действовавшей здесь до революции. Так же, на острове находится ново-выявленный объект культурного наследия – водонапорная башня постройки 1930-х годов – символ эпохи конструктивизма.

Для определения наиболее перспективных функций, которую целесообразно развивать на острове Грязный проведен анализ транспортной схемы и функционального зонирования окружающего района. Выявлено, что остров находится на границе жилой застройки района Нарвская застава и территории грузового порта. В непосредственной близости проходит скоростная автомагистраль – Западный скоростной диаметр со съездом в сторону острова, что обеспечивает короткие временные связи с аэропортом Пулково и морским портом. Системой городского транспорта остров практически не охвачен, прямая связь с центром Санкт-Петербурга возможна только на автомобиле (рис. 1).

С учетом особенностей расположения острова в структуре города важна функция технопарка. Технопарк представляет собой организацию, целью которой является обеспечение устойчивого развития научно-технологического и производственного предпринимательства, увеличение благосостояния местного сообщества посредством продвижения инновационного бизнеса. Экономически технопарк упрощает создание и рост инновационных компаний [2]. Таким образом, технопарк ориентирован не только на местное население, но и на деловых туристов, которые эпизодически приезжают с целью работы, обучения и обмена знаний. Работники и учащиеся в технопарке могут проживать непосредственно на его территории. Технопарк является независимой самообеспечивающей системой, и

расположение на острове этому соответствует (рис. 2).

Комплекс технопарка включает в себя корпуса с разнообразными пространствами для обучения и работы, лаборатории, конференц-центр, выставочные пространства. При создании застройки максимально сохранены существующие бывшие промышленные корпуса. Они интегрированы в новую структуру. Корпуса технопарка формируют застройку набережных острова и образуют в центре площадь (рис. 3).

В целях повышения рентабельности технопарка и более рационального использования его материальной базы решено также разместить на острове общественно-деловой центр (ОДЦ), который предназначен для обслуживания технопарка, так и для местного населения из близлежащих районов. К числу учреждений, общественного обслуживания, входящих в состав ОДЦ, относятся торговый центр, досуговые учреждения, фитнес-центр, предприятия питания и сервиса.

Свойство универсальности пространств позволяет существенно расширить спектр услуг, предоставляемых в ОДЦ, делает его структуру гибкой, способной адаптироваться под разные режимы работы. Особенностью ОДЦ является наличие многофункциональных универсальных залов, которые могут использоваться как дополнительные залы для деловых мероприятий технопарка (конгрессы, конференции, выставки, банкеты) в период его повышенной загруженности. В интервалах, когда центр не загружен по деловому назначению в данных залах могут проводиться культурные и досуговые мероприятия (концерты, праздники, кинопоказы, театральные представления, собрания). Выявление функций, под которые могут использоваться помещения, основано на эквивалентности проводимых функциональных процессов, совпадении проводимых мероприятий по количеству участников, соответствии технических и планировочных возможностей помещений предъявляемым требованиям [3].

ОДЦ на острове Грязный представляет собой мощный волнообразный стилобат, внутри которого находятся блоки с основными общественными функциями. Стилобат прорезают две башни, формирующие высотный акцент застройки острова. В одной из башен находится бизнес-центр, в другой – гостиница (рис. 4).

Предполагается, что территория острова будет общедоступной. Предусмотрено благоустройство набережных и центральной площади технопарка с созданием разнообразных открытых рекреационных пространств.

Технопарк на острове Грязный смог бы стать новым деловым и научно-инновационным кластером Санкт-Петербурга, и тем самым способствовать становлению полицентрической системы развития города.

Литература

1. Кондаин М. О. Полицентризм и миссия промышленного пояса Санкт-Петербурга. // Капиталь. 2015. № 1 (26) (дата обращения: 01.03.2015)
2. Как создаются технопарки. URL: <http://www.ras.ru/digest/shownews.aspx?id=1c771f7a-fcee-413f-a3ee-c9c8097f2015> (дата обращения: 01.03.2015)
3. Перова А. Ф. Теоретические модели как основа формирования типов центров делового туризма // Современные проблемы науки и образования. 2015. № 1. URL: <http://www.science-education.ru/121-19578>. – Дата обращения: 07.06.2015. (дата обращения: 01.03.2015).



Рис. 1. Ситуационный план расположения острова Грязный в г. Санкт-Петербург



Рис. 2. Концепция застройки острова Грязный с созданием технопарка. Генплан



Рис. 3. Корпуса технопарка



Рис. 4. Общественно-деловой центр



Ольга Геннадьевна Кокорина, старший преподаватель
Юлия Сергеевна Рыбалкина, магистрант
Лилия Маратовна Кутльева, магистрант
Наталья Сергеевна Земскова, магистрант
Егор Николаевич Петров, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: olga.kokorina@gmail.com, rybalkina.ys@bk.ru,
lilya.kutlieva@yandex.ru, zenatas@yandex.ru, apx.e@yandex.ru

Olga Gennadiyevna Kokorina, senior lecturer
Julia Sergeevna Rybalkina, Master's Degree student
Lilia Maratovna Kutlyeva, Master's Degree student
Natalia Swrgeevna Zemskova, Master's Degree student
Egor Nikolaevich Petrov, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: olga.kokorina@gmail.com, rybalkina.ys@bk.ru, lilya.
kutlieva@yandex.ru, zenatas@yandex.ru, apx.e@yandex.ru

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕНОВАЦИИ ЗАСТРОЙКИ НА ТЕРРИТОРИЯХ, ПРИМЫКАЮЩИХ К ЕКАТЕРИНГОФСКОМУ ПАРКУ

PROPOSAL OF RENOVATION OF BUILDING IN THE AREA ADJACENT TO THE EKATERINGOF PARK

В настоящей статье содержится краткая история развития территории примыкающей к парку Екатерингоф. Выявлены характерные проблемы участка. Раскрывается концепция разрабатываемого генплана с формированием пешеходной зоны примыкающей к парку Екатерингоф и включающей его. Описываются проектные предложения некоторых объектов, которые были сделаны студентами магистратуры в рамках общей концепции. Сформулированы основные принципы, рекомендации и особенности формирования двух вариантов жилых комплексов, предложения по реновации территории завода «Равенство» с разработкой многофункционального общественного арт-центра, предложения по созданию спортивного комплекса на базе стадиона «Кировец».

Ключевые слова: жилой комплекс, многофункциональный арт-центр, общественное пространство, спортивный комплекс.

This article contains a brief history of the development of the territory adjacent to the Ekateringof Park. The typical problems of the site are revealed. The concept of the developed master plan with the formation of a pedestrian zone adjacent to the Ekateringof Park and include it are reveals. A project proposal for some objects that were made by students in the framework of the General concept are described. Consider project proposal: residential complexes, renovation of the plant "Ravenstvo" with the development of multifunctional art center, creating a sports complex on the basis of the stadium "Kirovets".

Keywords: residential complex, a multifunctional public art center, multifunctional public space, sports complex.

Рассматриваемый участок располагается на границе Адмиралтейского и Кировско-го районов, примыкает к набережной Бумажного канала и реки Таракановки, обрамляющих Екатерингофский парк, в историческом районе Нарвской заставы у площади Стачек и станции метро «Нарвская».

История развития территории вокруг парка Екатерингоф включает в себя как периоды расцвета так и времена упадка. Начинается она с Подзорного дворца простроенного в устье реки Екатерингофки. На подаренных Екатерине Петром I землях в 1711 г. построен деревянный Екатерингофский дворец. Неподдалеку расположились и несохранившиеся усадьбы его дочерей Анненгоф и Елизаветгоф. Своего расцвета парк и окружающие территории достигли во времена царствования Елизаветы Петровны, после смерти которой эти земли раздали под дачи. К концу XIX века вместе с развитием промышленности территории вокруг парка превратились в городскую окраину. После революции парк носил названия «Сад им. 1 Мая», «Парк 30-летия ВЛКСМ», благоустраивался, здесь устанавливались мемориалы и территория носила притягательный характер для отдыха рабочего класса. [3]

На данный момент на рассматриваемых участках вокруг парка Екатерингоф преобладает ветхая дореволюционная, конструктивистская, сталинская застройка, имеющая депрессивный характер городской среды низкого, аварийного качества.

В общей концепции разрабатываемого генерального плана территории «Серого пояса» Адмиралтейского района на территориях, примыкающих к парку Екатерингоф основные пешеходные пути планируются от Церкви во имя Казанской иконы Божией матери к метро «Нарвская» и от метро к Бумажной фабрике по рекреационной зоне набережной Бумажного канала, вдоль реки Таракановки, включая парк и далее к острову Грязный. Данная пешеходная зона должна обладать центрами общественного притяжения, придав толчок к реновации и рефункционализации современных депрессивных кварталов.

Рассматриваемая территория обладает огромным потенциалом и может стать весьма привлекательным местом устройства жилья высокого класса. Т.к. она находится в центральной части города в непосредственной близости к развитой функциональной инфраструктуре, но в то же время удалена от шумных магистралей. В пешей доступности находятся остановки общественного транспорта, метрополитен, автобус, троллейбус, трамвай, маршрутное такси. На площади Стачек располагаются различные общественные центры: Дворец культуры им. А.М. Горького, торговый комплекс «Галерея 1814», магазины и многое другое. К преимуществам можно отнести близкое расположение спортивного стадиона «Кировец», которому также предлагается программа развития. Но особую привлекательность территории придает живописный парк Екатерингоф.

Вокруг парка предполагается создать активную пешеходную зону с развитой общественной инфраструктурой для привлечения людей.

Жилой комплекс смешанной этажности с обслуживающей инфраструктурой

Для территории, ограниченной Перекопской ул., Нарвским пр., наб. Бумажного кан. и Бумажной ул., предложено два варианта жилых комплексов.

Участок с проектируемым жилым комплексом граничит с парком Ека-

терингоф, разделяет их между собой Бумажный канал. В настоящее время территория находится в заброшенном состоянии. Большую часть занимают пустыри и здания, подлежащие сносу. Также здесь находится центр по профилактике и борьбе со СПИД (по проекту предполагается перемещение его за пределы разрабатываемой территории, загород). В целом застройка разрознена и создает социально неблагоприятную среду.

В проекте Рыбалкиной Ю. С. (рис. 4) было принято решение сформировать жилую застройку квартального типа фасады которой и сформируют линию набережной Бумажного канала. Такая застройка будет продолжать исторический принцип формирования застройки Санкт-Петербурга и «собрать» разрабатываемую территорию в единое целое. Акцентное решение торца секции, выходящего на угол пересечения Перекопской ул. и наб. Бумажного канала, поддержит визуальную перспективу восприятия формируемой застройки.

Вдоль Бумажного канала планируется организовать активную прогулочную зону. Общественная функция, которой смогут воспользоваться люди, гуляющие вдоль набережной запроектирована в первых этажах корпусов, выходящих на нее. По функциональной составляющей планируется разместить небольшие кафе, магазины различной специфики, салоны красоты, фитнес клуб.

В проекте Кутльевой Л. М. (рис. 2) так же заложена идея жилого комплекса, формирующего благоустроенное пешеходное пространство, за счет организации общественных и развлекательных функций вдоль набережной Бумажного канала. На набережную выходят три жилых комплекса квартальной структуры, в целом характерной для всего района, повторяющие ее изгиб. Фасадное решение комплексов принято на основе анализа исторической застройки центра города: присутствует горизонтальное трехчастное членение фасадов, выделяющее общественный этаж, среднюю жилую часть и мансарду. Так как объект проектирования размещен в рекреационной живописной парковой зоне фасады обогащены выступающими элементами, такими как лоджии и балконы, архитектурный облик выполнен в виде фоновой застройки. В первых этажах размещены коммерческие помещения.

Реновация территории завода «Равенство» с разработкой многофункционального общественного арт-центра.

Территория завода «Равенство» на севере ограничена рекой Таракановкой и Молвинским садом, на Юге Промышленной улицей и ЗСД, с Запада улицей Калинина. характеризуется крайней неоднородностью среды, эффективности ее использования и функциональном назначении отдельных участков и зон. Большинство сооружений является дисгармоничными по отношению к окружающей застройке. Территория нуждается в рефункционализации.

Проект Петрова Е. Н. (рис. 3) подразумевает снос ветхой, не подлежащей восстановлению застройки с сохранением тех зданий, которые вписываются в общий контекст застройки территории. Основными его задачами были организовать рекреационную зону вдоль набережной, определить связь территории завода с парком с учётом формирования главных общественных пространств и ландшафтных ансамблей. Сформированы основные пешеходные направления движения со стороны метро «Нарвская» с

выходом на о. Грязный. Также создана система открытых и закрытых общественных пространств, с учетом сезонности. На базе сохраняемых корпусов фабрики бывшей бумагопрядильной мануфактуры создаются новые корпуса, формирующие ядро арт-центра: выставочные залы, конференц залы, медиа центр, галереи, магазины для художников, рестораны и кафе. В здании самой фабрики размещаются ремесленные мастерские, офисы дизайнерских и архитектурных бюро, шоурумы. Также пристраивается спортивный блок с фитнес залами, ориентированный в парковую зону.

Спортивный комплекс на базе стадиона «Кировец»

Проект Земсковой Н. С. (рис. 1) посвящен созданию спортивного комплекса, на базе стадиона «Кировец». Особенностью данного стадиона является наличие обширной окружающей территории вдоль набережной реки Таракановки. В настоящий момент территория стихийно захвачена спортивными организациями [2].

Стадион «Кировец» начинал строиться по проекту архитектора А.С. Никольского в начале 1930-х гг., но так и не был завершен, оставаясь недостроенным кольцом. Проектом предлагается сохранить и отреставрировать существующий корпус, добавив легкие навесы. Предполагается устройство нового корпуса с фитнес-центром, универсальным залом для баскетбола и волейбола и летней площадкой для мини-футбола.

Благодаря изменениям, вносимым в генплан, окружающая стадион территория становится открытым и доступным со всех сторон спортивным парком. Особое внимание уделено формированию транзитной набережной вдоль реки Таракановки с организацией пешеходного и веломаршрута. Предусмотрена организация сквозного пешеходного движения через территорию спортивного комплекса с севера на юг между парком Екатерингоф и Промышленной улицей.

Новая современная среда будет включать уже существующие и пользующиеся спросом спортивные функции, а также будет дополнена популярными видами активного отдыха и будет притягивать сюда не только посетителей спортивных секций, но и жителей близлежащих кварталов всех возрастов.

Литература

1. Как видят молодые архитекторы будущее «серого» пояса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.fontanka.ru/2016/04/19/145/> (дата обращения: 27.02.2017)

2. Стадион «Кировец». [Электронный ресурс] URL: <http://www.stdkirovets.ru/> (дата обращения: 27.02.2017).

3. Горбатенко С. Б. Петергофская дорога. Историко-архитектурный путеводитель. Европейский Дом, 2001. – 448 с.



Рис. 1. Проект Рыбалкиной Ю. С. Жилой комплекс. Генплан и вид вдоль набережной Бумажного канала.



Рис. 2. Проект Земсковой Н.С. Спортивный комплекс на базе стадиона «Кировец»

Рисунок 3. Проект Кутлыевой Л.М. Жилой комплекс. Вид вдоль набережной Бумажного канала.



Рис. 4. Проект Петрова Е.Н. Реновация территории завода «Равенство» с разработкой многофункционального общественного арт-центра. Генплан и вид с ул. Калинина



Валерия Михайловна Супранович, канд. архитектуры, ассистент
 Полина Александровна Аксютин, студентка группы 1-Ам-2
 Екатерина Сергеевна Фролова, студентка группы 3-Ам-2
 (Санкт-Петербургский государственный
 архитектурно-строительный университет)
 E-mail: vmsupranovich@gmail.com,
 apolina2008@yandex.ru, katerina.f.94@mail.ru

Valeria Mikhailovna Supranovich, PhD in Arch. assistant
 Polina Alexandrovna Aksutina, student 1-Am-2
 Ekaterina Sergeevna Frolova, student 2-Am-2
 (Saint Petersburg State University of Architecture
 and Civil Engineering)
 E-mail: vmsupranovich@gmail.com,
 apolina2008@yandex.ru, katerina.f.94@mail.ru

ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ТЕРРИТОРИИ АДМИРАЛТЕЙСКОГО РАЙОНА, В ГРАНИЦАХ СТАРО-ПЕТЕРГОФСКОГО, НАРВСКОГО ПРОСПЕКТОВ, БУМАЖНОЙ УЛИЦЫ И НАБЕРЕЖНОЙ ОБВОДНОГО КАНАЛА

THE ADMIRALTY DISTRICT TERRITORY RENOVATION, OF STARO-PETERGOFSKY, NARVSKY PROSPECT, BUMAZHNAYA STREET AND OBVODNIY CHANEL EMBANKMENT AREA

В статье рассматриваются варианты преобразования участка, ограниченного Старо-Петергофским проспектом, Нарвским проспектом, Бумажной улицей и набережной Обводного канала в Адмиралтейском районе. Учитывая современные тенденции реноваций некогда промышленных зон, варианты решения данной задачи должны учитывать градостроительные особенности участка и наличие на территории объектов культурного наследия. Рассматривая данные аспекты, в качестве наиболее предпочтительных решений, могут быть реализованы два варианта преобразования – общественно-деловой центр или жилой квартал.

Ключевые слова: Санкт-Петербург, Адмиралтейский район, промышленные территории, реперофилирование, общественные здания, жилые здания

The article contains renovation plan of Staro-Petergofsky prospect, Narvsky prospect, Bumazhnaya street and Obvodniy chanel embankment area. In conditions of intraurban territories reorganization the renovation ways should be based on making the right decision about new industrial area functional use and historical architectural heritage preservation. Considering current problem the appropriate reorganization variants are office or apartment complexes.

Key words: Saint-Petersburg, Admiralty district, industrial territories, renovation, office complex, apartment complex

Адмиралтейский район – одна из наиболее насыщенных промышленными предприятиями [1] территория Санкт-Петербурга. Развитие заводов в этой части города происходило поэтапно с учетом исторических, политических и экономических событий в стране. Это относится и к южным границам района, где сооружение Обводного канала, закрепило индустриальное назначение данной территории [1].

На сегодняшний день перед Санкт-Петербургом стоит вопрос о решении задач модернизации городского пространства, в том числе промышленных территорий [2]. Более того, предприятия Санкт-Петербурга, находящиеся в городской черте, составляют высокий процент от площади всего городского пространства, ограничивая связь между центральными и новыми районами, и частично нарушая связь между водными объектами и прибрежными территориями.

На участке Адмиралтейского района, ограниченном Старо-Петергофским проспектом, Нарвским проспектом, Бумажной улицей и набережной Обводного канала располагаются ценные объекты городской среды: исторические корпуса завода «Металлист», старейшего российского предприятия по выпуску машин и оборудования для нужд полимерной промышленности, городской сквер (на углу набережной Обводного канала и Старо-Петергофского проспекта), и объект культурного наследия – Подворье Валаамского монастыря (на углу Старо-Петергофского и Нарвского проспектов). Более того в границах рассматриваемой территории располагается комплекс зданий ГосНИИхиманалит, которое на сегодняшний день является действующим предприятием.

Старо-Петергофский проспект – важная магистраль в существующей дорожно-транспортной сети района. Однако заявленная зона реперофилирования представляет собой, как и большинство территорий «Серого пояса» [3], малодоступную среду с неорганизованной системой въездов и выездов, и подходов к существующим зданиям [2]. Поэтому переустройство участков, подобных рассматриваемому, как правило, является приоритетной задачей, так как позволяет расширить границы исторического ядра и композиционно развить центральную часть города, чтобы она стала масштабна его обновляющейся структуре. [2] Более того, преобразование сложившейся среды позволяет создать новое городское пространство на месте ранее малоблагоприятной и недостаточно развитой составляющей района.

Варианты решения задачи реперофилирования территории должны учитывать как тенденции развития города, его экономические и социальные потребности, так и особенности самого участка, существующие ограничения по использованию и обязательное сохранение некоторых зданий. Поэтому, одним из наиболее важных факторов, влияющих на преобразование территорий, является переход Санкт-Петербурга от моноцентрической системы [4], в которой преобладает сосредоточение общественных пространств и сооружений в историческом центре, к полицентрической системе. Другими словами, городской системе необходимо создание новых общественных пространств и появление новых пространственных «доминант».

Для участка, ограниченного Старо-Петергофским проспектом, Нарвским проспектом, Бумажной улицей и набережной Обводного канала,

требуется реконструкция существующих объектов имеющих историческую ценность, организация подъездов к зданиям, а так же требуется дополнительное благоустройство зеленых зон. На участке имеется ряд ограничений: охраняемая зона объекта культурного наследия (Церковь иконы Божьей матери), охраняемые скверы и парки на участке проектирования, высотные ограничения (28 м – высота уличного фронта до карниза, 33 м – высота уличного фронта до конька), ограничения по существующим ПЗЗ и ЗРЗ [5]. Поэтому проанализировав существующий регламент использования территории, можно сделать вывод, что большое количество выявленных ограничений, влияет на выбор пути преобразования участка и вариантов использования сохраняемых объектов. Таким образом, на данной территории возможна реализация двух вариантов преобразования:

- формирование нового общественно-делового центра;
- формирование жилой застройки с полноценным развитием рекреационных пространств;

Первый вариант преобразования – многофункциональный общественно-деловой центр, включает в себя комплекс взаимосвязанных зданий, с развитыми площадями и благоустроенной зеленой зоной (рис. 1). В его составе предполагаются: галерейно-выставочный центр, торговый центр, бизнес-центр, конгресс-центр, научно-исследовательский институт ГосНИИхиманалит, колледж гостиничного сервиса и туризма. Вокруг Церкви во имя Казанской иконы Божьей матери – существующей доминанты, памятника архитектуры и неотъемлемой части нового комплекса, будет сформировано общественное пространство – площадь, так называемая зона «обзора», позволяющая создать полноценное рекреационное пространство вокруг подворья и закрепляющая роль объекта в новой застройке (рис. 2, 3).

Второй вариант преобразования – жилой квартал, одной из главных задач при проектировании которого является формирование комплексной среды с помощью архитектурно-планировочных и объемно-пространственных решений (рис. 4). Поэтому, жилая застройка, вписывающаяся в сложившуюся среду, имеет среднюю этажность зданий (7-9 этажей) и подразделяется на бизнес и комфорт класс. Жилой комплекс имеет раскрытие на Обводный канал, на сквер вдоль Старо-Петергофского проспекта и на храмовый комплекс. Пешеходные связи рекреационной зоны вдоль Старо-Петергофского проспекта с внутриквартальным пространством и НИИ, формируют пешеходный каркас на территории квартала. Сохранение и расширение территории храма в храмовый комплекс, который является смысловой и архитектурной доминантой на этом отрезке Старо-Петергофского проспекта достигается организацией и расширением парковой зоны, которая организует пешеходное направление к храму и, одновременно, разграничивает жилую застройку от магистрали и храмового комплекса (рис. 5, 6).

Таким образом представленные варианты преобразования территории отвечают тенденциям экономического развития Санкт-Петербурга, учитывают особенности и ограничения по использованию участка, и гармонично включают в себя существующие памятники архитектуры и охраняемые объекты.

Литература

1. Штиглиц М. С., Лелина В. И., Гордеева М. А., Кириков Б. М. Памятники промышленной архитектуры Петербурга [Текст] / М. С. Штиглиц, В. И. Лелина, М. А. Гордеева, Б. М. Кириков. – СПб.: Белое и черное, 2005. – 224 с.

2. Супранович В. М. Определение направлений современного развития исторических большепролетных эллингов Санкт-Петербурга на основе прогнозирования тенденций дальнейшего использования [Текст] / Супранович В. М. // Актуальные проблемы архитектуры: Международная научная конференция студентов, аспирантов, молодых ученых и докторантов / СПбГАСУ. – СПб., 2014. С. 52-55

3. Nefedov V and Štiglic M (2013) European trends of industrial territories

transformation and their manifestation in Saint Petersburg. Word Applied Sciences Journal 23(13): 70–73.

4. Перова А. Ф. Современные тенденции развития типологии и системы учреждений делового туризма (анализ отечественного и зарубежного опыта) [Текст] / А. Ф. Перова // Вестник гражданских инженеров. 2013. №5 (40). С. 47 – 51.

5. Санкт-Петербург. Постановление. Правительство Санкт-Петербурга постановление от 21 июня 2016 года N 524 «О правилах землепользования и застройки Санкт-Петербурга» [Принят Законодательным Собранием Санкт-Петербурга 21 июня 2013 года] [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://gov.spb.ru/law?d&nd=456007157&nh=0&sssect=0> – Дата обращения: 27.02.2017



Рис. 1. Схема генерального плана общественно-делового комплекса



Рис. 2. Перспективное изображение общественно-делового комплекса



Рис. 3. Вид на много-функциональный деловой комплекс с птичьего полета



Рис. 4. Схема генерального плана жилого комплекса



Рис. 5. Перспективное изображение жилого комплекса



Рис. 6. Вид на жилой комплекс с набережной Обводного канала



Сергей Иванович Иванов, доцент
Юлия Александровна Ковальская, магистрант
Екатерина Владимировна Мещерякова, магистрант
Галина Валерьевна Соминская, магистрант
Светлана Александровна Федорова, магистрант
Елизавета Дмитриевна Хухка, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: grado@list.ru, kovalsay_yulia@mail.ru, adv.katy@mail.ru,
galka_som@mail.ru, fedorovasa93@gmail.com, lizaginko@gmail.ru

Sergey Ivanovich Ivanov, Associate Professor
Yulia Alexandrovna Kovalskaya, Master's Degree student
Ekaterina Vladimirovna Meshcheryakova, Master's Degree student
Galina Valeriyevna Sominskaya, Master's Degree student
Svetlana Alexandrovna Fedorova, Master's Degree student
Elizaveta Dmitrievna Huhka, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: grado@list.ru, kovalsay_yulia@mail.ru,
adv.katy@mail.ru, galka_som@mail.ru,
fedorovasa93@gmail.com, lizaginko@gmail.ru

ЗАСТРОЙКА КВАРТАЛОВ СЕВЕРНОЙ СТОРОНЫ ОБВОДНОГО КАНАЛА (ЗАПАДНАЯ ЧАСТЬ)

CONSTRUCTION OF AREAS ON THE NORTHERN SIDE OF OBVDODNY CANAL (WESTERN PART)

Группа проектов разработана для западной части северной стороны Обводного канала. Среди них три проекта посвящены теме жилых комплексов и два общественно-деловых комплекса. Все проекты разработаны на основе детального анализа территории и предполагают сохранение существующих исторических зданий. Структурирование застройки кварталов осуществляется путем прокладки новых проездов и пешеходных улиц. В разработке архитектуры проектируемых зданий используется принцип преемственности в масштабности зданий, выборе отделочных материалов и др.

Ключевые слова: жилой комплекс, общественно-деловой комплекс, выставочно-деловой комплекс, реконструкция, Обводный канал.

Group of the projects developed for the western part of the North side of Obvodny canal. Three of them are devoted for the theme of residential complexes and two for public-business complexes. All of the projects are designed based on detailed analysis of the territory and involve the preservation of existing historic buildings. Structuring of the blocks is done by construction of new paths and pedestrian streets. In the development of architecture design of the building principles of continuity in the scale of buildings, choice of materials are used.

Keywords: residential complex, business-center, exhibition and business complex, reconstruction, Obvodny canal.

Группа проектов разработана для участков территории с северной стороны Обводного канала между ул. Циолковского и рекой Екатерингофкой, которая является территорией смешанной застройки преимущественно промышленного назначения. Проектированию застройки предшествовал детальный анализ территории и анализ проектирования жилых и общественных комплексов в схожих условиях. На участках проектирования находится ряд исторических объектов, являющихся объектами культурного наследия. [1,2] Существующая застройка зданиями разного назначения образует незавершенную городскую среду как вдоль улиц так и внутри кварталов.

В настоящее время, среду участка можно характеризовать как фрагментарно-завершенную. Реконструкция промышленных зданий, строительство нового жилья и общая реорганизация территории позволила бы организовать более благоприятную среду, в том числе общественное пространство, связанное с набережной Обводного канала и наполнить кварталы разнообразием функций. Для участков данной территории разработаны проекты с разным функциональным назначением: жилые и общественно-деловые комплексы, но все они по сути являются многофункциональными объектами. Общим для всех проектов является желание авторов сохранить не только объекты культурного назначения, но и другие исторические здания, определяющие своеобразие проектируемого района. Используются отделочные материалы и цветовая палитра фасадов характерная для данного места. Большое внимание уделяется формированию внутриквартальных общественных территорий, на которых располагаются общественные объекты различного назначения, являющиеся центрами социальной активности.

«Жилой комплекс с включением общественно-деловой функции на территории бывшей промзоны» (Екатерина Мещерякова) (рис.1)

В проекте создается система пешеходных связей разного направления. Историческое направление вдоль сохранившегося корпуса Товарищества Русских паровых маслобоек делит участок пополам, обеспечивая путь к набережной Обводного канала. Широтое направление представляет из себя ломаную линию с круглыми площадями на изломах. В центре площади сохраняются старые дымовые трубы.

Жилой комплекс с включением общественно-деловой функции является жилым домом переменной этажности (5-9 этажей), и выходящий на набережную Обводного канала.

«Многофункциональный жилой комплекс на бывшей промышленной территории» (автор Елизавета Хухка) (рис. 2, 3)

Планировка многофункционального жилого комплекса со встроенными помещениями и со встроенным гаражом подчиняется общей композиции участка. Между корпусами жилого комплекса формируется пешеходная улица, ведущая к общественному центру (бывш. завод Дурдина) с площадью перед ним. Историческое производственное здание становится важным композиционным и общественным центром квартала вокруг которого развивается новая жилая застройка. Симметричное композиционное построение новой застройки восходит к классическим композициям застройки центральных районов. Сохраняются устойчивые внутриквартальные пешеходные направления.

«Жилой комплекс с инфраструктурой обслуживания в структуре городской застройки, примыкающей к набережной обводного канала» (автор Галина Соминская) (рис. 4)

Жилой комплекс представляет группу жилых домов собой единую

ритмичную композицию с полужамкнутыми озелененными дворами, определяющими спокойную, уютную среду обитания. На участке запроектированы жилые секционные здания средней этажности и малоэтажные шестиквартирные дома. [3] Центральным элементом квартала является пешеходная улица, соединяющая дворы, и выводящая к остановкам общественного транспорта. В плане эта пешеходная улица совпадает с трассой утраченного в 19 веке проезда.

В зданиях, выходящих на магистрали, размещаются встроенные помещения общественного назначения. Собственно в жилых домах широко используются кровли для индивидуальных террас.

«Общественно-деловой комплекс на территории бывшего пивоваренного завода им. Степана Разина» (автор Светлана Федорова) (рис. 5)

Общественно-деловой комплекс состоит из бизнес-центра и гостиницы, представляющие собой новую застройку, а также включает в себя конгресс-центр, офисные и арендуемые под магазины и кафе здания, находящиеся в сохраняемых бывших производственных зданиях. Корпуса бизнес-центра и гостиницы связаны между собой в уровнях первого и второго этажей пешеходным мостом со зданием конгресс-центра.

Новый объект формирует фронт набережной Обводного канала. В центре участка создается общественное пространство с сохраняемой трубой, являющейся доминантой комплекса. По периметру этого пространства располагаются исторические сохраняемые и вновь проектируемые здания, в первых этажах которых размещаются кафе, магазины и прочие коммерческие учреждения.

«Выставочно-деловой комплекс на территории бывшего пивоваренного завода им. Степана Разина» (автор Юлия Ковальская) (рис. 6, 7)

Выставочно-деловой комплекс, формирующийся между рекой Екатерингофкой и ул. Степана Разина состоит из трех объемов. Два исторических производственных корпуса в центральной части территории, объединены стеклянными галереями. Новое здание с выставочными залами располагается в северной части участка. Функциональная взаимосвязь осуществляется с помощью переходного моста во второй уровень.

Перед главным входом в комплекс создается площадь треугольной формы – общегородское пространство, частично перекрытое навесом для использования его в любое время года (выставки, концерты, ярмарки и т.д.). Территория набережной организована общественными пространствами: выставочные площадки, зоны отдыха, кафе и рестораны, магазины.

Общая концепция построена на контрасте старого и нового – использование сплошного остекления, глухих поверхностей, волнообразной кровли. Основные габариты, членение фасадов, расстекловка витражей, основанные на анализе исторических зданий, позволяют сохранить масштабность застройки.[4]

Литература

1. Перечень объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга
2. Перечень выявленных объектов культурного наследия по состоянию на 20.12.2016
3. Актюев А. Город и его пространственная гармония. — Архитектура и строительство, № 2 (220), 2011. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ais.by/story/12610>
4. Яровой Ю. Н. Реновация промышленных объектов и территорий [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ik-architects.com/renovaciya-promyshlennykh-obektov-i-territoriy>. Дата обращения: 03.04.2016



Рис. 1. Жилой комплекс с включением общественно-деловой функции на территории бывшей промзоны (Екатерина Мещерякова)



Рис. 2, 3. Многофункциональный жилой комплекс на бывшей промышленной территории (Елизавета Хухка)



Рис. 4. Общественно-деловой комплекс на территории бывшего пивоваренного завода им. Степана Разина (Светлана Федорова)

Рис. 5. Жилой комплекс с инфраструктурой обслуживания в структуре городской застройки, примыкающей к набережной обводного канал (Галина Соминская)



Рис. 6, 7. Выставочно-деловой комплекс на территории бывшего пивоваренного завода им. Степана Разина (Юлия Ковальская)



Мария Сергеевна Якуненкова, доцент, аспирант
Александра Федоровна Еремеева,
канд. архитектуры, доцент
Любовь Андреевна Горобец, магистрант
Анастасия Денисовна Смирнова, магистрант
Елена Борисовна Стахеева, магистрант
Диана Дмитриевна Юрченкова, магистрант
Денис Дмитриевич Яровый, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: arch.eremeeva@gmail.com,
mary.yakunenкова@gmail.com, gorobets.lyubov@mail.ru,
staysi515@mail.ru, lena575st@mail.ru,
diana.iurchenkova@gmail.com iarovoi.denis@yandex.ru

Mariia Sergeevna Yakunenkovna, Associate Professor, PhD student
Alexandra Fedorovna Eremeeva,
PhD in Architecture, Associate Professor
Lyubov Andreevna Gorobets, Master's Degree student
Anastasia Denisovna Smirnova, Master's Degree student
Elena Borisovna Staheeva, Master's Degree student
Yurchenkova Diana Dmitrievna, Master's Degree student
Yarovoy Denis Dmitrievich, Master's Degree
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: arch.eremeeva@gmail.com,
mary.yakunenkovna@gmail.com, gorobets.lyubov@mail.ru,
staysi515@mail.ru, lena575st@mail.ru,
diana.iurchenkova@gmail.com iarovoi.denis@yandex.ru

РЕОРГАНИЗАЦИЯ УЗЛА БАЛТИЙСКОГО ВОКЗАЛА С ФОРМИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОГО ХАБА

THE REORGANIZATION OF THE SITE OF THE BALTIC STATION AND FORMATION A TRANSPORT HUB

Растущий и развивающийся город требует реорганизации исторически сложившихся пространств. Основными целями подобных преобразований являются расширение общественных функций и доступность. Крупные транспортные узлы, сосредотачивающие поток посетителей, имеют первостепенную важность в развитии новых городских центров. Создаваемые в подобных центрах многофункциональные комплексы образуют транспортные хабы. При этом общественное пространство транспортного хаба направлено на создание качественной среды. В формируемой полицентричной структуре Санкт-Петербурга транспортный узел Балтийского вокзала обладает большим потенциалом для преобразований в современный транспортный хаб.

Ключевые слова: транспортный хаб, общественное пространство, Балтийский вокзал, деловой центр, пешеходные связи.

A growing city requires a restructuring of the historically established areas. The main goals of such transformations are the extension of public functions and availability. Large transport nodes, focusing the flow of visitors, have a paramount importance in the development of new urban centers. Multipurpose complexes, created in these centres, form transport hubs. The public space of transport hub is aimed to create a quality environment. In the emerging polycentric structure of Saint Petersburg transport node of the Baltiysky railway station has great potential for transformation into a modern transport hub.

Keywords: transport hub, public space, Baltiysky railway station, business centre, pedestrian connections.

Значение транспортного хаба для современного города

Транспортный хаб представляет собой транспортно-пересадочный узел с максимальной взаимной интеграцией различных видов городского и междугороднего международного транспорта и развитым комплексом общественных услуг (торговый центр, бизнес-центр, гостиница). Создание транспортных хабов является современной тенденцией крупнейших городов. В таких комплексах транспортные пути больше не являются непреодолимым барьером между планировочными районами – комплекс становится открытым и доступным общественным пространством. «Именно к общественному пространству мы предъявляем повышенные ожидания. Оно должно быть хорошо организованным, насыщенным дополнительными функциями, безопасным, комфортным и, конечно, эстетически привлекательным», – говорится в статье Т. И. Башкаева «Место транспортно-пересадочных узлов в новой градостроительной парадигме». [1]

Потенциал Балтийского вокзала для преобразования в транспортный хаб

Узел Балтийского вокзала является одним из важнейших транспортных узлов Санкт-Петербурга и обладает потенциалом для превращения в городской транспортный хаб. Это подтверждают следующие факты:

- 1) Территория находится на стыке нескольких районов и «является связующим звеном между центральной частью города, Московским и Кировским районами» [2];
- 2) Балтийский вокзал – это крупнейший транспортный узел Санкт-Петербурга по перевозке пассажиров по пригородным направлениям (Луга, Гатчина, Калище, Краснофлотск, Кингисепп и т.д.);
- 3) На площади перед Балтийским вокзалом расположено транспортное кольцо городского и пригородного наземного пассажирского транспорта (троллейбусы, автобусы, маршрутные такси, такси), играющее важную роль в транспортной структуре района и города;
- 4) На Балтийский вокзал прибывают международные автобусы, следующие в Прибалтику и Финляндию;
- 5) Рядом с вокзалом расположена станция метро «Балтийская» со средним пассажиропотоком в месяц 1 512 000 человек;
- 6) Рядом со зданием вокзала строится музей железнодорожной техники (проект «Студии 44»), который станет крупнейшим музейно-культурным комплексом в данном районе.

Наиболее крупными проблемами планировочной организации транспортного узла Балтийского вокзала являются:

- 1) Недостаток качественно организованного комплекса общественных услуг;
- 2) Кольцо пассажирского транспорта на площади перед Балтийским вокзалом, отрезающее сквер;
- 3) Изоляция Московского и Кировского районов железно-дорожными путями.

Общие проектные задачи и решения

Дипломные проекты магистрантов кафедры Архитектурного проектирования и Дизайна архитектурной среды направлены на решение существующих проблем Балтийского вокзала с превращением его территории в полноценное ядро в структуре полицентричного города с удобной современной транспортной инфраструктурой, включающей разнообразные общественные функции.

Территория проектирования включает в себя основное здание Балтийского вокзала, площадь перед Балтийским вокзалом, участок Учебного центра РЖД и другие прилегающие участки между Митрофаньевским шоссе и ул. Шкапина.

Среди проектных решений можно выделить ряд общих направлений:

- 1) Создание удобных транзитных связей для пешеходов к Железнодорожному музею и к вокзальным комплексам (Балтийский вокзал и автовокзал);
- 2) Стирание планировочного барьера, образованного транспортными железнодорожными путями.
- 3) Перенос стихийно организованного транспортного узла, с привокзальной площади;
- 4) Организация многофункционального центра с торговой и деловой функцией;
- 5) Создание организованного парковочного пространства.

Кроме того, основным для всех концепций стало преимущество пешехода над транспортной инфраструктурой.

Ядром каждого проекта является историческое здание Балтийского вокзала, являющееся объектом культурного наследия. Предложенные проектные варианты имеют структуру, состоящую из различных комбинаций функциональных блоков, объединенных организованными пешеходными пространствами. Вариативность функционального зонирования достаточно разнообразна. Все проекты являются альтернативными предложениями для существующего плана развития застройки и направлены на формирование среды нового качества.

Варианты проектных решений

Первый вариант (автор Смирнова А. Д.) организован блокировкой трех корпусов. Кроме Балтийского вокзала на территории запроектирован общественно-транспортный корпус, включающий автовокзал, расположенный в подземной части, автопарковку и общественный центр (рис. 4). Корпус ориентирован как на площадь перед Балтийским вокзалом, так и на площадь перед Железнодорожным музеем. Образованная между корпусами улица, включающая кафе, рестораны и места отдыха, служит основным пешеходным направлением от Обводного канала к музею. Между зданием музея и проектируемым комплексом организована площадь, ведущая к пешеходному мосту. Образованное направление имеет большое значение для связи транспортного узла и развивающейся застройки с западной стороны от Балтийского вокзала (территории «Красный треугольник», территории между улицами Шкапина и Розенштейна). Третий корпус представляет собой здание аэроэкспресса, ориентированное на Митрофаньевское шоссе и пешеходную улицу от станции метро Фрунзенская. Комплекс аэроэкспресса включает в себя транспортный терминал, рестораны, а также административные помещения. Все корпуса объединены между собой крытой галереей.

Как и в первом проекте, **второй вариант (автор Стахеева Е. Б.)** направлен на сохранение сложившейся структуры застройки, выделяя основные направления к центрам с общественной функцией (рис. 5). Между зданием Балтийского вокзала и проектируемым блоком многофункционального комплекса с автовокзалом сохраняется открытое пространство Гатчинского двора, которое связывает существующую площадь с проектируемой. Крытая улица, идущая параллельно Библиотечному пер., позволяет людям пройти от метро, через Балтийский вокзал и многофункциональный комплекс, и выйти на ул. Шкапина. Основной блок проектируемого здания находится в подземном уровне. Здесь размещается автовокзал с необходимыми сопутствующими помещениями и залом ожидания. Первый этаж занимают крупные магазины, супермаркет, кафе и торговые точки средних размеров, имеющие входы как с Библиотечного пер., так и внутри здания. Последующие этажи заняты торговыми помещениями, пространствами для организации общепита, и небольшими пространствами общественной функции. В западном крыле Балтийского вокзала сохраняется историческая застройка (одноэтажные и двухэтажные здания), которая располагается перед проектируемым зданием транспортного комплекса. В связи с этим принято решение архитектурно не перегружать часть фасада за сохраняемыми зданиями, организовав в этом месте стеклянный атриум, где могут располагаться вестибюли и холлы.

Третий вариант (автор Горобец Л. А.) включает в себя два офисных корпуса, расположенных вдоль Митрофаньевского шоссе и объединяющих общественно-коммуникационное пространство (рис. 2). Внутреннее пространство организовано вокруг четырёхъярусного атриума, соединяющего офисную зону, досмотровую зону с проходом к железнодорожным платформам, подземную пешеходную галерею под Митрофаньевским шоссе, а также многофункциональную галерею с торговыми точками, расположенную над железнодорожными платформами. Пройдя по галерее, посетители попадают в трехсветную фойе, через которое можно выйти на внутреннюю общественную городскую площадь, сформированную Музейным комплексом и фронтом общественно-деловой застройки с гостиницами, кафе, ресторанами, и прочими объектами инфраструктуры. От общественной площади начинается продолжение пешеходного дублера Обводного канала. На пересечении пешеходной улицы и ул. Шкапина расположена автобусная станция. Вдоль западного фасада Балтийского вокзала, где исторически располагается Гатчинский двор, создано крытое общественное пространство с возможностью его использования под различные функции, например, гастрономический, цветочный, садовый рынки, книжные ярмарки и т.д.

Четвертый вариант функционально-планировочного решения (автор Яровой Д. Д.) характеризуется созданием ТПУ, включающего в себя объекты исторически сложившейся инфраструктуры, а именно здания Балтийского вокзала и метрополитена (рис. 1). На рассматриваемой территории планируется проектирование новых объектов инфраструктуры – здания аэроэкспресса, примыкающего к зданию Балтийского вокзала, а также здания автовокзала с надземным переходом и навесом над всей железнодорожной платформой. Аэроэкспресс, запроектированный вдоль Митрофаньевского шоссе, не только организует фронт застройки проезжей части, но также

позволяет увязать друг с другом расположенные рядом здания вокзала и Железнодорожного музея, выполненного по проекту «Студии 44». Через аэроэкспресс проходит крупный пешеходный бульвар, предназначенный для создания дополнительных рекреационных зон на территории Адмиралтейского района. Переход выделен отдельной входной зоной в здании, и проходит над железнодорожными путями, спускаясь прямо на центральную площадь, между всеми объектами запроектированного комплекса.

Архитектура аэроэкспресса максимально отвечает стилистике существующей среды. Четко прослеживаются ритмика и членения комплекса, выделяя таким образом, три основные входные зоны, каждая из которых имеет свое предназначение. При проектировании применен метод выборочного сохранения существующей среды. Этот метод предпочтителен, так как объекты старого и нового строительства работают совместно. Недостаточные возможности существующего здания компенсируются современным строительством. При этом не нарушается дух места, а комплекс воспринимается, как неотъемлемая часть уже знакомой среды.

Вариант Юрченковой Д. Д. акцентирован на реорганизацию площади перед Балтийским вокзалом (рис. 3). Проектными решениями предусмотрено формирование подземного общественного пространства под площадью, обеспечивающего прямую связь между Балтийским вокзалом, новым автобусным вокзалом и существующим подземным пешеходным переходом через Митрофаньевское шоссе. Автобусный вокзал предлагается расположить в закрытом дворе с западной стороны площади. Въезд осуществляется для автобусов со стороны набережной Обводного канала. Вход для пешеходов расположен с угла площади у Библиотечного переулка за счет организации прохода вместо первого этажа здания. На территории двора автовокзала предусмотрено круговое движение с разделением стоянок для междугородных автобусов, автобусов городских маршрутов и маршрутных такси. Первые этажи зданий, окружающих двор, реорганизуются с включением касс, зала ожидания транспорта и других помещений, необходимых пассажирам. Над перронами посадки-высадки пассажиров организованы навесы.

Подземное пространство представляет собой галерею с магазинами, точками быстрого питания и отделами сопутствующих товаров. Над галереей предусмотрены стеклянные навесы, ограждающие подземный уровень от осадков. Выходы осуществляются на площадь Балтийского вокзала, непосредственно в здание Балтийского вокзала, а также к автобусному вокзалу. Подземный уровень доступен также для маломобильных групп населения, предусмотрена установка подъемников и лифтов. Загрузка подземной галереи предполагается через служебный лифт со стороны Библиотечного пер. Данные архитектурно-планировочные решения дают возможность организации пешеходного пространства на всей привокзальной площади, освобождают ее от кольца транспортных потоков, что на данный момент является проблемой. При благоустройстве площади, конфигурация центрального сквера не меняется, так как он является объектом культурного наследия.

Заключение

Транспортные хабы становятся неотъемлемой частью крупных городов, формируя принципиально новую «среду обитания» [3] человека. Это ядра притяжения общественной функции, полицентры крупнейшего города. Качество и удобство организации транспортных пересадок, выразительность среды для длительного пребывания человека, а также продуманное функциональное наполнение будут определять выразительность комплекса и его привлекательность для посетителей и инвесторов.

Литература

1. Башкаев Т. И. «Место транспортно-пересадочных узлов в новой градостроительной парадигме»// Архитектура и Современные информационные технологии, №4(33), — Московский Архитектурный Институт (Государственная Академия), Москва, 2015 г., — URL: <https://www.marhi.ru/AMIT/2015/4kvart15/bashkaev/abstract.php>
2. Преобразования транспортно-коммуникационных пространств городов. Санкт-Петербург. Площадь Балтийского вокзала: сборник материалов 2-й Междунар. науч.-практ. конф./ Санкт-Петербургский госуд. арх.-строит. ун-т. – СПб., 2012. – 134 с [URL: <http://labgrad.ru/d/180205/d/sbornik-2012.un.pdf> , 27.02.2017]
3. Асс Кирилл. Недвижимость. Пребывание и обитание, // Проект-Россия, — №76(2), 2015г.,— с.90-91





Рис. 1. Проект Ярового Д. Д.

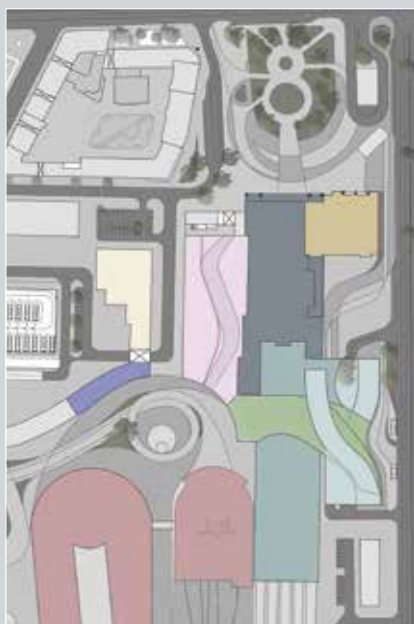


Рис. 2. Проект Горобец Л. А.



Рис. 3. Проект Юрченковой Д. Д.



Рис. 4. Проект Смирновой А. Д.



Рис. 5. Проект Стахеевой Е. Б.



Алексей Вячеславович Михальчев,
доцент
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: hlam-hlam.alex@yandex.ru

Aleksei Vyacheslavovich Mikhalychev,
Associate Professor
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: hlam-hlam.alex@yandex.ru

КОНЦЕПЦИЯ ЗАСТРОЙКИ НАМЫВНЫХ ТЕРРИТОРИЙ «НОВЫЙ БЕРЕГ» THE CONCEPT OF BUILDING ON ARTIFICIAL ISLANDS "NEW SEASIDE"

Намывные территории, как новые потенциальные возможности развития города – пути поиска диалога в процессе организации проектирования и согласования генплана новых земель – генплан «Нового берега», как площадка для совместного учебного проектирования – подрайоны планировочной структуры генплана – подготовительный период, анализ генплана намывных территорий «Новый берег» в рамках подготовки учебного задания на проектирование, определение системы взаимодействий и влияний будущих участников проектного процесса – выбор темы проектирования – анализ мирового и общественного опыта – оптимизация принимаемых решений в границах проектирования – транзитно-пересадочный узел п. Александровская – ансамбль Большого канала и его влияние на общую композицию в генплане – Морской фасад – Яхтенная гавань – учебный процесс коллектива в тесных контактах друг с другом в условиях моделирования рабочих взаимоотношений в дипломном проектировании на генплане «Новый берег».

Ключевые слова: намывные территории, «Новый берег», транзитно-пересадочный узел, Большой канал, Морской фасад.

Precoat territory as a new potential possibilities of city develop – the ways of search a dialogue in process of organization designing – general plan "New Seaside" as a place for joint educational designing – subareas of planning general plan structure – prepare period, analysis general plan of alluvial areas "New Seaside" in preparation for school assignment for designing, defining interactions of the system and the effects of future participants of the project process – choosing design theme – analysis of the world and social experience – optimization of decisions within the boundaries of design – transit and transfer hub township Aleksandrovskaaya – Ensemble of the Grand Canal and its impact on the overall composition in the general plan – Marine Façade – Yacht Harbour – collective educational process in close contact with each other in an environment of working relationship modeling in the graduation design on the general plan "New Seaside".

Keywords: alluvial territory, "New Seaside", transit and transfer hub, the Grand Canal, Marine Façade.

В этом году одной из площадок для дипломного проектирования магистрантам был предложен проект намывных земель «Новый берег», мастер-план которого разрабатывало архитектурное бюро Nikken Sekkai. Проектируемая территория расположена в Приморском и Курортном административных районах города Санкт-Петербурга. Границами территории являются:

- на юге – кольцевая автомобильная дорога города Санкт-Петербурга;
- на востоке – Приморское шоссе, улица Инструментальщиков, Транспортный переулок, граница Тарховского лесопарка, Приморское шоссе;
- на севере – берег Водосливного канала;
- на западе – береговая линия Финского залива по границе Тарховского лесопарка, функциональная зона «ЖМР» по береговой линии Финского залива до кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга.

Ориентировочная площадь территории проектирования – 880,0га.

В непосредственной близости (менее 0.1 км) от намывных территорий находятся железнодорожные платформы «Александровская», «Тарховка», «Разлив».

Между КАД и Тарховским мысом проектом предусматривается намыв четырех островов общей площадью 320га. На севере участка – между Тарховской косой и Дубовским мысом предлагаемым заданием на проектирование сформирована гавань (марина) с площадью искусственных территорий – 82.0га.

До сих пор, несмотря на проведенные экспертизы, у намыва новых территорий у г. Сестрорецка достаточно и сторонников и противников – но многие комментарии оппонентов на общественных слушаниях остаются за форматом переговоров с резолюцией на изложенные местными жителями сомнения: «Замечания не относятся к предмету публичных слушаний» [1].

К таким проблемам можно отнести сегодня:

- трудности решения экологических задач при организации намыва грунтов, (как отрицательный пример – шлейф грязи длиной в 200 км в сторону Финляндии при намыве земель Морского фасада);
- возможный нагон воды и в результате – потенциальные наводнения;
- строительство в непосредственной близости от дамбы, это создает риски для ее конструкций;
- дополнительная транспортная нагрузка на Приморское шоссе и железную дорогу;
- дополнительная нагрузка от 60-ти тысяч новых жителей на инфраструктуру самого Сестрорецка;
- несмотря на то, что это новые намывные территории, местным жителям, оказывающимся в зоне строительства, надо будет поменять место жительства.

Клубок противоречивых проблем пять лет преследует «Новый берег». Но реализация такого крупного архитектурно-градостроительного комплекса требует учета всех интересов участников процесса, часто взаимоисключающих. В случае удачи в городе появится «пилотная модель будущего» – высокоинтеллектуальная архитектурная среда в увязке со всеми современными технологиями и социальными запросами общества.

Эта многослойность задач на еще несуществующих землях, многочисленность всевозможных функциональных нагрузок «Нового берега», интересное планировочное решение генплана привлекли внимание при выборе площадки для дипломной работы.

Важным стал и тот факт, что сами размеры предлагаемой территории позволили разместиться всем, желающим проектировать на намывных землях. При этом надо было «посадить» студентов на генплане так, чтобы «каждый чувствовал локоть соседа» и далее работал уже не в пустоте, а в жестком взаимодействии друг с другом.

Условно можно выделить несколько подрайонов в общей планировочной ткани намывных земель:

Жилая застройка, примыкающая к Приморскому шоссе, выстроена в системе существующей улично-дорожной сети. Главная ось этого района – улица-дублер Приморского шоссе. Основное функциональное насыщение – транзитно-пересадочный узел и крупные торгово-развлекательные центры, размещенные вдоль Приморского шоссе;

Ансамбль Большого канала и его многофункциональные комплексы;

Застройка южной части островов архипелага – ансамбль зданий общественно-делового, музейного центров и гостиничных комплексов. Доминирует плотная жилая квартальная (брандмауэрная) мало- и многоэтажная застройка;

В обрамлении жилых кварталов малоэтажной брандмауэрной застройки ось «север – юг» (от Большого канала) формирует широкий пешеходный бульвар, закрытый от ветра со стороны Финского залива;

Северный район с яхтенной гаванью. Композиционным центром района является яхт-клуб с детской парусной школой, медико-оздоровительный центр, жилая застройка и гостиничные комплексы;

Тарховский парк, воссозданный и дополненный непрерывной цепью парков и бульваров, протянувшихся от Кольцевой автомобильной дороги до Парка Инструментальщиков.

Перед тем как приступить к проектированию необходимо было «войти в тему». Для начала рассмотреть всю намывную территорию в системе ее заданных условий и ограничений [2], [3]. При этом учесть и высотный регламент участков, и функциональное зонирование, и транспортные связи. Заданием на проектирование на участке была заложена ветка монорельса, кольцо охватывающая острова, связывая при этом музей науки и искусств с транзитно-пересадочным узлом п. Александровская на материке. Схемы для всей территории «Нового берега» – транспортную, функциональную, схему размещения общеобразовательных школ и дошкольных образовательных организаций – студенты должны были решить обязательно совместно, внося коррективы определенные возможности проектного задания. После этого нужно было проанализировать свой участок, выявить систему ограничений с учетом соседних участков и определить объемно-планировочные и функциональные качества своего будущего объекта. И далее планомерно приступить к поиску схожих по выявленным показателям примеров из отечественной и мировой практики. Этот опыт позволил уже в плотную начать поиск возможных архитектурных решений с дальнейшим доказательным выбором оптимального варианта.

За полтора года обучения жизнь внесла свои коррективы, и часть студентов вынуждена была прервать образовательный процесс. Участки на генплане опустели. Несмотря на это изначальная система выбранных концептуальных связей между студентами – участниками совместного проекта, была сохранена.

Планировочная заданность, высотные и функциональные ограничения генплана намывных территорий «Новый берег» жестко диктовали принципы проектирования [4].

Участок по заданию разделен на четыре части двумя каналами. (рис. 1) С востока на запад – Большим каналом, с севера на юг – каналом, нарочито извилистым, в выходах в залив образующим эффектные мысы для будущих объемно-планировочных решений. От материка острова отделяет живописная протока.

Для вновь образуемой территории характерна частая сетка улиц с членением застройки на мелкие кварталы. Схема начертания улично-дорожной сети, как правило, ортогональная, элементы свободной планировки характерны для юго-западной части территории. Отличительной особенностью новых островов является активное использование подземного пространства. Ряд улиц имеет возможность сообщения с подземными этажами благодаря многочисленным пандусам и рампам.

Главная архитектурно-планировочная ось проекта – это широкий бульвар, идущий еще по матерiku от транзитно-пересадочного узла (ТПУ) п. Александровская к храмовому комплексу на берегу протоки и, в продолжение оси, Большой канал – от Храма через многофункциональный центр «Сфера», далее – к музейному комплексу науки и искусств на круглом острове выступающим в залив. Задачей для студентов здесь стала необходимость найти не только объемные решения для зданий на оси от пересадочного узла к музейному комплексу, но и прорисовать весь фронт застройки канала, рассматривая его как единый ансамбль.

При средней высоте зданий на островах в 5-6 этажей на южной части береговой линии застройка повышается до 40 – 70 метров. Функциональным зонированием в задании на проектирование здесь заложены объекты общественно-делового и культурно-бытового назначения с обязательной организацией ландшафтно-рекреационных зон. Сочетание зон разного функционального назначения и различной по качеству смысловой нагрузки среды определяет высокий потенциал возможности развития общественно-деловой функции и привлекательного для жизни его рекреационного насыщения. Потенциальный динамизм и выразительность будущего Морского фасада, возможности интересных решений раскрытия на воду нашли своих желающих поучаствовать в этой работе.

Интересны в своих архитектурных потенциалах и новые берега яхтенной гавани. Здесь должны разместиться яхтенный клуб, гостиничные и оздоровительные комплексы, жилые кварталы. Пятнадцатиметровый высотный регламент береговой линии и невозможность введения высотных доминант потребовали от студентов поиска новых форм в архитектурной выразительности гавани.

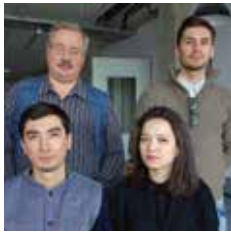
Каждый из выбранных участков, каждая выбранная студентами тема была сложна и интересна по-своему. Но главное, работа на намывных территориях «Новый берег» дала возможность студентам проектировать в тесном контакте друг с другом и, моделируя реальные условия проектирования, выявила, и потенциал участников, и способность каждого в команде отвечать на запросы общего решения.

Литература

1. Публичные слушания по документации: «Проект планировки и проект межевания территории, ограниченной кольцевой автомобильной дорогой вокруг Санкт-Петербурга, Приморским шоссе, ул. Инструментальщицков, Транспортным пер., Приморским ш., береговой линией Водосливного канала, береговой линией Финского залива, границей земельного участка с кадастровым номером 78:38:11229Б:1, береговой линией Финского залива по границе Тарховского лесопарка, функциональной зоной «ЖМР» по береговой линии Финского залива, включая земельный участок с кадастровым номером 78:38:11229Б:2, до кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, в Приморском и Курортном районах», 15 мая, 2012.
2. Закон Санкт-Петербурга №728-99 от 22.12.2005г. «О Генеральном плане Санкт-Петербурга и границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга» (в редакции Закона Санкт-Петербурга от 30 июня 2010 года №412-93).
3. Закон Санкт-Петербурга от 16.02.2009г. №29-10 «О правилах землепользования и застройки Санкт-Петербурга» (в редакции Закона Санкт-Петербурга от 13.07.2011г. №423-88).
4. Распоряжение КГА от 18.02.2009 № 369 «О принятии решения о подготовке документации по планировке территории, ограниченной Приморским шоссе, ул. Токарева, берегом Водосливного канала, береговой линией Финского залива, кольцевой автомобильной дорогой вокруг Санкт-Петербурга, в Курортном районе Санкт-Петербурга»



Рис. 1. Генплан намывных территорий «Новый берег»



*Алексей Вячеславович Михальчев, доцент
Алан Заурович Батаев, магистрант
Николай Владимирович Корж, магистрант
Антонина Геннадиевна Пак, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: Bataev.91@mail.ru, NicolasKorzh@yandex.ru,
Antonina_pak@Bk.ru, hlam-hlam.alex@yandex.ru*

*Aleksei Vyacheslavovich Mikhalychev, Associate Professor
Alan Zaurirovich Bataev, Master's Degree student
Nikolay Vladimirovich Korzh, Master's Degree student
Antonina Gennadiievna Pak, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: Bataev.91@mail.ru, NicolasKorzh@yandex.ru,
Antonina_pak@Bk.ru, hlam-hlam.alex@yandex.ru*

ФОРМИРОВАНИЕ АНСАМБЛЯ БОЛЬШОГО КАНАЛА GRAND CANAL

Проект планировки на намывных территориях – архипелаг из четырех островов – каналы и реки, как визитная карточка Санкт-Петербурга и намывных территорий «Нового берега» – градостроительный ансамбль Большого канала, как основной композиционный стержень архитектурной концепции всех новообразованных территорий – состав архитектурного ансамбля Большого канала – музейный центр науки и искусств «ARTSCIENCE» в ансамбле Большого канала, его активное влияние на организацию Морского фасада – многофункциональный центр «Сферы», его участие в организации набережных канала – жилая застройка Большого канала и ее основные принципы формирования с учетом петербургских морфотипов застройки – активное использование подземных пространств на намывных территориях – бульвары и набережные Большого канала – коммуникационная ось «Нового берега».

Ключевые слова: «Новый берег», ансамбль Большого канала, композиционный стержень, набережные канала, Морской фасад, петербургские морфотипы застройки.

Project planning on alluvial territories – an archipelago of four islands – Canals and rivers, as the card of St. Petersburg and alluvial areas "New Seaside" – town planning ensemble of the Grand Canal as the main composite core of architectural concept of the newly formed areas – composition of the architectural ensemble of the Grand Canal – Museum Center for Science and the Arts «ARTSCIENCE» in Grand Canal's ensemble, its active influence on the organization of the Marine Facade – multifunctional center "Sphere", its participation in the organization of embankments channel – Residential buildings of the Grand Canal and its basic principles of taking into account the development of St. Petersburg morphotypes – the active use of underground spaces on alluvial territories – boulevards and the quays of the Grand Canal – the axis of communication "New Seaside".

Keywords: "New Seaside", an ensemble of the Grand Canal, the composite axis, channel embankments, Marine facade, St. Petersburg's morphotypes building.

Утвержденный в Генеральном плане Санкт-Петербурга проект планировки на намывных территориях «Новый берег» открывает перед архитекторами широкие возможности для комплексного решения многочисленных архитектурных задач.

Предложенное к дальнейшей разработке задание на проектирование определяет новые земли как архипелаг из четырех островов, разрезанных каналами и отделенных от материка протокой. Концепция широкого использования прибрежного характера территории, функциональное вовлечение береговой линии каналов и Финского залива в городскую ткань района дает ассоциативную ссылку на набережные Санкт-Петербурга, где каналы и реки стали навсегда визитной карточкой города.

Градостроительный ансамбль Большого канала – главный композиционный стержень застройки вновь образуемой территории. Функциональное насыщение и объемно-пространственная организация формируемой архитектурной среды определяет активное привлечение в публичные зоны канала жителей Санкт-Петербурга и гостей города. В то же время необходимо обеспечить условия комфортного проживания и организации ежедневного досуга в рамках первичной системы социального обслуживания населения жилых кварталов (участков) в зоне канала.

Большой канал берет свое начало у Храма (Православного центра), расположенного на мысу материка, и, разрезая островную часть, впадает в Финский залив. В архитектурный ансамбль канала включены: многофункциональный музейный центр науки и искусств «ARTSCIENCE», комплекс «Отель Сферы», жилая застройка канала и Храм. К сожалению, участок, на котором задумывался православный центр, остался свободным.

Музейный центр науки и искусств – основная его часть – находится на островке, выступающим за береговую линию намывных территорий. Еще два здания культурно-просветительского назначения – на набережной канала, на двух его берегах – центры: «Пропилен Науки» и «Пропилен Искусств». Связь между ними и музеем организована пешеходными путями через огибающие центр композиции рукава Большого канала.

Здание музея имеет пять уровней. На первом расположен паркинг. На следующем – входная группа помещений, административно-обслуживающий блок с отдельным входом, помещения фондохранилища, отдельные входные рекреационные группы для многофункциональных залов. На третьем и четвертом уровнях – выставочные залы и буфеты. На верхнем, пятом уровне – многофункциональные кинолекционные залы. Участвуя в организации морского фасада и являясь его композиционным ядром, музейный комплекс имеет узнаваемый динамично выстроенный силуэт.

На ось Большого канала накладывается транспортное полукольцо с диаметром 550 метров. Оно примыкает к музейным «Пропилям» на западе и охватывает с востока комплекс под брендом «Отель Сферы». В комплекс входят объекты спортивно-оздоровительного, торгово-развлекательного и культурно-образовательного назначения. Особенностью концепции «Сферы» является необходимость при функциональном зонировании создать взаимодополняющие средовые пространства с собственным управляемым климатом. Комплекс по набережным Большого канала образует широкие зеленые бульвары с площадями рекреационно-развлекательного назначения.

В «Отеле Сферы» можно выделить следующие многофункциональные центры:

«Сфера Комфорт» – клубный квартал с расширенной сферой услуг; «Сфера Творчество» – арт-квартал, учебный и выставочный центры; «Сфера Радость» – парк развлечений и познавательных интерактивных аттракционов; «Сфера Здоровье» – всепогодный оздоровительный комплекс.

С восточной стороны от комплекса «Сферы» до протоки между островами и материком береговую линию Большого канала формирует жилая застройка. При высотном регламенте в 33,0 метра высота зданий принимается с учетом архитектурного строя набережной.

На участке предполагается глобальное использование подземного пространства. За отметку земли в центральной части острова в соответствии с проектом принято считать +4,000 м, а уровень набережной +2,000 м.

Парковка машин при этом организуется под дворами кварталов. Первые этажи жилых домов отданы под общественную функцию – магазины, кафе, рестораны и офисы.

Основная идея формирования архитектурного ансамбля – периметральная жилая застройка с использованием единомасштабного модуля в структуре квартала. Модуль разработан с учетом петербургских морфотипов застройки.

Использование петербургских морфотипов организации городской среды с высокой плотностью застройки жилых кварталов, соразмерных человеку масштабов улиц предполагает формирование сложных пространственных систем во всем возможном разнообразии приемов. Дифференцированная плотность застройки, функциональное зонирование территории при организации рекреационных зон, позволит сформировать интересную среду района, сохранить существующие топонимические символы территории.

Являясь композиционной осью, многофункциональная набережная Большого канала должна стать центром общественного притяжения и проведения досуга. Набережные здесь формируются как территории рекреационного назначения. Поэтому вдоль канала заложены широкие зеленые бульвары, организованы места отдыха и спуски к воде. Бульвары канала связывают в цепочку общественные функции, расположенные в первых этажах жилой застройки, раскрытые на набережную рекреационные пространства комплекса «Сфера» и «Пропилен» музея.

Архитектурная среда с развитыми пешеходными связями, велосипедные маршруты, комплексная доступность для маломобильных групп населения делают привлекательным ансамбль Большого канала – главную ось намывных территорий «Новый берег».

Литература

1. Закон Санкт-Петербурга №728-99 от 22.12.2005г. «О Генеральном плане Санкт-Петербурга и границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга» (в редакции Закона Санкт-Петербурга от 30 июня 2010 года №412-93).
2. Закон Санкт-Петербурга от 16.02.2009г. №29-10 «О правилах землепользования и застройки Санкт-Петербурга» (в редакции Закона Санкт-Петербурга от 13.07.2011г. №423-88).



Рис. 1. Многофункциональный музейный комплекс науки и искусств «ARTSCIENCE», магистрант Н. В. Корж

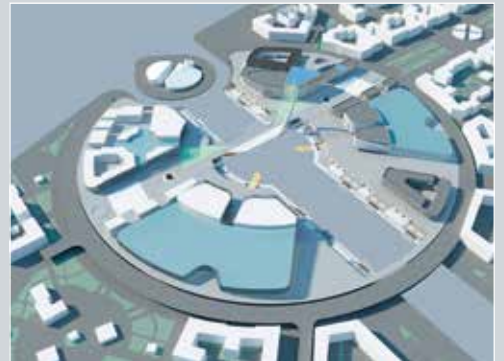
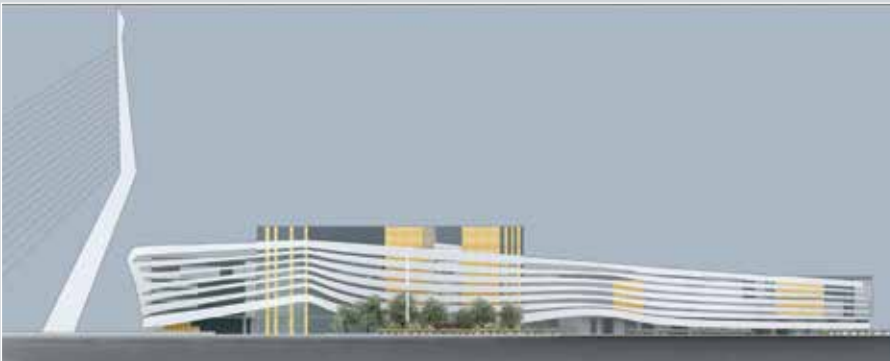


Рис. 2. Многофункциональный общественный комплекс на намывных территориях г. Сестрорецка «Отель Сферы», магистрант А. З. Батяев



Рис. 3. Жилой комплекс в структуре архитектурного ансамбля Большого канала на намывных территориях г. Сестрорецка, магистрант А. Г. Пак



Мария Сергеевна Якуненкова,
доцент, аспирант
Елена Александровна Демидова, магистрант
Алена Юрьевна Якимчук, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: mary.yakunenкова@gmail.com,
architek@gmail.com, archiak@bk.ru

Mariia Sergeevna Yakunenкова,
Associate Professor, PhD student
Elena Alexandrovna Demidova, Master's Degree student
Alena Yurevna Iakimchuk, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: mary.yakunenкова@gmail.com,
architek@gmail.com, archiak@bk.ru

ОБЩЕСТВЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС В СИСТЕМЕ НОВЫХ АГЛОМЕРАЦИЙ Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

TRANSPORT HUB IN THE NEW AGGLOMERATION OF SAINT-PETERSBURG

Развитие агломерации Санкт-Петербурга требует переосмысления инфраструктуры транспорта. Определение центральной роли новых намывных территорий г. Сестрорецка предполагает развитие транспортного узла станции «Александровская». Современный создаваемый транспортно-пересадочный узел кроме железнодорожного вокзала и автовокзала предусматривает наличие комплекса multifunctional сооружений. Основной задачей транспортно-пересадочных узлов является создание безопасных, комфортных пространств в условиях сложившейся градостроительной ситуации, а также повышение инвестиционной составляющей таких объектов. Статья рассматривает проект общественно-транспортного комплекса станции «Александровская» в рамках выполнения магистерской диссертации.

Ключевые слова: транспортно-пересадочный узел, multifunctional комплекс, агломерация, Сестрорецк, железнодорожный транспорт, монорельс.

Development of the agglomeration of St. Petersburg requires a rethinking of the transport infrastructure. The definition of the central role of new alluvial territories in Sestroretsk involves the development of the transport hub station «Alexandrovskaya». Created modern transit hub in addition to train station and bus station provides the presence of complex multifunctional structures. The main task of transport hubs is to create safe, comfortable spaces under the current urban situation, as well as improving the investment component of such objects. The article deals with the project of public-transport complex of the station «Aleksandrovskaya» in framework of the master's thesis.

Keywords: transport hub, multifunctional building, agglomeration, railway transport, monorail.

Переосмысление роли транспортно-пересадочного узла станции «Александровская».

В условиях роста населения Санкт-Петербурга развитие агломераций имеет большое значение. Для социально-экономической стратегии развития города обозначено усиление роли периферийной зоны агломерации. «В пределах агломерации развивается единый рынок труда, фиксируется усиление производственных связей, активизируются кластерные процессы, происходит увеличение масштабов маятниковых миграций». [1] Новая проектируемая намывная территория г. Сестрорецка предполагает создание жилых районов и целого ряда крупных общественных комплексов. Для улучшения связи агломерационных территорий с городом необходимо переосмысление инфраструктуры транспорта и системы транспортно-пересадочного узла (далее ТПУ) станции «Александровская».

Общие задачи проекта.

Территория проектируемого ТПУ расположена в Курортном и Приморском административных районах г. Санкт-Петербурга. От станции «Александровская» до ближайших станций метрополитена (Комендантский проспект, Старая Деревня, Парнас) — примерно 16 км. На формирование транспортной системы территории оказывает влияние наличие расположенных рядом кольцевых окружных дорог, железнодорожных путей и транспортной магистрали Приморского шоссе. Для обслуживания новых территорий, помимо общественного автобусного транспорта предполагается создание монорельсового маршрута. Таким образом, в новом транспортном комплексе необходимо создание пересадочного узла железнодорожного, автобусного, монорельсового и личного транспорта. Следует отметить, что на территории района предполагается создание перехватывающей парковки, расположенной ближе к Кольцевой автомагистрали. Данное обстоятельство определяет необходимость проектирования парковочных мест в зоне ТПУ только для посетителей комплекса.

В соответствии с изученным опытом проектирования, основными тенденциями развития ТПУ являются:

- создание разнообразной инфраструктуры обслуживания;
- гибкая планировочная структура, способная к трансформации и дальнейшему развитию;
- структура транспортных комплексов ориентирована на взаимосвязь в единой системе сооружений различных типов и функций;
- соответствие принципам устойчивого развития городской среды;
- сохранение ценных природных ландшафтов (реки, каналы, озера, лесные массивы) и создание новых ландшафтных структур, природные компоненты которых гармонично включаются в композицию транспортно-пересадочных узлов за счет образования зон отдыха;
- развитие общественного городского транспорта, осуществляющего большую часть перевозок;
- создание безопасных пешеходных пространств.

Грамотное проектное решение ТПУ с разделением пассажиропотока и транспорта, с созданием удобных пересадок — становится ключевым вопросом в создании комфортной среды для взаимодействия разных групп пассажиров. Важным критерием качества транспортных услуг становится их доступность для всех групп пешеходов, велосипедистов, пассажиров общественного транспорта, а также для туристов.

Кроме этого, проектируемый транспортно-пересадочный комплекс должен включать функции попутного обслуживания пассажиров, коммуникационные, торговые, культурно-развлекательные функции. Проектируемый ТПУ должен стать центральным функциональным и архитектурным комплексом, определяющим въезд на территорию нового района Сестрорецка. Анализ основных композиционных видовых точек определил необходимость создания архитектурных акцентов со стороны проектируемого Гранд-канала и со стороны Приморского шоссе при подъезде к Санкт-Петербургу.

Новые концепции и решения.

Вариант транспортно-общественного комплекса, спроектированный магистрантом Якимчук А. Ю., состоит из трех объемов: блока общественно-транспортного центра, посадочного блока ж/д станции «Александровская» и multifunctional торгового центра. Все блоки связаны между собой надземными переходами (рис. 1). Потоки пассажиров разделены по уровням. Верхний уровень служит для транзитной пересадки с железного транспорта на монорельс. Уровень земли ориентирован на взаимодействие комплекса с пассажирами автовокзала и жителями жилых кварталов. Центральное композиционное ядро, соединяющее все переходы, в освещенном сверху, пространстве атриума — объединяет инфраструктуру автовокзала и станцию монорельса. Кроме того, в центральном блоке расположен весь необходимый спектр услуг для обслуживания пассажиров автовокзала и транзитных пассажиров: сервисные центры, туристические центры, помещения попутной торговли, пространства для отдыха пассажиров.

Концепция комплекса ТПУ, разработанного Демидовой Е. А., включает, помимо блока транзитного-пересадочного блока и multifunctional общественного здания, ещё и блок деловой функции. Данный вариант проекта ориентирован на создание безопасного пешеходного пространства для всех пассажиров и посетителей в уровне земли, за счет заглубления транспортной магистрали Приморского шоссе в тоннель. Все сооружения объединены галереями, пересекающимися в центральном блоке. Центральным блоком, с большим светлым атриумом, является распределительным для пассажиров и посетителей. Следуя мировому и отечественному опыту проектирования, автор использовал планировочный принцип транспортного узла, в виде комплекса с единым распределительным уровнем, расположенным в надземном пространстве (рис. 2).

Заключение.

Сегодня транспортные узлы сильно трансформировались, вобрали в себя множество функций. Транспортная функция является основополагающей, но не определяющей пространственное содержание такого комплекса. Все множество функций, насыщающих ТПУ, должно работать в одной системе. При этом организация функциональных пространств для пассажиров и посетителей является основополагающей. Качество нового транспортного комплекса станции «Александровская» определит для людей критерии доступности и посещаемости проектируемого района намывных территорий.

Литература

1. Электронный ресурс URL: <http://www.peterburg2030.ru/priorities/economic/urban/agglomeration> — официальный сайт Социально-экономической стратегии развития Санкт-Петербурга до 2030 года (Дата обращения 02.03.2017).



Рис. 1. Проект магистранта Демидовой Е. А.



Рис. 2. Проект магистранта Якимчук А.А.



Игорь Анатольевич Иванов, доцент
Анастасия Андреевна Крупина, магистрант
Ирина Александровна Дронова, магистрант
 (Санкт-Петербургский государственный
 архитектурно-строительный университет)
 E-mail: igor.anatolevich@gmail.com, nastya.ros@gmail.com,
 iadronova@yandex.ru

Igor Anatolevich Ivanov, Associate Professor
Anastasia Andreevna Krupina, Master's Degree student
Irina Aleksandrovna Dronova, Master's Degree student
 (Saint Petersburg State University of Architecture
 and Civil Engineering)
 E-mail: igor.anatolevich@gmail.com, nastya.ros@gmail.com,
 iadronova@yandex.ru

ПРОЕКТ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВОГО ЦЕНТРА В СТРУКТУРЕ НАМЫВНЫХ ТЕРРИТОРИЙ Г. СЕСТРОРЕЦК

A PROJECT OF THE PUBLIC AND BUSINESS CENTER IN THE STRUCTURE OF WAVE-BUILT TERRITORIES IN SESTRORETSK

Статья освещает работу над дипломным проектом, выполняемым в рамках подготовки магистров архитектуры в СПбГАСУ. Представленные проектные предложения, относятся к статусным объектам восточного планировочного района, создаваемого, как часть проекта планировки и застройки намывных территорий «Новый Берег», реализуемого ООО «Северо-Запад Инвест». Авторами рассмотрены принципы формирования высотного общественно-делового центра и музейного комплекса Арктики и Антарктики на новой территории. Особое внимание уделяется выработке совместного архитектурного и планировочного решения с учётом специфики формирования каждого из представленных объектов.

Ключевые слова: Высотное строительство, общественно-деловой центр, музей Арктики и Антарктики, намывные территории

The article covers the work on the graduation project implemented as part of architect master degree qualifications in SPSUACE. Presented project proposals are related to the status objects of east planning area, created as a part of planning project and development wave-built territories «Noviy Bereg», realized by LLC «Severo-Zapad Invest». Design guidelines of the high-rise social and business center and museum complex of Arctic and Antarctic on the new territory have been considered by authors. Special attention is given to finding a common architectural and planning solution in the light of specific features connected to design guidelines of each object.

Key words: high-rise construction, public and business center, Museum of the Arctic and Antarctic, wave-built territories

В рамках подготовки магистров архитектуры, студентам предлагается решить сложные градостроительные, объёмно-планировочные и эстетические задачи организации пространства. Одним из направлений исследований, реализуемым в проектах магистрантов, стали предложения по застройке намывных территорий г. Сестрорецк. Представленная локальная тема предлагает коллективное решение по формированию нового высотного общественно-делового центра с включением многофункционального музейного комплекса Арктики и Антарктики. Основной задачей, при планировании данной территории стала выработка общей концепции, с учётом местоположения и специфики объектов каждого из авторов. Участок на котором планируется создание общественно-делового центра расположен на юге Восточного планировочного района. Назначение территории определяется общим заданием по развития данного района, и предполагает застройку этой части жилыми и общественными высотными зданиями.

Единое общественное пространство (рис. 4), связывающее два комплекса, представляет собой многоуровневую площадь, треугольной формы. Прорёмы в верхнем уровне, позволяют осветить нижние ярусы. Стороны треугольника образованы основными визуальными и пешеходными направлениями, которые соединяют офисно-деловой и музейный комплекс, а так же здание музея с объектами на другом берегу канала. Создаваемая площадь-платформа, так же связывает между собой две точки подключения к районной транспортной сети. Намывное основание, позволило авторам реализовать общественное пространство в виде многоуровневой структуры, расширив её функциональное наполнение, за счёт включения торговых и общественных помещений, автостоянок, сохранив при этом видовые характеристики ключевых объектов. Пешеходная привлекательность многоуровневого решения площади повышается благодаря, естественной ветрозащите, создаваемой при таком подходе, что в свою очередь делает пространство более комфортным для пребывания человека на побережье Финского залива. В данных проектах представлена реализация использования ресурса намывных территорий, с учётом требований градостроительных нормативов [1] и специфики места.

Совместное решение проявляется в создании визуальной оси, зафиксированной с одной стороны, контрастным объёмом вестибюльного блока музея и аркой, и образованной, наклонёнными к друг другу офисными башнями, обозначающей противоположное направление. Музейный комплекс задаёт основной мотив для архитектурного приёма, в котором находит отражение, ассоциации с темой воды, льда, грубого камня, голых скал. В облике офисного комплекса, данная тема получает новую трактовку, развиваясь по вертикали, где наклон башен подчеркнут линиями, подобными трещинам на льду. Группой авторов, так же разработано предложение по организации и благоустройству набережной и мыса, играющего важную роль в восприятии этого места со стороны залива и дамбы (рис. 6). Так как данная территория ещё не создана, авторам необходимо было найти образное решение, которое не было бы связано с архитектурным окружением. Именно обращение к природным мотивам, в данном проекте, позволяет сформировать уникальный облик этого места, опираясь на принципы органической архитектуры [2].

При формировании объёмно-пространственной композиции зданий общественно делового центра, была выбрана схема смешанного типа, где доминирующий объём, состоящий из группы зданий и стал объектом проектирования. Акцент на основной группе, даёт возможность выделить комплекс на фоне, складывающейся застройки района, в которой преобладают высотные здания. По это причине, автор не помещает заданную функцию в объём одного или двух зданий, а применяет более сложную организованную пространственную схему. Такой архитектурный приём, позволяет создать знаковый объект на намывном мысу, не за счёт высотного доминирования, а благодаря выразительности образа и композиции (рис. 5). Придание разного характера башням с различными функциями, при схожем стилистическом решении, определяет возможность зрительной идентификации объектов и их структуры. Так в гостиничном блоке реализована возможность организации большего количества видовых номеров, обращенных на залив, а в офисном корпусе, за счёт соединения двух объёмов, пространство стало лучше отвечать, требованиям размещения данной функции.

Музейный комплекс Арктики и Антарктики (рис. 1-3), в данном месте, воплощается в проекте, как исследовательский кластер, с включением в его состав образовательных, просветительских, научных, государственных и общественных объектов, связанных с тематикой изучения полярных регионов и её популяризацией в стране. Автор разрабатывает здание самого музея и примыкающую территорию. Создание современного музейного объекта, имеющего в своём составе, помимо традиционных выставочных пространств, океанариум, лектории, интерактивные экспозиции, трансформируемые помещения для выставок, позволяет получить музей, где зритель вовлечён в процесс постижения знания, именно через организованные и «запрограммированные» для этого внутренние пространства [3]. С другой стороны, само здание комплекса, проектируется как главный элемент в планировочной организации данного района, так как эмоциональная составляющая преобладает в архитектурном облике современных естественно-научных и технических музеев.

Два ключевых, для данного места объекта, с выразительной архитектурой, формируют общественное городское пространство и становятся точками притяжения, в структуре новой намывной территории, создавая современный ансамбль. При выработке проектного решения, студентами был проведен анализ генерального плана, ситуации, рассмотрен опыт создания подобных комплексов в России и за рубежом. Большое внимание было уделено выработке совместной стратегии развития, как всего района, так и данного участка.

Литература

1. СВОД ПРАВИЛ. СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*. М.: Минрегион России. ОАО «ЦПП», 2011. – 109 с.
2. Курбатов, Ю. И. «Тайны» и «нетайны» формообразования // Капителъ. - 2012. - №1(21).
3. Гельфонд А. Л. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений / А. Л. Гельфонд. М.: Архитектура-С, 2007. - 280 с.



Рис. 1. Музей Арктики и Антарктики. Вид с площади. Автор Дронова И.А.



Рис. 2. Музей Арктики и Антарктики. Вид с дамбы. Автор Дронова И.А.



Рис. 3. Музей Арктики и Антарктики. Главный вход. Автор Дронова И. А.



Рис. 4. Общественно-деловой центр. Генеральный план.
Авторы: Дронова И. А., Крупина А. А.



Рис. 5. Башни общественно-делового центра. Вид с площади. Автор Крупина А. А.

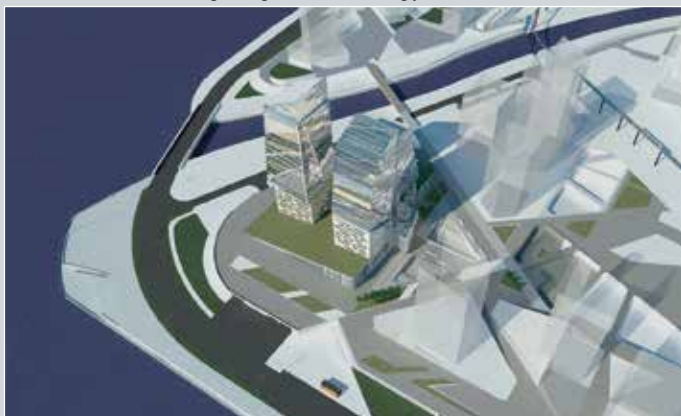


Рис. 6. Общественно-деловой центр. Вид сверху. Автор Крупина А. А.

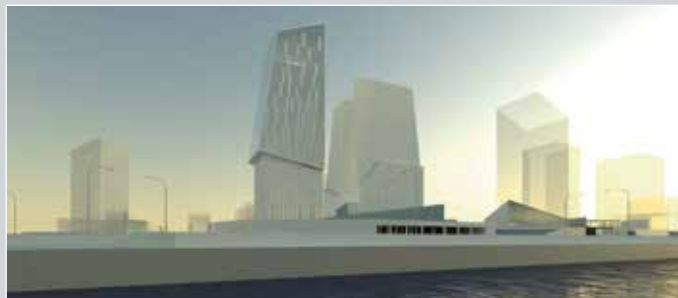


Рис. 7. Общественно-деловой центр. Вид с набережной. Автор Крупина А. А.



Рис. 8. Общественно-деловой центр. Морской фасад. Авторы Дронова И. А., Крупина А. А.



*Игорь Анатольевич Иванов, доцент
Ольга Николаевна Волкова, магистрант
Алексей Сергеевич Морозов, магистрант
Александр Геннадьевич Горчаков, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: igor.anatolevich@gmail.com, olgavitaniisspb@hotmail.com,
morozovalekcej@gmail.com, archigorh@yandex.ru*

*Igor Anatolevich Ivanov, Associate Professor
Olga Nikolaevna Volkova, Master's Degree student
Aleksey Sergeevich Morozov, Master's Degree student
Aleksandr Gennadievich Gorchakov, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: igor.anatolevich@gmail.com,
olgavitaniisspb@hotmail.com, morozovalekcej@gmail.com,
archigorh@yandex.ru*

ПРОЕКТ ЗАСТРОЙКИ НАБЕРЕЖНОЙ ГАВАНИ В СРУКТУРЕ НАМЫВНЫХ ТЕРРИТОРИЙ Г. СЕСТРОРЕЦК A PROJECT OF BUILDING OF A HARBOR'S EMBANKMENT ON ALLUVIAL TERRITORY OF SESTRORETSK

Статья освещает работу над дипломным проектом, выполняемым в рамках подготовки магистров архитектуры в СПбГАСУ. Представленные проектные предложения, выполнены по основным объектам, формирующим фасад набережной северного планировочного района, создаваемого в рамках проекта «Новый Берег», ООО «Северо-Запад Инвест». Авторами рассмотрены принципы формирования апартмент-отелей разного типа и класса на новой территории, выделены основные составляющие каждого из объектов. Большое внимание в статье уделено проблеме поиска общего решения генерального плана территории, с учётом создания единого общественного пространства набережной. Также, авторы, на примере своих работ, демонстрируют процесс формирования идеи архитектурного объекта.

Ключевые слова: гавань, марина, апартмент-отель, набережная, намывная территория

The article highlights the work on a thesis project, performed within of training of masters of architecture in SPSUACE. Presented project suggestions have been done on objects which form a seafront facade of the northern planning area created within project «Noviy Bereg» by ООО «Severo-Zapad Invest». The authors considered principle of forming different type and class of apart-hotels on a new territory, pinpointed main components of each of the object. It was taken a big attention to search a total solution of the General plan of the territory to create a whole public space of the embankment. Also the authors display a process of forming an idea of an architectural object with their examples.

Keywords: harbor, marina, apartment hotel, embankment, alluvial territory

Северный планировочный район намывных территорий г. Сестрорецк, является обособленным участком, планируемым к освоению в рамках этого проекта. Уникальность местоположения, между двумя охраняемым зелеными массивами, позволило предложить развитие этой части, как рекреационного и курортного объекта. Основой планировочной структуры района, является организованная марина, оборудованная стоянками для яхт разного класса. Комплекс яхт-клуба с эллингами и площадками сезонного хранения судов, размещается в центре этой искусственной гавани, на намывном мысу, и делит набережную на две части. Верхняя область, отдана под застройку комплексом апартмент-отеля класса VIP, непосредственно примыкающего к стоянкам для катеров и яхт. Нижняя часть района, формируется с преобладанием жилой застройки, и набережная здесь, насыщается рекреационными функциями. Студентами, обучающимися по программе подготовки магистров архитектуры в СПбГАСУ, были разработаны решения организации данной территории, в рамках её базовой стратегии развития и требований градостроительных нормативов [1].

В ходе исследования был проведен анализ Российского и зарубежного опыта проектирования апартмент-отелей с комплексом услуг и выявлено наиболее оптимальный вариант для проектирования в Российских условиях [2], в курортном районе г. Сестрорецка. Основная архитектурно-планировочная задача, которая была поставлена перед студентами – выработка принципа застройки набережной, в соответствии с функциональным наполнением её частей и созданием единого общественного пространства на ней.

При разработке концепции отеля высшей категории автор постарался максимально раскрыть потенциал земельного участка и обеспечить выразительное и привлекательное архитектурное решение. Комплекс состоит из семи 4-5 этажных корпусов. Три корпуса объединены общим стилобатом, под которым находится полузаглубленный паркинг. В центральном корпусе располагается администрация, вестибюльный комплекс, ресторан на втором этаже, конференц-зал на третьем. Крыша административной части – эксплуатируемая и имеет смотровую площадку, над которой установлена декоративная мачта. Данная смотровая площадка с мачтой являются главной доминантой комплекса. Также акцентами являются эркеры, возвышающиеся над зданием и имеющие вид паровых труб. Корабельная тематика в архитектуре комплекса, подчёркивает связь с маринной и примыкающей территорией яхт-клуба. Симметричное планировочное решение, с фиксацией центральной оси в виде здания с флагштоком, по замыслу автора, предлагается как отсылка к классической архитектуре Санкт-Петербурга и его морскому наследию (рис. 6). Анализируя территорию участка необходимо было найти оптимальное и наиболее выгодное размещение корпусов у акватории Финского залива, таким образом, чтобы большинство апартментов имели вид на воду, что делает класс жилья более привлекательным и дорогим. Корпуса второй линии поставленные со сдвижкой, позволяют в этих корпусах, также сформировать видовые номера. Ещё один вариант застройки данного участка, реализован в проекте с привязкой к образу курортной архитектуры Сестрорецка. В этом предложении, благодаря использованию скатных кровель, материалу, набережная получает индивидуальный характер и выраженный силуэт (рис. 5).

Набережная создаётся, как привлекательное мест для отдыхающих, благодаря организованными вдоль пешеходного движения магазинами, кафе, барами, ресторанам, фитнес-центром, клубным помещениям и пунктам проката спортивного инвентаря. Под эти функции предусмотрено использование первых этажей-галерей, пристроенных к зданиям апартментов.

Темой второго проекта, также является апартмент-отель, но принципиально другого типа. Застройка набережной в этой части, входит в состав жилого образования (рис. 2), и по своим типологическим характеристикам, данный комплекс, скорее относится к жилью [3]. Предложенные апартменты, рассчитаны на более длительный срок проживания, и ориентированы в первую очередь на горожан, желающих получить комфортабельное жильё в курортном районе. Кроме формы собственности, данный объект отличает от жилого дома, наличие расширенной обслуживающей социально-бытовой инфраструктуры. Для семейных постояльцев, в здание встроен компактный детский сад. Комплекс имеет в своём составе фитнес- и спа-центр с парными, с устройством открытых террас для отдыха и видом на гавань. В цокольной части, выходящей на набережную, размещаются кафе, рестораны, в которые можно попасть, как из номеров-квартир, через фойе, так и непосредственно с прогулочной зоны. С улицы, организованы входы, в арендуемые офисные пространства. Вестибюльная группа, устроена таким образом, что позволяет открыть доступ в отель и со стороны улицы и с набережной, являясь при этом распределительным ядром, внутреннего наполнения здания. Автор достаточно внимательно относится к вопросу благоустройства набережной, предлагая современные решения в области ландшафтного дизайна и функционального насыщения этого общественного пространства (рис. 1, 3, 4). Образ жилых зданий, читается и в архитектурном облике объекта проектирования. Автор сознательно, выделяет модуль на фасаде, разбивая протяженный объект. Данный приём позволяет избежать монотонности в застройке набережной, и перекликается с историческими традициями формирования фасадов рек и каналов Санкт-Петербурга.

Апартмент-отель – относительно новый объект на отечественном рынке жилья. Аналитическое исследование его типологических особенностей, принципов организации и возможностей архитектурного решения, а также проектная реализация, представляется важным достижением студентов магистратуры, в области экспериментального проектирования.

Литература

1. СВОД ПРАВИЛ. СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*. М: Минрегион России. ОАО "ЦПП", 2011. – 109 с.
2. Гребенщиков К. Н. Функционально-планировочная организация многоквартирного жилища для семей с разным уровнем дохода: автореф. дис. канд. архитектуры / К. Н. Гребенщиков. – Н. Новгород, 2012. 24 с.
3. Шамаева Т. В. Функционально-планировочные решения квартир повышенного комфорта в коммерческих многоквартирных жилых домах (на примере г. Москвы): автореф. дис. канд. архитектуры / Т. В. Шамаева. – М., 2007.



Рис. 1. Апартамент-отель. Набережная. Автор Морозов А. С.



Рис. 2. Апартамент-отель. Генеральный план. Автор Морозов А. С.



Рис. 3,4. Апартамент-отель. Фрагменты застройки набережной. Автор Морозов А. С.



Рис. 5. Апартамент-отель VIP-класса. Набережная. Автор Горчаков А. Г.



Рис. 6. Схема основных визуальных осей района.



Рис. 7. Апартамент-отель VIP-класса. Общий вид. Автор Горчаков А. Г.



Рис. 8. Апартамент-отель VIP-класса. Фасад по набережной. Автор Волкова О. Н.



РАЗНООБРАЗИЕ НАПРАВЛЕНИЙ МАГИСТЕРСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ НА КАФЕДРЕ АРХИТЕКТУРНОГО И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО НАСЛЕДИЯ СПБГАСУ

DIVERSITY DIRECTIONS OF THE MASTER'S RESEARCHES AT THE DEPARTMENT ARCHITECTURAL AND URBAN HERITAGE OF SAINT PETERSBURG STATE UNIVERSITY OF ARCHITECTURE AND CIVIL ENGINEERING

В статье рассмотрено тематическое многообразие и выявлены три основных линии магистерских работ на кафедре Архитектурного и градостроительного наследия СПбГАСУ – реставрация всей типологии объектов культурного наследия (от отдельных зданий и сооружений до ландшафтных объектов и объектов садово-паркового искусства), реконструкция разных типов исторической среды (от исторических кварталов и групп кварталов до исторических городов, городков и поселений), охрана всего спектра объектов культурного наследия (с уточнением методики предпроектных исследований, выявлением «предмета охраны» и разработкой методики определения шадящих видов приспособления).

Ключевые слова: Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, кафедра Архитектурного и градостроительного наследия, магистранты, охрана и реставрация объектов культурного наследия, реконструкция исторического наследия.

The article deals with the thematic variety and identified three main lines of master thesis at the Department of Architectural and urban heritage of Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering - restoration of all types of cultural heritage objects (from individual buildings to landscape objects and objects of landscape gardening art), reconstruction of different types of historic environment (from historic neighborhoods and groups of neighborhoods to historic cities, towns and villages), protection of the entire spectrum of cultural heritage (with refinement of methods of pre-project studies, identification of "subject of protection" and development of methods of determination of types of gentle fixtures).

Keywords: Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Department of Architecture and urban heritage, undergraduates, protection and restoration of cultural heritage, reconstruction of historical heritage.

На кафедре Архитектурного и градостроительного наследия уже 3 года ведется подготовка и проведены первые выпуски магистрантов. Мы работаем по трем линиям: реставрация объектов культурного наследия, реконструкция исторической среды, охрана исторического наследия. Каждая из этих линий вызывает необходимость обеспечения особых подходов и особых квалификационных требований. При этом в совокупности всех вариантов магистерских работ начали формироваться работы трех видов: проектные магистерские работы, научно-исследовательские магистерские работы, магистерские работы по проблемам и системе управления процессами охраны объектов культурного наследия [1].

Все линии и виды магистерских работ предусматривают углубленные предпроектные исследования (архивные, натурные и т.д.). При этом такие предпроектные исследования для проектных магистерских работ определяют систему исходных данных, на основе которых разрабатываются сначала варианты проектного решения, затем углубленно – само проектное решение. Для научно-исследовательских магистерских работ доминирующими являются сами исследования, при этом, в составы работ включаются также и различные форпроектные проработки, позволяющие уточнять некоторые теоретические постулаты темы. Для магистерских работ по различным тематиках охраны объектов культурного наследия также предусмотрены значительные предпроектные исследования, но, преимущественно, для уточнения «историко-культурных опорных планов», «предметов охраны» рассматриваемых объектов, а также исследования по выявлению шадящих вариантов приспособления рассматриваемых объектов. Все проработки и все проектные решения мы выполняем в системе координат современного градостроительно-архитектурного законодательства и законодательства по охране культурного наследия Российской Федерации и Санкт-Петербурга. При этом учитываем и международное законодательство ЮНЕСКО.

В системе подготовки бакалавров и магистрантов на кафедре превалирует комплексный, единый междууровневый целостный цикл подготовки. Мы, учитывая, что хронологический цикл выявления в архивах и проведения натурных исследований в рамках подготовки исходных данных растягивается на многие месяцы, стремимся выстраивать тематику и методологию работы с объектами таким образом, чтобы комплексные темы,

выполняемые магистрантами могли опираться на объектные темы, разрабатываемые выпускниками в дипломных работах и студентами старших курсов в курсовых проектах. Были также случаи, когда магистерские работы стали фундаментом разработки диссертационных работ в аспирантуре. Так, несколько потоков бакалавров выполняли выпускные квалификационные работы (т. е. – дипломные работы) по условным тематикам: "Проекты реставрации фрагментов знаменитых музеев-заповедников в окрестностях Санкт-Петербурга – Павловская, Петергофа, Царского Села" (выполнено более 10 таких проектов) [2], «Проекты воссоздания разрушенных в 1920-е - 1930-е гг. храмов г. Санкт-Петербурга» (выполнено более 50 таких проектов), «Проекты реставрации и современного приспособления крупнейших пригородных усадеб вокруг Санкт-Петербурга» (выполнено более 20 таких проектов), «Проекты реставрации, реконструкции и приспособления» крупнейших объектов архитектуры и комплексов советского авангарда на территории Ленинграда» (выполнено более 15 таких проектов) [3]. Эту тематику, но уже в концентрированном, комплексном тематическом варианте продолжили и магистранты. Таким образом, на кафедре ведется работа по созданию сущностной цепочки деятельности (и тематической направленности курсовых проектов и выпускных квалификационных работ): бакалавры - магистранты - аспиранты.

Реставрация объектов культурного наследия.

В магистерских работах на нашей кафедре представлен весь широчайший спектр таких объектов: внимательно и углубленно рассматриваются возможности реставрации храмов, жилых, промышленных и общественных зданий, всевозможных инженерных сооружений, объектов садово-паркового искусства XVIII - XX вв. и т.д. Причем по традиционной уже для нас «технологии», сформированной в соответствии с требованиями 73-ФЗ и нормативной базой. В рамках обязательной расширенной предпроектной стадии ведется подробное изучение всех доступных материалов в архивах с определением этапов исторического развития и формирования объекта и окружающих территорий и застройки, осуществление всего комплекса натурных исследований (начиная от фотофиксации, с обмерами и выявлением технического состояния объекта - с дефектными схемами и ведомостями), выявления ценных элементов самих объектов - определение

«предмета охраны», создание «историко-культурного опорного плана». А далее – с выполнением достаточно аргументированных графических реконструкций объектов на разных этапах их проектирования и функционирования (существования). В ряде бакалаврских работ такие графические реконструкции стали аргументированным завершением выпускных квалификационных работ. В других работах (которые не остановились на выявлении этапности жизни объектов) уже на стадии эскизного проектирования осуществляется разработка вариантов возможных проектных решений и, одновременно, поиск вариантов щадящего приспособления (использования) объектов. Естественно, с необходимым спектром конструктивных, планировочных и социально-экономических проработок.

Среди таких работ бакалавров можно отметить многие работы (рис. 1, 2): В. В. Белоногова «Реставрация Китайского театра в Александровском парке Царского Села», А.В. Бургундосова «Предложения по воссозданию и приспособлению Митрофаньевской церкви на территории бывшего Митрофаньевского кладбища в Санкт-Петербурге», Д. С. Козлова «Предложения по воссозданию храма «Спас-на Водах», А. Д. Кузина «Предложения по воссозданию Троице-Петровского собора на Петроградской стороне Санкт-Петербурга», А. И. Руденко «Реконструкция усадьбы Пелла», А. М. Шуваева «Реставрация и приспособление для современного использования Екатерининского парка в Санкт-Петербурге» и многие другие.

А среди выпускников 2-го курса магистратуры на кафедре тематикой этого круга проблем занимались и занимаются магистры С.Д. Алиевский «Методика реставрации лепных элементов фасадов в исторической застройке центра Санкт-Петербурга», Н.З. Зозишвили «Воссоздание исторических церквей в промышленных районах Санкт-Петербурга», Е. А. Козырева «Ближние усадьбы высшей знати Петергофского уезда Санкт-Петербургской губернии», Полетаева С. В. «Морфологические закономерности и типология дворянских усадеб в Царскосельском уезде Санкт-Петербургской губернии», М.Н. Рядова «Концепция реставрации ансамбля Александровского дворца в Царском Селе», А. С. Шкотов «Разработка концепции развития Троице-Сергиевой Примоской пустыни» и другие.

Реконструкция исторической среды.

К таким магистерским работам на кафедре относятся работы по реконструкции исторических кварталов, групп кварталов и исторических ландшафтов в центрах Санкт-Петербурга, Царского Села, Петергофа, Ломоносова, Павловска, Старой и Новой Ладог, Шлиссельбурга, Смоленска, Подмосковья и т.д. А также проекты реконструкции других типов крупных градостроительно-территориальных объектов. Тематика проведения предпроектных исследований (историко-архивных, историко-градостроительных, градостроительно-композиционных, градостроительно-функциональных, градостроительно-транспортных и т. д.) предопределяет формирование в рамках каждой магистерской работы значительных историко-градостроительных информационных банков по каждому рассматриваемому объекту. Что уже достаточно ценно в системе градостроительных исторических исследований [4]. В некоторых случаях такие исследования опираются на выполняемые в рамках кафедры работы на стадиях студенческих курсовых и дипломных работ. Создавая особую тематическую и содержательную преемственность.

Среди таких работ бакалавров и специалистов (последнего выпуска) можно отметить многие работы: А. В. Лобановская «Реновация территории Ново-Адмиралтейского острова в Санкт-Петербурге», Е. В. Нечаевская «Реставрация и приспособление комплекса Коношенинского ведомства в Санкт-Петербурге», В. А. Сыромятникова «Реновация комплекса бывшего Сестрорецкого инструментального завода имени С.Л. Воскова», А. Д. Харитоновна «Реконструкция и приспособление зоны Купеческой гавани в Петергофе» и многие другие [5].

Сходные исторические градостроительно-пространственные комплексы рассматривали и рассматривают магистранты кафедры: В. В. Берловская «Концепция реконструкции квартала на Васильевском острове в

Санкт-Петербурге», О. И. Грабова «Приспособление квартала с Евангелическо-Лютеранской церковью Святого Михаила на Васильевском острове под современное использование», К. Д. Давыдова «Концепция реконструкции исторической зоны между 3-й и 6-й линиями на Васильевском острове в Санкт-Петербурге», Ю. В. Пуляева «Проект реновации территории Калининградского мукомольного завода», М. Л. Томановская «Концепция формирования общественного пространства (на примере застройки 4-й и 5-й линий от Невы до Среднего проспекта Васильевского острова)», О.А. «Концепция реставрации и приспособления исторических ландшафтов Баболовского парка в Царском Селе», И. В. Швецова «Концепция реновации исторической застройки центра Калининграда», Е. Ю. Шуваева «Закономерности формирования исторической усадебной и дачной застройки Гатчинского района Ленинградской области» и другие.

Охрана культурного наследия.

По этой линии к выправлению магистерских работ привлечены поступившие в магистратуру сотрудники органов охраны культурного наследия Санкт-Петербурга, Северо-Западного федерального и Приволжского округов. В рамках данной тематики более углубленно рассматриваются проблемы выявления и идентификации объектов культурного наследия разных типов, характерных для каждого региона, уточняется методика проведения всестороннего предпроектного анализа, уточняется методика определения «предмета охраны» для каждого типа объектов культурного наследия (рис. 3, 4, 5). А также – выполняются работы по разработке методики поиска щадящих вариантов приспособления объектов культурного наследия, не предусматривающих разрушительных внедрений современных конструкций и функций [6, 7].

Среди заявленных и взаимоувязанных между собой тем для такого спектра работ:

- изучение и разработка предложений по охране и приспособлению разных типов объектов исторического, дореволюционного Санкт-Петербурга и Санкт-Петербургской губернии: рассмотрение тематики дореволюционных императорских дворцово-парковых ансамблей – усадеб высшей знати – дворянских усадеб на территориях бывших Царско-Сельского, Петергофского, Санкт-Петербургского, Гатчинского и Лужского уездов; отдельных крупнейших ансамблей, например, Петропавловской крепости;
- изучение объектов и комплексов советского Ленинграда времен авангарда: жилых зданий – комплексов – жилмассивов – жилконцентров, административных и социально-культурных объектов, объектов культуры, промышленных объектов; работы по типологии объектов Северо-Западного федерального округа и Приволжского федерального округа.

Литература

1. Альбом лучших дипломных работ Архитектурного факультета. 2012-2014 / Под редакцией С. В. Семенцова. СПб.: СПбГАСУ, 2016. - 104 с., ил.
2. Николай Ильич Архипов. Исследования по истории Петергофа. СПб.: ГМЗ "Петергоф", 2016. - 592 с., ил. (Серия "Петергофская летопись").
3. Памятники архитектуры Санкт-Петербурга: Второе рождение / Авторы: Макаров А. И., Кормильцева О. М. СПб.: Изд. "Профили", 2012. - 376 с.
4. Семенцов С. В. Формирование принципов сохранения архитектурно-градостроительного наследия Санкт-Петербурга на основе закономерностей его трехвекового градостроительного развития // «Вестник Санкт-Петербургского университета», Серия 15. 2013. Вып. 2. (Июнь). С. 190-211.
5. Семенцов С. В. Дипломное проектирование: Учебно-методическое пособие. СПб.: СПбГАСУ, 2013. - 36 с.
6. Семенцов С. В. Санкт-Петербургская школа реставрации: проблемы подготовки кадров // "Вестник. Зодчий. 21 век". 2016, 2 / 59. СПб. С. 40-43.
7. Трубина Е. Г. Город в теории. Опыты осмысления пространства. (Библиотека журнала «Неприкосновенный запас», М.: Новое литературное обозрение, 2011.



Рис. 1. Ильиных А. Г. Проект реновации и приспособления усадьбы Вяземских «Осиновая Роща» под гостиничный комплекс. (Выпускная квалификационная работа, бакалавры, 2016 г.).



Рис. 2. Ардашева Ю. В. Проект реставрации и реконструкции церкви Во Имя Пресвятой троицы в усадьбе «Пятая гора». (Выпускная квалификационная работа, бакалавры, 2016 г.).



Рис.3. Грабова О.И. «Реконструкция квартала с Евангелическо-лютеранской церковью Святого Михаила на Васильевском острове в Санкт-Петербурге». (Магистерская работа, 2016 г.).

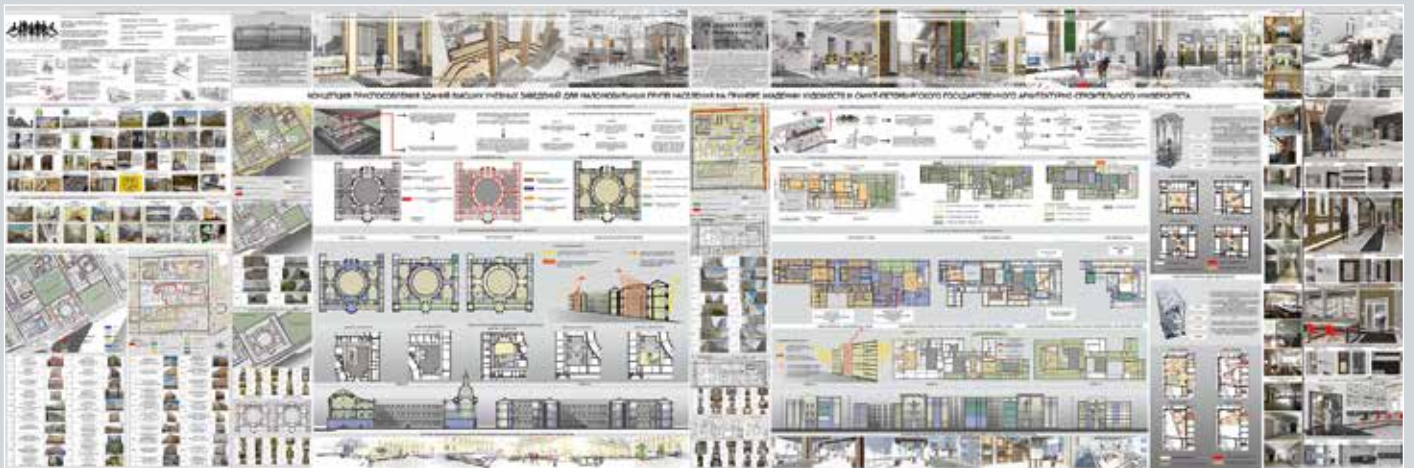


Рис. 4. Фридман Т. С. «Концепция приспособления высших учебных заведений для малоподвижных групп населения (на примере зданий ИЖСА им. И.Е. Репина и СПбГАСУ)». (Магистерская работа, 2016 г.).



Рис. 5. Федотова Г. О. «Изучение морфологии застройки Санкт-Петербурга XVIII века (на примере Троицкой улицы)».



Ekaterina Ryrikovna Vozniak, доцент, кандидат архитектуры
Сергей Дмитриевич Алиевский, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: vozniak65@mail.ru sergey.al.spb@mail.ru

Ekaterina Ryrikovna Vozniak, associate Professor, candidate
of architecture
Sergei Dmitrievich Alievskiy, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: vozniak65@mail.ru sergey.al.spb@mail.ru

РЕСТАВРАЦИЯ ЛЕПНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ФАСАДОВ ИСТОРИЧЕСКИХ ЗДАНИЙ: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАДИЦИОННЫХ И СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

RESTORATION OF THE STUCCO ELEMENTS OF THE FACADES OF HISTORIC BUILDINGS, USING TRADITIONAL AND MODERN TECHNOLOGIES

Рассматриваются основные виды работ по реставрации и воссозданию лепного декора исторических фасадов зданий. Даются анализ методов реставрации и воссоздания скульптурных элементов и возможность применения современных материалов, а также систематизируют методику совместного использования исторических и современных технологий на основе российского опыта.

Ключевые слова: лепной декор, ордерные колонны, фасады зданий, реставрация.

The article discusses the main types of works on restoration and reconstruction of the stucco decoration of historic building facades. The authors provide an analysis of the methods of restoration and reconstruction of the sculptural elements and the possibility of using modern materials and sistematise technique combines the use of historical and contemporary technologies on the basis of the Russian experience.

Keywords: stucco decoration, the order of the columns, facades of buildings, restoration.

Лепнина представляет собой рельефные украшения (фигурные и орнаментальные) на фасадах и в интерьере зданий из гипса, штукатурки, цемента. Цель реставрации – максимальное приближение лепного декора к оригиналу, чтобы фасад имел такой же вид, как сто или двести лет назад.

В настоящее время не существует работ, систематизирующих современные и исторические методики реставрации и воссоздания скульптурных элементов. Магистерская диссертация – первый опыт комплексной систематизации и анализа российской реставрации лепного декора.

Реставрация лепных изделий включает в себя обширный комплекс работ. Здесь не только полный и тщательный ремонт всех лепных изделий, но и целый ряд предварительных работ: детальное изучение орнаментов и освобождение лепнины от последующих покрасок, чтобы полностью сохранить первоначальный декор и четкость рельефных изображений. На первом этапе изучаются сохранившиеся чертежи, архивные эскизы, на месте уточняется объем утраченных фрагментов. Далее проводятся следующие подготовительные и восстановительные работы:

- снимаются слепки с уцелевших фрагментов лепного декора;
- создаются чертежи и эскизы отсутствующих фрагментов;
- изготавливаются гипсовые отливки (формы), с помощью которых отливают элементы лепного декора.

Основные виды работ при реставрации лепного декора приведены на рис. 1. В магистерской работе рассматриваются как традиционные [1], так и современные методы реставрации лепнины [2], а также возможность применения современных материалов. Основная цель при реставрации и воссоздании лепнины – максимальное сохранение оригинальных исторических элементов, а также использование традиционных аутентичных технологий и материалов.

На сегодняшний день существует большое количество современных реставрационных материалов и технологий, использующихся при воссоздании и реставрации лепнины, которые по своим эксплуатационным и физическим качествам значительно превосходят старинные материалы и технологии. Главная сложность, возникающая при реставрации – это максимально допустимое по реставрационным критериям использование современных материалов и технологий совместно с традиционными. Основные материалы, из которых изготавливаются лепные элементы (за редким исключением) с течением времени практически не изменились (гипс, штукатурка, цемент).

В магистерской диссертации собраны и подробно описаны традиционные методы создания скульптурных элементов. На рис. 2 и 3 показаны традиционные схемы изготовления ордерных колонн, применяемые и в настоящее время. Современные методы реставрации применяются в таких операциях, как формовка, механический монтаж лепных деталей, расчистка лепнины от красочных наслоений, защита от атмосферных воздействий.

Формовочные работы. В отличие от традиционной методики формовки, в которой применялись гипсовые кусковые и клеевые (желатиновые) формы (рис. 4), имеющие низкий ресурс использования, в современной методике используются полиуретановые, силиконовые и жесткие композитные двухкомпонентные формы. Они просты в изготовлении, имеют большую долговечность, а также обеспечивают высокое качество отливок [3, 4].

Полиуретановые и жесткие композитные формы применяются в основ-

ном для отливки простых гладкотянутых моделей (рис. 5). Силиконовые формы используют для изготовления деталей сложной формы с отрицательными углами, тем самым обеспечивая изъятие отливки из формы «на выход» (рис. 6). Одним из распространенных формовочных материалов до недавнего времени был двухкомпонентный силикон «Виксинт» фирмы «Пентэласт» [5]. В последнее время на рынке появилось большое количество современных формовочных реставрационных материалов таких фирм, как «Por a mold», «Smooth-on», «Alcorsil» и т. д.

Расчистка лепнины от красочных наслоений. Современным методом расчистки лепнины, в отличие от традиционного, является применение различных видов смывок таких фирм, как «Alkutex Abbeizer», «Dufa Abbeizer», «Remmers» (рис. 7). Смывки фирм «Dufa» и «Alkutex Abbeizer» для удаления старых красочных слоев применяются в готовом пастообразном тиксотропном виде. Время экспозиции смывки на поверхности от 10 минут до 1 часа в зависимости от типа и толщины краски (рис. 8). В последнее время для расчистки лепнины от старых слоев краски применяют парогенератор высокого давления фирмы «Karcher» (Германия) [6]. С помощью пара, подаваемого на поверхность расчищаемого лепного элемента, смачиваются и размягчаются слои старой краски, что приводит к их постепенному отставанию от гипсовой основы (рис. 9).

Механический монтаж. В традиционной технологии при механическом монтаже гипсовых элементов применялись такие виды крепежа как кличи, гвозди и т. д. (рис. 10). При современном монтаже используются различные виды анкеров, дюбелей и т. д. из коррозионно-стойких металлов (меди, латуни, нержавеющей стали) (рис. 11).

Защита от атмосферных воздействий. Современный метод защиты состоит из флюатирования (укрепления), гидрофобизации (придания изделиям водоотталкивающих свойств) и покраски. Обработку гипсовых изделий методом флюатирования производят камнеукрепителями, например, таким материалом, как «Remmers KSE 300». Гидрофобизация лепного гипсового декора осуществляется гидрофобизирующими составами методом двукратного нанесения на поверхность лепнины. Для этих целей применяют такие составы, как «Remmers Funcosil SNL». Окраску лепного декора в настоящее время производят с применением силиконовых красок, например, таких фирм, как «Diessner», «Caparol», «Remmers».

В магистерской работе описаны исторические и современные методы реставрации и воссоздания лепного декора, а также основные материалы, которые используются для данных работ. Показаны основные отличия и преимущества каждого из методов и способы их совместного использования.

Литература

1. Владимирский А. К., Алабяна К. С. Справочник Академии архитектуры СССР. М.: Справочник старинных рецептов для реставратора, 1945. 257 с.
2. Кальгин Александр, Ивлиев Анатолий. Реставрационные строительные работы. М.: Academia, 2011. 272 с.
3. Сенаторов Н. Я., Кориунова А. П., Муштаева Н. Е. Лепные работы. М.: Высшая школа, 1982. 224 с.
4. Шепелев А. М. Лепка в доме и квартире: справочное пособие. М.: Стройиздат, 1995. 495 с.



Рис. 1. Основные виды работ



Рис. 2. Вытягивание колонны

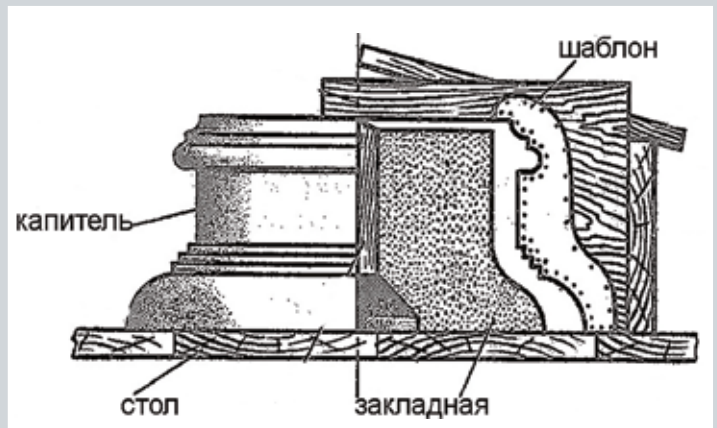


Рис. 3. вытягивание дорической капители

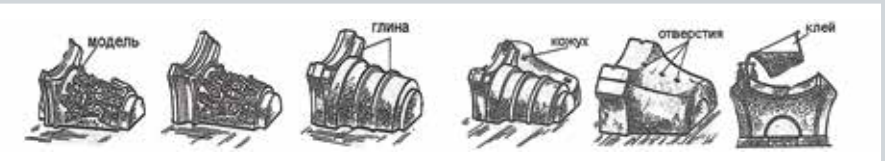


Рис. 4. Изготовление клеевой формы



Рис. 5. Полиуретановая форма



Рис. 6. Силиконовая форма



Рис. 7. Расчистка лепнины



Рис. 8. Удаление красочных слоев



Рис. 9. Расчистка лепнины

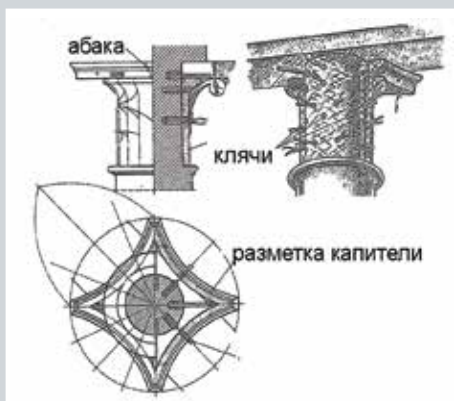


Рис. 10. Крепление капители с помощью кляч

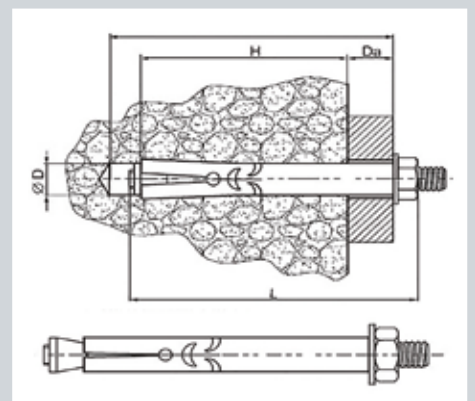


Рис. 11. Крепление анкерами



Надежда Александровна Акулова, доцент
Елена Максимовна Глебова, студент магистратуры
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: naroma@list.ru, e.m.glebova@mail.ru

Nadezda Aleksandrovna Akulova, Associate Professor
Elena Maksimovna Glebova, master's degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail naroma@list.ru, e.m.glebova@mail.ru

ИМПЕРАТОРСКИЕ И ВЕЛИКОКНЯЖЕСКИЕ УСАДЬБЫ ЦАРСКОСЕЛЬСКОГО УЕЗДА

IMPERIAL AND GRAND PRINCE MANORS OF TSARSKOYE SELO DISTRICT

В данной статье рассматриваются Императорские и Великокняжеские усадьбы в административных границах бывшего Царскоесельского Уезда Санкт-Петербургской губернии. Приводится ряд параллелей и общих закономерностей, характерных для данной категории усадеб, и наоборот, выявляются их отличительные особенности. Для этого сравниваются базовые составляющие объемно-планировочной структуры территории усадеб и рассматриваются особенности функциональных составляющих Императорских и Великокняжеских усадеб. Выявляется роль статуса владельца, как определяющая, на характер формирования усадеб.

Ключевые слова: Царскоесельский уезд, Императорская усадьба, Великокняжеская усадьба, пейзажный парк, регулярный парк.

This article discusses the Imperial and Grand Prince Estates within the administrative borders of the former Tsarskoye Selo district. The author presents a number of parallels and the general laws, specific to this category of estates. And vice versa, their distinctive features are discussed. The basic components of the space-planning structure of the territory of the estates are compared and the features of the functional components of the Imperial and Grand manors are presented. Reveals status of the owner role, how to determine the nature of the formation of estates.

Keywords: Tsarskoye Selo district, Imperial manor, the Grand Prince manor, Landscape Park, Regular Park.

Исследуемый ареал ограничивается административными границами территории бывшего Царскоесельского уезда Санкт-Петербургской губернии. Уездным городом долгое время было Царское Село, центром которого стал находящийся в нем дворцово-парковый ансамбль. Кроме того, Царское Село насчитывает три великокняжеские загородные резиденции. Развитие крупнейших населенных пунктов, образующих уезд, таких как Гатчина, Павловск, Красное Село было определено созданием в них Императорских усадеб. Изучение истории формирования усадеб и усадебной жизни показало, что в Императорских и Великокняжеских усадьбах Царскоесельского уезда прослеживается ряд параллелей, вместе с тем, они достаточно сильно отличаются друг от друга. Каждая из усадеб уникальна. Строились они в Царскоесельском уезде начиная с петровских времен и до начала XX века, в разных архитектурных стилях: барокко, классицизм (представлен наибольшим количеством усадеб), модерн, неоклассицизм. Императорские усадьбы уезда более ранние, они формировались в XVIII веке, а в последующие периоды реконструировались и приспособлялись. Великокняжеские же усадьбы, немного более поздние, это уже век XIX. Это накладывает на рассматриваемые усадьбы определенные особенности, которые можно выявить при их сравнении.

Императорские дворцовые загородные комплексы размещались на основных транспортных магистралях. Преимущественно великокняжеские усадьбы строились вблизи императорских. Часто визуально связывались с ними, а также между собой (рис. 1).

Одно из характерных отличий императорских и великокняжеских усадеб – это их масштабы. Если Императорские дворцово-парковые комплексы имели значительную площадь, порой с прилегающими охотничьими угодьями (Павловск, Гатчина), то у великокняжеских усадеб владения были много меньше. Основную часть территории Императорских усадеб занимают парки. В более ранних усадьбах, заложенных в середине XVIII века, парк представляет собой сочетание регулярного участка парка, прилегающего ко дворцу и обширного пейзажного парка. Интерес к регулярным садам постепенно утрачивался, и в усадьбах конца XVIII века регулярная часть очень сильно сократилась и представляла собой уже компактный собственный садик, прилегающий непосредственно ко дворцу. А в начале XIX парки становятся полностью пейзажными. Усадьбы этой эпохи становятся менее помпезными, более сдержанными. Великокняжеская усадьба в рассматриваемом уезде скорее миниатюрная, компактная, очень лаконичная. Она позволяет устраниваться от городской жизни, в тоже время оставаться подле государя. На небольших земельных участках построены очень компактные дворцы. Вся Великокняжеская усадьба по площади соизмерима с собственным садиком в Императорской усадьбе. По сути, великокняжеская усадьба формируется дворцом, окруженным собственным садом, и прилегающей служебной зоной. В то время как в Императорской усадьбе добавляются дополнительные базовые составляющие функционально-планировочной структуры территории усадеб, такие как обширный парк, прилегающие охотничьи угодья и хозяйственные территории (рис. 2, 3).

Пребывание Императора с семьей и многочисленной свитой в загородных резиденциях требовало большого количества служебных и хозяйственных флигелей для обслуживания двора. Несмотря на утилитарность этих построек, в них отражается репрезентативная функция усадеб, которую они обслуживают. Кухонные флигели имеют соответствующее архитектурно-художественное решение, в стилистическом единстве с дворцом и другими постройками. В служебной зоне практически каждой императорской и великокняжеской усадьбе, мы находим оранжереи и теплицы. В

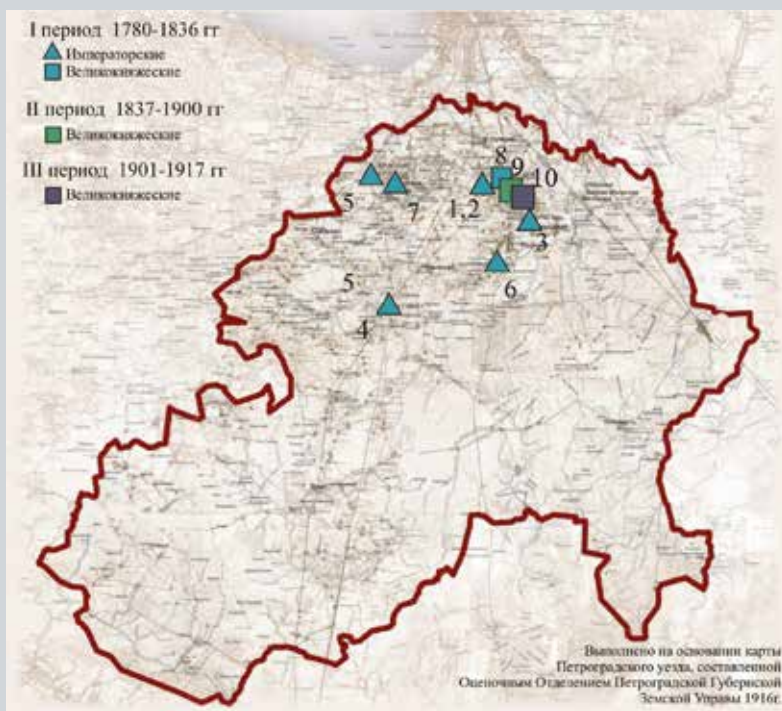
оранжереях выращивают нехарактерные для данного региона фрукты, чтобы удивить Августейших особ и их гостей. Конюшенные флигели были во многих усадьбах в составе хозяйственной зоны, вне зависимости от статуса владельца, но в Императорских усадьбах это могли быть совершенно необычные категории конюшен. На территории усадеб Императорской фамилии необходимым становится размещение таких служебных построек, как кавалерские и фрейлинские корпуса, которые имеют представительскую функцию. Служебные зоны великокняжеских усадеб представлены весьма разнообразно и включали конюшенные корпуса, кухонные флигели, служебные постройки, экипажные сараи (более поздние усадьбы имели уже гаражи), оранжереи и прочие утилитарные постройки. Интересно соотношение зон, парадной и служебной, в Императорских и великокняжеских усадьбах [3]. В великокняжеской они занимают от четверти территории до половины, в то время как в императорских это буквально несколько процентов (рис. 4).

Перечисленные особенности Императорских и великокняжеских усадеб продиктованы той функцией, которую они в себе несли, что в свою очередь определяется статусом владельца. Рассмотрим особенности функциональных составляющих Императорских и Великокняжеских усадеб. И те, и другие, «сочетали в себе функции репрезентативного жилища с многочисленными службами и парком и функции государственного учреждения со служебными помещениями, иногда и с комнатами необходимого персонала» [4].

Основное различие Императорских и Великокняжеских усадеб – это статус владельца. Масштаб государственных дел, размах дворцовых церемоний, численность свиты у малого и большого двора разительны. Как следствие уже идут различия в масштабах: площадь территории, величина парадного ядра и парка, наличие и характер строений парка, монументальность дворца, его габариты, состав служебной зоны, наличие хозяйств, и т.д. Великокняжеские усадьбы – это такие уменьшенные, сильно «отмасштабированные» Императорские резиденции. И те, и другие планировались с широтой и новизной замыслов, и под особым контролем Императора, имеющего взыскательные потребности и значительные финансовые возможности. Похожи императорские и великокняжеские усадьбы той представительской функцией Императорской семьи, которую они несли. Усадьбы эти были наполнены функциональными элементами, необходимыми и обязательными для существования дворцово-парковых комплексов такого уровня.

Литература

1. *Зимин И. В.* Царская работа, XIX - начало XX в.: повседневная жизнь Российского императорского двора / Игорь Зимин. - Москва : Центрполиграф, 2011. - 556 с.
2. Царскоесельские теплицы славились не меньше Виндзорских. / Статья ГМЗ Царское Село // «Царскоесельская газета» №34 (9990)13-19 октября 2012
3. *Турова Е. А.* К истории комплекса Пензионерной конюшни в Царском Селе. / Турова Е. А. // Сборник Судьбы музейных коллекций: Материалы VI Царскоесельской научной конференции. - СПб.: ГМЗ Царское Село, 2000.-380 с.
4. *Михайлова М. Б.* Усадьба как ключевой элемент градостроительной композиции (XVIII — первая треть XIX в.) / Михайлова М. Б. // Русская усадьба. Сборник общества изучения русской усадьбы. Вып. 2(18).- М., «АИРО - XX», 1996.- 341 с.- С. 28-35



I период 1780-1836 гг
Императорские усадьбы
1, 2- Дворцово-парковый ансамбль Царского Села (Екатерининский дворец и парк, Александровский дворец и парк)
3- Дворцово-парковый комплекс Павловска
4- Дворцово-парковый комплекс Гатчины
5- Дворец Александра I с садом в Красном Селе
6- Усадьба Ю. Самойловой (будущая Царская Славянка)
7- Дворцовый парк Красного Села с дворцами императора и великих князей
Великокняжеские усадьбы
8- Дача М.В. Кочубей (будущий Западный /Владимирский дворец)
II период 1837-1900 гг
Великокняжеские усадьбы
9- Дача великого князя Бориса Владимировича
III период 1901-1917 гг
Великокняжеские усадьбы
10- Усадьба княгини Гогенфельден О.В. (Палей)

Рис.1. Периоды формирования Императорских и Великокняжеских усадеб Царкосельского уезда

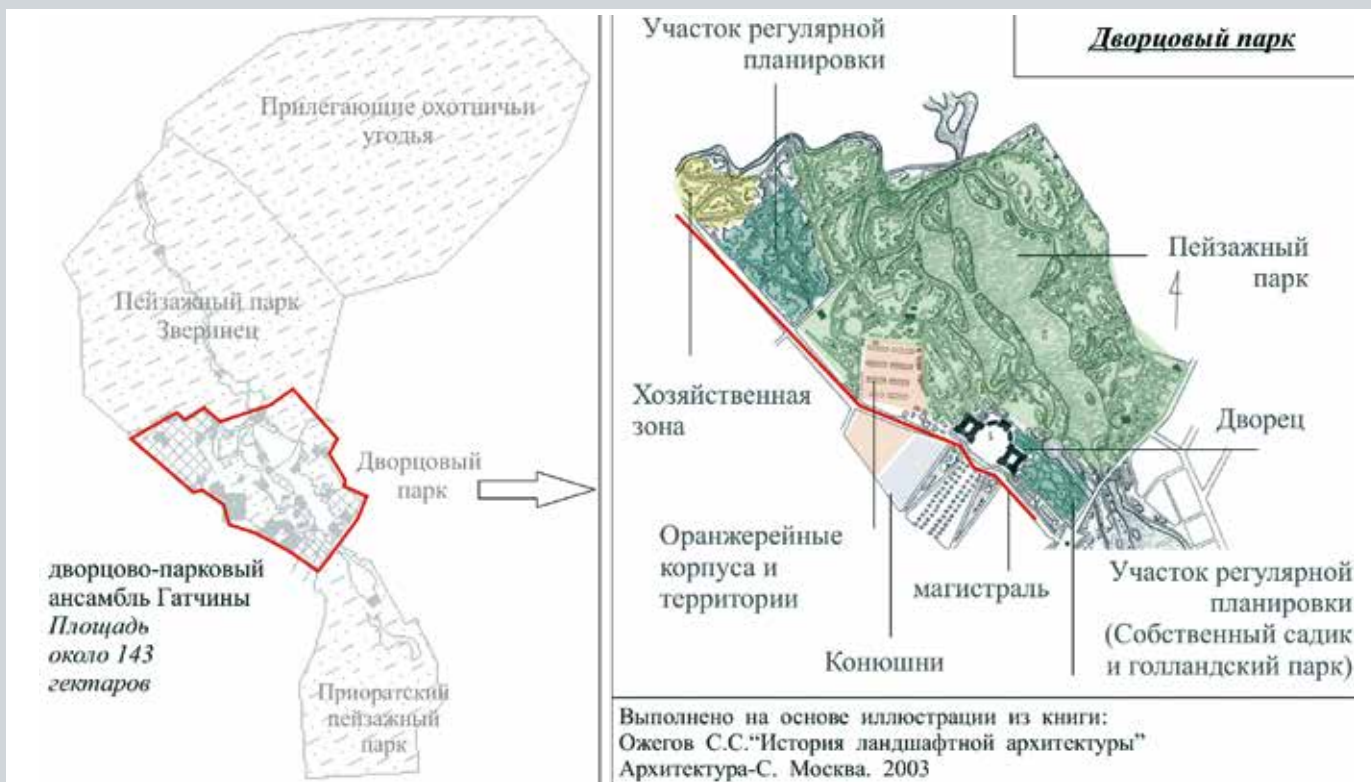


Рис. 2. Функционально-планировочная структура территории дворцово-паркового ансамбля Гатчины



Рис. 3. Сравнение географического охвата территории Императорской и Великокняжеской усадеб



Рис. 4. Функционально-планировочная структура усадьбы вел.кн. Владимира Александровича



Сергей Владимирович Семенцов,
доктор архитектуры, профессор
Екатерина Андреевна Козырева, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: ket007@mail.ru

Sergey Vladimirovich Sementsov,
Doctor of Architecture, Professor
Ekaterina Andreevna Kozyreva, Master's Degree student
(Saint-Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: ket007@mail.ru

БЛИЖНИЕ УСАДЬБЫ ВЫСШЕЙ ЗНАТИ, КАК ФЕНОМЕН ИСТОРИКО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ЖИЗНИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

NEIGHBORS OF THE ESTATE OF THE HIGHER NOBILITY, AS A PHENOMENON OF HISTORICAL AND URBAN LIFE OF ST. PETERSBURG

В работе рассматривается особый тип объектов культурного наследия Санкт-Петербургского региона – пригородные усадьбы высшей знати, целенаправленно размещавшиеся с XVIII века вокруг столичного города Санкт-Петербурга, композиционно, структурно, морфологически, планировочно и функционально отличающиеся как от императорских дворцово-парковых ансамблей, так и от многочисленных дворянских и купеческих усадеб. Эти особенности построения требуют нестандартных подходов к ведению реставрационных работ и эффективному шадющему приспособлению.

Ключевые слова: окрестности Санкт-Петербурга, усадьбы высшей знати, проблемы сохранения объектов культурного наследия.

The paper deals with a specific type of cultural heritage of the St. Petersburg region - suburban estates of the nobility, purposefully placed with the XVIII century around the capital city of St. Petersburg, compositional, structural, morphological, leveling and functionally distinct from both the imperial palace and park ensembles and to many noble and merchants' mansions. These features require the construction of innovative approaches to the management and restoration work effectively sparing device.

Key words: neighborhood of St. Petersburg, the estate of the nobility, the problem of preservation of cultural heritage.

На территории исторической Санкт-Петербургской агломерации в период до 1917 г. существовала и развивалась во времени серия усадеб, которые значительно отличались как от грандиозных дворцово-парковых ансамблей императоров и императриц, так и от многочисленных рядовых по своей сути усадеб дворянства и купечества. Этот особый, отдельный «вид» усадеб, которые можно назвать усадьбами членов императорской фамилии (но не императоров) и высшей знати (представителей первых 4 классов в табели о рангах), имел особые ландшафтные, пространственные, композиционные, структурно-морфологические, стилистические и т.д. характеристики, позволяющие выделить все такие усадьбы в особый класс (вид, тип) усадеб. Такой особый тип объектов можно обозначить как «ближние усадьбы высшей знати». «Ближние» – так как они размещались в ближнем поясе вокруг городских границ столичного Санкт-Петербурга, при этом такие усадьбы в полной мере можно обозначить и как дворцово-парковые ансамбли [1, 2]. В настоящее время многие из них находятся в границах современной городской черты.

В Санкт-Петербурге в разное время эти усадьбы создавали вокруг границ столичного города особый ландшафтно-композиционный каркас, в ряде литературных и мемуарных источников называемый «поясом» или «зеленым кольцом». В процессе постепенного расширения территории города и раздвигания его административных частей этих усадеб вошла в состав столицы, подвергнувшись реконструкции под усадьбы городского типа (городские иносфернофункциональные комплексы), или даже исчезнув в процессе перестроек. До нашего времени дошла только часть таких грандиозных усадеб, которые можно рассматривать как отдельный пространственно-культурный феномен развития столичной жизни. [1, 2, 4]

Усадьбы высшей знати, как и императорские загородные дворцово-парковые комплексы чаще всего размещались на главных транспортных «вылетных» (из столицы) магистралях (или в непосредственной близости от них) и способствовали развитию городской и пригородной инфраструктуры [1, 2]. По размерам (как зданий, так и вспомогательных строений, а также парков и сельскохозяйственных ландшафтов) они существенно отличаются от рядовых дворянских усадеб в сторону явного увеличения. Здания для ближних усадеб высшей знати, как и для дворцовых загородных комплексов, строили известные придворные («модные» тогда) архитекторы, в «модных» в то время стилях.

Эти усадьбы создавали великолепные миры вокруг столичного города и были амбициозными центрами притяжения, зачастую предвещая судьбу владельцев (например, Каменный остров – амбициозная усадьба Бестужева-Рюмина). В некоторых случаях, когда владелец разорялся, такие усадьбы выкупались в Императорском дворе, становясь Императорскими резиденциями (Елагин остров, Таврический дворец, Полежаевская усадьба и т.п.), иногда передавались в ведение города, изредка – иногда передавались лечебным организациям (дача К. Е. Сиверса, Новонаменка и т.п.).

В процессе исследования выделены характерные отличия ближних усадеб высшей знати от Императорских дворцовых загородных комплексов:

1. Ближние усадьбы высшей знати в основном строились на неосвоенных территориях. А Императорские дворцовые комплексы размещались чаще всего на основе существовавших усадеб (допетровских или петровского времени) или исторических поселений.

2. Ближние усадьбы высшей знати включали в свой состав усадебный дворец, огромный парк (на 80-150 га), систему вспомогательных служебных объектов. В тоже время они значительно уступали Императорским пригородным резиденциям (имевшим пространственные размеры до 600 га), но значительно превосходят дворянские пригородные усадьбы и пригородные дачные места.

3. Структура усадеб высшей знати была не столь изощренной, как в Императорских дворцово-парковых ансамблях, но также включала значительный спектр объектов для проведения периодических мероприятий досуговой и представительской направленности.

В контексте проводимого обзора необходимо, конечно, разделить представительские Императорские резиденции и резиденции имеющие более интимный характер (ближние усадьбы высшей знати), однако эти различия в целом не влияют на градостроительные и морфологические особенности их образования и комплексного (градостроительного и историко-культурного) влияния на окружение (рис. 1-4).

Для сохранения существующих уникальных усадебных природно-культурными территориальными комплексами необходимо включение их в особо охраняемые природно-культурные территории с режимом охраны, предусматривающим деятельность человека по поддержанию, а если это целесообразно, и реконструкции природно-культурными территориальными комплексами.

Литература

1. *Горбатенко С. Б.* Петергофская дорога. Историко-архитектурный путеводитель. СПб.: Европейский дом, 2001. 448с.
2. *Семенцов С. В.* Развитие регулярной Санкт-Петербургской агломерации после Петра Великого и проблемы ее сохранения как Объекта Всемирного наследия // Вестник гражданских инженеров. № 4 (45). СПб., 2014. С. 16–24.
3. *Пыляев М. И.* Старый Петербург. Рассказы из былой жизни столицы. М.: Москва, Директ-Медиа, 2007. 817с.
4. *Пыляев М. И.* Забытое прошлое окрестностей Петербурга. Л.: Лениздат, 1996. 670с.
5. *Чеканова О. А., Рогач А. А.* Огюст Монферран. Л.: Стройиздат - Ленинград, 1990. 226с.
6. *Виолле-ле-Дюк Э. Э.* Жизнь и развлечения в средние века. СПб.: Евразия, 2003. 375с.
7. *Борисова Е. Л.* Русская архитектура в эпоху романтизма. СПб.: Наука, 1997. 320с.
8. Всеобщая история архитектуры в 12 т. т. 8. М., 1969.

Характерные отличия			
Сравниваемый аспект	Императорские резиденции	Ближние усадьбы высшей знати	Типовые усадьбы
Количество на территории Петергофского уезда	2	20	90 из них: - Кировский район Санкт-Петербурга 2 - Петродворцовый район Санкт-Петербурга -41 - Красносельский район Санкт-Петербурга - 7 - Ломоносовский район Ленинградской области - 40
Площадь	117 га – Петергоф 140,18 - Стрельна	от 10 до 200 га	до 30 га
Постройки на территории	Дворец, парк, малые архитектурные формы, хозяйственные постройки, беседки и др. садовые постройки, фонтаны	Усадебный дом, парк, малые архитектурные формы, хозяйственные постройки, беседки и др. садовые постройки	Усадебный дом, парк хозяйственные постройки
Их назначение	Хозяйственные постройки, направленные на обслуживание рекреационно-представительских целей; вспомогательные службы, которые предназначены на функционирование Усадьбы; административно-хозяйственные, которые должны были обеспечить функционирование комплекса	Хозяйственные постройки, направленные на обслуживание рекреационно-представительских целей; вспомогательные службы, которые предназначены на функционирование Усадьбы; административно-хозяйственные, которые должны были обеспечить функционирование комплекса	Хозяйственные постройки и вспомогательные службы, которые предназначены на функционирование усадьбы и приносят прибыль (флигель сдавался в наем)
Владельцы	Императорская семья	Дворяне в табели о рангах 1-4 класс	Дворяне, купцы, зажиточные горожане

Михайловская дача		
1	Парк	106 600 кв.м
2	Дворец	3 720 кв.м
3	Кухонный корпус	2 025 кв.м
4	Конюшенный корпус	2 400 кв.м
5	Гофмейстерский (Кавалерский) корпус	1 050 кв.м
6	Оранжерейный комплекс (фруктовая, цветочная)	7 552 кв.м
7	Церковь Святой княгини Ольги	1 200 кв.м
8	Дом садовника	198 кв.м
9	Пруды	40 000 кв.м

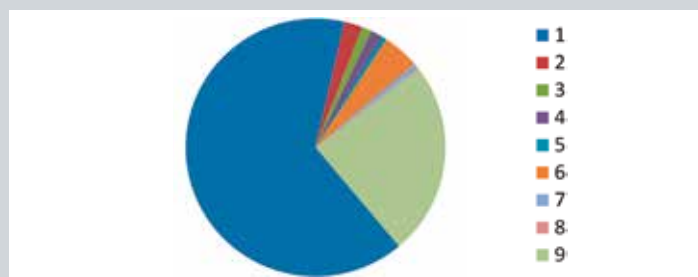


Рис. 1. Диаграмма генплана Михайловской дачи



Рис. 2. Боссе Г. Э. Генеральный план Михайловской дачи, 1855-1862 гг., НИМАРАХ, А-3048-3051



Рис.3. Боссе Г. Э. Гофмейстерский корпус. Северный и южный фасад. План 1 этажа, 1855-1862 гг., НИМАРАХ, А-3075, 25870



Рис. 4. Главное здание. Перспектива ООО «Архитектурное бюро «Студия 44»



Рис. 5. Grimm Д. И. Церковь Святой Княгини Ольги с колокольней, 1863. ГЭ№ЭРР-1804. Фотография 1860-е гг. ГЭ НБ-161511



Елена Николаевна Баулина доцент
Елена Евгеньевна Маметьева, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: e.u.shuvaeva@mail.ru

Elena Baulina, assistant professor
Elena Evgenyevna Mametyeva, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: lenyska15@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ ВОССОЗДАНИЯ УТРАЧЕННЫХ КУЛЬТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ АДМИРАЛТЕЙСКОГО РАЙОНА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

PROBLEMS REBUILDING THE LOST PLACES OF WORSHIP ADMIRALTY DISTRICT OF ST. PETERSBURG

В статье изложены основные проблемы воссоздания на историческом месте утраченных культовых сооружений на территории Адмиралтейского района Санкт-Петербурга. По данным проведенного исследования на основе архивных и иконографических источников изучены двадцать три утраченных культовых сооружений на территории Адмиралтейского района. Сформулированы три классификации воссоздания, которые способствуют дальнейшей разработке проектного предложения по воссозданию утраченных храмов.

Ключевые слова: культовая архитектура, Адмиралтейский район, проблемы воссоздания, утраченные храмы, градостроительная реконструкция.

The article describes the main problems in the reconstruction of the historic site of the lost places of worship in the territory of the Admiralty district of St. Petersburg. According to the study on the basis of archival and iconographic sources studied lost twenty-three religious buildings in the Admiralty district. Formulated three classifications recreation that contribute to the further development of project proposals for the reconstruction of the lost temples

Keywords: religious architecture, Admiralty District, recreating the problem, the lost temples, urban reconstruction.

Культовая архитектура Санкт-Петербурга появилась одновременно с его основанием. Устремленные в небо шпили и купола храмов на протяжении двух веков оставались практически единственными высотными доминантами. Вертикали колоколен служили пространственными ориентирами среди малоэтажной жилой застройки.

Культовые сооружения позволяют человеку созерцать духовный мир, создавая видимые образы, такие как архитектура храма. Всем известно о политике Советского Союза, которая проводилась в 20-е, 30-е годы XX века: храмы уничтожались, взрывались, перестраивались и приспособлялись для домов культуры, музеев, складов с боеприпасами и т.д.

В результате драматических событий XX века Отечественной истории, в нашей стране было утрачено большое количество культовых сооружений представлявших особую ценность. В настоящее время тема воссоздания уничтоженного и забытого наследия духовной культуры «заиграла» по-новому, что на практике вылилось в сложный процесс восстановления утраченных или перестроенных культовых сооружений.

Только в Адмиралтейском районе на протяжении XX века было утрачено порядка двадцати трех культовых сооружений пять из которых принадлежали известному архитектору XIX века К. А. Тону.

В связи с кардинальными изменениями городских пространств появились проблемы при восстановлении, реконструкции и строительстве новых (утраченных) культовых сооружений в структуре уже сложившейся застройки в исторической части Санкт-Петербурга. В результате проведенного градостроительного анализа планировки Адмиралтейского района с его плотной исторической жилой застройкой автором в рамках данного исследования выявлен ряд существующих проблем.

1. Церковь снесена и на ее месте построено другое здание.

На месте утраченного храма (арх. К. А. Тон) в настоящее время находится памятник архитектуры XX века - церковь св. мчц. Екатерина в Екатерингофе, которая была безжалостно снесена в 1929 году - на месте храма построили кинотеатр Москва в стиле сталинского неоклассицизма [1];

2. Церковь перестроена до неузнаваемости.

Многие культовые сооружения Адмиралтейского района не сносились, а перестраивались, как например Немецкая реформаторская церковь архитектора Г. А. Боссе которая в 1932-1939 гг. была перестроена в здание Дворца культуры работников связи с использованием существующих стен церкви [1].

3. Церковь снесена и на месте утраченного культового сооружения проложены автомобильная дорога, железнодорожные и трамвайные пути.

Весьма распространенная в советское время практика, когда храм якобы стесняет трамвайное или автомобильное движение. Так, в 1929 году была закрыта и снесена церковь Благовещения лейб-гвардии Конного полка архитектора К. А. Тона на пл. Труда [1]. Площадь потеряла свой высотный и зрительный доминант. Также церковь хорошо просматривалась с Николаевского (Благовещенского) моста и со стороны реки Мойки. Или церковь во имя св. мч. Мирония лейб-гвардии Егерского полка, архитектора К. А. Тона, которая была взорвана весной 1934 года [1]. В настоя-

щее время автомобильная дорога, проложенная практически вплотную к сохранившемуся историческому фундаменту не позволяет воссоздать храм в первоначальных габаритах.

4. Церковь снесена, на ее месте разбит сквер.

Автор под этой проблемой подразумевает то, что после сноса здания церкви квартал плотно застраивался, а многие существующие здания значительно перестраивались и на месте утраченного культового сооружения разбивался парк. В результате появились плотные жилые кварталы с малоэтажной исторической застройкой. Из этой масштабной проблемы вытекает другая – утрата архитектурного и природного окружения, обеспечивающего единство зрительного восприятия, а также целостность главных и второстепенных объемов, гармонизацию их масштабно-пропорционального строя, пространственную и функциональную взаимосвязь между ними.

В связи с необходимостью сохранения композиционных связей города, высотных доминант и его исторических панорам следует воссоздавать культовую архитектуру, которая выделяется из окружения своей высотой, местоположением и, как правило, роскошью отделки. В исследовании выявлены и сформулированы три классификации воссоздания утраченных культовых сооружений

1. Культовое сооружение, которое невозможно восстановить на историческом месте (рис. 1.)

2. Культовое сооружение, которое возможно восстановить на историческом месте с ограничениями (рис. 2.)

3. Культовое сооружение, которое возможно восстановить на историческом месте (рис. 2.)

На основе исследования, по каждому трем типам выбраны наиболее ценные утраченные культовые храмы. Проектная часть научной работы направлена на воссоздание утраченных высотных доминант кварталов и повышение интереса к более углубленному изучению проблемы – утраты исторических панорам города.

Подводя итоги работы, остается нерешенной проблема нововдела и подлинности архитектуры, которая с моральной точки зрения решается тем, что воссозданное в первоначальных объемах здание не будет являться памятником архитектуры. Ведь речь пойдет уже о более масштабных задачах – градостроительной реставрации, восстановлении высотных доминант и композиционных связей города. А если воссоздание храма невозможно в полном объеме (как доминанта), то допустимо возведение малой архитектурной формы (часовни, беседки, памятного знака), которая будет работать как композиционный акцент в сквере или на улице.

Литература

1. Антонов В. В. Святыни Санкт-Петербурга: В 3-х т. В.В. Антонов, А.В. Кобак /СПб.: Изд-во Чернышева, 1994 - 864 с.

2. Семенцов С. В. Исторические правила формирования градостроительной среды Санкт-Петербурга и современные вторжения в его историко-культурный ландшафт. // Санкт-Петербург: наследие под угрозой. St. Petersburg: Heritage at Risk. (Б/м.), 2012. С. 179-186.



Рис. 1. Церковь св. Екатерины в Екатеринбургe, арх. К. А. Тон, 1831-1837 гг. Проектное предложение



Рис. 2. Слева на право: церковь св. мч. Мирония Лейб-гвардии Егерского полка, арх. К. А. Тон, 1849-1855 гг., церковь Покрова Пресвятой Богородицы в Большой Коломне, арх. И. Е. Старов, 1798-1803 гг. Проектное предложение



Сергей Владимирович Семенов, доктор архитектуры, профессор
Сергей Олегович Маркушев, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: s.sementsov@mail.ru, s.markushev@inbox.ru

Sergey Vladimirovich Sementsov, Dr. of Arch., Professor
Sergey Olegovich Markushev, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: s.sementsov@mail.ru, s.markushev@inbox.ru

МАСШТАБНОСТЬ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА: ИЗУЧЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРНО-ПРОЕКТНОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ

SCALE OF PUBLIC SPACES IN HISTORICAL CENTER OF SAINT-PETERSBURG: STUDY AND MODEL DEVELOPMENT ISSUES

На примере сравнительного изучения исторического центра Санкт-Петербурга и Венеции раскрываются особенности градостроительной морфологии их исторических структур, выявляются их системность и пространственно-масштабная соподчиненность. Определяются существующие в историческом центре Санкт-Петербурга, но незавершенные внутриквартальные элементы, соразмерные по характеристикам и размерности с уровнем городских площадей Венеции и являющиеся значимым резервом развития системы общественных пространств города на Неве.

Ключевые слова: исторический центр Санкт-Петербурга, Венеция, масштабность градостроительных построений, морфология общественных пространств.

Comparative study of the historical center of St. Petersburg and Venice reveals the peculiarities of urban planning morphology of their historic structures, identifies their systematic nature and order of subordination, based on spacial and scale features. Unveiled are existing in the historic center of Saint-Petersburg unfinished elements, proportional in their characteristics and composition to Venetian city squares. These elements represent significant asset for the system of public spaces in the city on Neva.

Keywords: historical center of St. Petersburg, Venice, scale of urban planning structures, morphology of the public spaces.

За 300 лет градостроительной деятельности в историческом Санкт-Петербурге на принципах регулярности, ансамблевости и в условиях преднамеренного преувеличения масштабов пространств и структур (по сравнению со всеми существовавшими городами мира) сформирована городская среда, характерная своей особенной грандиозной масштабностью, что привело к возникновению системы, отвечающей задачам создания не только одного из красивейших городов, но, в первую очередь, – одного из самых торжественных, с особой ярко выраженной столичностью городов мира [1]. Такой целенаправленно формировавшийся сверхмасштаб города контрастно отличается от масштабности всех существовавших исторических городов [4]. Это наглядно подтверждается сопоставлением сложившейся иерархической системы градоструктур и общественных пространств исторического центра Санкт-Петербурга и Венеции (как представителя нерегулярных городов Италии, Германии, Франции) (рис. 1). Сравнение подтвердило наличие исключительных по своим параметрам пространств высшего уровня в системе Санкт-Петербурга. Многокилометровая целостность исторического Санкт-Петербурга формируется Главным пространством Невы (между Дворцовой набережной, Стрелкой Васильевского острова, Петропавловской крепостью, Пироговской набережной размерами 650x2600 м) во взаимосвязи с сверхансамблем главных площадей – Дворцовой площади, Александровского сада (бывшей площади), Сенатской и Исаакиевской площадей (суммарно – 28,6 га), развитой на юг системой «петербургского пятилучья» с главенством Невского проспекта (длиной от Адмиралтейства до площади Восстания 3066 м, шириной в средней части 41 м) и обрамлением широтными каналами – Мойкой (шириной 52 м), каналом Грибоедова (47 м), Фонтанкой (86 м) с нанизанными на них множеством более «мелких» площадей (средних размеров 3,0 га) и улиц (средней ширины 24 м).

Эта система характерна для Санкт-Петербурга, но отсутствует в Венеции и других городах средневекового типа. Она специально формировалась со времен Петра I на контрасте с городами Европы, раскрывая предназначение Санкт-Петербурга стать крупнейшим (по своим пространственным построениям) городом Европы. Его улицы и площади должны формироваться на принципах регулярности и ансамблевости и размерами превосходить все аналогичные площади и улицы европейских городов. Даже самые узкие переулки Санкт-Петербурга должны быть шире главных улиц, а самые малоразмерные площади Санкт-Петербурга должны быть крупнее главных площадей городов Европы. Кварталы Санкт-Петербурга должны быть соразмерны средним средневековым городам, участки в этих кварталах – кварталам городов Европы. А со времен Екатерины II введено правило застройки участков с внутренними дворами, причем эти дворы (размерами 0,1 га) на территориях участков оказались равными по габаритам главным площадям средневековых городов. Этим сверхмасштабом достигались качества суперстоличности всего Санкт-Петербурга. Обеспечивающие его регулярность и ансамблевость среды помогли создать комфортные пространственно-ориентационные свойства города в целом и его крупных элементов [3].

Необходимость пространственных построений малой масштабности в Санкт-Петербурге ощущалась постоянно и масштаб европейских средневековых улиц и площадей был изначально предусмотрен – в системе

аркадных проходов, в создании предцерковных площадей и т.д. Этот масштаб соразмерен человеку и обеспечивает его местную пространственную ориентационную комфортность. Сегодня идеи реализовать пространства сверхмалого (для Санкт-Петербурга) масштаба выражаются в бесперспективных попытках совместного использования частных пространств дворов одновременно для приватной (как на владельческих участках) и общественной жизни (как на площадях) [2].

Но исследования показывают, что саморазвитие исторического центра Санкт-Петербурга сохранило для нас многочисленные фрагменты именно такой масштабности. В каждом квартале исторического центра сохранились неупорядоченные зоны, в которых сопрягаются однородные системы регулярных по своему построению участков. В глубине кварталов спрятаны поистине жемчужины градостроительной ткани города, не используемые до нашего времени. В средокрестиях кварталов собраны вместе «остатки» исторических владельческих участков, формируя живописные пространства, каждое из которых индивидуально и неожиданно, и по своим основным параметрам имитирует европейский городские площади. Пространства, столь характерные для нерегулярной европейской средневековой структуры, необычны, исключительны по Санкт-петербургским меркам. Эти забытые жизнью фрагменты уже готовы с легкостью на стадиях проектов и реализации моделировать комфортный для горожанина масштаб.

Само наличие таких элементов (сопоставимых с системой общественных пространств исторического центра Венеции) говорит об удивительной способности даже самых строгих и продуманных в своей регулярности систем оставлять возможность для случайностей, которые могут быть использованы для самосовершенствования. Так, изучение морфологии построения исторического Санкт-Петербурга не только подтверждает уникальную взаимосвязанность общественных пространств его центра, но и позволяет выявить искомый масштаб недостающего для нашего города уровня в качестве резерва развития модели общественных пространств всего Санкт-Петербурга.

Литература

1. Семенов С. В. Исторические правила формирования градостроительной среды Санкт-Петербурга и современные вторжения в его историко-культурный ландшафт. // Санкт-Петербург: наследие под угрозой. St. Petersburg: Heritage at Risk. (Б/м.), 2012. С. 179-186.
2. S. V. Sementsov, Dr. Arch., Professor. Regularities of creating in the XVIII - mid XX centuries a regular agglomeration of St. Petersburg - Leningrad and problems of its preservation as a world heritage object // Advanced Materials Research Vol. 1020 (2014) pp 651-654 © (2014) Trans Tech Publications, Switzerland doi:10.4028/www.scientific.net/AMR.1020.651.
3. Семенов С. В. Формирование принципов сохранения архитектурно-градостроительного наследия Санкт-Петербурга на основе закономерностей его трёхвекового градостроительного развития. Вестник СПбГУ. Сер. 15. 2013. Вып. 2
4. Саваренская Т. Ф. История градостроительного искусства. Рабовладельческий и феодальный периоды: Учеб. для вузов. М.: Стройиздат, 1984. 250-286 с.

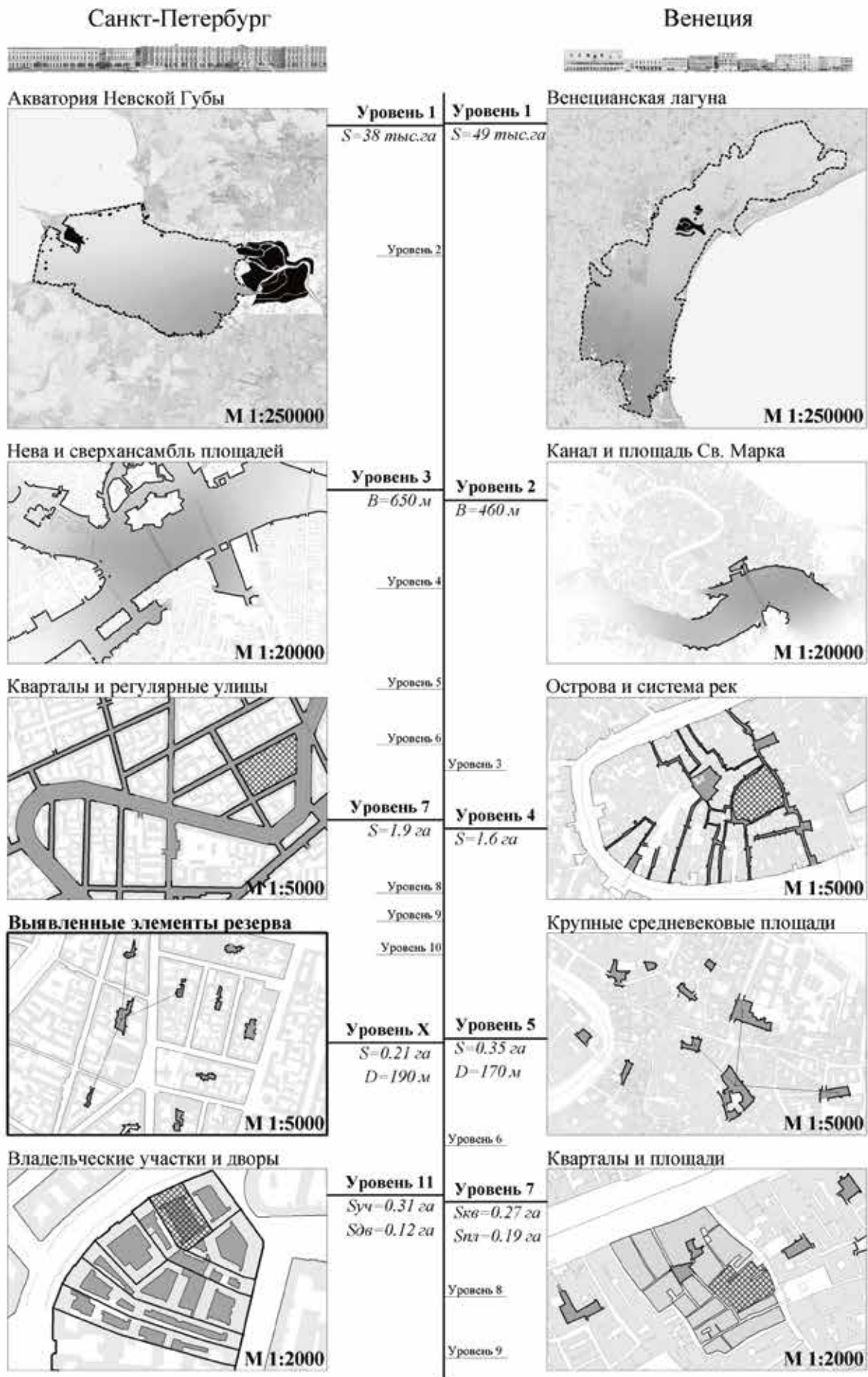


Рис. 1. Сверхмасштабность общественных пространств центра Санкт-Петербурга формируется «сдвигом» уровней с кварталом масштаба острова, участком как средневековым кварталом, двором с размерами площади



Сергей Владимирович Семенцов,
доктор архитектуры, профессор
Алексей Владимирович Михайлов, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: mikhaylovaalex@yandex.ru

Sergey Vladimirovich Sementsov,
Doctor of Architecture, Professor
Alexey Vladimirovich Mikhailov, Master's Degree student
(Saint-Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: mikhaylovaalex@yandex.ru

ПРИНЦИПЫ СОХРАНЕНИЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ СРЕДЫ И ПРИНЦИПЫ СОХРАНЕНИЯ НЕМАТЕРИАЛЬНЫХ АТТРИБУТОВ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

THE PRINCIPLES OF CONSERVATION OF THE HISTORIC ENVIRONMENT AND THE PRINCIPLES OF CONSERVATION ATTRIBUTES OF INTANGIBLE CULTURAL HERITAGE

В статье рассматриваются проблемы, связанные с определением предмета охраны для объектов разного типа в соответствии с действующим законодательством по охране объектов культурного наследия в Российской Федерации и методическими указаниями в этой области.

Ключевые слова: объекты культурного наследия, предметы охраны объекта культурного наследия, объемно-пространственная композиция.

The article examines the problems associated with the definition of the object of protection for objects of different types in accordance with the current legislation on the protection of cultural heritage sites in the Russian Federation and the methodological guidelines in this area.

Key words: cultural heritage, protection of objects of cultural heritage, the volume-spatial composition

Федеральный закон 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» содержит определение «предмета охраны»: «описание особенностей объекта, являющихся основаниями для включения его в реестр и подлежащих обязательному сохранению» [1].

В научный оборот понятие «предмет охраны» было введено в 1990-х годах в публикациях и выступлениях академика архитектуры Т.А.Славиной, теоретически обосновывая необходимость определения, какие именно элементы или параметры ОКН являются «носителями их историко-культурной ценности» и подлежат обязательному сохранению [2]. В начале 2000-х это понятие будет включено в федеральный закон 73-ФЗ и обрело правовой статус.

Значение определения «предмета охраны» было далеко не сразу понято и принято специалистами, категорически против были многие из сотрудников научного отдела ГИОП, считая его своеобразным «расчленением» памятника, которое повлечет за собой утрату тех или иных элементов (это касается и того времени, когда понятие предмета охраны уже было включено в федеральный закон об объектах культурного наследия) [3].

Не смотря на наличие до сих пор множества дискуссий о вреде или пользе подобного расчленения объекта на составляющий его «предмет охраны», мы предприняли попытку укрупненной систематизации нематериальных характеристик. Для этого надо было раскрыть следующие аспекты: А. Нематериальное значение предмета охраны (рис. 1, 2); Б. Нематериальные атрибуты предмета охраны; В. Способы и/или методы сохранения нематериальных атрибутов.

Нематериальные составляющие предмета охраны необходимы для:

1. Осознанного, правильного восприятия материальных элементов (в том числе «одушевление» материальных элементов путем включения их в единое информационное пространство).
2. Формирования единого информационного пространства.
3. Идентификации уникальности объекта в целом, его компонентов и элементов по отношению к иным аналогичным объектам (позиционирование объекта) (рис. 4, 5).
4. Формирования системы ценностных ориентиров у пользователя объекта (жителя Санкт-Петербурга).
5. Обеспечения преемственной передачи информации, в том числе о материальном наследии.

Задачей определения «предмета охраны» является конкретизация основных сохранившихся исторических признаков объекта по нескольким параметрам: объемно-пространственное, планировочное и конструктивное решение, особенности архитектурного решения фасадов, декоративная от-

делка интерьеров. Аутентичность, историчность, историческая ценность – главный критерий каждого из указанных параметров объекта для отнесения его к предмету охраны.

Целью определения «предмета охраны» является сохранение особенностей объекта культурного наследия, дошедших до нашего времени либо от первоначального замысла архитектора, либо как результат определенного исторического этапа его существования. В конечном итоге, «предмет охраны» – еще одна степень защиты объекта культурного наследия (рис. 1, 2).

Можно сделать основные выводы:

1. В законодательной базе необходимо закрепить точное определение «предмета охраны» объекта культурного наследия (которое бы включало в себя не только его отдельные составные части, но и историческую – «не материальную» составляющую)
2. Необходимо продолжить работу по разработке Методики определения «предметов охраны» для все типов объектов культурного наследия и в последствии утвердить его приказом Министерством Культуры Российской Федерации
3. Необходимо сохранить такой вид требований как «предмет охраны», несмотря на споры о его необходимости либо о целесообразности его отсутствия, так как это соответствует международной практике и отвечает необходимости сохранения объекта культурного наследия [4, 5, 6].

Литература

1. Закон «Об охране объектов культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 №73-ФЗ.
2. *Славина Т.А.* Предмет охраны. К вопросу об охране и использовании природно-культурного наследия. // Памятники истории и культуры Санкт-Петербурга: Исследования и материалы. Вып. 4, - СПб: Белое и черное. 1997. С. 10-23.
3. Методические указания по проведению градостроительной, историко-культурной и технико-экономической экспертизы недвижимых объектов, состоящих под государственной охраной, в порядке подготовки их к приватизации. СПб.: ТОО «Ассоциация исследователей Санкт-Петербурга». 1997.
4. «Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия» (Заключена в г. Париже 16.11.1972) // Международные нормативные акты ЮНЕСКО.- М.: Логос, 1993. С. 290 - 302.
5. Руководство по выполнению Конвенции об охране всемирного наследия WHC.99/2, 2 февраля 2005 г, WHC. 13/01 Июль 2013 г;
6. «Европейская конвенция о ландшафтах» (ETS N 176) [рус., англ.] (Заключена в г. Флоренции 20.10.2000) <http://www.consultant.ru/>



Рис. 1. Генеральный план строений Нижней Дачи. Акварель А. Томишко, 1890-е гг. (Архив ГМЗ «Петергоф», ПДМП-1261)

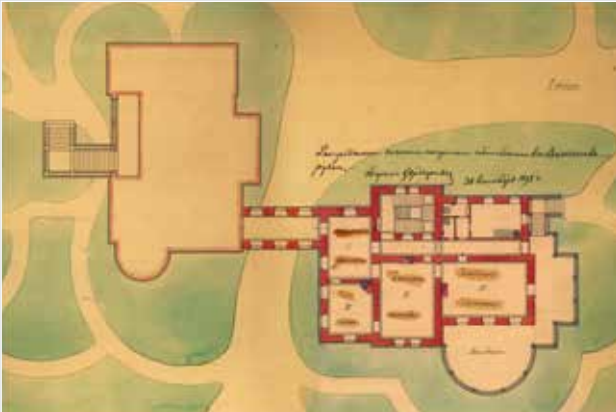


Рис. 3. Нижняя дачи в Александрии. План с пристройкой. 1895 г.



Рис. 7. Нижняя дачи в Александрии. План предполагаемого размещения караульного дома и площадки для экипажей. 1895 г. Архитектор Семенов. (Архив ГМЗ «Петергоф», ПДМП -884)



Рис. 2. Общий вид Нижней Дачи и парка Александрии со стороны залива. Акварель А. Томишко, 1897 г. (Архив ГМЗ «Петергоф», ПДМП-1252)



Рис. 4. Нижняя дача в Александрии. Вид со стороны парка. Акварель А. Томишко. (Архив ГМЗ «Петергоф», ПДМП-1251)



Рис. 5. Нижняя дача в Александрии. Вид со стороны канала. Видно расположение садовых ваз на бровке береговой дорожке. Слева от здания Нижней дачи – водонапорная башня служебного корпуса.



Рис. 6. Николай II с дочерьми – великими княжнами Татьяной и Ольгой – на стрелке Нижней дач в Александрии, напротив лестницы Северного корпуса. Император сидит на расписной садовой вазе. Виден канал, мостки и деревянные конструкции арок.



Екатерина Рюрикловна Возняк, доцент
Павел Александрович Мишин, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: Michin333@gmail.com, vozniak65@mail.ru,
rran@spbgasu.ru

Ekaterina Ryurikovna Voznyak, associate Professor
Pavel Aleksandrovich Mishin, Master's Degree student
(Saint-Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: Michin333@gmail.com, vozniak65@mail.ru,
rran@spbgasu.ru

КОНЦЕПЦИЯ РЕСТАВРАЦИИ И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ КРЕПОСТНОЙ СТЕНЫ ГОРОДА СМОЛЕНСКА

THE CONCEPT OF RESTORATION AND ADAPTATION EASTERN PART OF THE FORTIFICATION IN THE SMOLENSK CITY

Изложен необходимый комплекс работ по сохранению, поддержанию в надлежащем состоянии и популяризации крепостной стены города Смоленска. Описан механизм организации самокупаемости и самообеспечения сооружения. Рассмотрен способ функционального приспособления памятника в архитектурный рекреационно-исторический комплекс. Проект по приспособлению объекта и прилегающей территории демонстрирует возможности разрешения множества архитектурных и градостроительных проблем за счёт минимального вмешательства. В статье преследуется цель выявления наиболее сбалансированного подхода к проектированию, по отношению к памятнику фортификации.

Ключевые слова: Смоленская крепостная стена, фортификация, реставрация, приспособление, памятник оборонного зодчества, музеефикация, благоустройство, историческое ядро.

The necessary complex of works on preservation, maintenance in good condition and popularization of the fortification wall of the Smolensk city set out. The mechanism for the organization self-sufficiency and self-reliance facilities was described. Method functional adaptation of the monument to the architectural and historical recreation complex considered. Project for the adaptation of the object and the surrounding area demonstrates possible solutions of variety architectural and urban problems through minimal intervention. In the article the aim of identifying the most balanced approach to design, in relation to the monument of fortification.

Key words: Smolensk fortification, fortification, restoration, fixture, monument of defensive architecture, preservation, beautification, historic core.

Смоленская крепость, построенная в XVII в., — памятник федерального значения [1]. Ее зодчий — Ф. С. Конь [1]. Восточная часть состоит из девяти башен и прясел.

Правила землепользования и застройки (ПЗЗ) г. Смоленска выделяют прилегающую территорию памятника как рекреационную 1-го типа, а именно «Зону парков, набережных, скверов, ботанического сада» [6].

Проблемы приспособления:

- наличие исторических лакун при изучении реорганизации и модернизации объекта;
- включение памятника фортификации в современную городскую структуру;
- легитимность проведения работ по созданию спутниковой инфраструктуры объекта;
- популяризация памятника фортификации;
- присвоение новых функций памятнику фортификации, способных организовать самообеспечение архитектурного сооружения и прилегающей к нему территории.

В магистерском диссертационном проекте предполагается взаимодействие памятника фортификации и прилегающей территории в форме мультиактивизации создаваемых объектов. При планировании нужно учитывать культурный потенциал составляющих участков. В этой связи необходимо поддержать основной объект спутниковой инфраструктурой и активными зонами отдыха (рис. 1).

Важной задачей является проведение вторичной реставрации прясел стен и башен крепости. Но прежде всего необходимо найти способ функционального использования сохранившегося сооружения.

Смоленскую крепость, имеющую три уровня, предполагается музеефицировать. При этом необходимо провести ряд ремонтно-реставрационных мероприятий, для организации безопасного передвижения туристических групп. Организация туристских маршрутов, которые должны связать весь объект на верхнем уровне, — немаловажная задача проекта. Запланировано три маршрута: сплошного продвижения по всему объекту; северный; южный. Передвижение по маршрутам предполагается между башнями, в которых будут размещены музеи, посвящённые истории города. В них планируется создать экспозиции контактного типа, проводить кратковременные исторические постановочные спектакли для посетителей, а также интерактивные аттракционы.

Архитектура малых и крупных форм, а также сопутствующие элементы паркового благоустройства (фонари, скамейки и др.) должны быть выдержаны в древнеславянском стиле опираясь на архитектурные особенности исторической местности. Запланировано возведение и модернизация архитектурных объектов с использованием элементов, скопированных с деревянных зданий, существовавших в городе в дореволюционный период и не сохранившихся по многим причинам. Возможно исполнение в псевдорусском и неорусском стилях. При создании этих объектов следует использовать деревянные конструкции с применением резного декора и росписей.

На данной территории предполагается проводить международные военно-исторические фестивали, посвящённые героической обороне города. Эти массовые мероприятия призваны пробудить к себе интерес горожан,

а также привлечь внимание общественных организаций. Планируется организация летних этнокультурных фестивалей, способствующих популяризации народных ремёсел и искусств. С этой целью предполагается создание зрительских объектов в виде сборно-разборных трибун и шатров наблюдения за ходом будущих мероприятий.

Важной задачей является создание на прилегающей территории пейзажного парка, нужно провести комплекс работ по благоустройству.

Необходимо выделить входные группы, вмещающие торговые площадки и транспортные стоянки. Их планируется разместить в центрально-западной и южной частях комплекса, что позволит гармонично включить его в систему городской транспортной коммуникации.

От входных групп планируется организовать пешеходные дорожки двух типов: гравийно-галейные и деревянного мощения на подьёмах. Также планируется создать поляризационное сообщение между входными группами за счёт сезонных спортивных маршрутов: лыжных и велосипедных. Эти трассы должны будут обозначить выраженную границу между частным сектором и историко-культурным комплексом. На территории парка существует ряд природных площадок, где планируется организовать обзорные пункты и облагородить зелёные лужайки. Первый тип площадок будет размещён в непосредственной близости от крепостных сооружений, так как они расположены на господствующей высоте. Две нижних площадки второго типа планируется преобразовать в сезонные спортивно-развлекательные объекты в виде ледовых катков в зимний период и активного отдыха в летний. Для улучшения условий передвижения в местах со сложными переходами планируется организовать пешеходные и велосипедные мостики. В лесных массивах и по краям зелёных площадок будут организованы комплексы специализированных беседок, санитарно-гигиенические объекты и места общественного питания. В парке предполагается размещение объектов малой архитектурной формы контактного типа для популяризации комплекса через интерактивные пространства.

Создание описанного историко-культурного туристического комплекса позволит обеспечить развивающийся город новой рекреационной зоной отдыха. Безусловно, она будет способствовать популяризации смоленской крепостной стены как исторически значимого объекта. Также станет возможным завершение централизации исторического ядра города. Это сможет выгодно повлиять на многие архитектурно-экономические узлы города Смоленска, а также транспортную систему коммуникации.

Литература

1. Модестов Ф. Э. Смоленская крепость. Издание центра по охране и использованию памятников истории и культуры Смоленской области / Ф. Э. Модестов. — Смоленск, 2003.

2. Ивочкин Д. А., Трапезников И. А. Возвращение в Смоленск. Фотоальбом / Д. А. Ивочкин, И. А. Трапезников. — СПб.: Историческая иллюстрация, 2015 — 412 с.

3. Подьяпольский С. С. Реставрация памятников архитектуры / С. С. Подьяпольский, Г. Б. Бессонов, Л. А. Беляев. — 2-е изд. — М.: Стройиздат, 2001. — 288 с.



Рис. 1. Концепция приспособления восточной части крепостной стены города Смоленска



Сергей Владимирович Семенов, доктор архитектуры, профессор
Мария Николаевна Рядова, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: rjadova@yandex.ru

Sergey Vladimirovich Sementsov, Doctor of Architecture,
Professor
Maria Nikolaevna Riadova, Master's Degree student
(Saint-Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: rjadova@yandex.ru

СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МУЗЕЙНОЙ ТЕРРИТОРИИ SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY OF THE MUSEUM TERRITORY

В статье рассматриваются возможность и особенности планирования и реализации стратегии развития музейной территории и устойчивого развития для крупных градостроительных объектов культурного наследия, предложена методология сохранения Александровского парка и его объектов в системе музея-заповедника «Царское Село».

Ключевые слова: Александровский парк Музея-заповедника «Царское Село», устойчивое развитие и его характеристики, объект культурного наследия, музейная территория.

The article focuses on the possibility and characteristics of planning and implementation of development strategy of the museum's territory and sustainable development for large-scale urban cultural heritage objects, proposes methodology of preservation of the Alexander Park and in the system of the «Tsarskoye Selo» State Museum Preserve

Key words: the Alexander Park of the State Museum-Preserve «Tsarskoye Selo», sustainable development and its characteristics, object of cultural heritage, the museum territory

Современный государственный музей-заповедник «Царское Село» – бывшая официальная летняя резиденция российских императоров – памятник мирового зодчества и садово-паркового искусства XVIII-начала XX веков, включённый в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. В состав единого музея входят три дворцово-парковых ансамбля: Екатерининский (100,5 га), Александровский (200 га) и Баболовский (300 га). Каждый из них имеет свои особенности, что требует поиска особых путей реставрации и шадящего приспособления. Управление этими процессами на таких больших территориях – это дополнительные проблемы или положительный ресурс будущего развития?

Работы по каждому из ансамблей имеют разную хронологическую этапность: возрождение ансамбля Екатерининского парка выполнено к 300-летию Царского Села (2010 г.), ансамбль Баболовского парка недавно передан музею (2014 г.) в сильно угнетенном состоянии и требует больших работ по восстановлению, в настоящее время усилия сосредоточены на ревитализации территории и объектов Александровского парка.

На территории Александровского парка расположено более 100 памятников: дворцы и павильоны, мосты и монументы, в том числе сооружения в стилистике «неоготики» и «шинуазри». Композиционным центром ансамбля является Александровский дворец любимая резиденция и «последний дом» императора Николая II [1].

С начала XXI в. приняты многие международные инициативы по сохранению Объектов Всемирного наследия и устойчивому развитию в сфере культуры: от Конвенции Фару (2005 г.) до Флорентийской декларации (2014 г.) [2, 3]. В общественное сознание прочно вошли идеи единства сохранения исторического наследия в процессе неизбежного ускорения мировых урбанизирующих процессов в условиях устойчивого развития социального-экономического, экологического и политического контекста [4]. Политика в области наследия в настоящее время все больше интегрируется со стратегиями восстановления городской среды и природных ландшафтов, туристической деятельности, образования, промышленности, и регионального планирования [5, 6].

Эти мировые тенденции требуют разработки комплексного подхода по обеспечению сохранения наследия в условиях устойчивого развития музейных территорий. Конкретно для ансамбля Александровского парка: разработать предложения по оптимизации развития музейных территорий, ландшафтов и объектов, обеспечить соответствие между требованиями безусловного сохранения исторического наследия и изменением потребностей современного общества, выработать рекомендации по наиболее эффективному использованию памятников истории и культуры. Первоочередной задачей музея-заповедника является реставрация великолепного пейзажного Александровского парка, исторически использовавшегося императорской семьей для отдыха, развлечений и «детских затей», создание здесь комфортной многофункциональной зоны для туристов и местного сообщества.

Часть территории и некоторые объекты ансамбля уже прошли этап реставрации и приспособления: возрожден большой участок Александровского парка (2010-2016 гг.), проведены работы на «Белой башне» (2012 г.) с размещением в ней интерактивного детского центра, на «Ратной палате» (2014 г.) с устройством в ней «Музея Великой Войны», на павильоне «Арсенал» (2016 г.) с созданием экспозиции «Императорская коллекция оружия», ведутся работы в Александровском дворце, в комплексе «Императорской фермы», намечены работы на «Китайском театре», в павильонах «Шапель», «Пенсионерная конюшня».

Для определения мероприятий по устойчивому развитию, необходимо разработать стратегию музейной территории, которая включает в себя следующие этапы:

1-й этап - исследования, разработка предварительных эскизных концептуальных проектных решений по развитию территории и объектов:

- Краткие исторические сведения. Иконографические материалы;
- Фиксация существующего положения и описание состояния объектов, элементов гидросистемы, дорожно-тропиночной сети;
- Синхронистические таблицы;
- В зависимости от значимости предложение по формированию нового позиционирования парка в регионе или стране;
- Описание профиля желаемой целевой аудитории, механизмов её привлечения, расчет прогнозируемой посещаемости.

2-й этап - подробная разработка проектного функционального решения территории и объектов:

- Выделение основных зон для дальнейшего проектирования и их смысловых нагрузок;
- Подготовка схемы функционального зонирования с описанием принципов организации территории и механизмов реализации интересов различных групп пользователей на территории парка;
- Предложение по организации точек притяжения на территории парка;
- Предложение по созданию новых досугово-рекреационных объектов на территории парка.

3-й этап - разработка решений по обеспечению доступности территории парка и организации системы перемещения по территории:

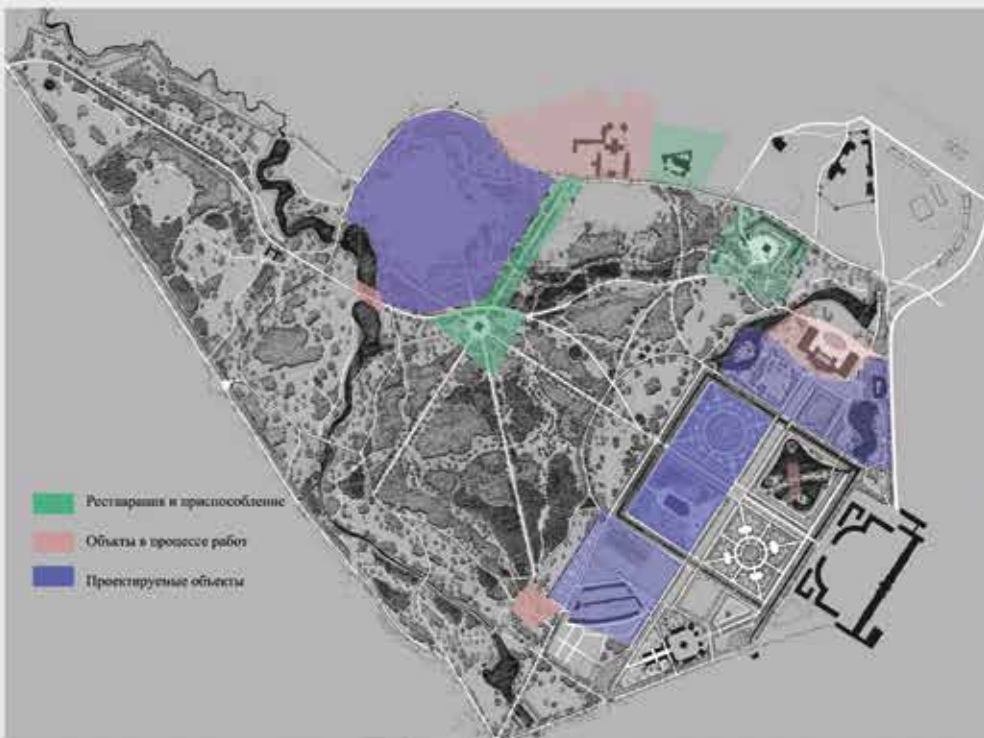
- Решения по оформлению/выделению входных групп;
- Подбор и рекомендация малых архитектурных форм;
- Решения в области повышения доступности Парка для жителей прилегающей застройки и других посетителей, в т.ч. решения пользователей Парка, формирование маршрутов по организации парковочного пространства;
- Решения по распределению потоков основных групп - пешеходных, эко-троп, велосипедных и лыжных дорожек, конных маршрутов и прочее;
- Определение и описание мест концентрации основных потоков целевой аудитории. Определение и описание «тихих зон» Парка;
- Предложение по созданию условий для беспрепятственного передвижения маломобильных групп посетителей по территории Парка.

4-й этап - разработка менеджмент-плана с оценкой экономической эффективности предлагаемых решений и долгосрочным прогнозом развития ансамбля [7].

Результаты стратегии не только позволят повысить качество сохранения объектов культурного наследия и природно-ландшафтной среды, а также будут способствовать брендингу музейной территории, обеспечивая устойчивое использование всего спектра объектов культурного наследия.

Литература

1. Семенова Г. В. Царское Село: знакомое и незнакомое. – М.: Центрполиграф, 2009. С. 638
2. Конвенция Фару (2005 г.).
3. Флорентийская декларация о культуре, творчестве и устойчивом развитии, (2014 г.).
4. Устойчивое развитие городов: междисциплинарный подход: Сб. статей / под ред. И.А. Шмелевой, С.Э. Шмелева – СПб, СПбГУ, 2007. С. 265
5. Семенов С. В. Формирование принципов сохранения архитектурно-градостроительного наследия Санкт-Петербурга на основе закономерностей его трехвекового градостроительного развития // Вестник СПбГУ. сер 15, вып. 2. СПб., 2013. С. 190-211.
6. Руденко Г. П. Елабужский государственный музей-заповедник и формирование «елабужского бренда» / Музеи заповедники – музеи будущего: Международная научно-практическая конференция. – Елабуга, ООО «ЕЛТИК», 2015. С.100-120.
7. Storhammar Esa, Tohmo Timo. The Nexus between culture and economics // Integrating aims – built heritage in social and economic development. Espoo, 2010. P. 43-58.



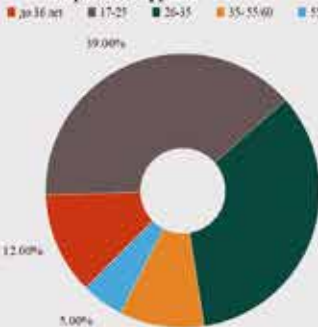
Ландшафтный анализ целевых районов парка



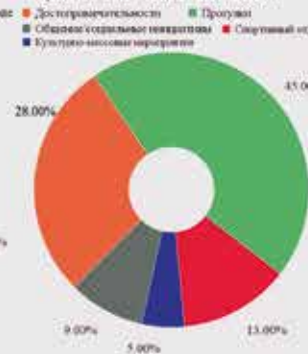
Ресторация с элементами воссоздания и приспособление Кигайского театра



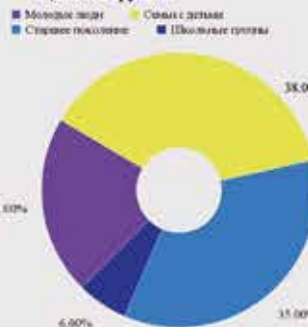
Возрастные группы



Цель визита / Виды активности



Целевые группы



Имидж в социальных сетях

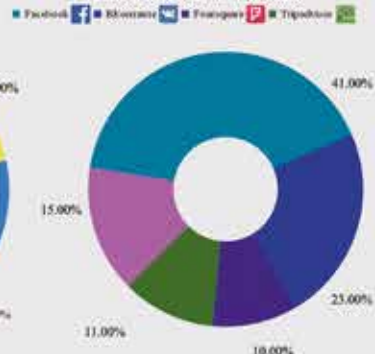


Рис. 1. Схема развития Александровского парка с 2010 года.



Василий Семенович Горюнов, доктор архитектуры, профессор
Ирина Викторовна Швецова, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: s.sementsov@mail.ru

Vasyl Semenovich Goryunov, Dr. of Arch., Professor
Irina Viktorovna Shvetsova, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: s.sementsov@mail.ru, s.markushev@inbox.ru

КОНЦЕПЦИЯ РЕНОВАЦИИ ИСТОРИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ ГОРОДОВ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

CONCEPT RENOVATION OF HISTORIC AREAS CITY KALININGRAD REGION

Данная статья является частью научно исследовательской работы по теме: «Концепция реновации исторических территорий городов Калининградской области». Уже на протяжении долгого времени, начиная с окончания Второй мировой войны, многими специалистами решается один и тот же вопрос: «Как сохранить историческое прошлое Восточной Пруссии в условиях современной Калининградской области?». Послевоенный фонд, зачастую скрытый под слоем грунта и растительностью, требует очень тонкого и грамотного подхода. Необходимо четко понимать какими особенностями в планировке и структуре обладает каждый фрагмент территории, для того, чтобы в первую очередь обеспечить охрану этих особенностей и в дальнейшем учитывать их в разработке основных принципов реновации исторических территорий. Цель - выработка основных принципов проектирования и создание ряда моделей с учетом специфики городской среды выбранных территорий, на основе анализа мирового опыта городов, пострадавших после войны, и анализа существующей ситуации в городах Калининградской области.

Ключевые слова: Восточная Пруссия, послевоенный фонд, консервация, воссоздание, архитектурное градостроительное наследие.

This article is a part of the scientific research on the topic called "The concept of the renovation of the historical territories of the cities in the Kaliningrad region." For a long time already, since the end of the World War II, many experts have been thinking on the same question: "How to preserve the historical past of East Prussia in today's Kaliningrad region?". The post-war fund, often hidden under a layer of soil and vegetation, requires a very careful and competent approach. It is necessary to clearly understand what features in the layout and what structure the territory has, first of all, in order to ensure the protection of these features so that to integrate them into the development of the basic principles of the renovation of historic areas in the future. Objective- to develop the basic principles of the design and creation of a number of models, taking into account the specific features of the urban environment of the selected areas, based on the analysis of the world experience in the cities affected by war, and the analysis of the current situation in the cities of the Kaliningrad region.

Keywords: East Prussia, the post-war fund, conservation, recreation, urban architectural heritage.

Всю Калининградскую область, бывшую Восточную Пруссию, можно смело назвать совокупностью исторических территорий культурного и природного наследия.

В данной магистерской работе больший интерес вызывает именно культурное наследие. Это многообразие исторических городов области: Калининград-Кёнигсберг, Черняховск-Инстербург, Зеленоградск-Кранц, Советск-Тильзит, Балтийск-Пиллау. И их сохранившиеся точечные объекты: отдельно стоящие форты, ворота, маяки, водонапорные башни, кирпичи, жилые дома, хранящие в себе память о былых архитектурных, градостроительных, гидротехнических, ландшафтных комплексах и ансамблях. (рис. 1)

Анализ мирового опыта городов, пострадавших после войны, позволяет рассмотреть всевозможные варианты решения проблемы разрушения, а зачастую и утрат, архитектурного градостроительного наследия в целом. (рис. 2)

В результате можно выделить основные направления, благоприятно влияющие на сохранение исторического ядра города:

- консервация послевоенного фонда (создание музейных археологических парков, с комплексным раскрытием фундаментов исторической застройки, консервация сохранившихся руин),
- фрагментарное воссоздание в объемах, с соблюдением исторической «красной линии» (новые объемы возводятся в современных материалах на исторических фундаментах, имитируя исторические габариты),
- детальное воссоздание исторического облика (необходимо наличие подробных материалов и признание высокой ценности объекта) [1].

Как для городов области, так и для самого Калининграда в послевоенный период наиболее актуальными стали архитектурно-градостроительные проблемы разрушенных исторических центров. Принимались разные решения, но их реализация носила временный или незавершенный характер. Так, например, Калининград развивался на периферийных территориях. Центр города градостроительно осваивался медленно и до сих пор являет собой рыхлую планировочную структуру с ныне уже морально и физически устаревшей типовой советской застройкой в сочетании с большой незастроенной территорией исторического ядра города.

Основные проблемы исторических территорий городов Калининградской области:

- рыхлая планировочная структура в сочетании с большой незастроенной территорией
- морально и физически устаревшая типовая советская застройка, вы-

бывающаяся из исторического облика городских центров [2, 3],

- сохранившаяся историческая застройка обособлена, не связана с современной градостроительной структурой,

- современная существующая застройка в исторических центрах выбивается из исторического облика городов, не связана с исторической планировочной структурой городов,

- большой процент сохранившихся исторических зданий в неудовлетворительном состоянии,

- парковые зоны, возникшие на исторических территориях после войны, не имеют связи с исторической подосновой.

Для решения архитектурно-градостроительных проблем исторических территорий городов Калининградской области необходимо выработать единую модель или ряд моделей по реновации данных территорий. (Рис. 3)

Озеленение и отсутствие обильной фундаментальной застройки в границах исторического ядра нейтрально повлияло на облик городов в целом.

В первую очередь город должен быть комфортен для его жителей. Калининградцы очень гордятся обилием зелени, многочисленными парками и скверами. Вырубить деревья, лишить жителей тенистых аллей и плотно застроить центр с учетом «красных линий» и в исторических габаритах, разместив там бесчисленное число магазинов, кафе, ресторанов и бизнес-центров – сложно назвать правильным решением [4]. Необходим очень тонкий и грамотный подход, зачастую индивидуальный к каждому фрагменту территории, учитывающий уже сложившуюся ситуацию на сегодняшний день.

Литература

1. Семенцов С. В. Исторические правила формирования градостроительной среды Санкт-Петербурга и современные вторжения в его историко-культурный ландшафт. // Санкт-Петербург: наследие под угрозой. St. Petersburg: Heritage at Risk. (Б/м.), 2012. С. 179-186.
2. Устойчивое развитие городов: междисциплинарный подход: Сб. статей / под ред. И.А. Шмелевой. С.Э. Шмелева – СПб, СПбГУ, 2007. С. 265
3. Семенцов С. В. Формирование принципов сохранения архитектурно-градостроительного наследия Санкт-Петербурга на основе закономерностей его трёхвекового градостроительного развития. Вестник СПбГУ. Сер. 15. 2013. Вып. 2
4. Лавров Л. П. Флоренция: от Санта-Мария дель Фьоре до Палаццо Питти. Сер. 15. 2014. Вып. 2. С. 290–299.



Рис. 1. Исторические города Калининградской области.

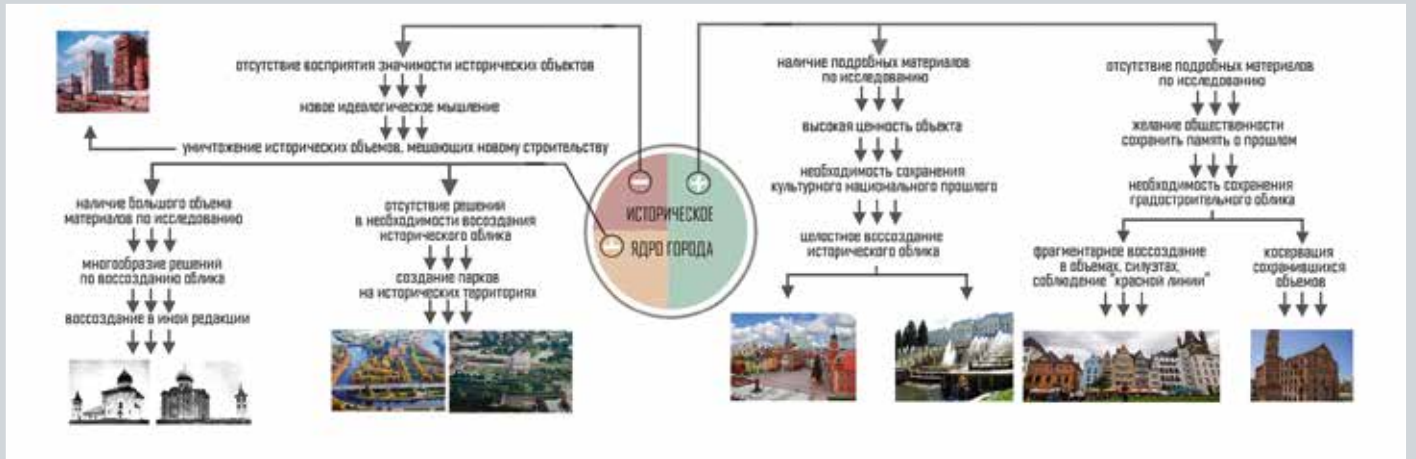


Рис. 2. Выводы анализа международного опыта



Рис. 3. Ряд проектных предложений



Елена Николаевна Баулина доцент
Шуваева Евгения Юрьевна, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: e.u.shuvaeva@mail.ru

Elena Baulina assistant professor
Evgeniia Yuryevna Shuvaeva, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of
Architecture and Civil Engineering)
E-mail: e.u.shuvaeva@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ РЕНОВАЦИИ ИСТОРИЧЕСКОЙ УСАДЕБНОЙ И ДАЧНОЙ ЗАСТРОЙКИ ГАТЧИНСКОГО РАЙОНА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

PROBLEMS OF RENOVATION OF HISTORICAL HOMESTEAD AND COTTAGE DEVELOPMENT IN GATCHINSKIY AREA LENINGRAD DISTRICT

Изложены основные проблемы усадебной и дачной застройки Гатчинского района. В комплексном исследовании на основе архивных, краеведческих, иконографических источников и натуральных обследований изучены двадцать наиболее значимых усадеб, расположенных на данной территории. Выявлены территории, туристический и инвестиционный потенциал которых способствует дальнейшей разработке проектного предложения по охранному зонированию с целью реновации исторической усадебной и дачной застройки. Изучен мировой и отечественный опыт приспособления усадеб, проведен анализ хронологического формирования территорий, классификация по определенным типологическим признакам. Разработано проектное предложение по зонам охраны для усадеб с различным охраняемым статусом.

Ключевые слова: усадебная застройка, Гатчинский район, туристические маршруты, потенциал территории, охранный зонирование.

The article contains main problems of homestead and cottage development in Gatchinskiy area. Research of twenty most significant homesteads, located on this area, was based on archival, local history, iconographical sources and natural investigation. Some territories were revealed with travel and investment potential, which may result in further creation of projects of protective zonation with the purpose to renovation of historical homestead and cottage development. The universal and domestic experience of homestead adaptation was studied, analysis of chronological formation of territories and defined typological signs classification were carried out. Proposal of project regarding guard zones for homesteads with various protective statuses was created.

Keywords: homestead development, Gatchinskiy area, travel routes, potential of areas, protective zonation

В настоящее время усадебная застройка Гатчинского района Ленинградской области в своем большинстве пребывает в запустении, частично утрачена, функционально не используется, планировочные структуры многих парковых территорий изменены или не сохранились вовсе. Наряду с позитивными примерами приспособления исторических усадеб (Рождественно, Сиворицы), имеются откровенно разрушающиеся, заброшенные памятники усадебной архитектуры, к тому же они подвергаются вандализму [3]. Значительная часть исторических усадеб не имеет установленных границ своих территорий и зон охраны.

В ряде случаев отсутствие современного использования связано с удаленностью от города, недостаточной транспортной доступностью, неразвитостью туристической инфраструктуры, а также упразднением советских лечебных, административных, образовательных и иных учреждений, расплававшихся в зданиях бывших усадеб [2].

В связи с необходимостью сохранения важной части архитектурного наследия – усадебной и дачной застройки, представляется актуальным ее комплексное исследование и привлечение внимания к проблеме реновации.

Известны примеры работ, посвященных усадьбам Гатчинского района. В основном это труды краеведов, в которых собрана информация по отдельным памятникам, по большей части объектам культурного наследия федерального или регионального значения [1].

В рамках данного исследования изучены архивные материалы, краеведческая литература, иконографические изображения, выполнены натурные обследования, проанализирован отечественный и международный опыт использования и развития усадебных территорий.

Анализ российских примеров усадеб с современным функциональным наполнением выявил неэффективное использование туристического потенциала тех или иных усадеб, номинальное значение охранных механизмов, в том числе зон охраны. Все это влечет за собой отсутствие инвестиционного интереса потенциальных арендаторов (рисунок). Однако существуют малочисленные примеры музейного использования усадеб, где строгое правовое регулирование в сочетании с современной функцией вызывают туристический интерес.

В результате проведенного анализа факторов составлен рейтинг наиболее привлекательных с инвестиционной точки зрения усадеб для дальнейшей разработки проектного предложения реновации и включения в тематические и универсальные туристические маршруты. Типологическое разделение по таким признакам, как степень сохранности, расположение относительно природных ресурсов, наличие или отсутствие культурного сооружения, значимость архитектора или владельца имени, близость автомобильных или железных дорог, наличие газоснабжения и электрификации, способствовало выявлению наиболее востребованных для туризма усадеб и объединению их в туристические направления по схожим признакам.

Возможность современного использования в той или иной мере присутствует у каждой усадьбы, независимо от размера, статуса и степени

сохранности. Для современного использования могут быть адаптированы как ансамбли в целом, так и отдельные их части. Важное значение имеет расположение усадебных территорий относительно поселений, имеющих свое функциональное зонирование и режимы использования земель; место в структуре транспортной и туристической инфраструктуры района.

Необходимым условием для разработки более детальных реставрационных решений для каждой из усадеб является проектирование охранного зонирования, которое будет способствовать сохранению историко-культурного, природного наследия, эффективному использованию природных ресурсов и территорий, созданию единых усадебных комплексов.

Консервация исторических усадеб может привести к их деградации, поэтому, чтобы функционировала туристическая система, необходимо создать условия, при которых территории усадебных комплексов получали бы развитие, но с сохранением своего исторического облика в рамках разрешенного использования земель.

Выявленные в исследовании закономерности развития усадебной и дачной застройки Гатчинского района призваны повысить интерес к более углубленному изучению значимой части архитектурного наследия – историческим усадьбам.

Выполненная работа подразумевает дальнейшее, более детальное изучение каждой усадьбы и применение разработанных проектных предложений по охранному зонированию (объект культурного наследия федерального значения – усадьба Демидова в Тайцах, объект культурного наследия федерального значения – усадьба Демидова в Сиворицах и объект регионального значения – Психиатрическая больница имени П. П. Кашенко, выявленный объект культурного наследия – усадьба «Песчанка» в Выре) для памятников с различным охраняемым статусом.

Проектная часть научной работы направлена на создание сети туристических маршрутов, обоснование предложений по зонам охраны, уточнение границ территории объектов культурного наследия. На основании изученных данных разработана методика исследования усадебных территорий на предмет их потенциала для современного использования.

Практическая значимость исследования состоит не только в совершенствовании градостроительной ситуации района и создании проекта правового регулирования в части охранного зонирования, но и в привлечении общественного внимания к проблеме сохранения и реновации исторических усадебных территорий.

Литература

1. Бурлаков А. В. Туристские маршруты Гатчинского района. Южное направление. – Гатчина, 2003.
2. Краснобаев И. В. Инвестиционный кадастр сельских дворянских усадеб как инструмент планирования их современного использования. – Academia, Архитектура и строительство, М., 2011.
3. Мурашова Н. В. Сто дворянских усадеб Санкт-Петербургской губернии: Исторический справочник. – СПб, 2005.

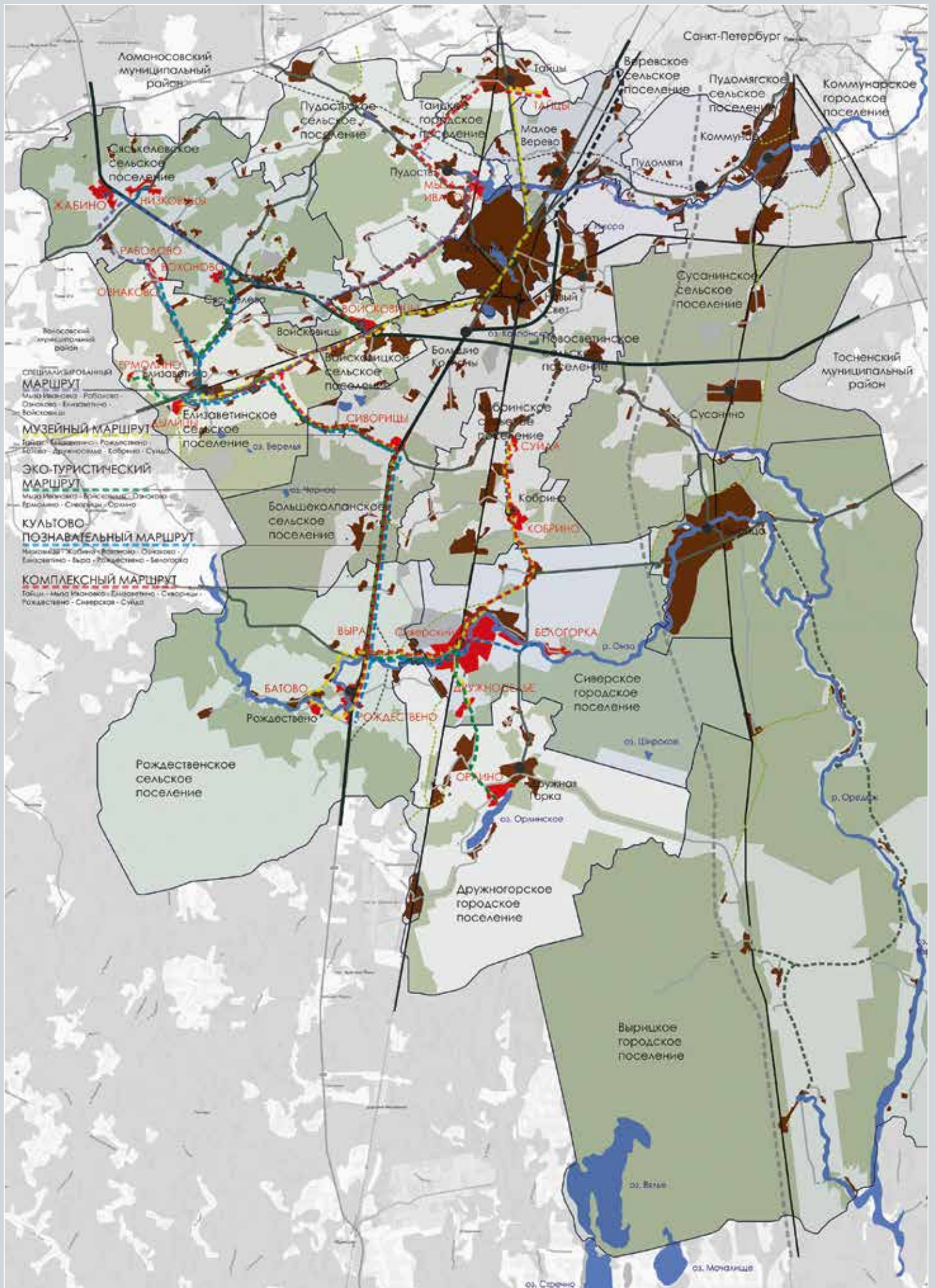


Рис. 1. Схема предлагаемой сети туристических маршрутов Гатчинского района Ленинградской области



Александра Федоровна Еремеева,
канд. архитектуры., доцент
Мария Борисовна Дюбанова, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: arch.eremeeva@gmail.com,
polus180@yandex.ru

Aleksandra Fedorovna Ereemeeva, PhD in Architecture,
Associate Professor
Maria Borisovna Dyubanova, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of
Architecture and Civil Engineering)
E-mail: arch.eremeeva@gmail.com,
polus180@yandex.ru

КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ «ЗЕЛЕННОГО КАРКАСА» (НА ПРИМЕРЕ АДМИРАЛТЕЙСКОГО РАЙОНА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА)

THE CONCEPT OF FORMING A «GREEN FRAME» (ON THE EXAMPLE OF THE ADMIRALTY DISTRICT OF ST. PETERSBURG)

«Зеленый каркас» – это опорная система озеленения города или отдельного района. В целях создания «зеленого каркаса», как единой системы, необходимо его формирование совместно с генеральным планом, что чрезвычайно актуально для новых кварталов, проектируемых южнее Обводного канала. В связи с комплексной рефункционализацией «промышленного пояса» и увеличением процента жилой застройки на бывшей его территории, особо остро ощущается потребность формирования здесь полноценной городской ткани. В исследовании определены основные направления развития «зеленого каркаса» южной части Адмиралтейского района. Для детальной разработки выбрано пешеходное пространство на месте засыпанного в 1906 г. русла реки Таракановки.

Ключевые слова: система озеленения, «зеленый каркас», бывшие промышленные территории, пешеходная улица, ландшафтный дизайн.

A «green frame» is a reference system of gardening of the city or area. In order to create the «green frame» as an integrated system it is necessary to form it together with the Master plan, which is extremely important for new districts, developed on the south bank of the Obvodny canal. In connection with the comprehensive refunctionalisation of industrial zone and increasing the percentage of residential development on the site, it is particularly acute to establish a complete urban fabric. The study defines the main directions of development of the «green frame» of the southern part of the Admiralty district. The pedestrian space on the place of the river Tarakanovka, covered in 1906, is selected for the detailed design.

Keywords: system of gardening, «green frame», former industrial areas, pedestrian street, landscape design.

«Зеленый каркас» – это опорная схема озеленения города или отдельного района, которая позволяет упорядочить открытые городские пространства. Предпосылкой создания «зеленого каркаса» является фактическое состояние городских природных элементов, которое складывалось как результат реализации нормативных установок по озеленению городов, так и с учетом местных условий и специфических особенностей [1].

«Зеленый каркас» разрабатывается для того, чтобы благоустройство города не проектировалось обособленными невязаносвязанными фрагментами. Для эффективного выполнения функций «зеленого каркаса» (экологическая, средозащитная, эстетическая) важно обеспечить его непрерывность. В целях создания «зеленого каркаса», как единой системы, необходимо его формирование совместно с генеральным планом [2], что чрезвычайно актуально для новых кварталов, проектируемых южнее Обводного канала.

Рассматривая схему существующего озеленения района, на первый взгляд кажется, что оно довольно значительно, но при ближайшем рассмотрении выявляется его стихийный характер. В районе Нарвской заставы выделяется сетка озелененных улиц, можно обозначить несколько крупных зеленых пятен (парк Екатерингоф, несколько скверов). Однако, в имеющемся озеленении отсутствует система, нет общей регулярности, как и единого приема, связывающего отдельные участки озелененных территорий. Отсюда возникает очевидный контраст между насыщенной областью озеленения, концентрирующейся в районе парка Екатерингоф и запущенностью пространства между Балтийским вокзалом и Нарвской заставой.

Если совместить схему функционального зонирования и схему озеленения территории, оказывается, что сетка озелененных улиц в районе Нарвской заставы расположена в жилых кварталах. В то время как неосвоенные транспортно-пешеходной сетью, незеленные пятна – это бывшие промышленные территории, стихийно занятые предприятиями с мелкой общественно-деловой функцией. Сегодня в связи с комплексной рефункционализацией «промышленного пояса» и увеличением процента жилой застройки на его территории, особо остро ощущается потребность формирования здесь полноценной городской ткани. Бывший «промышленный пояс» должен стать открытым и доступным для всех горожан.

Проанализировав существующие недостатки, можно выявить следующие основные направления развития «зеленого каркаса» южной части Адмиралтейского района:

1. Проектирование пешеходной горизонтальной связи между существующими точками притяжения, концентрирующимися у трех станций метро: «Фрунзенская», «Балтийская» и «Нарвская».
2. Развитие пешеходной связи между северной и южной частью Адмиралтейского района (площадь Стачек – набережная реки Фонтанки).
3. Создание новых зеленых массивов (парк вдоль Митрофаньевского шоссе).
4. Повышение качества уличного и внутриквартального озеленения.

Это позволит сделать проектируемую среду более структурированной, появятся новые площадки для современного ландшафтного дизайна. Горизонтальный транзит станет альтернативным пешеходным направлением вдоль Обводного канала, а новая меридиональная связь соединит южную часть Адмиралтейского района и центр Санкт-Петербурга, создаст новый живописный маршрут для прогулок.

Наличие естественного визуального канала среди жилой и промышленной застройки, обусловленное существовавшим ранее на этом месте руслом реки Таракановки, засыпанном в 1906 г., предопределило выбор элемента «зеленого каркаса» для детального проектирования (рис. 1). Здесь уже имеются предпосылки формирования «зеленого» прогулочного маршрута: улица Циолковского, обрывающаяся у Обводного канала, представляет собой довольно озелененный бульвар. Высокую историко-культурную ценность территории придает наличие объектов культурного наследия (завод «Красный треугольник») с характерной промышленной кирпичной архитектурой.

Проект включает детальную разработку нескольких узлов:

- обновление благоустройства улицы Циолковского;
- разработку озелененного пространства вдоль набережной Обводного канала (от улицы Циолковского до Старо-Петергофского проспекта);
- разработку нового озелененного моста через Обводный канал;
- разработку нового пешеходного пространства через территорию завода «Красный треугольник», вдоль которого, в бывших корпусах завода, предлагается расположить творческие мастерские и магазины по продаже отделочных и строительных материалов, предметов интерьера;
- разработку сквера на Старо-Петергофском проспекте.

Каждый из узлов проанализирован с точки зрения пространственной организации, имеющегося потенциала и проблем. В результате, предложены решения, позволяющие восполнить недостатки, сделать пространство функциональным и современным, где пешеход имеет преимущество над автомобилем [3].

Новый прогулочный маршрут через бывшие промышленные территории повысит рекреационный потенциал района, станет притяжением для новых досуговых, культурно-просветительских, торговых учреждений.

Литература

1. Пименова Г. И., Коптяев Д. Л. Формирование зеленого каркаса города URL: <http://oaji.net/articles/2015/245-1437551319.pdf> (дата обращения 01.03.2017)
2. Bigelow W. J., Sidartim P., Nilsson K. The resilient city: a vision for restructuring the 5 emergent ecologies of Sioux / Master's Thesis in Sustainable Urban Design completed. Lund University, 2011. – 249 p.
3. Нефёдов В. А. Городской ландшафтный дизайн [Текст]: учебное пособие с грифом УМО по специальности «Дизайн архитектурной среды» / В. А. Нефёдов. – СПб.: Любавич, 2012. – 320 с.



Андрей Гендрихович Зубов, доцент
 Вера Сергеевна Зазуля, студент магистратуры
 (Санкт-Петербургский государственный
 архитектурно-строительный университет)
 E-mail: zubov61@mail.ru, verius@mail.ru

Andrey Gendrikhovitch Zubov, Associate Professor
 Vera Sergeevna Zazulia, Master's Degree student
 (Saint Petersburg State University of Architecture
 and Civil Engineering)
 E-mail: zubov61@mail.ru, verius@mail.ru

ДИЗАЙН-КОНЦЕПЦИЯ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ В ИСТОРИЧЕСКОЙ ЗАСТРОЙКЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА (НА ПРИМЕРЕ АДМИРАЛТЕЙСКОГО РАЙОНА)

DESIGN-CONCEPT OF THE ARCHITECTURAL ENVIRONMENT OF PEDESTRIAN SPACES IN HISTORICAL BUILDING OF ST. PETERSBURG (ON THE EXAMPLE OF ADMIRALTEISKII DISTRICT)

Данная статья рассматривает важность и актуальность создания пешеходных пространств в исторической застройке Санкт-Петербурга. Целью статьи является сбор и анализ актуальной информации в формировании пешеходных пространств, освещения проблем, связанных с их организацией.

В данной магистерской работе ставится задача выявить значение роли пешеходных пространств в формировании культурно-исторического облика города, обозначить основные принципы функционального зонирования и благоустройства архитектурной среды современных пешеходных пространств.

Ключевые слова: Санкт-Петербург, Адмиралтейский район, пешеходное пространство, пешеходная улица, комфортная среда, исторический центр.

This article considers importance and relevance of creation of pedestrian spaces in historical development of St. Petersburg. The purpose of article is collection and the analysis of up-to-date information in forming of pedestrian spaces, covers of the problems connected with their organization.

In this master's thesis the task to reveal value of a role of pedestrian spaces in formation of cultural historical appearance of the city, to designate the basic principles of functional zoning and improvement of the architectural environment of modern pedestrian spaces.

Keywords: St. Petersburg, Admiralteiskii district, pedestrian area, pedestrian street, comfortable environment, the historic center.

Важность и актуальность проблемы формирования пешеходных пространств в Санкт-Петербурге становится такой же актуальной проблемой, как и проблема транспортной загруженности города. В современном мегаполисе трудно представить отсутствие пешеходных передвижений, несмотря на огромное количество автотранспорта. Пешеходные пространства стали неотъемлемой частью структуры города.

В Санкт-Петербурге всего 22 пешеходных улицы. Отсутствие единой концепции делает многие улицы в функциональном и архитектурном смысле бедными. Для создания пешеходных улиц в исторической части города необходимо выработать единую модель или ряд моделей, которые будут выступать прототипом функционально-планировочной организации данного пространства. Пешеходные зоны должны рассматриваться как необходимое звено в общей цепи реновации и реконструкции сложившейся исторической застройки города. Пешеходная улица нашла свое место в городском пространстве, соединив в себе функции рекреационную, торговую, социальных контактов, как «новая функционально-пространственная форма» в градостроительном искусстве [1].

Сегодня на территории Санкт-Петербурга находится более 40 зон промышленного развития, представляющих собой так называемый «серый пояс» Санкт-Петербурга. Появление в этих местах открытых озелененных участков могло бы заинтересовать человека, живущего поблизости, возможностью выходить на природу, не тратя на это много времени [2].

Один из наиболее перспективных участков – это южная часть территории Адмиралтейского района, относясь к центральным и обладая исторической застройкой, он, тем не менее, богат обширными промышленными территориями, что делает его малопрестижным в глазах горожан и туристов. Территория застройки вокруг Варшавского вокзала, так называемая «Измайловская перспектива», одна из самых привлекательных для инвесторов, которая сегодня активно развивается. Данная территория имеет низкую пешеходную доступность, но при этом обладает целым рядом объектов культурно-исторического значения. Следовательно, необходимо преобразование территории вокруг Обводного канала в удобное общественное пространство, которое должно стать новой точкой притяжения, как место встреч, отдыха и прогулок. Такие преобразования в городе дают доступ к ранее непривлекательным территориям, повышают ценность исторического района и обеспечивают разнообразие социальных программ (рис. 1).

Важную роль в выборе участка для проектирования пешеходного пространства сыграло его местоположение: инфраструктура вокруг территории достаточно хорошо развита, близость к объектам культурного наследия, удобное транспортное сообщение. Но, экологическую ситуацию района назвать благоприятной сложно. Острая нехватка зеленых насаждений делают эту территорию менее привлекательной для потенциальных «пользователей». Исходя из этого, было решено взять за основу схему функционального зонирования территории: пешеходная улица с зеленой

зоной (рис. 3). Новое пешеходное пространство должно стать еще одной зеленой зоной, улучшающей экологию города.

Сегодня, задача проектирования пешеходного пространства заключается в создании многофункционального общественного пространства, безопасного, комфортного и привлекательного для различных групп населения, учитывающего интересы любого «пользователя» и соблюдающего баланс между использованием современных решений и сохранением архитектурно-исторического облика города.

Пространство проектируемого участка предлагается разделить на несколько функциональных зон: зоны для отдыха, прогулок и занятий спортом различных демографических групп населения, зоны для проведения городских мероприятий, зеленые зоны, зоны для осуществления пешеходного и велосипедного транзита. Для каждой зоны предложены варианты наполнения с возможностью трансформации для будущих перемен городской жизни (рис. 4). Принцип многофункциональности способствует развитию процессов взаимодействия пешеходов с окружающей средой (входы-выходы из зданий, взаимодействие с объектами уличной торговли и др.) и заключается в создании многофункциональной среды за счет наполнения ее рациональным количеством архитектурных объектов различного назначения [3].

В ходе проектирования были подробно изучены системы функционирования и наполнения функциональных зон: использование различных покрытий (различные оттенки и рисунки мощения), малых архитектурных форм (скамейки, урны, ограждения), зеленых насаждений (газоны, деревья, декоративные композиции), отдельных элементов благоустройства и навигации (информационные указатели и стенды), элементов освещения.

Подводя итог, можно сказать, что новое пешеходное пространство поможет объединить разрозненные части города, ретрансформировать депрессивный район Санкт-Петербурга, что благотворно скажется на территории рассматриваемого участка, наполнить его современными функциями, а также поможет повысить привлекательность данной территории для жителей и туристов, как новый центр притяжения, соединяющий культурные и транспортные узлы.

Литература

1. Белов М. И. Дизайн пешеходной улицы. Принципы организации предметно-пространственной среды / М. И. Белов // автореферат, диссертация кандидата искусствоведения – М., 2012.
2. Нефедов В. А. Как вернуть город людям / В. А. Нефедов // СПб.: «Искусство - XXI век». - 2015.
3. Вагнер Е. А. Принципы формирования архитектурной среды пешеходных пространств как многоуровневой системы в контексте городской мобильности населения / Е. А. Вагнер // Журнал «Academia. Архитектура и строительство», № 3, 2016.



Рис. 1. Социальные и функциональные факторы организации пешеходных пространств

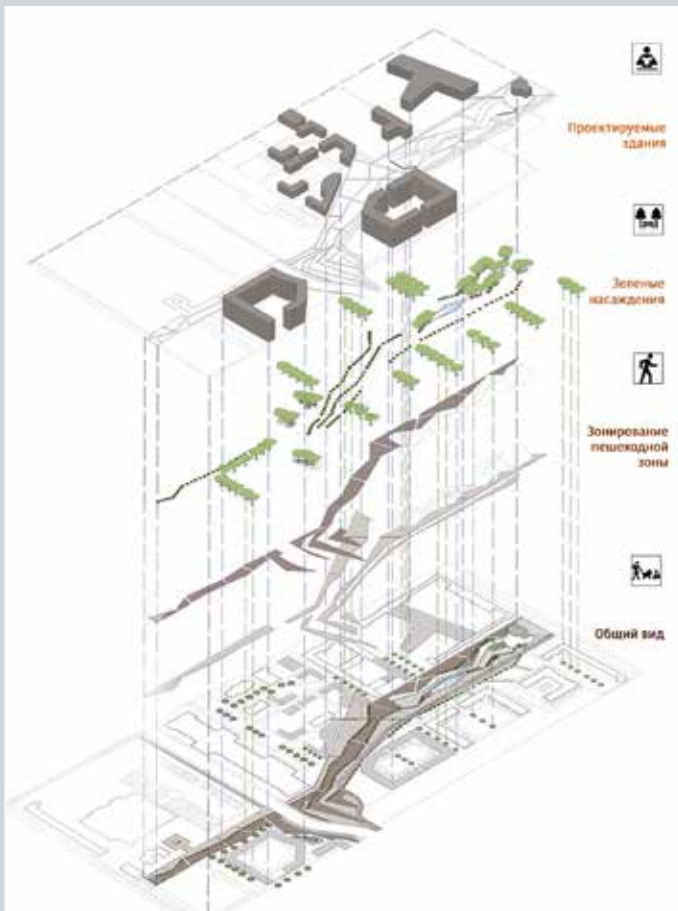


Рис. 2. Функциональное зонирование пешеходного пространства



Рис. 3. Проект новой пешеходной зоны между метро «Фрунзенская» и «Балтийская»



Рис. 4. Проектные предложения Зазулы В. С. по пешеходной зоне на территории района «Измайловская перспектива»



Александра Федоровна Еремеева,
канд. архитектуры, доцент
Мария Алексеевна Кузнецова, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: arch.eremeeva@gmail.com,
swiri-up@mail.ru

Aleksandra Fedorovna Eremeeva,
PhD in Architecture, Associate Professor
Maria Alekseevna Kuznetsova,
Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: arch.eremeeva@gmail.com,
swiri-up@mail.ru

РЕГЕНЕРАЦИЯ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО ЛАНДШАФТА С СОЗДАНИЕМ ПАРКА НА ТЕРРИТОРИИ БЫВШЕГО МИТРОФАНЬЕВСКОГО КЛАДБИЩА

REGENERATION OF HISTORICAL AND CULTURAL LANDSCAPE WITH THE CREATION OF THE PARK ON THE FORMER TERRITORY OF MITROFAN'EVSKOE CEMETERY

Проект «Измайловская перспектива», воплощаемый в Санкт-Петербурге, включает строительство офисных центров и жилых комплексов на бывших промышленных территориях между Балтийской железной дорогой и Московским проспектом. Помимо объектов социальной инфраструктуры, будущим жителям данного района необходимы озелененные рекреационные пространства. В статье рассказывается о научно-проектной работе, посвященной регенерации территории бывшего Митрофаньевского кладбища. Кладбище было закрыто в 1927 г. и сегодня представляет собой промышленно-складскую зону. Проектом предлагается создать на данной территории современный городской многофункциональный парк с сохранением памяти места.

Ключевые слова: историко-культурный ландшафт, регенерация, бывшие промышленные территории, память места, парк, рекреация.

The project "Izmailovskaya Perspektiva", embodied in St. Petersburg, includes the construction of office centers and residential complexes on the former industrial territories between the Baltic railway and Moscow Prospect. In addition to social infrastructure, future residents of this area need green recreational spaces. The article tells about the project of the regeneration of former Mitrofan'evskoe cemetery, which was closed in 1927 and today is an industrial warehouse area. In the project it is proposed to create a modern multifunctional park on this territory with the preservation of the memory of the space.

Keywords: historical and cultural landscape, regeneration, former industrial areas, memory of the space, park, recreation.

В прошедшее столетие Санкт-Петербург стремительно развивался, обвивались новые районы. Граница города отодвигалась всё дальше. Это привело к тому, что некогда окраинные территории с промышленной застройкой оказались вблизи исторического центра города. Сегодня, в связи выводом промышленных предприятий из центра Санкт-Петербурга, идет процесс освоения новых строительных площадок. К таким проектам относятся и «Измайловская перспектива».

Проект «Измайловская перспектива» включает строительство новых жилых комплексов и офисных центров вдоль продлеваемого до Обводного канала Новоизмайловского проспекта [1]. В связи с этим, население южной части Адмиралтейского района резко возрастает, а, следовательно, возникает потребность в новых объектах социального и культурно-досугового обслуживания, а также рекреационных пространствах.

На территории района «Измайловская перспектива» расположена территория бывшего Митрофаньевского кладбища, существовавшего с 1831 г. по 1927 г. В 1927 г. кладбище было закрыто, некоторые могилы особо значимых горожан перенесены в Некрополь Александрово-Невской лавры и на Волковское кладбище. В 1929 г. был закрыт и снесен храм св. Митрофания Воронежского. В годы блокады захоронения возобновились, но после окончания Великой Отечественной войны территория кладбища была застроена складами, небольшими производственными сооружениями и гаражами.

Первоначально согласно проекту «Измайловская перспектива» территория бывшего кладбища была отведена под общественно-деловую застройку. Это вызвало широкий резонанс в обществе, результатом которого стало создание «Митрофаньевского союза», деятельность которого направлена на сохранение и признание территории бывшего кладбища охранной и несущей культурную ценность [2]. Был предложен альтернативный проект развития этого района, согласно которому на всей территории кладбища предполагается создание парка, а также воссоздание храмов и часовен.

Магистерский дипломный проект М. А. Кузнецовой поддерживает идею создания парка на месте бывшего Митрофаньевского кладбища (рис. 1). Проектом предлагается провести регенерацию территории [3] – создать современный городской многофункциональный парк с сохранением «памяти места». В парке выделено три основных зоны: культово-мемориальная, прогулочная и культурно-просветительская.

В северной части участка проектирования находится фундамент храма св. Митрофания Воронежского, а также комплекс зданий, относящихся к объектам культурного наследия, в которых ранее размещалась администрация кладбища, трапезные, дом священника и другие церковные функции. Функционально эта часть проектируемого парка относится к культово-мемориальной: в проекте предусмотрено восстановление храма, реставрация церковных зданий и создание мемориальной зоны, посвященной памяти захороненных на Митрофаньевском кладбище.

Центральная часть парка, согласно проекту, представляет собой большое пейзажное пространство с детскими и спортивными площадками, зонами для тихого и активного отдыха. Ядром прогулочной зоны является «лесной каток». Композиционная особенность этого участка в том, что все функции максимально естественно вписаны в ландшафт.

Функцию южной части парка решено определить, как культурно-просветительскую. Она ориентирована не только на жителей близлежащих микрорайонов, но и на посетителей, приезжающих сюда на городском транспорте. На этой территории предлагается создание выставочно-музейного центра, посвященного промышленным предприятиям, находившимся вдоль Обводного канала и истории района «Измайловская перспектива». В музейной экспозиции предполагается разместить механизмы и оборудование из бывших производственных зданий, реконструируемых на территории района. Музей дополняют иные культурно-досуговые функции: зал для лекций и кинопоказов, творческие мастерские по созданию современных инсталляций и скульптуры из отходов промышленных материалов с выставочным залом, ресторан.

Выставочно-музейный центр имеет павильонную структуру. Павильоны располагаются по периметру круглой площади, доминантой которой является дымовая труба, сохраняемая от сносимого заводского цеха. Часть павильонов представляют собой полностью новые строения. В одну из групп павильонов включены сохраняемые кирпичные здания. С площади начинается пандус, который ведет на приподнятую над уровнем земли дорогу, откуда можно полностью обозреть площадь и предметы открытой экспозиции.

Все три части парка связывает между собой основная аллея с характерным благоустройством, которая от круглой музейной площади мимо «лесного катка» ведет к храму св. Митрофания Воронежского.

Предлагаемый проект, сохраняя память о драматическом прошлом, вернет к новой жизни территорию бывшего Митрофаньевского кладбища.

Литература

1. Градсовет одобрил проект «Измайловской перспективы» в Санкт-Петербурге. URL: <http://kanoner.com/2009/03/06/3475/> (дата обращения: 26.02.2017).

2. Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации URL: <http://mkrf.ru/ais-egrkn/> (дата обращения: 26.02.2017).

3. Мищенко О., Егорова П. Регенерация территорий: опыт европейских городов // Commercial Real Estate. 2012. № 19 (194). С. 67-68. URL: <https://www.dlapipe.com/~media/Files/Insights/Publications/2012/08/Regeneration%20of%20territories%20European%20experience/Files/RegenerationofterritoriesEuropeanexperience/FileAttachment/RegenerationofterritoriesEuropeanexperience.pdf> (дата обращения: 26.02.2017).



Рис. 1. Проект парка на территории бывшего Митрофаньевского кладбища, автор Кузнецова М. А.

УДК 727



Андрей Гендрихович Зубов, доцент
Лилия Тимерьяновна Абдульменова, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: liliya.abdulmenova@gmail.com,
zubov61@mail.ru

Andrey Gendrikhovich Zubov, docent
Liliya Timeryanovna Abdulmenova,
Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture and
Civil Engineering)
E-mail: liliya.abdulmenova@gmail.com,
zubov61@mail.ru

МУЗЕЙНЫЙ КОМПЛЕКС «ГОРОДИЩЕ УФА-II» MUSEUM COMPLEX «SETTLEMENT UFA-II»

Данная статья исследует памятник археологии, объект культурного наследия федерального значения, расположенный в городе Уфа. Предлагается создание на его базе историко-культурного музейного комплекса с целью сохранения существующего уровня раскопок, организации системы открытых пространств, нового городского общественного центра, осуществления охраны объектов деревянного зодчества расположенных на территории памятника. Это создание объекта, влияющего не только на общий уровень культуры, но и на факторы урбанистического, экономического, социального роста. Данный исторический объект может послужить поводом для переоценки официального возраста города Уфа.

Ключевые слова: археологический музей, музейный комплекс, памятник археологии, современный музей, современная культура, общественный центр.

This article explores the archaeological monument, an object of cultural heritage of federal importance, situated in Ufa. It is proposed to create a historical and cultural museum complex on its the basis in order to maintain the existing level of excavation, develop open space system, new city community center, protect the objects of wooden architecture located on the territory of the monument. Creating this object affects not only the general level of culture, but also on factors of urban, economic and social growth. Historical object can serve as a pretext for an official reassessment of the age of the city of Ufa.

Keywords: archaeological museum, museum complex, archaeological monument, modern museum, modern culture, community center.

В настоящее время проблема сохранения объектов культурного наследия достаточно актуальна. Стремление вернуться к историческим корням – яркая примета сегодняшнего времени.

Современными исследователями доказано, что Уфа является уникальной площадкой средневековых памятников. Памятник археологии расположен в городе Уфа Республики Башкортостан на правом берегу реки Белая, на высоком мысу.

Богатые и разнообразные исторические материалы, прежде всего, остатки уникальных объектов монументальной архитектуры именно этого памятника археологии дали основу для создания на его базе историко-культурного музея-заповедника «Городище Уфа-II» (Древняя Уфа) [1].

Целью работы является сохранение существующего уровня раскопок. Воссоздание, изучение и популяризация расположенных на территории объектов культурного наследия и природных комплексов в их исторической, культурной и природной среде, а также возрождение, сохранение, развитие и популяризация бытовавшей на этой территории традиционной хозяйственной деятельности, а также охрана и использование расположенных на территории объектов культурного наследия.

Основная задача проектного предложения (рис. 1) – это попытка сформировать не объект, как физическое здание, а скорее всего пространство коллективной памяти и самоидентичности, место встречи людей и истории, систему открытых пространств, где пейзаж Уфы будет переплетаться с богатой культурной деятельностью, которая будет культивироваться в комплексе «Городище Уфа-II» [2].

Представленная архитектурная концепция создает минимальное воздействие на архитектурный и визуальный облик данного места и полностью интегрирует сооружение в существующий пейзаж, использует преимущества тепловой инерции и теплоизоляции, которые дает земля и отсылает к местным древним строительным традициям.

Музей станет не только новым культурным центром, но и площадкой для проведения исследований и научных дискуссий. Также здание будет выгодно обыгрывать существующую панораму города и культурный ландшафт.

Памятник археологии находится в исторической части города. Данный участок формирует панорамное восприятие Уфимского полуострова с реки Белая, визуальные оси с южного въезда по мосту через реку; находится в непосредственной близости с объектами культурного наследия, имеет удобное транспортное сообщение.

Территорию «Городище Уфа-II» разделяет улица Пушкина. В будущем, по плану развития города до 2030 года, планируется улицу Пушкина сделать пешеходной. На границе памятника «Городище Уфа-II» расположен целый ряд объектов, имеющих большое историко-культурное значение. По нечетной стороне улицы Пушкина расположены памятники деревянного зодчества второй половины XIX – середины XX веков, которые были достопримечательностью и украшением города. Проектом предусматривается реставрация домов и сохранение как исторического слоя в общегородском и культурном пласте.

В границах проектирования имеется исследованная и неисследованная

часть памятника. На неисследованной части памятника запрещено осуществлять вертикальное проектирование более 25 сантиметров. В связи с этим проектом предусмотрено благоустройство территории на неисследованной части, и легкого доступа к земле для осуществления археологических раскопок.

Музей воспринимается как целостный визуальный комплекс, то есть художественный образ здания играет важную роль в процессе взаимодействия посетителя и музейного пространства. Выбор полузаглубленного сооружения для данного объекта, а именно археологического музея, связано с неповторимым пространством, способствующим вхождению посетителя в особый мир музея. Над местами раскопок проектом предусмотрены экспозиционные залы, в целях реставрации, консервации, музеефикации и сохранения ландшафтных и архитектурных особенностей «Городище Уфа- II» (крепостной стены, вала, рва и других); экспозиции панорамы средневекового города: уличных мостовых, ювелирных, гончарных мастерских, построек. Стеклопанельная часть кровельного покрытия предназначена для верхнего естественного освещения основного экспозиционного зала.

Также важной составной частью идеи проекта, определивший выбор полузаглубленного сооружения в качестве его типологической основы, является обращение к наиболее современным мировым тенденциям в области энергосбережения, экономии других видов ресурсов, характерных для заглубленных построек. В заглубленной части музея предусмотрено фондохранилище для оптимального температурно-влажностного режима хранения [3]. Также определяющим фактором перспективного расширения фондохранилища на неисследованной части территории является динамика поступления экспонатов.

Таким образом, памятник археологии – соединение исторических событий с природными, градостроительным окружением и ландшафтом, служившим фоном для них. Профиль музея, функциональная специфика деятельности и коллекций, национальное своеобразие края, градостроительные особенности размещения являются основополагающими моментами в данном проекте. Здание должно защищать данное место и стать посредником в процессе понимания и взаимодействия местного населения и исторических артефактов, найденных здесь же; стать новым объектом в городской среде, стать его символом, выполнять функцию визитной карточки территории.

Литература

1. Государственное бюджетное учреждение Республиканский историко-культурный музей-заповедник «Древняя Уфа». URL: <http://drufa.ru> (дата обращения 03.03.2017)
2. Мастеница Е. Н. Новые тенденции в развитии музея и музейной деятельности. URL: <http://museumstudy.ru/wp-content/uploads/2015/12/MastenicaEN.pdf> (дата обращения 03.03.2017)
3. Рекомендации по проектированию музеев. СНиП АО «ЦНИИЭП им. Мезенцева» от 01 января 1988 г. URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/26227720> (дата обращения 03.03.2017)



Данияр Эльдарович Юсупов,
Старший преподаватель
Арина Юрьевна Жильцова, магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: arina.prokopenko@gmail.com,
menhir.y@gmail.com

Daniyar Eldarovich Iusupov, senior lecturer
Arina Yurievna Zhiltsova, Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: arina.prokopenko@gmail.com,
menhir.y@gmail.com

ВРЕМЕННЫЕ ПАРКИ КАК ИНСТРУМЕНТ РЕАБИЛИТАЦИИ НЕИСПОЛЬЗУЕМЫХ ГОРОДСКИХ ПРОСТРАНСТВ

TEMPORARY PARK AS A TOOL FOR REHABILITATION OF UNUSED URBAN SPACES

В данной статье рассматривается понятие «временный парк» и его влияние на городскую среду, как инструмента реабилитации неиспользуемого городского пространства, а также описываются возможности и преимущества внедрения «временных парков» как отдельного типа благоустройства, с целью повышения качества городской среды. Роль различных типов временных парков, их важность и актуальность иллюстрируется на примере нескольких территорий в г. Санкт-Петербург: территория под застройку, на данный момент находящаяся в «замороженном» состоянии, территория в «сером поясе» и «мигрирующий парк», как отдельный тип временного благоустройства, который можно применять на периоды городских фестивалей и праздников, а также как элемент городского благоустройства улиц, дворов и пр.

Ключевые слова: «временный парк», «парклет», благоустройство городских территорий, реабилитация городских территорий, неиспользуемое городское пространство, временное благоустройство.

The article is about the concept of temporary park and its impact on the urban environment as a tool for rehabilitation of unused urban space. Much attention is given to describing of the features and benefits of temporary parks as a separate type of urban landscaping in order to improve the urban environment. The author tells about the importance and relevance of creating different types of temporary parks, their functional content and the duration of using. There are examples of several areas in the city of St. Petersburg where temporary parks could be placed.

Keywords: temporary park, parklet, urban landscaping, rehabilitation of urban space, unused urban space, temporary landscaping

Сегодня в мировом опыте набирает оборот концепция временного использования территорий и феномен «временных парков». Благодаря тактичному урбанизму и инициативам общественности появляется всё больше идей и методов развития и реабилитации городских пространств [2]. Создание «временного парка» направлено на то, чтобы сделать «не активные» территории города более доступными и ориентированными на человека [1]. Преимуществами такого вида парков являются: мобильность, многофункциональность, возможность сезонной трансформации, невысокая стоимость, использование общественной активности, а также вовлечение малого и среднего бизнеса в сооружение и развитие таких общественных пространств.

Важность и актуальность реабилитационного развития незадействованных городских пространств в Санкт-Петербурге путем создания временных парков обусловлена сегодняшним неудовлетворительным состоянием городской среды (рис. 1). Существует много факторов, которые приводят к обеднению внутренней среды мегаполиса, снижают ее качество и потенциал функционального использования [3].

«Временные парки» носят временный характер, поэтому при их организации не требуется большого числа согласований. Следовательно, они являются быстро возводимыми объектами городской среды. Очень важно, что они могут являться «тестовыми» площадками для определения социальной необходимости устройства постоянного парка, зоны отдыха, спортивной площадки и др. При изменении ситуации могут легко демонтироваться и переноситься на другие участки. Особенность временных парков в том, что они могут быть организованы практически в любом месте города, где это необходимо в данный момент: в центре жилой застройки, на тротуаре, на площади, под мостом и пр. В современном мировой практике не существует специальных правил для возведения временных парков, их визуальное и стилистическое взаимодействие с окружающей архитектурой может носить вполне неожиданный характер [4]. Важно, чтобы в оформлении той или иной территории была заложена функциональная, тематическая, художественная и социальная концепция, способствующая реабилитации данного места.

Для проектных решений магистерской работы выбрано 3 типа территории (временные парки на рассматриваемых участках являются примером использования и могут быть устроены на любой другой территории, подходящей по своему градостроительному типу и назначению). **1 тип:** Временный парк, расположенный на территории под застройку. Многие стройки длятся более запланированного срока из-за большого количества причин. Если строительная площадка останавливает свою работу и дата возобновления не известна, то это становится объективной причиной для организации на огороженной территории рекреационной зоны временного назначения для обеспечения комфортного существования жителей окружающих домов и горожан. Для проекта была выбрана незастроенная территория будущего делового центра «Невская ратуша» (рис. 2). Функ-

циональное наполнение парка зависит от анализа окружающей застройки, инфраструктуры, транспортных и пешеходных маршрутов. Для минимизации затрат предлагается максимальное использование ресурсов строительной площадки, а также близлежащих предприятий, которые в качестве спонсорской поддержки могут оказать помощь в организации парка. **2 тип:** Временный парк на территории, запланированной под редевелопмент. Функциональное наполнение временного парка зависит от существующего наполнения территории, но предполагает также в будущем быть катализатором развития территории после проведённой реконструкции. При планировании парка следует учитывать градостроительные решения (ПШТ), функциональное зонирование и архитектурные предложения, заложенные в проект реновации участка. Время использования: долгосрочное с постепенной регенерацией элементов в постоянные и с целью определения устойчивой точки интереса для посетителей территории. Цель: толчок к развитию участков, запланированных под реорганизацию до начала редевелопмента, создание на них точек притяжения для горожан и формирование имиджа территории. Выбранная территория: бывший завод «Красный треугольник» (рис.3). **3 тип:** Временный парк-«парклет». В мировой практике «парклет» - это зона отдыха, устанавливаемая на нескольких парковочных местах вдоль тротуара [4]. Для проекта предлагается использование «паркета» на период городских фестивалей и праздников, которые подразумевают под собой частичное или полное перекрытие улиц и площадей для движения автотранспорта. Временный парк типа «парклет» решает проблему недостающих рекреационных зон и пунктирного озеленения. Преимущество «паркета» в его мобильности, модульности, а также возможности серийного производства элементов.

«Временные парки» могут стать как элементами подготовительного этапа, так и неотъемлемой частью масштабного проекта городского «одушевления», при этом не разрушая целостность города, а только заполняя пустоты. Такие парки могут помочь изменить стереотипы общения, создать полигоны для творческой активности населения, вернуть в ткань города заброшенные места, сделав их уютными уголками, тем самым повысив качество жизни в самом красивом в мире, но слишком строгом и официально городе Петербурге.

Литература

1. Helena Casanova & Jesus Hernandez Public space acupuncture. Strategies and interventions for activating city life. Actar Publishers New York, 2014
2. Mike Lydon, Dan Bartman, Tony Garcia, Russ Preston, Ronald Woudstra Tactical Urbanism 2.
3. Демидова Е. В. Проблемы реабилитации городских пространств // Академический вестник УралНИИПроект РААСН. 2013. № 1. С. 8–13.
4. Robin Abad Oculillo Experimenting with the margin: parklets and plazas as catalysts in community and government. School of Architecture University of Southern California, 2012

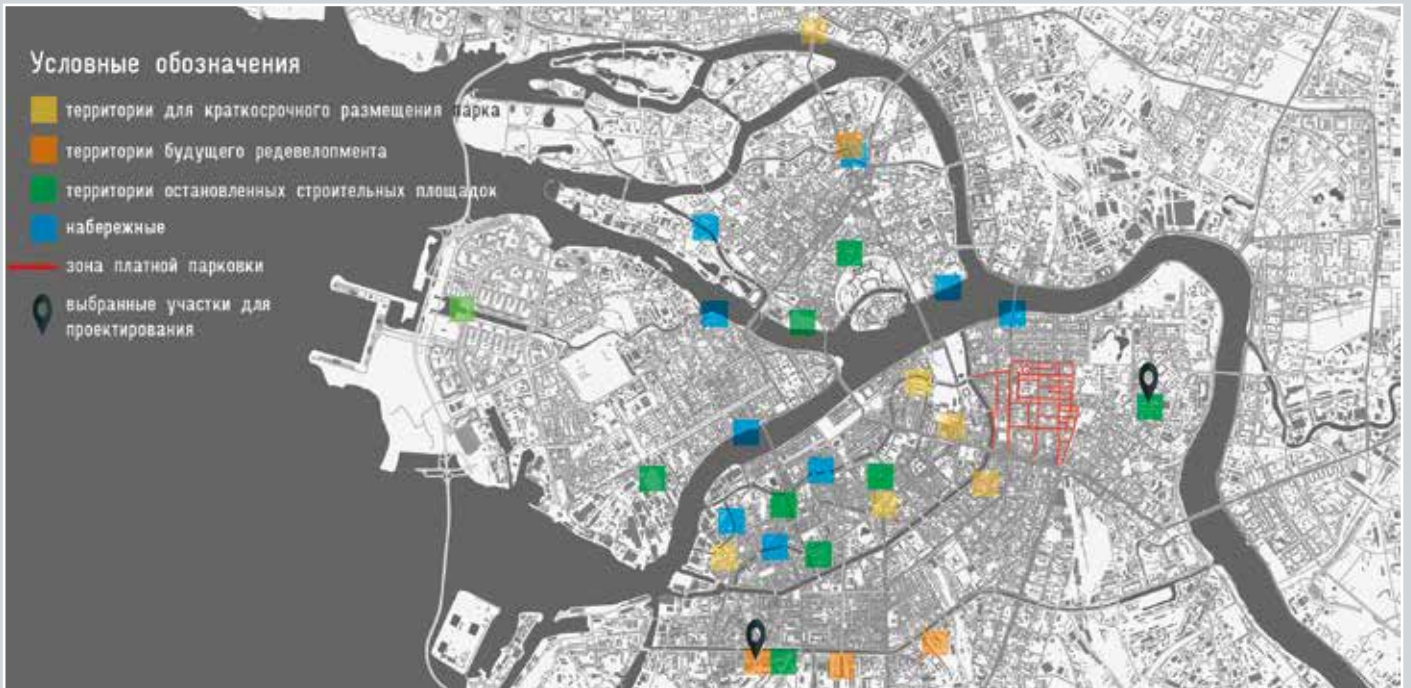


Рис. 1. Расположение потенциальных мест размещения временных парков в г. Санкт-Петербург



Рис. 2. Временный парк на территории строительной площадки «Невской Ратуши»



Рис. 3. Временный парк на территории завода «Красный треугольник»



Андрей Гендрихович Зубов, доцент
Оксана Анатольевна Солодянкина,
магистрант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: zybov61@mail.ru,
letters_4me@hotmail.com

Andrey Gendrikhovich Zubov, Associate Professor
Oksana Anatolyevna Solodianskaya,
Master's Degree student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: zybov61@mail.ru,
letters_4me@hotmail.com

КОНЦЕПЦИЯ СВЕТОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ В ИСТОРИЧЕСКОМ ЦЕНТРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА (НА ПРИМЕРЕ АЛЕКСАНДРОВСКОГО ПАРКА)

THE CONCEPT OF LIGHT DESIGN OF ARCHITECTURAL ENVIRONMENT IN THE HISTORICAL CENTRE OF SAINT PETERSBURG (FOR EXAMPLE, THE ALEXANDER'S PARK)

В данной магистерской работе исследуется существующая проблематика световой среды общественного пространства и архитектурных объектов в историческом центре Санкт-Петербурга. Целью работы является формирование ночного облика Александровского парка, как архитектурно – ландшафтного комплекса. Выявлено значение роли световой среды в формировании облика города, взаимодействие с социально-культурными процессами, обозначены основные принципы формирования вечерней световой среды. Разработаны проектные решения для благоустройства исследуемой территории, а также для формирования единой световой среды Александровского парка, Кронверкского проспекта и гласиса Артиллерийского музея, согласно функциональному зонированию.

Ключевые слова: световая среда, светодизайн, архитектура, дизайн архитектурной среды, свет в архитектуре.

In this master's thesis the existing condition of the light environment of public space and architectural objects in the historic center of St. Petersburg is investigated. The purpose of work is formation of night image of the Aleksandrovsy park as architecturally – a landscape complex. Value of a role of the light environment in formation of image of the city is revealed, interaction with welfare processes, the basic principles of formation of the evening light environment are designated. Design decisions are developed for improvement of the explored territory, and also for formation of the uniform light environment of the Aleksandrovsy park and Kronverksky Avenue, according to functional zoning.

Keywords: the light environment, light design, architecture, design of the architectural environment, light in architecture.

Световая среда вечернего города является не только функциональной необходимостью в вечернее и ночное время, но и мощным инструментом воздействия на формирование необходимой атмосферы, впечатления, образа города. При хаотичном, точечном подходе в формировании освещения города, возникают проблемы светового и цветового дисбаланса, вырванных их контекста города «световых пятен», образования «слепых зон» низкого уровня освещения.

Актуальность работы заключается в том, что пешеходные и парковые пространства исторического центра Санкт-Петербурга нуждаются в реновации и создании функциональной, комфортной и эстетически привлекательной световой среды. Необходимость разработки данной темы подчеркивается вниманием к данной проблематике со стороны Правительства Санкт-Петербурга.

Проект (рис. 1) предусматривает поэтапную разработку двух видов проектных решений:

- 1) пространственно-планировочные для зон реновации
- 2) свето-пространственные для световой среды.

Разрабатывается комплексное благоустройство парковой зоны, создание пешеходной набережной уникального водоема в форме короны – Кронверкского протока, предлагается объединение Александровского парка и открытой экспозиции Артиллерийского музея в один парково-музейный комплекс, разрабатывается концепция общей целостной световой среды парка и зданий Кронверкского проспекта с выделением доминант и интеграцией парка в городскую среду.

Для анализа была выбрана научная методика проектирования световой среды Н. Щепеткова, основанная на градостроительном подходе, а также интегральная модель формирования комплексной световой среды Н. Быстрянцева. Главными принципами этих методик являются: создание комфортных зрительных условий восприятия; обеспечение архитектурно-художественной выразительности городских ансамблей и объектов с помощью искусственного света».[1,2]

Проведены :

- светокомпозиционный анализ, по развороткам Кронверкского проспекта и Александровского парка;
- анализ яркостных характеристик освещения, на основе фотофиксации ночных видов парка.

В результате были выявлены проблемные зоны: не все входные группы парка освещены; отсутствует система вечерней навигации; не разведены по яркостным значениям и приемам освещения места отдыха, передвижения и общения; парковое пространство резко контрастирует с ярко-освещенной проезжей частью Кронверкского проспекта, отсутствует архитектурное освещение социально-значимых доминант – театра Мюзик-Холл, Университета ИТМО.

В качестве модели проектирования архитектурного освещения Мюзик-Холла, Университета ИТМО, Артиллерийского музея и жилых домов

на Кронверкском проспекте был принят тектонический принцип формирования архитектурного освещения основанный на выявлении светокомпозиционных характеристик, которые способствуют созданию родственного дневному образу освещаемого архитектурного объекта [3].

Ландшафтное освещение проектируется на уровне насаждений и дорожек. Также в проекте возможно применение акцентирующего освещения деревьев.

Для пешеходной и велосипедной навигации предполагается использовать светильники или альтернативные им аналоги, вмонтированные в мощные дорожки.

Особое внимание в проекте уделяется благоустройству набережной Кронверкского протока, а также объединения его с гласисом Артиллерийского музея в единый историко-культурный кластер. Сейчас она является местом скопления мусора, территория канала разделена несколькими видами металлических ограждений, участок непригодный, во многом опасный и непривлекательный для отдыха. По данным социологического опроса большинство людей вообще не подозревают, что в парке существует водоем.

Освещение Кронверкского протока должно стать центральным объектом новой зоны отдыха в парке. В зимний период возможно применение светодинамического или полихромного освещения катка на протоке. Задние фасады театров, планетария и кинотеатра, поскольку они не несут в себе архитектурной ценности и эстетической привлекательности, предлагается в ночное время «замаскировать» световыми проекциями, продолжающими тему парка (силуэты деревьев). Это позволит добиться целостности общей картины набережной в вечернее время, без дробления ее на прогулочную зону и фасады зданий.

Практическая значимость исследования заключается в создании общего светового ансамбля, модернизации функционального наполнения парка, создании пешеходной набережной, объединяющей парк с территорией Артиллерийского музея, повышение ночной привлекательности архитектурных и парковых ансамблей и, как следствие, увеличение туристической и коммерческой привлекательности и комфортности исследуемого участка.

Литература

1. Щепетков Н. И. Формирование световой среды вечернего города. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора архитектуры / Н.И. Щепетков кандидат архитектуры. Москва - 2004. - 68 с.
2. Быстрянцева Н. В. Комплексный подход в создании световой среды вечернего города. Диссертация на соискание ученой степени кандидата архитектуры. / Н. В. Быстрянцева - Москва - 2015. - 151 с.
3. Батова А. Г. Принципы проектирования наружного освещения архитектурных объектов. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата архитектуры / А. Г. Батова, архитектор. Москва - 2012. - 28 с.

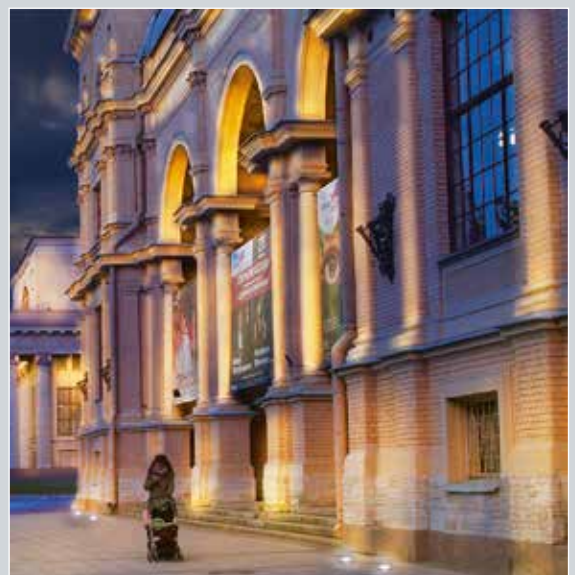


Рис. 1. Проектные предложения Солодянкиной О. А. по организации ландшафтной и световой среды Александровского парка в г. Санкт-Петербург



Андрей Генрихович Зубов, доцент
 Ангелина Владимировна Шарик, магистрант
 (Санкт-Петербургский государственный
 архитектурно-строительный университет)
 E-mail: zubov61@mail.ru, lain.nial@mail.ru

Andrey Genrikhovich Zubov, Associate Professor
 Angelina Vladimirovna Sharik, Master's Degree student
 (Saint Petersburg State University of Architecture
 and Civil Engineering)
 E-mail: zubov61@mail.ru, lain.nial@mail.ru

КОМПЛЕКСНАЯ СИСТЕМА НАВИГАЦИИ В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ (НА ПРИМЕРЕ КОМПЛЕКСА ЗДАНИЙ СПБГАСУ)

INTEGRATED NAVIGATION SYSTEM IN EDUCATIONAL INSTITUTIONS (FOR EXAMPLE A COMPLEX OF BUILDINGS SPBGASU)

Данная статья рассматривает понятие системы навигации в дизайне и архитектуре, определяет основную задачу навигации и функциональное назначение таких систем и выделяет связь системы навигации с фирменным стилем. Целью статьи является сбор и анализ актуальной информации, касаемой взаимодействия систем навигации с фирменным стилем учебных заведений и изучение на примере СПБГАСУ основных проблем при проектировании системы навигации и ее дальнейшем применении в создании фирменного стиля. Дана оценка положительным и отрицательным примерам реализации взаимодействия системы навигации с фирменным стилем в различных учебных заведениях. Проанализировано общее состояние комплексной навигации в главном здании СПБГАСУ и его корпусах.

Ключевые слова: дизайн архитектурной среды, интерьер, система навигации, фирменный стиль, бренд.

The article examines the concept of wayfinding in design and architecture, defines the main purpose of wayfinding and functionality of these systems, and allocates communication wayfinding with corporate identity. The aim of the article is to collect and analyze relevant information related to the interoperability of wayfinding with the corporate identity of education and learning on the example SPbGASU main problems in the design of the wayfinding and its further application in the creation of corporate identity. The estimation of the positive and negative examples of the implementation of the wayfinding of interaction with corporate identity in various educational institutions. It analyzed the general state of the complex wayfinding in the main building of SPbGASU and its campus.

Keywords: design of the architectural environment, interior, wayfinding, corporate identity, brand.

Вэйфайндинг (Wayfinding) – при переводе с английского дословно «нахождение пути» – это система навигации; ориентирование человека в пространстве; процесс, при котором люди ориентируются в окружающей среде. Термин был сформирован в 1960-х гг. в книге Кевина Линча «Образ города» и изначально применялся в кругу дизайнеров и архитекторов для описания дизайна городской среды. На современном этапе используется в качестве синонима слова «навигация» в архитектурной среде. [1]

Основная задача систем навигации в архитектурной среде как на уровне города, так и на уровне интерьера отдельного здания, состоит в том, чтобы сформировать направление пути движения человека. Системы навигации являются носителями информации, указывающие посетителям и пассажирам верное направление. Благодаря этим системам возможна ориентация в самых разных по функции пространствах: в общественных и полуболевственных зданиях, в городах, вне городов и т.д. Для организации эффективного ориентирования людей в пространстве, для создания целостной и комфортной архитектурной среды необходимо применять комплексный подход к проектированию, который объединяет в единую систему как все отдельные средовые составляющие, так и архитектурно-художественный и дизайнерский ресурс. По современным тенденциям в дизайне среды системы навигации воспринимаются именно как пластические акценты в архитектурной среде, как мощную суперграфику на фасадах и в интерьерах. Они часто превращаются в своеобразные арт-объекты, включая в себя информационную составляющую, светодизайн, цвет и дизайн оборудования. [2]

Однако, помимо формирования среды необходимо обеспечить функцию. Самым главным при формировании доступной информационной среды является понимание необходимости создания визуальных коммуникаций как системы (структурирующей и акцентирующей), а не как набор разрозненных указателей в стремлении оборудовать пространство в соответствии с нормативно-правовыми требованиями. [2]

От правильной организации систем навигации в пространстве зависит комфортность ориентирования посетителей и возможность легко и быстро находить необходимые услуги, также зависит и идентификация и уникальность пространства. Отсюда и вытекает также проблема создания узнаваемости проектируемой или существующей архитектурной среды. Уникальный и индивидуальный дизайн проект навигации может создать «узнаваемое имя» (бренд) любого здания, а так же значительно повысить его авторитетность, уровень и класс как статусного объекта, так и объекта коммерческой недвижимости. Поэтому создание системы навигации в высших учебных заведениях тесно связано либо с существующим фирменным стилем, либо с заново формирующимся (рис. 1). [3]

В России немного учебных заведений могут продемонстрировать наличие запоминающегося, адекватного фирменного стиля и все ему присущее, не говоря уже о самих системах навигации в зданиях. Хорошими примерами наличия фирменного стиля и систем навигации в отечественных, так и зарубежных учебных заведениях являются университет ИТМО в Санкт-Петербурге, Институт медиа, архитектуры и дизайна «Стрелка» в Москве; Королевская Консерватория в Глазго в Шотландии, Кройдонская

школа искусства в Лондоне в Великобритании, Лондонский университет искусств, университет Аалто в Хельсинки в Финляндии. Несмотря на отдельные хорошие примеры большинство вузов и университетов не имеют четко выраженного фирменного стиля, а система навигации, как следствие этого, просто отсутствует. Рассмотрим подробнее «проблемные» учебные заведения на примере СПБГАСУ. (Схожие проблемы можно увидеть и в МГУ, БГТУ ВОЕНМЕХ им. Устинова, Институт имени Репина и т.д.)

На данном этапе своего развития здания СПБГАСУ, состоящие из множества различных корпусов, соединённых между собой различными коридорами, лестницами, переходами, имеют исторически сложившуюся сложную планировку, затрудняющую посетителям, студентам и сотрудникам интуитивное восприятие пространства университета. Отсутствие визуальных и информационных элементов, формирующих полноценную возможность человека ориентации в пространстве здания и его отдельных элементов без привлечения дополнительных источников информации, приводят как проблемам ориентации в зданиях университета, так и к психологическому дискомфорту так посетителей, так и будущих студентов и сотрудников.

Актуальность темы исследования обусловлена отсутствием визуальной и информационной навигации в СПБГАСУ, что усложняет ориентирование в пространстве университета как посетителям, так и пользователям зданий данного учебного заведения при их движении к конечной точке своего маршрута. Несмотря на уже имеющуюся созданную на сайте университета интерактивную схему ГАСУ, проблема ориентации в здании по факту без доступа к технологиям (телефоны, смартфоны, планшеты и т.д.) пока остаётся только локально решенной – единого стилового решения как системы навигации во всех её аспектах с учетом самых различных категорий населения, так и самого брендового узнаваемого облика университета нет.

Таким образом, необходимость создания единого стилового визуального облика СПБГАСУ (фирменный стиль университета), формирование комплексной навигации как в экстерьерах, так и интерьерах зданий СПБГАСУ, формирование удобной и комфортной среды для всех категорий пользователей, становится все более и более актуальной, так как согласно современным представлениям в дизайне, разработка концепции дизайн проекта навигации с учетом всех требований как интерьере, так и экстерьере является одним из важнейших факторов для правильной, понятной и современной организации пространства.

Литература

1. Линч Кевин. Образ города // Пер. с англ. В. Л. Глазычева; Сост. А. В. Иконников; Под ред. А. В. Иконникова. - М.: Стройиздат, 1982. - 328 с., ил. - Перевод изд.: The Image of the City/ Kevin Lynch. - The M. I. T. Press.
2. Силкина М. А. Методические указания по освоению дисциплины «Визуально-коммуникативные системы в архитектурной среде» // М.А. Силкина. – М.: МАРХИ, 2015. – 19 с.
3. Разработка дизайн проекта визуальной навигации. URL: <http://www.sp-style.ru/vizualnaya-navigaciya/dizayn-proekt/> (дата обращения: 25.02.2017).



Рис. 1. Проектные предложения Шарик А. В. по системе навигации для СПбГАСУ



*Олег Павлович Федоров, ст. преподаватель
Надежда Юрьевна Шитухина, студентка 4 курса
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: oleg_proart@mail.ru,
shituhina.nadia@gmail.com*

*Oleg Pavlovich Fedorov, senior lecturer
Nadezhda Yurievna Shitukhina, student
(Saint Petersburg State University of Architecture
and Civil Engineering)
E-mail: oleg_proart@mail.ru,
shituhina.nadia@gmail.com*

АРХИТЕКТУРНЫЕ СЕЗОНЫ В СПБГАСУ 2016

ARCHITECTURAL SEASONS IN SPSUACE 2016

Творческий форум «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ» проводится в Санкт-Петербургском государственном архитектурно-строительном университете ежегодно с 2010 года. Мероприятия в рамках форума стали традиционными, учтены в учебных планах и являются этапом обучения на архитектурном факультете. В форуме принимают участие представители профильных Комитетов Санкт-Петербурга, профессионального сообщества, студенты и преподаватели вузов.

Ключевые слова: Архитектурные сезоны, творческий форум, выставка, конкурс

Creative event "Architectural seasons in Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering" is held annually at the University since 2010. Activities in the framework of the forum have become traditional and taken into account in the curriculum and are the stage of training at the architectural Department. The forum was attended by representatives of relevant Committees of St. Petersburg, the professional community, students and University professors.

Key words: «Architectural Seasons», creative event, exhibition, competition

В апреле 2016 года в рамках творческого форума «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ» прошла конференция «Магистерские слушания», были организованы выставка-конкурс студенческих курсовых работ Архитектурного факультета СПбГАСУ и выставка учебно-методических материалов Урал ГАХУ (Екатеринбург). Темой форума стала важная для Санкт-Петербурга проблема «Серого пояса» Адмиралтейского района. Благодаря формату конференции, студенты IV и V курсов – будущие строители и архитекторы города на Неве – смогли высказать свое мнение касательно этой проблемы и представить собственные разработки.

Творческий форум проводился при участии и поддержке Комитета по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга, Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры Санкт-Петербурга, Санкт-Петербургской организации Союза архитекторов, крупнейших мастерских Петербурга.

Холл университета по традиции украсила выставка курсовых проектов студентов Архитектурного факультета. Данная выставка проводится в рамках конкурса, организуемого и проводимого группой инициативных студентов Архитектурного факультета, при поддержке заместителей декана Архитектурного факультета Федорова Олега Павловича и Сильнова Александра Васильевича. Конкурс лучших студенческих курсовых проектов является одним из важных для студентов Архитектурного факультета мероприятий, поскольку позволяет ощутить независимость от оценки преподавателей, посмотреть и выделить лучшие работы, архитектурные темы, актуальные для молодежи на данный момент. Качество оценки достигается составом жюри, в него входят инициативные успевающие студенты, активно занимающиеся общественной деятельностью на факультете, старосты, признанные среди сверстников лидеры.

Проведение такого мероприятия также важно для руководства факультета: можно оценить уровень организованности студенческого сообщества, заинтересованности, как среди молодых организаторов, так и среди потенциальных конкурсантов.

Как уже было сказано, вся организационная часть отдается на откуп инициативной группе студентов (в неё входят наиболее активные студенты факультета и победители прошлого года). Отбор работ на выставку, определение номинаций (их количество и виды могут меняться от года к году), определение критериев оценки и, наконец, определение победителей, целиком лежит на студентах.

Представляется, что такой подход к проведению конкурса несёт очень важный педагогический смысл, позволяя ощутить молодым людям степень ответственности, выработать способность четко сформулировать и обосновать своё мнение относительно тех или иных архитектурных проектов (не давящих на оценку будущих архитекторов своей известностью или возможностью реализации).

В 2016 году на конкурс было представлено более 100 работ, что можно считать хорошим результатом, полноценным откликом на мероприятие такого формата. Конкурсные работы предоставлялись на листах пенокартона толщиной 5 мм форматом 60x60 см. Работы, не соответствующие требованиям оформления, к выставке не допускались. Студенты вправе выставлять на конкурс не более двух работ от одного автора. Жюри и организаторы выставки определили 14 номинаций, по которым определили по одной лучшей работе:

- лучшее проектное предложение дизайна интерьера,
- лучшее проектное предложение храмового комплекса,
- лучшее проектное предложение секционного дома,
- лучшее проектное предложение индивидуального жилого дома,
- лучшее проектное предложение группы блокированных домов,
- лучшее проектное предложение общественного здания малой площади,

- лучшее визуальное оформление проекта,
- лучшее проектное предложение общественного здания большой площади,
- лучший градостроительный проект,
- лучшее проектное предложение по реконструкции и реновации территории,
- лучшая отмывка фасада памятника архитектуры,
- лучшее проектное предложение спасательной станции,
- лучшая шрифтовая композиция,
- самый неординарный проект.

Задачей жюри была оценка представленных проектов, которые в наибольшей степени отвечают условиям и критериям конкурса, определение победителей конкурса. Студенческое жюри конкурса руководствовалось принципами профессионализма, независимости мнений и объективности. Были сформулированы критерии оценки конкурсных работ:

- соответствие архитектурного проекта номинациям Конкурса;
- композиционное и художественное единство, целостность общего архитектурного решения;
- оригинальность архитектурных идей и проектных решений;
- соответствие проектных решений целевому назначению объекта;
- эстетичная проектная подача.

Победителям конкурса, занявшим первое место в каждой номинации, вручался почетный диплом Международного форума «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ» и комплект профессиональной периодической литературы. Итоги конкурса были подведены 29 апреля, когда в одной из лекционных аудиторий СПбГАСУ состоялась торжественная церемония награждения победителей.

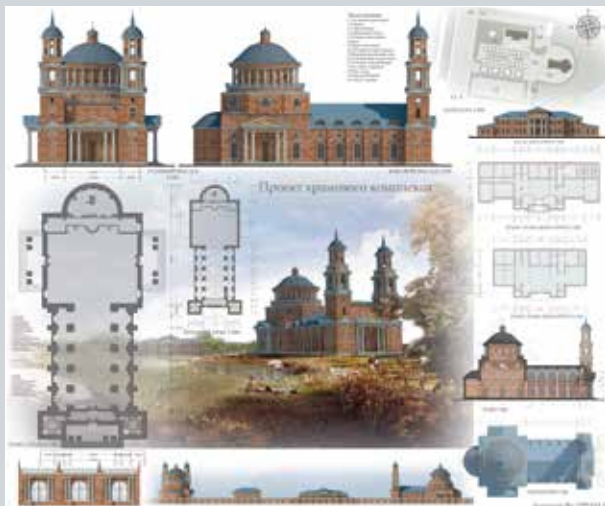
В этот же день декан Архитектурного факультета, заведующий кафедрой архитектурного и градостроительного наследия Сергей Владимирович Семенов, поздравил и вручил благодарственные грамоты участникам выставки «Композиция». 24 декабря 2015 года состоялось торжественное открытие обновленного входа в архитектурный факультет. К этому событию приурочено начало работы выставки «Композиция» под руководством доцента кафедры дизайна архитектурной среды Владимира Семеновича Антощенко. На выставке были представлены плоскостные и объемные композиции, выполненные студентами IV и V курсов кафедры дизайна архитектурной среды.

Подобного рода выставки помогают студентам разных курсов увидеть весь процесс подготовки архитекторов, понять свой уровень в сравнении с другими. Выставка также позволяет показать всему университету работы Архитектурного факультета. В следующем году, по инициативе студентов, будет проведена реорганизация форума и проведение дополнительного конкурса, включающего в себя такие аспекты как: определенный шаблон подачи и оформления работ на выставку курсовых проектов, организация дополнительных студенческих мероприятий.

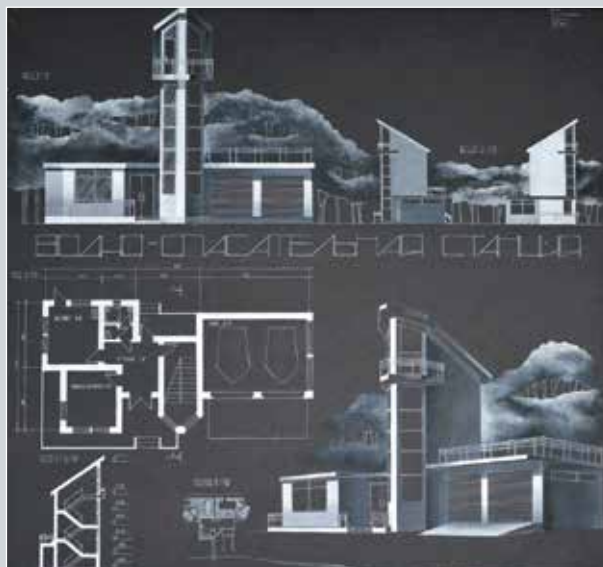
В рамках форума «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ», состоялась конференция «Магистерские слушания» и прошел Круглый стол по вопросам магистерской подготовки архитекторов, в которых приняли участие представители профильных Комитетов, Союза архитекторов и ведущих архитектурных организаций Санкт-Петербурга.

Координатор проекта, доцент кафедры архитектурного проектирования Юлия Александровна Девятова рассказала, что форум 2016 года «Архитектурные сезоны» проводился в СПбГАСУ уже в шестой раз. Мероприятия в рамках форума, учтены в учебных планах и являются одним из этапов обучения в магистратуре. Для магистрантов это прекрасная практика общения с аудиторией, своего рода репетиция защит; для рецензентов, студентов бакалавриата – возможность вникнуть в работы магистрантов, понять, что смысл обучения в магистратуре, принять решение о продолжении образования в вузе.

ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА НА ЛУЧШИЙ КУРСОВОЙ ПРОЕКТ «АРХИТЕКТУРНЫЕ СЕЗОНЫ В СПБГАСУ» 2016 ГОДА



Антонов Ян Владимирович



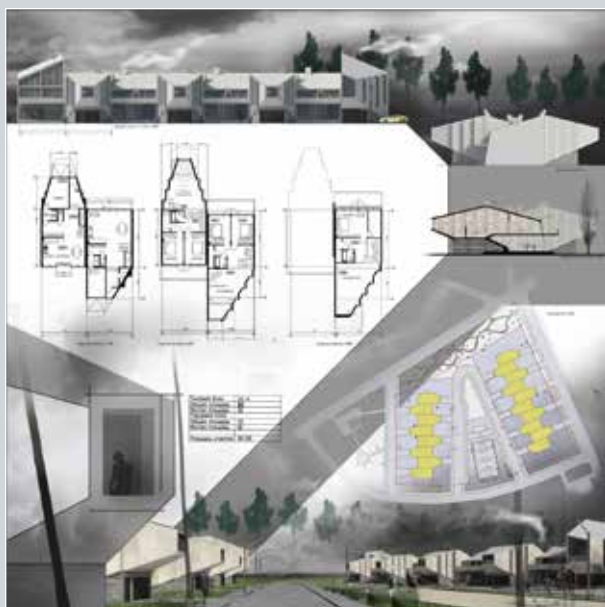
Богданова Надежда Алексеевна



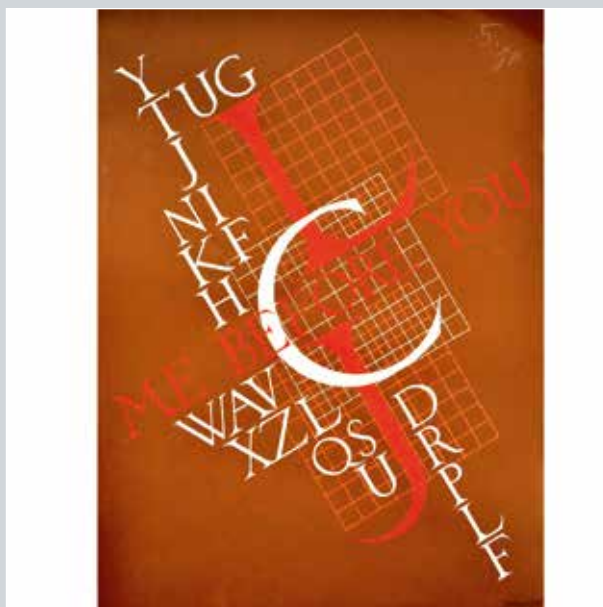
Верзун Марина Олеговна



Демина Юлия Георгиевна



Журавлев Илья



Кирьякова Анастасия Эдуардовна

Научное издание

Магистерские слушания

Сборник материалов межрегиональной научно-практической конференции «Магистерские слушания»
в рамках VII Межрегионального творческого форума
«Архитектурные сезоны в СПбГАСУ»

18-21 апреля 2017 г.

Компьютерная верстка Я. Ю. Бернацкая

Подписано к печати 03.04.2017. Формат 70X64 1/8. Бум. офсетная
Усл. печ. л. 12,5. Тираж 500 экз. Заказ 19. «С» 14
Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет
190005, Санкт-Петербург, ул. Егорова, д.5/8
Отпечатано в типографии

ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА НА ЛУЧШИЙ КУРСОВОЙ ПРОЕКТ «АРХИТЕКТУРНЫЕ СЕЗОНЫ В СПБГАСУ» 2016 ГОДА



Лагутина Наталья Федоровна



Лапшина Анастасия Андреевна



Перевозников Денис Андреевич



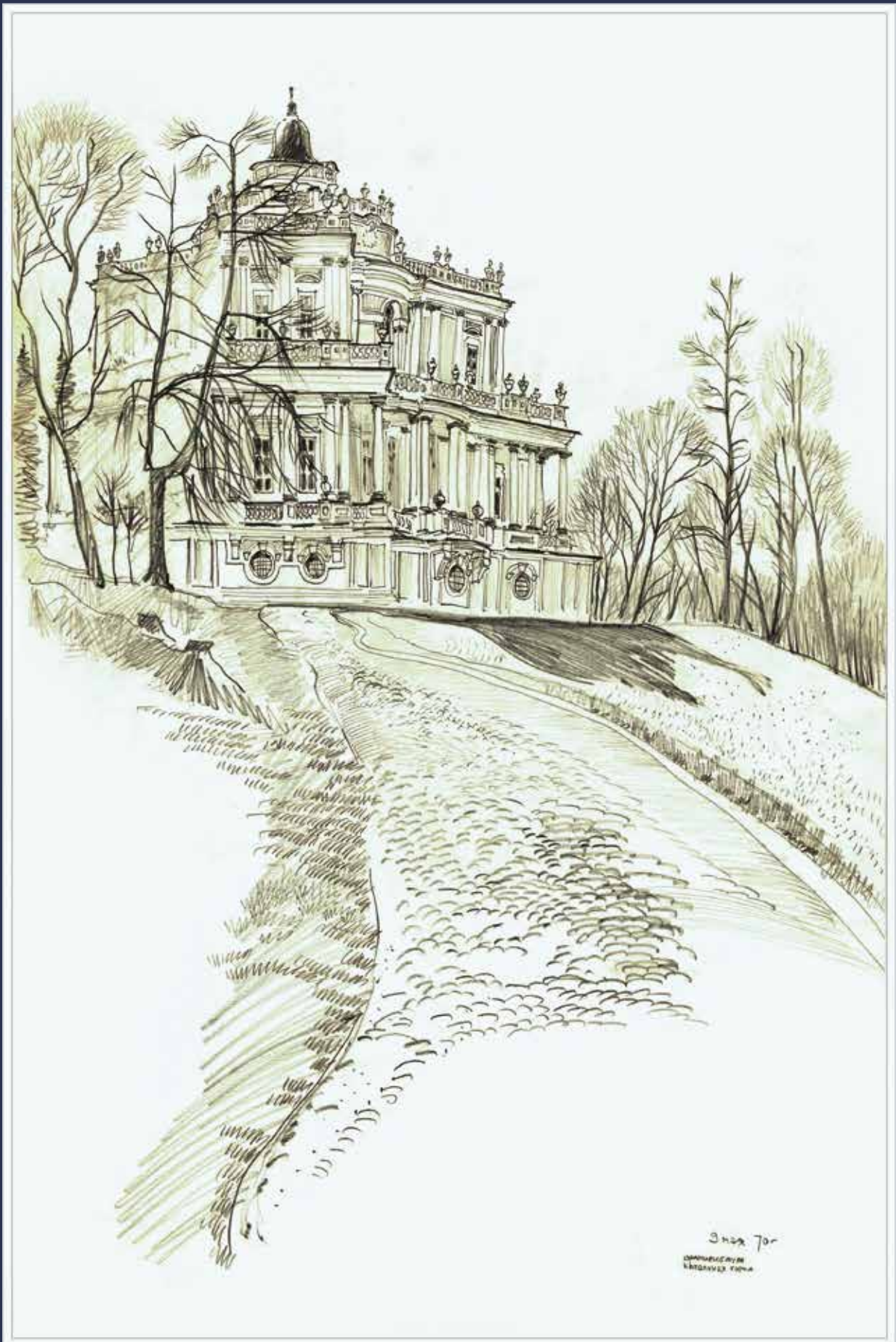
Хужина Ирина Алексеевна



Шитухина Надежда Юрьевна 1



Шитухина Надежда Юрьевна 2



Этаж 70г
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ

Автор рисунка – доцент кафедры архитектурного проектирования СПбГАСУ Ю. Ф. Брусникин



САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
www.spbgasu.ru



АРХИТЕКТУРНЫЕ СЕЗОНЫ В СПБГАСУ
Санкт-Петербург
апрель 2017