

Санкт-Петербургский государственный университет

НИКАНОРОВА Наталья Сергеевна

Выпускная квалификационная работа

**ПРОБЛЕМЫ СОХРАНЕНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ
ЭСТЕТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ВОДНЫХ ПЕЙЗАЖЕЙ
В КОНТЕКСТЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
ПРИБРЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЙ**

Уровень образования: магистратура
Направление: 54.04.01 «Дизайн»
Основная образовательная программа «Дизайн среды»

Научный руководитель:
кандидат архитектуры, доцент,
Козырева Е.И.

Рецензент:
кандидат искусствоведения, доцент,
Бандорина К.В.

Санкт-Петербург

2022

Содержание

Введение	3
Глава 1. ПРОБЛЕМЫ СОХРАНЕНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ВИЗУАЛЬНО-ЭСТЕТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ГОРОДСКИХ ВОДНЫХ ПЕЙЗАЖЕЙ	11
1.1. Водный пейзаж как составляющая образа города.....	11
1.2. Аспекты проблематики в современном градостроительном контексте. Принципы и инструменты средового подхода	14
1.3. Актуальные тенденции и практика средового формирования водного фронта прибрежных территорий.....	19
Выводы к Главе 1.....	28
Глава 2. ОСНОВЫ СРЕДОВОГО ПОДХОДА К ПРОБЛЕМЕ СОХРАНЕНИЯ, ФОРМИРОВАНИЯ И ВОСПРИЯТИЯ ВОДНЫХ ПЕЙЗАЖЕЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	30
2.1. История архитектурно-ландшафтного формирования водного фронта Санкт-Петербурга.....	30
2.2. Эволюция эстетического образа водных пейзажей Санкт-Петербурга в произведениях искусства.....	33
2.3. Анализ действующего законодательства в области охраны культурного наследия и водных ландшафтов Санкт-Петербурга	42
2.4. Современная практика и перспективы формирования водного фронта прибрежных территорий в аспектах сохранения и восприятия водных пейзажей.....	47
2.5. Оценка существующего состояния, проблем и потенциала визуально-эстетического восприятия водных пейзажей Санкт-Петербурга.....	59
Выводы к Главе 2.....	66
Глава 3. КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСПРИЯТИЯ ВОДНЫХ ПЕЙЗАЖЕЙ	68
3.1. Принципы и методы реализации эстетического потенциала водного фронта прибрежных территорий в условиях градостроительного развития...68	

3.2. Дизайн-концепция средового преобразования водного фронта прибрежных территорий на примере Петровского острова.....	71
Выводы к Главе 3.....	95
Заключение.....	96
Список источников.....	98
Приложение	

Введение

Каждый город раскрывает свою индивидуальность в городских пейзажах, видах, панорамах. Если город расположен у воды, то именно водные пейзажи наиболее ярко отражают его своеобразие.

В таком особенном городе как Санкт-Петербург – памятнике градостроительного и ландшафтного искусства мирового значения – водные пейзажи обладают высочайшей ценностью, являются уникальным эстетическим явлением и символом города (рис.1).

На всем протяжении истории градостроительная система и облик Петербурга формировались во взаимодействии водного ландшафта, архитектурных ансамблей, произведений садово-паркового искусства. Вода как главная ценность, природная стихия и градообразующий фактор была и остается доминантой пространственного развития и культурного феномена Петербурга. Природный ландшафт невской акватории и Финского залива на протяжении трех столетий получал выразительное архитектурное обрамление, по масштабу, своеобразие и гармонии пейзажных качеств не имеющее аналогов в мировой практике (рис. 2).

Н.П. Анциферов писал: *«Здесь воздвигались не отдельные здания с их самодовлеющей красотой, а строились целые архитектурные пейзажи. На всех «ответственных местах» превосходные здания»* [42]. Благодаря уникальному архитектурно-ландшафтному единству Санкт-Петербург включен в Список всемирного наследия Юнеско.

В ансамблевом, гармоничном взаимодействии архитектурных и природных составляющих, акцентов и рядовых элементов, и заключается неповторимая эстетика Петербурга. Продолжение и развитие этой традиции необходимо и на территориях градостроительного развития, в формировании новых участков водного фронта города.

Пространства у воды неповторимы и притягательны как красотой природных и архитектурных пейзажей, так и особой эмоциональной атмосферой созерцания, близкого контакта с водой, которая сама по себе

является зрелищем. Потому прибрежные пространства - городские набережные, видовые площадки, открытые к воде ландшафты, наиболее ценятся жителями, туристами, художниками.

Со времен основания города до современности сохраняется традиция связи города с водой – акваторией Финского залива и Невы, других меньших рек и каналов. Сегодня, наряду с общим процессом активного преобразования прибрежных территорий, заметна тенденция движения города к морю: создание намывных территорий, градостроительное освоение морского побережья.

Однако уже сейчас можно наблюдать, как утрачивается потенциал водных пейзажей: до минимума сокращается свободное пространство вдоль береговой линии, ценные прибрежные территории отдаются под высотную жилую застройку; возникают закрытые для горожан пространства; в связи с нарезкой прибрежных территорий на участки разных застройщиков наблюдается разорванность в характере организации участков береговой линии; практика создания пешеходных набережных реализуется крайне медленно и обнаруживает множество проблем.

В процессе планирования градостроительного развития территорий и транспортной инфраструктуры не учитывается фактор сохранения водных пейзажей, условия для их восприятия зачастую не обеспечиваются, либо по своему качеству отвечают «остаточному принципу». Не сформированы ценностные критерии и комплексный подход к формированию эстетического образа водных пейзажей, достойного традиций Петербурга.

Значительные части береговых территорий Санкт-Петербурга необратимо утратили свой пейзажный потенциал (массовая жилая застройка, магистрали скоростного движения, транспортные развязки). Судьба многих прибрежных участков и водных панорам еще находится в «подвешенном» состоянии (заброшенные или недоступные для горожан территории, занятые промышленностью, складами и пр.). Интересы в получении максимальной прибыли от эксплуатации земельных ресурсов не согласуются с проблемой

сохранения водных пейзажей. Прежде всего, «продаются» виды из окон квартир, но не уделяется необходимого внимания созданию доступной и качественной прибрежной среды, сохранению уникальных мест и видовых картин, включению новых звеньев в архитектурно-ландшафтный ансамбль Петербурга.

Помимо важности сохранения водных пейзажей Петербурга как уникального памятника градостроительного и ландшафтного искусства необходимо учитывать потребность современного городского жителя в визуальном, эмоциональном комфорте. Глаз требует гармонии, а в городе человека преследует «визуальный мусор»: реклама, трафик, дорожные знаки, технические сооружения. Усугубляет негативную ситуацию немасштабная, далекая от качеств ансамбля современная застройка. Отдыхом от стресса можно назвать чистые открытые пространства, водные пейзажи, небо, архитектурные формы в гармонии с природным фоном.

Жителям Петербурга необходимы не только «открыточные» пейзажи исторического центра, но и эстетически полноценная среда в районах современной застройки, на новых осваиваемых территориях. Наибольшим потенциалом и преимуществами в этом отношении обладают прибрежные территории в акватории Невы, её дельты, Финского залива.

Человек любит находиться у воды, быть «первооткрывателем» места, увидеть родной город с новой стороны. Это подтверждается стихийным освоением любых доступных береговых пространств. Средовое формирование таких мест, социально ориентированное развитие инфраструктуры прибрежных территорий – одно из условий устойчивого урбанизационного процесса, актуальное и перспективное направление создания комфортной городской среды.

Во избежание утраты потенциала прибрежных территорий существует необходимость в комплексном средовом подходе к проблеме сохранения и восприятия водных пейзажей.

Проблемы средового формирования и развития прибрежных территорий Санкт-Петербурга являются одним из важнейших и наиболее последовательных направлений научно-исследовательской и творческой работы по специализации «Дизайн среды» Факультета искусств Санкт-Петербургского государственного университета. Данная тематика во взаимосвязи актуальных задач, аспектов, территориально-пространственных границ исследования нашла отражение в целом ряде выпускных квалификационных работ магистратуры, а также в организации научно-исследовательских и творческих практик. Настоящее исследование продолжает опыт, опираясь на имеющиеся результаты и развивая тематику на основе принципов комплексного всестороннего подхода к проблеме.

Объект исследования: водный фронт прибрежных территорий Санкт-Петербурга в контексте проблем сохранения, формирования и восприятия водных городских пейзажей.

Предмет исследования: средовой подход к проблемам реализации визуально-эстетического потенциала водных ландшафтов в условиях градостроительного развития прибрежных территорий.

Цель исследования: разработать методы средового подхода к архитектурно-ландшафтному формированию прибрежных территорий во взаимодействии визуально-эстетических качеств водных пейзажей и условий их восприятия.

Задачи исследования:

- определить роль водного пейзажа в формировании образа города;
- выявить аспекты проблематики в современном градостроительном контексте;

- систематизировать основные принципы и инструменты средового подхода к сохранению и реализации эстетического потенциала водных пейзажей;
- проанализировать актуальные тенденции и практику средового формирования водного фронта прибрежных территорий;
- изучить историю архитектурно-ландшафтного формирования водного фронта Санкт-Петербурга;
- провести анализ эволюции эстетического образа водных пейзажей Санкт-Петербурга в произведениях искусства;
- изучить действующее законодательство в области охраны культурного наследия и водных ландшафтов Санкт-Петербурга;
- исследовать современную практику и перспективы формирования водного фронта прибрежных территорий Санкт-Петербурга в аспектах сохранения и восприятия водных пейзажей;
- изучить опыт научно-исследовательской и творческой работы магистратуры по направлению «Дизайн среды» факультета искусств СПбГУ в контексте тематики настоящего исследования;
- провести анализ пространственного и видового потенциала восприятия водных пейзажей дельты Невы; выявить перспективы развития видовой функции водного фронта в условиях градостроительного развития;
- разработать дизайн-концепцию средового преобразования водного фронта прибрежных территорий на примере Петровского острова.

Теоретическая база исследования включила материалы:

по вопросам, связанным с градостроительными аспектами формирования городской среды: Н.Н. Баранова, В. Л. Глазычева, Я. Гейла, А.В. Иконникова, Н.П. Котельникова, К. Линча, А.В. Махровской, В.А. Нефёдова, С.С.Семенцова, В.Т. Шимко и др.;

по вопросам градостроительного развития Санкт-Петербурга:
Н.Н. Баранова, Л.П. Лаврова, С.П. Луппова, А.В. Махровской,
С.В. Семенцова;

по вопросам пространственной организации и восприятия городской среды: М.Г. Бархина, Н.Н. Баранова, А.Г. Большакова, Е.А. Вагнера, С.Ф. Васильчикова, А.А. Высоковского, Н.Ф. Гуляницкого, В.Л. Глазычева, А.А. Данилицина, М.Ф. Денисова, Дж. Джейкобс, Н.П. Котельникова, Ю.А. Закирова, К. Линча, В.А. Нефёдова, Е.О. Смоленской, В.Н. Семенова, Л.Г. Тарасова, В.Т. Шимко, В.В. Шилина и др.;

по вопросам эстетики архитектурно-пространственной среды и художественным вопросам градостроительства: Н.П. Анциферова, А. Н. Бенуа, А.В. Иконникова; А.С. Лишаева и др.;

по вопросам формирования архитектурного образа приречных городских пространств: Н.Н. Баранова, М.Г. Бархина, А.А. Высоковского, М.Ф. Денисова; Е.В. Гуськовой; В. И. Кочедамова;

по вопросам благоустройства и ландшафтно-градостроительной организации прибрежных территорий: И. Аверьяновой, Н. Большакова, А. Мазаниа, В.А. Нефёдова, П. Ноздрачевой, И.В. Сотниковой;

по вопросам архитектурно-ландшафтной организации территорий: А.П. Вергунова, В.А. Горохова, Э.Э. Красильниковой, В.А. Нефедова, С.С. Ожегова, Дж.О. Саймондса, А.В. Сычева и др.

Актуальность исследования обусловлена:

- культурной ценностью и значимостью водных ландшафтов в формировании и восприятии архитектурного образа, идентичности, эстетических качеств городской среды;

- потребностью человека в эстетически привлекательной среде;

- потенциалом эстетического формирования и восприятия городских водных пейзажей во взаимодействии исторических и культурных традиций, современных направлений и методов средового подхода;
- проблемами сохранения и преемственного развития исторических культурных ландшафтов;
- «незащищенностью» и дефицитом пейзажных характеристик городского ландшафта в условиях урбанизации;
- динамикой процессов градостроительного преобразования прибрежных территорий, которые могут иметь негативные и необратимые последствия для уникальности архитектурно-природного ландшафта города, реализации эстетического потенциала водных пейзажей;
- проблемами существующего состояния и тенденциями преобразования водного фронта Санкт-Петербурга в контексте градостроительного развития территорий;
- приоритетными задачами формирования комфортной городской среды, пешеходных и общественных пространств;
- дефицитом внимания и комплексного средового подхода к эстетическим аспектам организации водного фронта прибрежных территорий во взаимодействии архитектурно-ландшафтного формирования и условий восприятия;
- потенциалом разработки данной проблематики в рамках направления «Дизайн среды».

Гипотеза исследования:

взаимосвязанный средовой подход к архитектурно-ландшафтному формированию водного фронта и условиям восприятия водных пейзажей в контексте градостроительного развития будет способствовать реализации

эстетического потенциала, социальной и культурной роли прибрежных территорий, совершенствованию качества городской среды.

Границы исследования:

водный фронт прибрежных территорий дельты реки Невы в зонах градостроительного развития Санкт-Петербурга на примере южного берега Петровского острова.

Практическая значимость исследования:

Принципы, методы, дизайн-концепция сохранения водных пейзажей и средового формирования условий их восприятия могут быть использованы в проектной практике, планировании, разработке и реализации стратегий сохранения и развития пространственной среды Санкт-Петербурга. Методология средового подхода к проблеме может быть использована в практике градостроительства, урбанистики, ландшафтной архитектуры для иных городов, обладающих водными ресурсами.

Научная новизна состоит в применении средового подхода к проблеме реализации эстетического потенциала водных пейзажей во взаимодействии проблем архитектурно-ландшафтного формирования водного фронта и условий восприятия.

Структура диссертации:

Работа состоит из введения, трех глав, содержащих 11 параграфов, заключения и библиографии, содержащей 74 источника. Общий объем диссертации - 102 стр.

Глава 1. ПРОБЛЕМЫ СОХРАНЕНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ВИЗУАЛЬНО-ЭСТЕТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ГОРОДСКИХ ВОДНЫХ ПЕЙЗАЖЕЙ

1.1. Водный пейзаж как составляющая образа города

Среди глобальных проблем городской среды можно назвать постепенную потерю городами своих отличительных черт, безликость, архитектуры и окружающей среды. Глядя на фотографии новых районов, территорий современной застройки, зачастую невозможно определить не только город, но и страну. Город нуждается в определенном образе, позволяющем узнавать его среди других. Образ города можно определить как «относительно устойчивую и воспроизводящуюся в массовом и/или индивидуальном сознании совокупность эмоциональных и рациональных представлений о городе, складывающуюся на основе всей информации, полученной о нем из различных источников, а также собственного опыта и впечатлений» [44]. Н. П. Анциферов писал о том, что *«образ города имеет свою судьбу, каждая эпоха порождает свое особое восприятие; смена эпох создает постоянно меняющийся – текучий образ города и вместе единый в чем-то основном, составляющем его сущность как органического целого»* [45].

Так как с городом чаще всего мы встречаемся напрямую как со средой обитания, то во многом образ города - это результат визуального восприятия городской среды, который формирует в сознании человека определенный эстетический, духовно-насыщенный образ.

Образ города зависит от его облика и меняется вместе с ним. При этом облик существует в действительности, а образ — в сознании человека.

Облик города влияет на человека больше, чем может показаться на первый взгляд. В городе человек проводит большую часть жизни и, соответственно, ощущает на себе воздействие, в том числе визуальное. Взаимодействие человека с окружающей видимой средой изучает наука видеоэкология, которая доказывает, что гомогенные и агрессивные

визуальные поля нарушают работу зрения, нервные клетки головного мозга не могут полноценно работать, возникает ощущение физиологического и психического дискомфорта. Положительно воздействует на глаз природная среда, так как «для нормального функционирования зрительной системы человека необходимо оптимальное количество видимых элементов, которые должны выделяться на общем фоне и обеспечивать надежную фиксацию взгляда» [52]. Специалисты отмечают, что снижение качества визуального окружающего пространства влечет за собой возникновение проблем социального типа, рост психических и физиологических заболеваний, снижение нравственности.

Помимо влияния на физиологическое и психическое состояние человека, облик городской среды выступает как культурный текст, потому что город сам по себе - концентрация культурных процессов. Облик города формирует образ, в котором сконцентрированы «все те ценности, знания и представления горожанина, которые определяют его взаимоотношения с обитаемой средой. ... Образ среды составляет важнейшую часть городской культуры, так как, с одной стороны, является ее порождением, а с другой, сам воздействует на ее формирование» [25]. По мнению Кузовенковой Ю.А., «запечатленные в образе города смыслы, идеи, ценности обуславливают способность образа влиять на поведение людей, определять их жизненные ориентации, формировать отношение к городу, предопределять поступки» [33].

В основе восприятия городской среды лежат визуальные ощущения (85 % от всего процесса восприятия мира человеком). Соответственно, основной источник для формирования образа города – это «зримая картина, которая отражает все многообразие форм, света и цвета, присущих материально-пространственному окружению» [51]. В основном, облик города мы воспринимаем через городские пейзажи, меняющиеся в процессе движения по городу. «Сложный многоаспектный объект восприятия

по существу переводится в двухмерную визуальную модель - пейзажную картину» [42].

Перефразируя определение пейзажа Калашниковой Н.Б., можно сложить понятие городского пейзажа: это **городской вид, обращенный глазом в форму искусства.**

Городские пейзажи - это летопись города, созерцание пейзажей позволяет оставаться в контакте с историей, идентичностью места. Бережное отношение к городским пейзажам необходимо для сохранения исторической преемственности.

О месте панорам и пейзажей в жизни горожан убедительно пишет О.Н. Захаров в книге «Архитектурные панорамы невских берегов»: *«Красота города выражает художественную душу создавшего ее, осуществляет духовную преемственность культуры и культурных связей между странами, облагораживает общество. Создание городских архитектурных панорам – одна из основных целей коллективного творчества архитекторов. Они в первую очередь отвечают за создание красоты города, имеющей огромное социальное значение. Все окружающее нас вне помещений воспринимается нами в панорамах, и только в них познается красота города»* [20].

Сегодня городской пейзаж не ограничивается парадными, так называемыми «открыточными» видами на исторические центры. Ценность приобретает городская среда как феномен, сегодня интересно и архитектурно-историческое наследие, и повседневная непарадная жизнь спальных, промышленных районов, городских пустырей и т.д. В городских пейзажах можно восхищаться как широкими панорамами главных улиц и набережных, так и отдельными архитектурными элементами, артефактами.

Несмотря на разнообразие городских пейзажей, один из главных ресурсов их формирования – это водоемы – широкие открытые пространства, позволяющие обозревать пространство под большим углом. Благодаря своим физическим свойствам вода сама по себе является зрелищем и всегда притягивает человеческий глаз.

В любом городе, где есть водоем, формируется особая структура среды, неповторимая благодаря уникальности водоема, а в некоторых аспектах схожая. С одной стороны, у воды строились лучшие здания, создавались целые архитектурные ансамбли (с помощью архитектуры намеренно формировались лучшие городские пейзажи у воды), с другой - промышленные, портовые территории. Также вода - это транспортная артерия; помимо сообщения по воде, прокладываются автомобильные дороги и пешеходные набережные вдоль береговой линии, поэтому водный пейзаж становится (даже по посещаемости мест, откуда он открывается) важнейшим в иерархии городских пейзажей, люди его часто наблюдают и по необходимости, и в качестве отдыха.

Как минимум, водные пейзажи формируют такие стороны образа города:

- первое впечатление для прибывающих в город по воде;
- парадный образ, то есть образ, распространяемый на международном уровне, возникающий у туристов;
- «лицо города», то есть образ города при повседневной жизни (так как местные жители очень часто отдыхают у воды, передвигаются пешком или на машине по набережным);
- образ «другого» города, т.к. любой ранее неизвестный пейзаж у воды – всегда эффектный, он закрепляется в памяти, создавая образ «другой стороны» города.

1.2. Аспекты проблематики в современном градостроительном контексте. Принципы и инструменты средового подхода

Современные города, основанные рядом с крупными водоемами, так или иначе сталкиваются с необходимостью решения вопроса значимости водных пейзажей.

Под **эстетическим потенциалом водных пейзажей** понимается качество гармоничного единства и своеобразия архитектурных

и ландшафтных составляющих водного фронта во взаимосвязи со средовыми условиями восприятия пейзажных картин.

Основу средового подхода к решению проблемы сохранения и развития эстетического потенциала городских водных пейзажей составляет потенциал водного фронта по следующим аспектам.

Исторический:

сохранение исторического своеобразия, историко-культурной идентичности городской среды в облике водного фронта – зачастую интенсивно меняющегося, глобально преобразовывающегося, развивающегося на протяжении истории города;

вода как прямой свидетель истории города; сохранение ее особенностей, характера как фактор сохранения памяти;

Эстетический:

сохранение ценных сложившихся характеристик и формирование новых качеств архитектурно-ландшафтного образа водного фронта города;

восстановление и развитие современными средствами эстетической роли водной доминанты, «природного» качества среды; восстановление значимости водных пейзажей города как наиболее ценных;

гармонизация природных и урбанистических компонентов среды современными средствами ландшафтной архитектуры, дизайна среды;

создание эстетически привлекательная городской среды - одной из главных потребностей горожан.

Культурный:

сохранение градостроительных традиций и культурного наследия, преемственности подхода к городскому пейзажу;

поддержание сложившейся культуры городской жизни, неразрывно связанной с водными пейзажами;

актуализация проблемы городских водных пейзажей как культурной ценности, восстановление архитектурно-ландшафтной уникальности;

создание новых типов среды, реализующих потенциал водных пейзажей и мест их восприятия.

Социальный:

повышение качества городской среды, формирование комфортной, доступной, привлекательной среды с учетом интересов всех групп населения;

создание новых общественных и пешеходных пространств, общедоступность прибрежных территорий как мест восприятия пейзажей;

Экологический:

сохранение или восстановление природных компонентов и ландшафтного своеобразия в границах водного фронта, взаимопроникновение природных и архитектурных элементов;

поддержание природного баланса городской среды.

Экономический:

повышение коммерческой привлекательности прилегающих территорий;

повышение туристической привлекательности: как «внутригородской» туризм, так и региональный.

Комплексная оценка и реализация потенциала территорий водного фронта во взаимосвязи исторического, эстетического, культурного, социального, экологического, экономического аспектов должны быть необходимым звеном стратегии устойчивого градостроительного развития.

Процесс сохранения и реализации эстетического потенциала водных пейзажей базируется на следующих принципах средового подхода:

Целостность: взаимосвязанное решение участков водного фронта, взаимосвязанность места восприятия и пейзажа.

Пространственная непрерывность: непрерывные прибрежные территории как места для восприятия пейзажей, полноценный участник водного пейзажа.

Доступность: возможность беспрепятственного доступа к местам восприятия пейзажей.

Культурная преемственность: сохранение исторической пространственной структуры, характерного облика, традиций в формировании водного фронта и организации набережных.

Идентичность: сохранение, развитие, воспроизводство уникальных особенностей природного и архитектурного контекста, своеобразие градостроительного облика, ландшафтных и средовых характеристик.

Эстетическая привлекательность: архитектурно-ландшафтное формирование прибрежных территорий как пространственного ансамбля с использованием традиционных и современных средств гармонизации среды.

Экологичность: максимальное сохранение и восстановление природного ландшафта, использование инновационных методов и технологий, создание экологичного архитектурного ландшафта, ограничение вредного воздействия урбанизированной среды.

Сезонная динамика, всесезонная адаптивность: архитектурно-ландшафтная и функциональная организация на основе сценария всесезонного использования, всесезонная декоративность.

Реализовать потенциал городских водных пейзажей в соответствии с принципами средового подхода возможно целым рядом инструментов.

Организация условий восприятия:

- **ландшафтный дизайн** (с помощью зелёных насаждений выполняются функции «зеленых кулис», организации первого плана водного пейзажа, зеленых ограждений, затенения места восприятия пейзажа);
- **геопластика** дает возможность направить взгляд зрителя, создает возможность наблюдать пейзаж с разнообразных по высоте точек, обеспечивает различные формы контакта (визуального, физического) с водой, другими элементами пейзажа;
- **архитектурная организация** (характер ограждений: прозрачные, монолитные, отсутствие ограждения и пр.; материалы и характер покрытий (камень, бетон, дерево, песок и пр.), характер организации береговой линии: набережная с вертикальной стенкой, спуск-лестница, терраса, консоль и т.д.);
- **средовое наполнение** (устройство мест для отдыха и сопутствующих форм деятельности);
- **световой дизайн** (освещение и подсветка видовых площадок, маршрутов, первого плана);
- **сценарный дизайн** (разработка сценариев для различных участков, функциональная насыщенность).

Организация пейзажа в границах водного фронта:

- **характер береговой линии** (архитектурно преобразованный или естественный склон, наличие таких элементов как спуски, причалы, пирсы, консоли и пр., что дает эффект дополнительной «жизни» у воды; приоритет взаимосвязанного решения береговой линии в границах панорам)
- **озеленение** (может отличаться по высоте растений, плотности посадок, цвету, типу посадок (пейзажные или регулярные) и пр.; зеленые массивы создают чередование с архитектурными массами, образуя баланс

архитектурных и ландшафтных элементов, обрамляют акценты или могут сами являться акцентом);

- **цвет** (подбор/изменение архитектурной колористики и других элементов в границах водного фронта для гармоничного включения в целостный пейзаж);
- **световой дизайн** (художественная подсветка архитектуры, стенки набережной, мостов и других значимых элементов пейзажа).

1.3. Актуальные тенденции и практика средового формирования водного фронта прибрежных территорий

Водные пейзажи заключают и концентрируют в себе уникальность города, художественный образ и своеобразие городской среды. Поэтому многие города так или иначе решают вопрос их сохранения и включения в современное городское пространство. В мировой практике исторических городов вопрос сохранения пейзажей наблюдается в контексте сохранения архитектурных объектов культурного наследия. То есть сохраняются такие пейзажи и панорамы, в которых лучше раскрываются объекты культурного наследия, тем более что многие исторические центры городов расположены у воды.

Москва. В 2014 году прошел Международный конкурс на разработку *Концепции развития прибрежных территорий Москвы-реки*. Главная цель конкурса – сформировать систему взаимосвязанных территорий, прилегающих к Москве-реке, которая превратит главную водную артерию столицы в связующее звено городской структуры. Необходимость создания единого проекта по развитию Москвы-реки обосновывалась тем, что от того, как выглядят городские набережные и сама река, насколько она доступна горожанам, зависит облик всей Москвы. Победившая концепция была взята за основу мегапроекта по развитию прибрежных территорий Москвы-реки, цель которого — создание линейного центра города с одинаково высоким

качеством городской среды, общественных пространств и благоустройства на всем своем протяжении. Одна из главных задач проекта — формирование пешеходного и велосипедного маршрутов на всем протяжении Москвы-реки.

Протяженность береговой линии Москвы-реки – 220 км. На сегодняшний день благоустроено около 80 км, остальные территории еще представляют собой неизвестный большинству жителей город. В рамках проекта прорабатываются маршруты водного транспорта, происходит строительство новых причалов и реконструкция существующих. Доступность водного транспорта станет новой возможностью восприятия московских пейзажей для большинства горожан – с воды [71] (рис.3).

Второй масштабный проект - «Суперпарк Яуза» - линейное рекреационное пространство вдоль реки Яуза. Главная проблема заключается в разобщенности прибрежных участков – отсутствие между ними комфортных пешеходных связей, в особенности на пересечении с транспортными магистралями и рекой. Основной идеей создания единого парка является объединение разрозненных городских территорий в непрерывный зеленый маршрут. Среди основных предложений: развитие рекреационного потенциала, формирование связанной сети благоустроенных и озелененных общественных пространств от центра города до периферии, создание на всем протяжении от устья Яузы до парка «Лосиный остров» прогулочных маршрутов, беговелопешеходной инфраструктуры. Кроме того, предлагается улучшение качества продольных и поперечных связей за счет организации нижних набережных и подходов к воде, строительства и реконструкции пешеходных мостов. Проект представляется как «сумма позитивных «вторжений»» в проблемные участки [72] (рис. 4).

Создание пешеходной среды и обращенность к воде, водному пейзажу – одни из главных приоритетов двух проектов.

В 2018 году для Москвы было утверждено «Положение об организации Комитетом по архитектуре и градостроительству города Москвы работ по выполнению визуально-ландшафтного анализа территории и (или) объектов

капитального строительства в городе Москве (приложение)». Цель данного положения - сохранение ценных визуально-ландшафтных характеристик городской среды Москвы. Вместе с этим разработаны «Методические указания по проведению визуально-ландшафтного анализа условий восприятия объектов культурного наследия в их исторической и природной среде».

Хельсинки. Уникальной особенностью Хельсинки станет его 130-километровый прибрежный маршрут, который частично уже создан. Первый участок маршрута, кольцо по всему центру города, был открыт летом 2020 года. В отличие от многих других европейских столиц, прибрежные маршруты Хельсинки будут находиться в пределах легкой досягаемости на общественном транспорте и полностью открыты для пешеходов. Прибрежный маршрут позволит увидеть и прочувствовать развитие города, начиная с природного вида на море и архипелаг, заканчивая новыми жилыми и офисными зданиями в бывших портовых районах, всеми его архитектурными слоями, представляющими разные десятилетия и века. (рис.5) [78].

Копенгаген - морской город с большим количеством каналов. Береговая линия здесь доступна пешеходам на всем ее протяжении, город можно целиком обойти по набережным. Набережная активно включена в жизнь города. На береговой линии создаются новые общественные пространства, в которых большое внимание уделено городским пейзажам: организуются подходы к воде, архитектурный облик новых зданий и сооружений гармонично вписан в окружающую среду. В центре Копенгагена построен Оперный театр и новое здание для Датского королевского театра. Оба здания обращены к воде и обладают большими панорамными окнами с видом на исторический центр, набережная перед зданиями организована без ограждений: в виде спуска по лестнице у оперного театра и деревянной террасы у Театрального дома. На нескольких набережных создается целый комплекс многоуровневых променадов-пирсов: Кальвебод Брюгге, Harbour

Bath и т.д.; для нового жилого района Орестад создавались новые каналы, тем самым продолжая характерные пейзажи Копенгагена. Именно прибрежная архитектура с ее морской жизнью - это визитная карточка Копенгагена, городской пейзаж насыщается пришвартованными суднами. Основные принципы: пешеходная доступность; многоуровневые набережные, вынесенные на воду; сохранение единого облика города (сдержанные линии, морская тематика, отсутствие больших площадей насаждений, открытые пространства) (рис. 6) [79].

Осло. Проект преобразования территории порта в Осло является одним из лучших примеров создания условий для восприятия водных пейзажей. Одним из главных природных компонентов, характеризующих Осло, является естественный голубой фьорд. Однако до конца 20 века местные жители и туристы не могли подойти к воде, почти весь периметр был занят портовыми сооружениями и верфями. 19 января 2000 года был дан старт масштабной программе «Город у фьорда» по реконструкции гавани Осло. В рамках реализации проекта территория превращается в привлекательный район с новыми жилыми кварталами, офисами, парками и учреждениями культуры, автомагистрали помещаются в тоннели, благоустраиваются набережные. Изменение территории порта означает не полное его уничтожение, а подразумевает перенос контейнерного терминала южнее по восточной стороне. Пассажирские, рыболовецкие, парусные суда и военные корабли вписываются в концепцию «Город у Фьорда» и остаются неотъемлемой составляющей морского фасада города. Проект реконструкции гавани включает и серию знаковых зданий. Флагманом проекта стал Оперный театр (2008), с уникальной площадью у воды и пешеходным пространством на нескольких уровнях крыши, затем к нему присоединился частный музей Аструп-Фернли (2012). Сейчас к ним добавились главная городская библиотека и Музей Мунка. Национальный музей искусства, архитектуры и дизайна также планируется переместить к воде к 2022 году.

Район Акер-Брюгге - одна из реализованных частей проекта «Город у Фьорда». Проезжая часть в этом районе удалена от набережной. Зеленые насаждения набережной практически отсутствуют, что придает характерность норвежскому пейзажу, единство водного пространства и нового района. Обилие малых форм, деревянные и металлические скамьи, оформленные в «параметрическом» стиле. Набережная одноуровневая, разделена на зоны с помощью материалов покрытия: брусчатка и палубная доска. Открывается вид на залив и постоянно прибывающий пассажирский водный транспорт. Основные принципы: открытые пространства для беспрепятственного обзора пейзажей, минимализм в стиле малых архитектурных форм, использование природных материалов (рис. 7) [77].

Роттердам. Крупнейший портовый город, постепенно порт перемещался из центра города на его западные окраины. Редевелопмент набережных на бывших портовых участках стал возможностью переосмысления самобытности города. Городом была учреждена программа «Rotterdam Waterfront Program», главная цель которой - вернуть реку Маас центру города. Река теперь воспринимается как уникальный элемент самобытности Роттердама. Одной из портовых территорий, требующих возрождения, был Старый порт. Градостроители и дизайнеры пришли к выводу, что именно наличие порта придало этим районам уникальный характер. Таким образом, открытое прибрежное пространство осталось на месте, как и несколько исторических портовых построек. Роттердам сильно пострадал от бомбардировок во время Второй мировой войны, большая часть исторической части города была разрушена. Уцелевшие здания на набережной охранялись, чтобы продемонстрировать самобытность города. Кроме исторических зданий, свой вклад в идентичность прибрежных районов Роттердама привносит использование современной своеобразной архитектуры, сочетание новой и старой архитектуры, небоскребов, соседствующих со старыми складами (рис. 8) [76].

Париж. В 1970-е годы проведена масштабная программа по преобразованию транспортных магистралей вдоль берега в пешеходные набережные. На месте автомобильной дороги по обеим сторонам Сены устроен парк-променад Рив-де-Сен общей протяженностью 7 километров. Представляет собой место для прогулок и отдыха у воды в самом центре города, откуда открывается необычный вид на достопримечательности Парижа. Променад также включает в себя пять плавучих садов, размещенных на баржах, выставочные площадки у музея Орсе, помещения для выступлений и занятий, детские площадки, спортивные сооружения и кафе.

Каждое лето с 2002 года на берегах Сены проводится фестиваль «Пляжи Парижа». На набережных (или на временно перекрытых автомобильных дорогах) создаются зоны отдыха для всех, кто не уезжает в отпуск на лето: временные искусственные песчаные пляжи на набережных, а также открытый бассейн на Сене. Сезонное изменение прибрежных территорий позволяет увидеть город и воду в совершенно другом виде и настроении, в облике курорта.

Приоритеты: среда исключительно для пешеходов и велосипедистов; внедрение озеленения в прибрежную среду, эко-подход; активное использование поверхности воды (рестораны, сады, бассейн на воде) [64].

С помощью кодексов регулирования строительства в Париже регламентируется высота новой застройки, которая не может превышать существующую. В городе принята методика «условных линий визуальной связи между зрителем и объектом исследования», где с помощью анализа и расчетов официально закрепляются параметры линий визуальных связей, чтобы защитить условия восприятия ценных зданий и ансамблей. При расчетах учитываются следующие факторы: оптимальная зона восприятия памятника, здания-кулисы, рельеф, эффект закругления Земли, возможности обзора объекта с разных уровней. «Условия восприятия объектов культурного наследия классифицируются по трем типам, связанным с формированием условной картины, видимой зрителю при восприятии

городской среды и одновременно условиями, в которых находится сам зритель: перспективные виды, точки обзора, фрагментарный обзор. В сопроводительной экспликации подробно описывается маршрут движения зрителя по траектории, позволяющий увидеть последовательное или одновременное визуальное раскрытие памятников, условия их восприятия, а также рекомендации по сохранению этих условий [71] (рис. 9).

Лондон. Район Кингс-Кросс до недавнего времени был промышленным неблагополучным районом, а Риджентс-канал, пересекающий район, был переполнен мусором, отходами. Сегодня территория превращена в комфортное пространство с уникальными видами узкого Риджентс-канала. Пейзажи Риджентс-канала отличаются высокими кирпичными стенами, обрамляющими канал (жизнь у канала происходит на своем уровне, ниже остального города), промышленной архитектурой, наличием большого количества шлюзов, традиционных лодок *нэрроуботов*. Открывается не классический вид на Лондон, но не менее самобытный – разноцветные традиционные английские узкие каналные лодки, которые используются для туристических и досуговых целей. Вокруг них сложилась целая субкультура: их используют в качестве жилья, офисов, магазинов. Жизнь на *нэрроуботах* имеет своё очарование: неторопливое путешествие по спокойной воде, возможность остановиться почти в любом месте канала и наслаждаться городскими видами или пасторальными пейзажами за городом.

Одна из значительных особенностей района – приоритет пешеходной среды. Для прогулки вдоль канала создан непрерывный пешеходный маршрут по бывшей буксирной дорожке (необходимой из-за узости канала). Доступность была улучшена за счет ступеней, пандусов, новых причалов и новых мостов. Значимое пешеходное видовое пространство - зеленый променад на бывшем ж/д виадуке, повторяющем изгиб канала, откуда открывается вид на канал и природный парк Камли-стрит. Территории присуще сохранение исторических артефактов: шлюзы, каналные лодки,

а также чугунные колонны газгольдеров, внутри двух из них построены современные жилые дома, внутри третьего разбита поляна с видом на канал.

Основные принципы: прибрежные пространства превращаются в пешеходные; индустриальные виды приобрели ценность; тенденция к свободному обзору, отказу от перил, где это безопасно; приспособление исторического водного транспорта под новые функции; включение природных материалов, растительных модулей; многоуровневость (рис. 10) [74].

Нью-Йорк. Каждые 10 лет создается план комплексного развития береговой линии Нью-Йорка, который представляет собой видение городской набережной (длиной около 830 км) на следующее десятилетие. Предложения основываются на трех ценностях: равенство, устойчивость, здоровье. В плане до 2030 года заостряется внимание на следующих принципах:

общедоступность прибрежных территорий;

обеспечение связанности, большей мобильности в прибрежных районах за счет увеличения объемов паромных перевозок; объединение водных маршрутов с пешеходными, например, путем добавления у причалов дополнительных стоек для проката велосипедов или дорожных знаков;

улучшение координации строительства и обслуживания критически важной береговой инфраструктуры между различными ведомствами и уровнями правительства; сотрудничество с владельцами частных участков береговой линии, проектировщиками и инженерами, а также местными сообществами;

охрана и восстановление естественной набережной, зеленой инфраструктуры, проведение мероприятий по очистке водных путей.

Обязательным условием является общественный доступ к воде и сохранение визуальных связей с водными пейзажами. Одним из принципов завершившейся программы «Vision 2020» была насыщенность прибрежных территорий культурно-образовательными объектами. По мере реорганизации отдельных участков образуется единая развитая береговая зона Нью-Йорка

с разнообразными видами активности, с единой системой променадов, пешеходных и велосипедных видовых маршрутов вдоль воды. При этом каждый участок береговой территории сохраняет свою индивидуальность и связь с историческим контекстом (рис. 11). [73]

На основе анализа мирового опыта выявлены **основные тенденции средового формирования видовых прибрежных пространств:**

1. Целостное решение водного фронта в единстве архитектурных и ландшафтных составляющих, приоритет эстетической ценности водных пейзажей.

2. Доступность береговых территорий.

3. Отказ от транспортных потоков вдоль береговой линии.

4. Приоритет пешеходной и общественной функций водного фронта.

5. Формирование непрерывных пешеходных маршрутов.

6. Социальная ориентированность организации водного фронта как коммуникативного пространства, доминанты культурного кода городской среды.

7. Взаимосвязь водной и зеленой инфраструктуры в формировании прибрежных ландшафтов.

8. Приоритет ландшафтно-экологической составляющей прибрежных территорий. Сохранение, восстановление, поддержание естественно-природных характеристик водных ландшафтов.

9. Сохранение и регенерация исторических объектов и артефактов водного фронта, поддержание идентичности и «духа места».

10. Гармоничное включение современных общественных объектов в водный пейзаж.

11. Преобразование прибрежных промышленных объектов в многофункциональные общественные пространства.

12. Включение водного пространства, акватории в структуру прибрежных архитектурных комплексов, набережных.

13. Многообразие форм организации береговой линии, приоритет возможности близкого контакта с водой.

14. Средовой сценарий водного фронта в сочетании линейных систем и локальных видовых площадок, открытых и закрытых, панорамных и камерных пространств.

15. Учет природно-климатических и сезонных факторов в создании комфортных условий восприятия.

16. Визуальная интеграция внутренних архитектурных пространств и водных пейзажей.

17. Вертикальное развитие водного фронта, обеспечивающее визуальные контакты с водным пейзажем.

18. Применение высоких технологий и технических средств в создании новых возможностей восприятия водных пейзажей.

Анализ исторического опыта и практики позволил систематизировать **типологию условий восприятия водных пейзажей**. На основе различного характера организации береговой линии и расположения видовых точек (видовых площадок), обеспечивающих восприятие, выявлен ряд характерных средовых ситуаций.

Комплексный подход к сохранению и реализации эстетического потенциала водных пейзажей базируется на анализе современного опыта, проблем и тенденций средового формирования водного фронта прибрежных территорий в контексте уникальных исторических, градостроительных, ландшафтных условий Санкт-Петербурга.

Выводы к Главе 1

Водный пейзаж – важная составляющая образа каждого города, расположенного у воды. Уникальная природная основа, связь с водным

пространством во многом определяли исторический процесс и закономерности развития, структуру и архитектурный облик, культурные традиции и типологию пространств городов.

На сегодняшний день городами определена ценность прибрежных пространств, территории активно благоустраиваются, превращаются в комфортные пешеходные пространства. Следующий шаг – сохранение и реализация визуально-эстетического потенциала городских водных пейзажей – является стратегическим в создании нового качества городской среды.

ГЛАВА 2. ОСНОВЫ СРЕДОВОГО ПОДХОДА К ПРОБЛЕМЕ СОХРАНЕНИЯ, ФОРМИРОВАНИЯ И ВОСПРИЯТИЯ ВОДНЫХ ПЕЙЗАЖЕЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

2.1. История архитектурно-ландшафтного формирования водного фронта Санкт-Петербурга

«Здесь все наперекор стихиям. В природе нет ничего устойчивого, ясно очерченного, гордого, указывающего на небо... И город создается как антитеза окружающей природе, как вызов ей... Он сам весь из спокойных прямых линий, из твердого, устойчивого камня, четкий, строгий и царственный...» (Н.П. Анциферов, «Непостижимый город...»).

Санкт-Петербург уникален своим расположением на многочисленных островах дельты Невы и прилегающей части Приневской низменности. Особенностью пространственного каркаса архитектурного ландшафта города, прежде всего его исторического центра, является единое непрерывное открытое пространство, образованное акваториями, площадями, проспектами, улицами, скверами. Ведущая роль в этой пространственной системе, складывавшейся на протяжении более трех столетий, принадлежит **Невской акватории.**

Основными составляющими ландшафтной и пространственной системы Петербурга являются Нева и ее рукава: Малая Нева, Большая, Малая и Средняя Невки. Их дополняют малые реки: Фонтанка, Мойка, Екатерингофка.

Площадь дельты Невы более 83 кв. км, из них 23 кв. км приходится на водную поверхность. Длина Невы в черте города составляет 28 км. Ее средняя ширина 400-600 м, самое широкое место – 1200 м в месте разветвления Большой и Малой Невы. Масштаб водных пространств с первых этапов создания и развития города определил обширный масштаб градостроительной деятельности, архитектурных идей и эстетического образа Санкт-Петербурга.

Наиболее полное и яркое выражение эти качества получили в организации водного фронта в центральной части дельты Невы, ставшей пространственным и символическим ядром исторического центра города.

История формирования уникального архитектурного ландшафта водного фронта представляет собой последовательный, преемственный процесс формирования целостного ансамбля в единстве природной основы, архитектурных доминант, фоновой рядовой застройки и «зеленой инфраструктуры», дополняющей пейзаж водных панорам. Каждый исторический период внес в этот пейзаж свои элементы и черты, создавшие в своей совокупности своеобразную пространственную «картину», неповторимое и гармоничное «зрелище», ставшее символом Петербурга (Приложение 1).

Вместе с формированием водных пейзажей создавались и условия их восприятия – набережные, мосты, прибрежные площади, служащие не только городскими общественными пространствами и коммуникациями, но и доступными «видовыми площадками», с которых открывались прекрасные

Взаимосвязь процессов и задач архитектурной организации водного фронта и условий его восприятия – одна из наиболее уникальных и ценных традиций Санкт-Петербурга, определивших его значение как памятника градостроительного искусства мирового значения.

В основе архитектурно-пространственного и ландшафтного формирования водного фронта, эволюции эстетического образа Петербурга лежат механизмы градостроительного регулирования, последовательного планирования и воплощения творческих идей, преемственности петербургской архитектурной школы в поиске гармонии объекта и контекста (природного, градостроительного, образного).

Как отмечает С.В.Семенцов, с самого начала в Санкт-Петербурге *«эффективно действовал принцип единства градостроительной композиции при многообразии функций и стилевых решений застройки»*.

Для осуществления этого была специально сформулирована и высочайше утверждена единая система градостроительных и архитектурных требований (регламентов) и практики безусловной, безукоризненной и всеобъемлющей реализации: по правилам и практике прокладки улиц, каналов, набережных и устройству площадей, по формированию кварталов застройки, по разбивке кварталов на участки и правилам застройки участков, по правилам и практике создания системы вертикальных доминант и всего силуэта города и его пригородной зоны и т. д. Все работы велись только под контролем архитекторов, исключая стихийность действий заказчиков» [47].

*«Несмотря на понесенные потери, к 1990 г., когда исторический центр Санкт-Петербурга был включен в Список всемирного наследия, его исторический характер, воплощенный в городском ландшафте дух места-*genius loci* – в целом оставался ненарушенным. «Северная столица» в значительной степени сохраняла подлинность и целостность.*

Сегодня они под угрозой. Из-за отсутствия надлежащего управления и мониторинга за прошедшие годы многие компоненты объекта Всемирного наследия значительно пострадали... Прежде всего это относится... к Главному городскому пространству...- пространству дельты Невы и панорамам ее берегов. Им был нанесен значительный ущерб с возведением высотных зданий новой биржи и жилого комплекса «Финансист», на Васильевском острове, на стрелке Выборгской стороны (высотные здания «Аврора» и «Монблан», на набережной Робеспьера» [18].

Сохранившиеся исторические ландшафты подвергаются процессам урбанизации. «Новые крупные комплексы начинают изменять масштаб и характер ландшафта там, где он еще не подвергся «тотальной» урбанизации.» Новые комплексы становятся «анти-акцентами» в водных ландшафтах» [18].

Современная ситуация и происходящие процессы динамичной трансформации водных пейзажей за счет интенсивного освоения под

застройку прибрежных территорий требует особого внимания и подхода, основанного на переосмыслении и развитии исторических традиций в современном контексте формирования городской среды.

2.2. Эволюция эстетического образа водных пейзажей Санкт-Петербурга в произведениях искусства

Понятие «пейзаж» имеет два связанных между собой значения: общий вид какой-либо местности и жанр живописи, который этот вид запечатлевает, переосмысливает. Чтобы понимать, что такое петербургский пейзаж, эффективно проследить эволюцию пейзажа как жанра изобразительного искусства. Где, как не в картинах, рисунках, гравюрах можно выявить особенности водных пейзажей Петербурга. Художники обязательно видели прекрасное в том, что писали; внимательный глаз художника подмечал лучшие, особенные пейзажи, их изменения и трансформацию.

В период от основания Петербурга и до массового использования фотографии можно четко отследить, какие места считались самыми важными с точки зрения восприятия водных пейзажей - исследуя произведения изобразительного искусства (рис. 12, 13, 14). Пейзажи создавались художниками с целью показать красоту новой столицы, её суть. Так как процесс изображения пейзажей трудоемкий и времязатратный, то выбирались только лучшие виды. Также повторяемость в выборе видов, сюжетов говорит о важности того или иного пейзажа.

«Как только стали возводиться великолепные дворцы, разбиваться роскошные сады и вырастать как по волшебству новые города, явилась потребность все это увековечить, от всего этого, как от самого лестного для самолюбия русского человека, иметь воспоминания, "портреты". Именно по той же причине, по которой с таким усердием выписывались иностранные портретисты ..., выписывались с не меньшим усердием иностранные

"портретисты местностей" - перспективисты и видописцы). Изначально «портреты» Петербурга представляли собой *«не что иное, как просто архитектурные и топографические съемки»*, только со временем они *«приобретают все большее техническое совершенство и все более художественный характер»* [8].

Гравюры и немногие рисунки 1700-1720-х гг. демонстрируют прежде всего панорамы невских берегов. Первые пейзажи Петербурга появляются в гравюрах Зубова (знаменитая Панорама Санкт-Петербурга 1716 года и серия «малых» видов), Пикарта, Ростовцева, Марселиуса, Оттомара. Уже в первые десятилетия существования города можно наблюдать комплекс благоустроенных набережных, с которых открываются содержательные пейзажи. Во-первых, это Дворцовая набережная на гравюрах Пикарта и Зубова, откуда открывается вид на Троицкую площадь и Петропавловскую крепость. У Зимнего дворца Петра I склон набережной ступенчатый. Иной пейзаж мы видим с точки на противоположной стороне - Троицкой площади - это ставший классическим для Петербурга единый фронт брандмауэрной застройки.

Часто художниками выбирается один из важнейших видов - на Адмиралтейство с Васильевского острова. Сама же Адмиралтейская набережная с Дворцовой пристанью, откуда сегодня открывается вид на Кунсткамеру и Дворцовый мост, появится намного позже, в конце XIX века. Помимо пешеходной набережной от Летнего сада до Адмиралтейства, построена набережная у Исаакиевской церкви, откуда, вероятнее всего, рисовались изображения Меншиковского дворца. Запечатлены на первых гравюрах также Александро-Невская Лавра, Летний сад, Екатерингоф.

Сегодня с противоположного берега можно увидеть сохранившимся пейзаж только с ансамблем Летнего сада. Пейзаж с Александро-Невской Лаврой сохранился частично: архитектура закрыта насаждениями. Однако на Малоохтинском проспекте организован спуск к воде и видовая площадка-

причал для восприятия этого пейзажа. Екатерингоф утратил свой облик ансамбля, сегодня он закрыт рядовой посадкой тополей, хотя противоположный берег Екатерингофки, несмотря на расположение в промзоне, еще имеет потенциал вернуть свою видовую функцию: есть пешеходный тротуар, отделенный полосой газона от проезжей части.

В гравюрах начала XVIII века уже наблюдаются отличительные особенности: первый план - река и большое количество водного транспорта, чередование рядовой застройки и дворцов, архитектурных доминант в виде шпилей, единый фронт застройки.

Продолжают серию водных пейзажей Санкт-Петербурга гравюры Махаева середины XVIII века, в которых основное внимание продолжает уделяться Невским панорамам. Набережные еще деревянные, но постепенно одеваются в камень и создаются для передвижения как пешеходов, так и транспорта.

В последние годы царствования Екатерины II над пейзажами Петербурга работали Ф.Я. Алексеев, швед Б. Патерсен, француз М.Ф. Дамам-Дамартре.

Берег Васильевского острова в районе Кунсткамеры еще естественный. Даже в начале XIX века в картинах И.-Г. Майра наблюдается непривычный современному глазу пейзаж, а именно первый план: грунтовые дороги с деревянным ограждением или естественные берега. При этом противоположный берег Невы от Летнего сада до Зимнего дворца уже сложился. Такой пейзаж начала 19 века со стороны Васильевского острова очень контрастный, создается противостояние прямолинейного произведения градостроительного искусства и провинциального пейзажа.

Другой образ раньше создавал и вид на Исаакиевскую церковь и мост с Васильевского острова. Дело не только в том, что в начале 19 века еще не был построен Исаакиевский собор и существовал наплавной мост, а в целом непарадном первом плане: на гравюре Б.Патерсена (1799 г.) на берегу Невы можно увидеть торговые лавки, причалы и места для выгрузки товаров, сырья,

строительных материалов. Мелкие сооружения, детали перетягивали на себя внимание, создавали противоречие с идеальными формами архитектуры.

На гравюре Б. Патерсена 1806 г. изображена Сенатская площадь, доступная и для пешеходов, и для конного транспорта. Несмотря на то, что сегодня она только пешеходная, условия восприятия невского пейзажа ухудшились: автомобильная дорога отделяет пешеходную площадь от набережной, а воспринимать пейзаж с первым планом из движущегося потока автомобилей довольно тяжело.

Набережные Екатерининского канала, Фонтанки, Мойки к концу 18 века на картинах Б. Патерсена приобретают современный облик. В целом, поскольку до появления автомобилей движение по набережным было намного спокойнее, а население города меньше - условия восприятия водных пейзажей были комфортными, узких по сегодняшним меркам гранитных тротуаров было достаточно для комфортного восприятия, прогулки.

Исходя из анализа пейзажей набережной у Академии художеств, пристань стала более комфортным местом восприятия архитектурного пейзажа, т.к. рядом не пришвартовываются суда, ограничивающие обзор. С другой стороны, большой поток транспорта создает дискомфорт при восприятии пейзажей с узкого тротуара набережной.

В 1810 году складывается ансамбль Стрелки Васильевского острова, став еще одной доминантой в водных пейзажах Санкт-Петербурга. Сегодня спуск к воде не используется как причал, а только как одна из лучших смотровых площадок исторического центра. Значительная удаленность от транспортных потоков, отсутствие диссонирующих элементов, защищенность от шума создают комфортные условия восприятия.

«Красота северной столицы России и ее окрестностей, размах и спокойное величие городских и загородных, сельских и морских ландшафтов первой половины – середины XIX в. запечатлены в сотнях графических листов и живописных полотен... В числе наиболее выдающихся мастеров –

А.Е.Мартынов, С.Ф.Галактионов, В.Барт, В.С.Садовников, К.П.Беггров, Г.Г.Чернецов»[18].

Не только «архитектурная оправа водных зеркал» притягивала художников, но и комплекс зеленых островов, где чаще всего в пейзажах изображается Каменноостровский дворец. Сегодня природные условия восприятия, как на картинах С. Щедрина и В. Садовникова, сохранились в Лопухинском саду. Условия восприятия с Ушаковской набережной изменились: теперь это транспортная артерия, комфортность восприятия снижена.

Практически в неизменном виде (с картины В. Садовникова) дошли до наших дней природные условия восприятия пейзажа Елагина дворца с Каменного острова. Из других точек условия восприятия Елагина острова изменились в связи с застройкой прибрежных территорий и превращением набережной в автомобильную магистраль интенсивного движения.

В.С.Садовников в своих картинах *«Зимние бега на Неве»*, *«Вид на Главный штаб со стороны Мойки»* открывает еще одни условия восприятия водных пейзажей - с поверхности льда зимой. Сегодня Нева замерзает не каждый год, а также ходить по льду в городе запрещено, но в теории такая возможность есть - устраивать в зимний период смотровые площадки на льду.

Романтические пейзажи Б. Патерсона, А. Боголюбова, на которых изображен вид на Смольный монастырь с природных, «провинциальных» берегов Охты, к сегодняшнему дню остались только воспоминанием.

Неизменными атрибутами водных пейзажей всегда были торговые, транспортные и военные суда, мачты, паруса, лодки, пристани и причалы, бытовые сцены жизни у воды и на воде, в слиянии в архитектурным фоном создававшие неповторимый образ города, морской столицы России. Позже участниками водных панорам станут катера, баржи, водный транспорт новых поколений.

К началу XX века в изобразительном искусстве имела обширная коллекция водных пейзажей Петербурга. Отмечались как периоды подъема интереса художников к этой теме, так и заметного спада. Новый подъем интереса к петербургской теме возникает на рубеже 1900-х в творчестве художников «Мира искусства» - А. Н. Бенуа, М. В. Добужинского, Е. Е. Лансере, А. П. Остроумовой-Лебедевой.

Художник и историк искусства А.Н.Бенуа, в статье «Живописный Петербург», вопреки тенденции своего времени не любить Петербург, призывал к возрождению *«художественного отношения к заброшенному Петербургу»*, чтобы художники *«полюбили Петербург и, освятив, выдвинув его красоту, тем самым ... остановили варварское искажение его, оградил бы его красоту от посягательства грубых невежд»*. Бенуа выявляет уникальность и живописность города, облик которого стремительно искажался. Сравнивая петровский Петербург с Амстердамом и Гаагой, отмечает: *«Там — узенькие особнячки, аккуратненькие, узенькие набережные, кривые улицы, кирпичные фасады, огромные окна — здесь широко расплывшиеся невысокие хоромы, огромные реки с широкими берегами, прямые по линейке перспективы, штукатурка и небольшие оконца»* [8].

Несмотря на то, что центральными в творчестве А.Н.Бенуа были темы, связанные с Санкт-Петербургом XVIII века, он как архитектор, теоретик и художник внес значимый вклад в осмысление проблемы водных пейзажей. На картине *«Фонтанка во времена Екатерины II»* выбран необычный ракурс - точка обзора находится на воде. Действительно, главнейшие участники водного пейзажа не изменились и до настоящего времени: гранитные набережные, чугунная решетка, каменные спуски, темная гладь воды.

В творчестве А. П. Остроумовой-Лебедевой петербургский пейзаж занимал главное место. Минимальными средствами ей удалось создать классическую коллекцию пейзажей Петербурга, отразить в своеобразной художественной трактовке образ города, сложившийся к началу XX века. Приглушенная цветовая гамма, крупные пятна, графичность, лаконичность -

общие черты петербургских пейзажей Остроумовой-Лебедевой. Значительная часть работ художницы - это водные пейзажи: с Биржи на стрелку и Неву, вид на Горный институт, с мостов на реки, с набережных. В печатной технике, часто применяемой Остроумовой-Лебедевой, ярко выражена плановость. Можно заметить, как зрителя приглашают смотреть на пейзаж через что-то, первый план: это колонны Биржи, ограда моста или набережной, баржи и лодки, верстовой столб и т.д.

«Художница нашла для своих произведений точки обзора, откуда город раскрывается наиболее ярко. К таким принадлежит акварель «Летний сад в июне» (1929, второй вариант — 1942), очень декоративная, построенная на широких цветовых плоскостях и на строгом ритме линий. ... Образ города возникает здесь во всей своей характерности, «портретности», во всей пленительности [2, с. 2]. В изображении сравнительно небольшой части города угадывается вся его сущность. Центральную часть с прекрасными архитектурными ансамблями, улицами и каналами, городские окраины и парки А.П. Остроумова-Лебедева писала всю жизнь. Причем самые непритязательные, укромные уголки воспроизведены были ею с проникновенным чувством» [52].

В первые годы после революции М.В. Добужинский создает серию литографий «Петербург в двадцать первом году». В водных пейзажах серии очень малую часть занимает вода, в центре внимания даже не архитектура, а водные суда, механизмы на переднем плане, фонари и метель. Такие памятники, как Исаакиевский собор, Медный всадник, Кунсткамера - только декорации для новых событий, новых участников жизни Петрограда (краны, доки, корабли, землесос). Наиболее выразительны виды на Исаакиевский собор с Университетской набережной, на Петропавловскую крепость с Дворцовой набережной, на Кунсткамеру с Английской набережной, на Неву с гранитного спуска со сфинксами.

Еще одну серию пейзажей послереволюционного Петрограда создает П.А. Шиллинговский (серия гравюр «Петербург. Руины и возрождение»).

«Большие плоскости белого, чёрные штрихи и отдельные чёрные активные детали сочетаются с чёрными плоскостями, прорезанными легким белым штрихом, довольно скупыми приёмами рисуют нам знакомые петербургские виды» [Саутина, 2020]. Разруха и запустение первого плана соседствует с величественными ансамблями противоположного берега. Воды в этих пейзажах практически нет или нет совсем, однако пейзажи можно определить как водные, поскольку зритель знает, что между крупным первым и значительно уменьшенным третьим планом есть связующее звено - Нева. Таковы виды на Петропавловскую крепость и Стрелку с Дворцовой набережной, на город со Стрелки Васильевского острова, на Тучков мост с набережной Макарова.

Уже с середины 1920-х годов художники запечатлевают новое строительство меняющее облик водных панорам (С.А.Павлов *"Строительство Володарского моста"* 1934, Н.А.Ионин *«Подготовка новых быков для моста лейтенанта Шмидта в Ленинграде»* 1937, В.Прошкин *«В порту. Этюд»* 1934). Узнаваема новая архитектура - дом Политкаторжан за Троицким мостом - на картине В.Гринберга *«Велосипедисты на Неве»* 1935, также здесь примечательно оформление Дворцовой набережной с помощью живой изгороди, которая эффективно отделяет пешеходную набережную от проезжей части, создает более комфортные условия для восприятия пейзажей. Лирические пейзажи с петербургскими каналами и реками писали художники Н.Ф.Лапшин, Н.А.Тырса; точка восприятия - из окон или на набережной.

В период блокады Ленинграда художники не переставали писать городские пейзажи. Реки города вышли на передний план как источник питья и передвижения по льду зимой. Поэтому точка обзора часто находится на воде - со льда. Архитектура часто выступала как обрамление.

Во второй половине XX века наряду с классическими пейзажами центральных водных ансамблей художников привлекает промышленный пейзаж с характерным силуэтом и колористикой исторических заводов и фабрик (Выборгская сторона, правобережные панорамы Невы). Образ

Ленинграда в искусстве дополняют водные пейзажи Невы и других рек в районах нового строительства: В.Шагин «*Охта. Река Оккервиль*» (1980), А. Заславский «*Закат на Малой Охте*» (1994), О. Почтенный «*В Невском районе*» (1957, 1975) с видами на Володарский мост с правого и левого берегов и многие другие.

Проанализировав водные художественные пейзажи Санкт-Петербурга, можно сделать вывод, что наибольшей привлекательностью с точки зрения эстетической ценности всегда оставались невские виды, как на конкретные доминанты, так и на общие панорамы – своеобразный эталон красоты города. Лучшими местами восприятия пейзажей были невские набережные: прибрежные территории Петропавловской крепости, Петровская набережная, Троицкий мост, Дворцовая набережная, набережные Кутузова, Адмиралтейская, Английская и Университетская, стрелка Васильевского острова, которые образовали своего рода ядро видовых площадок и маршрутов.

С точки зрения условий восприятия набережные значительно изменились: основное место занял интенсивный транспортный поток, который не только создал небезопасную и некомфортную ситуацию, но и внес диссонанс в визуальные черты водных пейзажей. Сократились зеленые участки набережных, а также природные береговые территории, формирующие особые ландшафтные условия восприятия, сохраняющие возможность непосредственного контакта с водой. Развитие транспортной инфраструктуры и застройка прибрежных территорий все более настойчиво воздействует на береговую зону, снижая ее эстетический ресурс.

Изменился на значительных участках водного фронта и сам пейзаж, который перестал привлекать художников и быть объектом эстетического восприятия. В классические виды вторглись диссонансные объекты. Нарушены исторически сложившиеся масштабные закономерности, высотность и силуэт архитектурных панорам, гармоничное соотношение

фоновой застройки и доминант, застройки и зеленых массивов Современное освоение прибрежных территорий не способствует как формированию эстетически ценных, уникальных картин, в новом ключе продолжающих традиции Петербурга, так и полноценных условий их восприятия.

Эти процессы подтверждают необходимость и актуальность разработки средового подхода к проблеме градостроительного развития прибрежных территорий Санкт-Петербурга в эстетическом аспекте, основывающимся на исторических и художественных традициях петербургской культуры.

2.3. Анализ действующего законодательства в области охраны культурного наследия и водных ландшафтов Санкт-Петербурга

В Петербурге как городе-памятнике большое внимание уделено охране объектов культурного наследия. Для сохранения памятников культуры требуется сохранение среды вокруг, основных панорам с их участием.

В 2005 году была принята «Петербургская стратегия сохранения культурного наследия», которая определяет основные приоритеты, критерии и направления охраны культурного наследия Санкт-Петербурга. Долгое время в городе охранялись только отдельные памятники, но специфика Санкт-Петербурга *делает предметами охраны* окружение - все «ключевые элементы, параметры, характеристики среды, которые являются носителями исторической, архитектурной, художественной ценности». Охраняются и главные градостроительные принципы: объемно-пространственный планировочный каркас, конфигурация центральных водных пространств, общегородской силуэт, панорамы рек, ансамбли главных площадей, перспективы основных улиц и т.д. В Стратегии отмечается важность для Санкт-Петербурга «с его широким простором» архитектурно организованных открытых пространств и видовых каналов восприятия доминант, ансамблей и средовой застройки.

«Наиболее распространенным методом охраны визуальной целостности исторической среды и образа города считается охранное зонирование» [36]. Впервые понятия "объединенные охранные зоны", "предметы охраны" появились в теории и практике охранной деятельности Санкт-Петербурга. Главным нормативным документом, в котором выделяется тема сохранения образа городского ландшафта, можно назвать Закон Санкт-Петербурга от 19.01.2009 №820-7 «О границах объединенных зон охраны объектов культурного наследия, расположенных на территории Санкт-Петербурга, режимах использования земель и требованиях к градостроительным регламентам в границах указанных зон». Законодательством города охраняются целостные панорамы и пейзажи исторического центра. На карте города определены зоны охраны объектов культурного наследия и в их границах установлены правила использования земель. Здесь сформулированы и занесены под охрану такие составляющие городской среды, как пейзаж, силуэт города, небесная линия, виды городского ландшафта, фоновая застройка, панорамы рек и т.д.

Зоны охраны защищают исторические панорамы от вмешательства диссонирующих объектов и исчезновения, однако существует большое количество пейзажей, не входящих в зоны охраны, но значительно ценных. Среда Санкт-Петербурга вне исторического центра обладает своей эстетической ценностью и нуждается в сохранении, привлечении внимания к собственным водным пейзажам.

Однако и закон не всегда сдерживает наступательное движение архитектурных масс: комплекс запретов и ограничений в границах зон охраны объектов культурного наследия Санкт-Петербурга *«не исключает возможности реконструкции исторических зданий с изменением габаритов и их архитектурного облика, а также возведения новых зданий и сооружений в пределах максимально допустимых высотных ограничений»* [36].

О влиянии вновь возведенных зданий и сооружений, не соответствующих устойчивым характеристикам исторической застройки

на сложившийся визуальный образ и силуэт города А.Ю.Назарова: *«Негативное воздействие на целостность панорам р. Невы и силуэта застройки оказывают включенные в структуру видовых раскрытий здания крупного архитектурного модуля с неупорядоченной конфигурацией линии крыши при отсутствии доминирования горизонталей венчающих карнизов...*

Речные панорамы и силуэт оказываются чувствительными к высотному строительству на территориях за границами исторического центра. Комплексы многоэтажных зданий, возведенных на значительных расстояниях от исторического центра, вследствие изгибов русла реки вторгаются в панорамы акватории р. Невы, нарушая сложившуюся структуру восприятия визуального образа и силуэта. Значительность воздействия нового строительства на восприятие панорам и силуэта застройки приводит к потере историко-культурной ценности визуального образа города, утрате культурной идентичности исторического городского ландшафта» [37].

В 1990 году в список всемирного наследия ЮНЕСКО был включен объект «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним комплексы памятников». В его состав входят 36 компонентов и 86 элементов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Исторический центр Санкт-Петербурга является ядром этой номинации, его площадь составляет около 4000 га. Особенность Санкт-Петербурга в том, что в Список всемирного наследия включены не отдельные памятники, а целая культурная агломерация.

ИКОМОС (ICOMOS) - международный совет по охране памятников и достопримечательных мест, главный консультант и эксперт ЮНЕСКО. Именно он производил экспертизу и дал положительное заключение по материалам заявки на включение объекта под номером С540. В обосновании рекомендации ИКОМОС отмечал: *«В истории градостроительства Санкт-Петербург, несомненно, является*

единственным примером огромного проекта, сохранившего всю логику своей структуры, несмотря на быструю смену стилей, считающихся противоречивыми... Благодаря несоответствию стилей в этом широко раскинушемся историческом центре рождается ощущение неподвластного времени величия, где грандиозность памятников соответствует служащему фоном свободному ландшафту, переходящему в открытое море, постоянно овеваемому бризами и пересеченному каналами, через которые, говорят, перекинута более 400 мостов. Многокрасочная, сияющая столица Балтики, Ленинград соединяет противоположные архитектурные принципы, сменяющие друг друга с 1703 г. до нашего времени, – это живые краски гипса и лепных украшений, гранита и порфира, блеск позолоты, зелень парков и сверхъестественная синева невских вод». Сегодня для отделения ИКОМОС в Санкт-Петербурге приоритетными являются проблемы наследия города, в том числе такие значимые, как его место в Списке всемирного наследия, охрана ценных характеристик исторического городского и пригородного ландшафта, проблемы новых включений в историческую среду и др.

В ближайшее время планируется утверждение нового генерального плана Санкт-Петербурга до 2048 года. Из задач территориального планирования Санкт-Петербурга, представленных действующем *Законе Санкт-Петербурга от 22.12.2005 N 728-99 «О Генеральном плане Санкт-Петербурга»*, напрямую с обеспечением сохранности ландшафтов Санкт-Петербурга связаны задачи сохранения и регенерации исторического и культурного наследия, которые включают:

развитие основных композиционных принципов формирования ландшафтно-градостроительной системы Санкт-Петербурга при создании пространственного образа мегаполиса: главная роль акваторий Финского залива и реки Невы, планировочные приемы, учитывающие ландшафтные особенности территорий, соотношение рассредоточенных доминант к фоновой застройке;

сохранение системы связанных друг с другом архитектурно оформленных городских пространств, системы ансамблей, наиболее ценных градостроительных композиций, объектов культурного наследия и ценной исторической застройки, ценных элементов исторической среды Санкт-Петербурга;

сохранение ценных элементов исторической среды Санкт-Петербурга, в том числе: ценных элементов планировочной структуры, ценных элементов ландшафтно-композиционной структуры, ценных элементов композиционной структуры городского пространства.

Приоритет сохранения исторически сложившейся композиционной и планировочной структуры, ориентация на сохранение ландшафтных характеристик в качестве основы развития города, использование традиционных планировочных приемов во многом могут способствовать сохранению уникальных водных ландшафтов Петербурга. Однако существенной остается проблема реализации этих задач на практике.

В Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года (Постановление правительства Санкт-Петербурга от 13 мая 2014 года N 355) одной из важнейших задач становится *«повышение качества проектирования новых жилищных объектов»*. То есть для новых жилых кварталов город должен определить оптимальное сочетание характеристик (градостроительной, архитектурной, инженерно-технической) с учетом особенностей районов Санкт-Петербурга. При капитальной реконструкции существующих и проектировании новых домов в исторических районах Санкт-Петербурга *отмечается важным «учитывать сохранение классических видов и панорам города от высотной застройки в прилегающих к историческому центру районах города. Требуется проработка вопросов возможного устранения или видоизменения объектов, нарушающих архитектурный облик исторической части города»*.

2.4. Современная практика и перспективы формирования водного фронта прибрежных территорий в аспектах сохранения и восприятия водных пейзажей

В границах водного фронта Санкт-Петербурга сегодня происходят значительные изменения. Некоторые возможности с точки зрения сохранения и восприятия водных пейзажей уже упущены, однако есть и положительный опыт.

По словам руководителя проектного бюро MLA+, преподавателя Института дизайна и урбанистики ИТМО Яны Голубевой, на территории Петербурга доступны для жителей не более 40% водных объектов [79].

Успешным реализованным проектом можно назвать пространство *«Севкабель порт»*. В результате реконструкции завода «Севкабель» на Кожевенной линии в южной части Васильевского острова (до революции завод Siemens & Halske, построен в конце XIX века) создано многофункциональное общественное и деловое пространство. Наиболее привлекательной и оригинальной частью комплекса стала набережная с прогулочной зоной с видом на Финский залив, порт, Морской вокзал. Участок береговой территории решен выразительными и лаконичными средствами современного ландшафтного дизайна (устойчивый к вытаптыванию газон, деревянный настил, оригинальные малые формы). Атрибуты и колорит индустриального пейзажа, близость воды, свободная организация – удачно найденный типологический код прибрежного пешеходного пространства. Устроен спуск к воде, причал для прогулочных судов, яхт, катеров. Водные маршруты связали новую площадку с центром города. Впервые береговой участок промышленной зоны вдоль Большой Невы открыт для горожан, доступен для восприятия морского пейзажа. Территория приспособлена для созерцания: широкие перила, проницаемое ограждение, терраса с деревянными скамьями, вертикальные опоры для принятия солнечных ванн и отдыха, газон. В данном проекте сохранен дух

промышленного и портового Петербурга - вид на порт, место восприятия пейзажа сохранило промышленную атмосферу. Территория пространства «Севкабель Порт» будет расширяться: концепция «*Гавань 2.0*» предполагает создание единой пешеходной и рекреационной зоны вдоль линии воды протяженностью 1,3 км и станет продолжением существующего променада как в сторону Балтийского завода, так и «Ленэкспо». В перспективе проект может развиваться на всю «морскую линию» Васильевского острова (рис. 15).

Значительные изменения произошли в прибрежной зоне Крестовского острова и в районе Лахты. Крупные постройки, такие как *Лахта-центр*, стадион «*Зенит-арена*», *вантовый мост* и другие сооружения ЗСД сформировали новый урбанистический морской пейзаж Санкт-Петербурга. Видовыми площадками его восприятия являются северо-западное побережье Васильевского острова, южное побережье Большой Невки, западная оконечность Петровского и Елагина островов.

Пешеходный *Яхтенный мост* между Крестовским островом и побережьем Большой Невки, *открытый в 2017г.* - первый пример коммуникации, спроектированной специально для пешеходного и велосипедного движения, самый протяженный и высокий пешеходный мост в Петербурге (длина более 900 м, высота 16 м). Мост стал принципиально новым элементом панорамы дельты Невы и «морского фасада», объединившим функции связи между крупнейшим спортивным и рекреационным комплексом города, интенсивно развивающимся Приморским районом, парком имени 300-летия Санкт-Петербурга - и эффектной видовой площадки, откуда раскрывается панорама Финского залива. Пешеходная и велосипедная трасса превратилась в своеобразное общественное пространство, одно из наиболее популярных новых городских мест (рис. 16).

Вдоль *Южной дороги* Крестовского острова проложен пешеходный маршрут, связавший существующие песчаные дюны, спортивные и игровые

площадки, места отдыха. Напротив пирса Петровского острова создана видовая площадка с местами для отдыха и созерцания водного пейзажа, пользующаяся популярностью у горожан. С площадки открываются виды на Малую Невку, яхт-клуб на Петровском острове, Васильевский остров, морскую панораму (рис. 17).

На Васильевском острове положено начало формированию нового участка *набережной Макарова*, откуда открывается эффектный вид на вантовый мост, Крестовский остров, стадион, Лахта-центр, яхт-клуб и новую застройку Петровского острова.

Альтернативно проекту продолжения транспортной набережной Макарова на участке от реки Смоленки до моста Бетанкура был предложен инициативный проект создания парка *«Заросли»*, сохраняющий естественную береговую линию, природный ландшафт, место для восприятия водного пейзажа Петровского острова, панорамы в сторону центра города. Вместе с тем, приоритетным в соответствии с планированием развития транспортной инфраструктуры является устройство магистрали и автомобильного моста через Смоленку, что создаст еще один урбанизированный участок набережной, лишенный живописной ландшафтной составляющей и возможности пребывания на берегу в комфортных условиях. Сложившаяся здесь ситуация требует разработки сбалансированного подхода в интересах сохранения эстетического потенциала водных пейзажей и условий их восприятия.

К одному из самых посещаемых видовых мест дельты Невы и морского побережья - *Парку имени 300-летия Санкт-Петербурга* - добавятся такие видовые пространства, как набережная у *Лахта-центра*, а также набережная Большой Невки у *Пьяной гавани* (рис. 18).

Уникальное по видовой ценности пространство - *Леонтьевский мыс*. Отсюда открывается вид на Большой Петровский мост и массивы зеленых островов Петербурга. Сегодня пространство практически не доступно

и не предназначено для массового посещения, представляя собой территорию жилого комплекса.

Значительные изменения происходят в связи с происходящей последние годы интенсивной застройкой **Петровского острова** жилыми комплексами. Плотная подходящая к берегу застройка оставляет прибрежную полосу минимальной ширины, недоступную или ограниченную для свободного доступа, разграниченную на отдельные участки либо неорганизованную и небезопасную для пребывания.

Строительство **моста Бетанкура** (2017), связавшего Васильевский и Петровский острова, внесло не только радикальные изменения в водные пейзажи дельты Невы, в панорамы Малой Невы, виды от центра города в сторону моря и с Васильевского и Петровского островов в сторону исторического центра. Благодаря организации пешеходного и велосипедного движения мост стал уникальной видовой площадкой восприятия водных пейзажей в новых пространственных условиях, ракурсах. Опорные конструкции моста на Петровском и Серном островах, на набережной Макарова стали своеобразным «обрамлением» видовых картин, создали необычные «кадры» архитектурных ландшафтов (рис. 19).

На **юго-западном побережье** Финского залива активно формируется новый водный фронт: это многоэтажные жилые комплексы, вплотную подходящие к воде. Например, ЖК «Паруса» построены на берегу залива, незастроенной осталась узкая полоса земли «каменный пляж», откуда открывается ценный вид на залив, однако как место восприятия пейзажей оно не продумано и не благоустроено. Практически полностью застроены территории вокруг Дудергофского канала, где природные открытые пространства изменились на остро урбанистические, нивелировалось значение залива при восприятии с набережной Дудергофского канала, т.к. вид на него перекрыт зданиями.

За последнее десятилетие стремительно изменился водный фронт в верхнем течении Невы. Массовая высотная застройка на левобережной

стороне – вдоль проспекта Обуховской обороны, в районе речного вокзала, в Рыбацком, на правобережной стороне - вдоль Октябрьской набережной - радикально преобразовала невские панорамы. исторический пейзаж. В Рыбацком практически исчез исторический пейзаж - старинная деревня с деревянными домами на берегу Невы. Решена судьба исторической застройки в зоне планируемого строительства Большого Смоленского моста. Архитектурный облик новых объектов разных застройщиков не создает качества ансамбля. Искажены характерные для Петербурга горизонты «небесной линии». Строительство многоквартирных жилых комплексов не сопровождается формированием доступных благоустроенных набережных. Очередные участки береговой полосы поглощаются транспортными магистралями.

Не менее радикальные градостроительные преобразования, ведущие к изменению водных пейзажей, формированию новых участков водного фронта и происходят на прибрежных территориях малых рек – Смоленки, Черной речки, Волковки, Охты, Оккервиль и других.

Наряду с этим, в Петербурге сохранился значительный ресурс прибрежных территорий, занятых промышленными, инженерными зонами, которые в будущем способны стать общественными видовыми пространствами.

«Сегодня «морской» вектор заметно доминирует в градостроительных процессах. Интенсивное освоение прибрежных территорий дельты Невы и Невской губы, создание новых намывных территорий продолжает исторический «путь к морю», задает новые перспективы воплощения идеи морской столицы. На этом пути много проблем, есть сильные решения, есть ошибки, но есть ориентир – неиссякаемая ценность водных панорам» [30].

Значимость прибрежных территорий подтверждается в большом количестве проектов, в том числе созданных в рамках крупных конкурсов.

Задачей ставится формирование как новых участков водного фронта, так и новых условий восприятия водных пейзажей.

В 2020 году завершился конкурс на концепцию парка «*Тучков буян*» на месте бывшей промышленной территории на берегу Малой Невы, в самом историческом центре Санкт-Петербурга. Условиями конкурса было определено, что «*Тучков буян*» *станет парком с прямым доступом к воде и с нового ракурса откроет панорамные виды на Петропавловскую крепость, ансамбль Биржи, стрелку Васильевского острова, здание Адмиралтейства, разводные мосты и саму Неву. Благодаря проекту станет доступен пешеходный маршрут, объединяющий зеленые зоны от Марсова поля и Летнего сада через Троицкую площадь и Александровский парк к островам. Преобразятся набережная между Тучковым и Биржевым мостами и площадь Лихачева*» [71].

Победившая концепция (архитектурное бюро «Студия 44» и West 8) нацелена продолжить классическую гранитную набережную, дополнив ее амфитеатром для любования пейзажами. По словам авторов, *«акцент концепции сделан на создании романтических пейзажных видов и раскрытии городской панорамы»*. Бережное включение парка в водный фронт за счет классического оформления набережной и *«зеленой стены» из рядовой посадки деревьев вдоль набережной*» [71]. (рис. 20)

Финалист конкурса - команда JV Vogt в консорциуме с Herzog & de Meuron (Швейцария) – также предложила создание вдоль берега *«зеленого фронта» с классической высокой гранитной стенкой набережной, плавно перетекающими уровнями, пейзажными приемами озеленения.*

Третий финалист - бюро «Хвоя» - предложила организацию широкого спуска к воде и классическую набережную с прозрачным ограждением-решеткой, что увеличит угол обзора, откроет вид на воду.

Во всех проектах, представленных на конкурс, **архитектурное и ландшафтное решение береговой линии и береговой полосы, организация видового пешеходного маршрута вдоль берега, видовых площадок и условий восприятия водных пейзажей** с новых, недоступных ранее точек стало центральной темой проектных предложений.

В 2018 году проведен конкурс *«Парковая линия»* на концепцию благоустройства прибрежной территории южной части намывных территорий Васильевского острова. Участникам была поставлена задача *«превратить двухкилометровую набережную в составе формирующегося морского фасада Санкт-Петербурга в озелененный парадный променад у воды»* [64]. Участниками конкурса предложены многообразные архитектурные и ландшафтные решения, а также средовые сценарии организации береговой линии и прибрежного пространства в качестве общественного и видового.

Победителем конкурса (архитектурное бюро «Студия 44») предложено оформление набережной в виде склона, а также разнообразные формы подходов к воде, создающие как традиционные, так и оригинальные условия восприятия морского пейзажа: пирсы, спуски различных типов, дорожки над водой, консоли и т.п. (рис. 21).

Существуют предложения на неопределенную перспективу освободить **Ново-Адмиралтейский остров** в нижнем течении Невы от промышленного использования (предприятие «Адмиралтейские верфи») и тем самым создать условия для градостроительного развития территорий в новом формате. Впервые остров с большой историей может стать доступным для горожан, еще ближе город подойдет к морю, западный мыс острова может стать уникальной видовой площадкой в месте впадения Невы в залив. Как Горный университет на протяжении 200 лет был своеобразными *воротами в город*, первым встречал прибывающих в город по воде, так с противоположной стороны Ново-Адмиралтейский остров может стать новым участником водного фронта Петербурга и местом восприятия уникальных водных пейзажей.

Одно из последних градостроительных решений – проект застройки **Масляного буяна** (архитектурное бюро «Студия 44») — исторической территории на берегу Большой Невы, напротив Ново-Адмиралтейского острова, рядом с Горным университетом. На участке площадью 3,7 га (историческое название места «Масляный буян», территория промышленной зоны) планируется построить жилой комплекс премиум-класса с пробивкой створа 24-25-й линий к набережной Невы, вблизи швартовки ледокола «Красин». Традиционные для Петербурга приемы, использованные в проекте – ступенчатая застройка и парцелляция, аналогично проекту застройки Васильевского острова, разработанному в XVIII веке Доменико Трезини. В этой части Васильевского острова действует самый строгий высотный регламент, который ограничивает застройку высотой 28/33 метров. Проектируемые дома будут разной высоты, от 22 до 33 метров, и чем ближе к набережной, тем ниже, с повышением вглубь квартала. [71] Береговая полоса предлагается в виде классической петербургской набережной-бульвара. На торцевых участках кварталов запланированы небольшие треугольные скверы, которые вместе с рядовыми насаждениями вдоль воды будут формировать прибрежный ландшафт нового участка невиской набережной. (рис. 22).

Ценнейший не только по своей исторической, но и видовой уникальности **Охтинский мыс** долгие годы недоступен для горожан, судьба его еще не решена. *«Важную роль Охтинский мыс играет в культурном ландшафте Санкт-Петербурга. Он входит в панорамы Невы с доминирующим в них шедевром Растрелли - собором Воскресенского Смольного монастыря, воспринимается со многих видовых точек и трасс, статически и в движении, во всем богатстве сменяющих друг друга видов и «скользящих» панорам [18].*

До сих пор одной из самых депрессивных территорий города остается **Канонерский остров**, обладающий сильнейшим видовым потенциалом (морские панорамы, виды на Морской канал и порт).

В докладе мониторинговой комиссии Центра всемирного наследия и ИКОМОС, представленного на 33 сессии Комитета всемирного наследия (2009), была дана следующая характеристика исторического центра Санкт-Петербурга: *«... объект стал рассматриваться более как городской ландшафт, тесно связанный с его речной структурой и оформленный ею, чьи панорамы ориентированы на водные пути, являвшимися его основными транспортными артериями. Особую важность имеет панорама вдоль Невы, которая сохраняет горизонтальный ландшафт «небесной линии». Объект нуждается в управлении как ландшафт с обеспечением связи между его атрибутами и их общими панорамами» [64].*

На фоне происходящих градостроительных процессов, изменений характера водного фронта, эстетических качеств архитектурного облика водных пейзажей, условий их восприятия важно отметить, по словам С.В.Семенцова, первоочередность связи между элементами ландшафта Петербурга: *«В ландшафтном единстве неразрывно сосуществуют как памятники разного значения (федеральные, региональные, местные), так и застройка, не имеющая статуса памятников и вновь выявленных объектов, но безусловно являющаяся неотъемлемым элементом единого культурного (рукотворного) ландшафта» [47].*

Как показывают тенденции и прогнозы градостроительного планирования, в дальнейшем освоение новых прибрежных территорий, преобразование исторически сложившихся участков будет затрагивать все новые участки водного фронта, особенно в дельте Невы, продвигаться к морю. Сохранение водных пейзажей, создание условий их восприятия возможно только при взаимодействии всех участников процесса формирования водного фронта, учете всех составляющих и аспектов. Эстетический аспект является одной из наиболее «тонких» и дефицитных составляющих в урбанизационного процесса, требующим комплексного средового подхода.

2.5. Опыт научной и творческой работы в аспектах исследования

Проблемы средового формирования и развития прибрежных территорий Санкт-Петербурга уже более 10 лет являются одним из важных и наиболее последовательных направлений научно-исследовательской и творческой работы по специализации «Дизайн среды» Факультета искусств Санкт-Петербургского государственного университета.

Данная тематика во взаимосвязи актуальных задач, аспектов территориально-пространственных условий и объектов исследования и проектирования нашла отражение в целом ряде выпускных квалификационных работ магистратуры, а также научно-исследовательской и творческой практики, представляющей собой коллективную исследовательскую работу.

Динамика происходящих градостроительных процессов, заметные, зачастую радикальные изменения, затрагивающие прибрежные территории и водный фронт Невы, Невской дельты и малых рек, «морской фасад» Петербурга, подтверждает актуальность исследований и необходимость продолжения работы в изменяющихся контекстах. Многосторонний характер проблем, общественный резонанс, явственные свидетельства «упущенных ресурсов» требуют профессионального участия и активной профессиональной позиции. Время показывает, что средовой подход как особое аналитическое и творческое видение становится убедительным инструментом моделирования и прогнозирования, основой принятия эффективных решений.

Последовательным развитием данного направления может стать изучение проблемы сохранения и реализации эстетического потенциала водных пейзажей в контексте градостроительного развития прибрежных территорий. Данный аспект так или иначе звучит в рамках тематики исследований и формирует определенную теоретическую базу для настоящей работы.

Основными в области средового формирования и развития прибрежных территорий Санкт-Петербурга можно отметить следующие научно-исследовательские работы (Приложение 2).

«Дизайн-концепция рекреационного использования прибрежных территорий Финского залива» (Захарчук Т.И., 2012). Исследование посвящено современным проблемам и перспективам использования ландшафтно-экологического и рекреационного потенциала прибрежных территорий, методам формирования ландшафтно-средовой инфраструктуры сезонных объектов рекреации на примере прибрежной территории Канонерского острова.

«Методы развития пешеходных пространств в исторической городской среде (на примере набережных канала Грибоедова)» (Лукичева В., 2012). Предметом исследования обозначены методы развития пешеходной среды в исторических районах города, дизайн «среды для пешеходов» в контексте реализации программ развития пешеходных территорий

«Комплексное формирование инфраструктуры прибрежных территорий как фактор устойчивого развития городской среды» (Емельянова А.А., 2017). Цель исследования - разработка модели комплексного формирования устойчивой инфраструктуры прибрежных территорий и предложения по её реализации на примере перспективных участков.

«Формирование системы пешеходных пространств в условиях градостроительного развития прибрежных территорий Санкт-Петербурга» (Катышева Е., 2019). Предмет исследования - методы интеграции прибрежных территорий в систему пешеходных пространств Санкт-Петербурга. Цель исследования: разработка концепции включения прибрежных территорий в систему пешеходных пространств и непрерывных пешеходных маршрутов Санкт-Петербурга.

«Методы средового формирования и адаптации городских пространств в зоне сооружений транспортной инфраструктуры (на примере прибрежных территорий Санкт-Петербурга)» (Катышева Т., 2019). Объект исследования: пространственная среда в зоне сооружений транспортной инфраструктуры как ресурс средовой и функциональной адаптации (на примере участков ТИ на западе, северо-западе Васильевского острова, Серном, Петровском, Крестовском островах в Санкт-Петербурге).

«Формирование системы общественных пространств как метод регенерации историко-культурного ландшафта (на примере Петровского острова в Санкт-Петербурге)» (Моисеева Александра, 2019). Цель исследования - разработка концепцию формирования общественных пространств в качестве приоритетного направления регенерации и устойчивого развития среды в условиях градостроительных преобразований Петровского острова - уникальной части городского ландшафта и культурного пространства Петербурга.

Наряду с магистерскими диссертациями, ценным опытом разработки проблем прибрежных территорий Санкт-Петербурга являются научно-исследовательские и творческие практики в форме коллективно работы по темам:

- **Концепция комплексного развития Петровского острова** (2017-2019);
- **Потенциал развития общественных пространств в зоне пешеходной доступности территории Тучков Буян** (2020).

Исходя из анализа предшествующего опыта научной работы магистратуры СПбГУ в области проблем средового формирования и развития прибрежных территорий Санкт-Петербурга, можно выделить основные аспекты проблематики, ставшие предметом исследований:

пешеходная доступность прибрежных территорий;
прибрежные территории как общественные пространства;
транспортная инфраструктура в прибрежных территориях;
«морское» направление развития города;
комплексный подход к организации среды прибрежных территорий.

Каждое из исследований ориентировано на изучение определенных аспектов, сосредоточено на определенных участках прибрежных территорий, вместе с тем продолжая общее направление, что в целом сложилось в цельное видение проблем, в единую систему.

В этом контексте, основываясь на накопленном опыте, а также учитывая динамику градостроительных процессов, целесообразно развитие исследовательского направления в эстетических аспектах средового формирования, сосредоточив внимание на проблемах сохранения и реализации эстетического потенциала водных пейзажей Санкт-Петербурга, обеспечения условий их восприятия.

2.6. Оценка существующего состояния и потенциала эстетического восприятия водных пейзажей Санкт-Петербурга

Пейзажи исторического центра Санкт-Петербурга охраняются законом, однако условия восприятия пейзажей зачастую требуют преобразований. Основное пространство, откуда воспринимаются водные пейзажи центра города – это набережные с непрерывным автомобильным движением и узким тротуаром, что создает постоянное ощущение дискомфорта. Единственными **относительно комфортными береговыми участками** в границах дельты Невы на сегодняшний день являются: набережные Адмиралтейская, Английская (участок от Благовещенского моста до Адмиралтейского канала, Лейтенанта Шмидта, Петровская, Мытнинская, Макарова (от Биржевого до Тучкова моста и от Тучкова моста до реки Смоленки); Заячий остров, Елагин остров, локальные участки (СевкабельПорт, Южная дорога).

Вне исторического центра **пейзажный потенциал и потенциал формирования условий восприятия не реализован и частично утрачен.** Территориями с большим пейзажным потенциалом можно назвать неосвоенные прибрежные территории, которые стихийно приспособляются жителями для рекреационных целей, промышленные территории, а также территории градостроительного развития, где процесс преобразований идет в настоящее время и еще есть возможность сформировать новые петербургские пейзажи с эстетической точки зрения и условия их восприятия.

На основе натурального анализа выявлены актуальные **проблемы формирования водного фронта прибрежных территорий Санкт-Петербурга:**

1. Отсутствие целостной градостроительной концепции формирования водного фронта в единстве архитектурных и ландшафтных составляющих, дефицит перспективного планирования в данной сфере.

Несмотря на всеми осознаваемую ценность водных ландшафтов Санкт-Петербурга целостное решение проблемы отсутствует. Сегодня законодательно определены зоны охраны объектов культурного наследия, в которые входят водные объекты. Свою идентичность на территориях градостроительного развития Санкт-Петербург сможет сохранить только в том случае, если продолжится организованное преобразование водного фронта в соответствии с традиционным петербургскими ценностями.

2. Экспансия плотной жилой застройки в формировании основной части водного фронта.

Поскольку прибрежные территории обладают исключительной коммерческой ценностью, в формировании водного фронта доминирует плотная застройка, напрямую связанная с количеством проданных квадратных метров и «видов из окон»

3. Дискретная застройка отдельных участков, "разорванность", бессвязность водного фронта в границах водных панорам.

Освобождающиеся от промышленной, инженерной и другой инфраструктуры территории быстро осваиваются под преимущественно жилую застройку. Несогласованность владельцев территорий и застройщиков, отсутствие опережающего планирования комплексной организации береговой полосы не позволяет связать архитектурное и ландшафтное решение общими принципами.

4. Динамика убывания зеленых массивов в структуре водного фронта.

Причинами деградаций зеленой ландшафтной составляющей водного фронта являются экспансия транспортной инфраструктуры и застройки, дефицит комплексных, системных берегоукрепительных, природоохранных и водоохранных мероприятий, а также действий по сохранению и поддержанию существующих естественных береговых ландшафтов, благоустройству и озеленению. Общее экологическое состояние набережных в связи загазованностью, запечатанностью почв и повышенной вибрацией от автомобильных дорог затрудняет возможности озеленения территорий в границах водного фронта, насаждения погибают. Узкая часть береговой полосы, не занятая автомобильной дорогой, не позволяет выделить достаточную площадь для озеленения. Высокие деревья часто становятся преградой восприятию водных панорам из окон новых "видовых" жилых комплексов.

5. Дефицит ландшафтной (зеленой) составляющей в архитектурно-пространственном решении новых прибрежных объектов.

Наблюдается тенденция, которая показывает, с одной стороны, незащищенность береговых зеленых насаждений, с другой стороны, отсутствие комплексных программ ландшафтного формирования водного фронта.

6. Проблема взаимосвязанного решения береговой линии в комплексе с архитектурными объектами.

Береговая полоса вне границ земельного участка, находящегося в собственности владельца прилегающих архитектурных объектов, не получает соответствующего благоустройства, остается в запустении.

7. Дефицит непрерывных пешеходных маршрутов вдоль береговой линии, локальный характер благоустройства отдельных участков.

На сегодняшний день транспорт в Санкт-Петербурге - главный участник передвижения по набережным. Остается много закрытых территорий на набережных: промышленные, складские и др. территории. Городу только начинает приходить понимание мировой тенденции, что набережные - это пространство для пешеходов, "город на воде" должен обладать непрерывным пешеходным маршрутом.

8. Недоступность благоустроенных участков береговой линии, дефицит приоритета общественных функций.

Новые благоустроенные участки береговой линии рекламируются застройщиками как «личные набережные» жителей данного комплекса.

9. Дефицит комфортных условий восприятия водных пейзажей.

Доступные участки береговой полосы в большинстве своем не благоустроены. Прогулочные пешеходные трассы локальны и не оборудованы местами для отдыха и созерцания водных пейзажей. Превалирует тенденция стихийного рекреационного освоения береговых территорий, при этом безопасность не обеспечена.

10. Нереализованный потенциал гармоничного формирования водных пейзажей на участках градостроительного преобразования и развития.

Тенденция формирования водного фронта застройки по отдельным участкам, без связи в целостный ансамбль, доминирование сооружений

транспортной инфраструктуры, убывание «зеленой» составляющей панорам негативно сказывается на эстетических качествах водных пейзажей.

«Воззрение на ландшафт... только как на ресурс для застройки и выгодное средство для вложения капитала – такая опасность для нашего общества сегодня стала реальностью...»

Общественная и социокультурная сущность ландшафта в этом случае просто игнорируется. Немногие получают выдающиеся по красоте виды и панорамы, другим остается созерцать оставшиеся клочки, высокие заборы и многоэтажные «коробки»». (Горбатенко, 2011).

Анализ существующего состояния водного фронта дельты Невы, на основе которого выявлены проблемы, проведен по следующим параметрам: архитектурно сформированные участки; «зеленые» участки; доступные участки; недоступные участки; участки в процессе архитектурного формирования.

Результаты анализа в границах дельты Невы:

архитектурно сформированные участки – 62 %;

«зеленые» участки – 34 %;

доступные участки – 71 %;

недоступные участки – 29 %;

участки в процессе архитектурного формирования – 24 %;

По отдельным островам невской дельты показатели следующие:

Васильевский остров:

архитектурно сформированные участки – 29 %;

«зеленые» участки – 9 %;

доступные участки – 59 %;

недоступные участки – 41 %;

участки в процессе архитектурного формирования – 44 %

Петровский остров:

архитектурно сформированные участки – 51 %;
участки в процессе архитектурного формирования – 26 %
«зеленые» участки – 30 %;
доступные участки – 46 %;
недоступные участки – 54 %;

Петроградский остров:

архитектурно сформированные участки – 95 %;
участки в процессе архитектурного формирования – 5 %
«зеленые» участки – 42 %;
доступные участки – 92 %;
недоступные участки – 8 %;

Крестовский остров:

архитектурно сформированные участки – 77 %;
участки в процессе архитектурного формирования – 10 %
«зеленые» участки – 58 %;
доступные участки – 68 %;
недоступные участки – 32 %;

Каменный остров:

архитектурно сформированные участки – 100 %;
участки в процессе архитектурного формирования – 0 %
«зеленые» участки – 100 %;
доступные участки – 55 %;
недоступные участки – 45 %;

Елагин остров:

архитектурно сформированные участки – 100 %;
участки в процессе архитектурного формирования – 0 %
«зеленые» участки – 100 %;
доступные участки – 100 %;
недоступные участки – 0 %;

По результатам анализа разработана **карта видového потенциала восприятия водных пейзажей дельты Невы**: схема перспективного развития береговых полос дельты Невы с фиксацией потенциальных маршрутов восприятия и ценных видовых точек. (рис. 23, 24)

Наиболее значимыми и актуальными в аспекте сохранения и реализации эстетического потенциала водных пейзажей в условиях градостроительного развития прибрежных территорий являются:

северный берег Большой Невки от 3-го Елагина моста до Яхтенного моста;

северный берег Крестовского острова (река Средняя Невка);

южный берег Крестовского острова (река Малая Невка);

береговая полоса вдоль реки Малой Невки (Песочная набережная, набережная Мартынова, Леонтьевский мыс);

северный берег Петровского острова (река Малая Невка, река Ждановка);

южный берег Петровского острова (река Малая Нева);

северный берег Васильевского острова от Тучкова моста до ЗСД);

южное побережье Васильевского острова западнее Горного института (река Большая Нева);

южное побережье реки Большая Нева (Ново-Адмиралтейский, Матисов острова).

Схема показывает следующее:

большинство участков береговой полосы с ценными видовыми маршрутами и видовыми точками являются недоступными либо находятся в процессе архитектурно-градостроительного формирования;

многие участки фактически включены в границы территорий жилых комплексов, и доступность к ним ограничена;

значительные участки береговой полосы являются промышленными территориями;

практически отсутствуют непрерывные пешеходные маршруты вдоль береговых линий, связывающие центр города с приморскими парками и морем;

наблюдается дефицит доступных видовых площадок, оборудованных для комфортного отдыха и восприятия водных пейзажей (рис. 25).

Эти выводы подтверждают необходимость разработки методологического подхода к формированию водного фронта в единстве архитектурных и ландшафтных составляющих и условий восприятия, что создаст условия для реализации эстетического потенциала водных пейзажей, продолжения исторических и культурных традиций Санкт-Петербурга.

Выводы к Главе 2

История архитектурно-ландшафтного формирования водного фронта Санкт-Петербурга отличается преемственностью, подчинению единым регламентам и рекомендациям в вопросе строительства уникальных петербургских пейзажей.

С самого основания города его художественный образ воплощался в произведениях искусства, став своего рода эстетическим феноменом, эталоном красоты городского пейзажа. В произведениях искусства XVII-XX веков водные панорамы, виды невских берегов и отражают не только архитектурный образ северной столицы, но и жизнь «у воды», на набережных, в местах «городской активности» в разных ее формах - от прогулок и созерцания до хозяйственных и бытовых процессов. Художники изображали водные пейзажи, выбирая лучшие виды и точки их восприятия, которые сегодня можно рассматривать как своего рода «карту» эстетического восприятия Петербурга.

К сожалению, сегодня отсутствует целостная градостроительная концепция формирования водного фронта. В области охраны визуальной целостности исторической среды и образа города существует закон №820-7

“О границах объединенных зон охраны ...”, который затрагивает в основном исторический центр.

На сегодняшний день в Санкт-Петербурге территорией масштабных градостроительных преобразований можно назвать острова в дельте Невы и морское побережье, город масштабно «движется» к морю. На наших глазах кардинально меняется архитектурно-ландшафтный облик больших прибрежных площадей, создается новый водный фронт города. В связи с этим, актуальным является разработка комплексного подхода к формированию условий восприятия пейзажей прибрежных территорий дельты Невы, как одной из самых активно развивающихся частей города.

Глава 3. КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСПРИЯТИЯ ВОДНЫХ ПЕЙЗАЖЕЙ

3.1. Принципы и методы реализации эстетического потенциала водного фронта в условиях градостроительного развития

Анализ исторического и современного опыта, актуальных тенденций и проблем формирования водного фронта в аспектах реализации эстетического потенциала городских водных пейзажей обобщен в следующих принципах.

1. Целостное решение водного фронта в единстве архитектурных и ландшафтных составляющих, приоритет эстетической ценности водных пейзажей.
2. Доступность береговой полосы.
3. Приоритет пешеходной и общественной функций водного фронта.
4. Формирование непрерывных пешеходных маршрутов.
5. Идентичность и «память места» как доминанта культурного кода береговых пространств.
6. Взаимосвязь водной и зеленой инфраструктуры в формировании прибрежных ландшафтов.
7. Приоритет сохранения естественно-природных характеристик береговой полосы.
8. Включение акватории в структуру и образ прибрежных архитектурных объектов.
9. Многообразие форм организации береговой линии, приоритет возможности близкого контакта с водой.
10. Средовой сценарий водного фронта в сочетании линейных систем и локальных видовых площадок, открытых и закрытых, панорамных и камерных пространств.
11. Вертикальное развитие береговой линии и водного фронта, разнообразие «ярусов» восприятия водных пейзажей.

12. Учет природно-климатических и сезонных факторов в создании комфортных условий восприятия.

Реализация каждого принципа осуществляется комплексом **методов средового формирования:**

организация и использование береговой полосы как непрерывной прогулочной и видовой трассы;

выявление участков водного фронта обладающих особыми архитектурными и ландшафтными качествами, планировочной и пространственной структурой, эстетическим потенциалом и ресурсами формирования водных пейзажей, а также условиями их восприятия;

планировочная, пространственная ландшафтная организация связей между отдельными участками береговой полосы;

объединение протяженных участков береговой линии общей концепцией архитектурно-ландшафтной с акцентированием уникальных ситуаций, обладающих особым характером и эстетическим потенциалом;

«закрепление» и организация в структуре береговой полосы и береговой полосы наиболее ценных видовых точек и площадок восприятия водных пейзажей;

выявление исторически сложившегося образа места, сохранение и включение их в новые архитектурные и ландшафтные решения;

сценарное построение видовых маршрутов на основе пространственной последовательности участков, линейных пешеходных трасс, видовых площадок, архитектурного и ландшафтного контекста, мест активного и спокойного отдыха, объектов притяжения и т.п. (рис. 26);

комплексное взаимосвязанное проведение берегоукрепительных и природоохранных мероприятий с сохранением и восстановлением естественных природных ландшафтов;

поперечное зонирование береговой полосы с выделением транзитных пешеходных путей и мест для спокойного созерцательного отдыха у воды;

вертикальное зонирование береговой полосы и ярусная организация береговой линии с целью создания разнообразных условий пребывания у воды;

максимальная прозрачность ограждений, обеспечивающая визуальную связь с водным пейзажем;

формирование «зеленых кулис», экранирующих береговую полосу от застройки, создающих непрерывный «ландшафтный сценарий» водного фронта;

ландшафтное формирование курдонеров и «зеленых коридоров» в структуре застройки, связывающих береговую полосу с городскими пространствами и внутриквартальными территориями;

использование преимуществ ориентации, в том числе условий инсоляции, береговой полосы и водного фронта с целью создания комфортных условий для прогулок, отдыха, восприятия водных пейзажей;

включение в видовые маршруты подмостовых (подэстакадных) пространств с организацией видовых площадок;

размещение вдоль береговой линии понтонов и дебаркадеров как дополнительных площадок, способствующих расширению рекреационной и видовой функции береговой полосы;

развитие инфраструктуры водного транспорта (маломерные, прогулочные, спортивно-парусные суда), а также плавучих объектов (дебаркадеры, причалы, объекты общественно-культурного назначения и т.п.) как эстетически значимых компонентов, создающих особые условия и видовые площадки восприятия водных пейзажей;

создание выразительного светового образа водного фронта и прибрежной среды в сочетании функциональных и художественных качеств;

обеспечение всесезонных условий комфортного восприятия водных пейзажей (сезонные модификации маршрутов движения, укрытия, материалы и покрытия, освещение).

Сохранение и раскрытие эстетического потенциала водных пейзажей в единстве формирования водного фронта и условий его восприятия является в контексте исследования ключевым аспектом и целью реализации принципов на всех пространственных и масштабных уровнях - от локального участка береговой полосы до макро-систем пешеходных и общественных пространств прибрежных территорий.

3.2. Концепция средового преобразования водного фронта на примере Петровского острова

Объектом средового преобразования водного фронта в границах исследования является южное побережье Петровского острова как важнейшее, исторически сложившееся звено водного фронта Невы и Малой Невы, связывающее центр города и акваторию Финского залива.

В качестве исходной информации для разработки концепции использованы:

результаты проведенного натурного обследования существующего состояния югобережной части Петровского острова и береговой полосы Васильевского острова вдоль Малой Невы;

анализ проектов застройки территорий, прилегающих к береговой полосе; материалы по истории Петровского острова в составе научно-исследовательской и творческой практики магистратуры направления «Дизайн среды» СПбГУ (2017-2019).

Водными пространствами, формирующими береговую линию Петровского острова, являются:

Малая Нева (южный берег);

Малая Невка (северный берег);

река Ждановка (северо-восточный берег).;

Финский залив (западная оконечность).

Юго-восточная оконечность острова обращена в сторону центра города (Петроградская сторона, Тучков мост, Тучков буян, Мытнинская набережная, Петропавловская крепость).

Общая протяженность острова – 3,3 км; ширина – 0,25 - 0,5 км. Главная планировочная ось острова – Петровский проспект. Главная транспортная ось – эстакада моста Бетанкура, пересекающая остров в центральной части на высоте 16 м.

Петровский остров – уникальная составляющая градостроительной системы, водных ландшафтов, исторического и культурного наследия Санкт-Петербурга.

Расположение в дельте реки Невы при впадении ее в Финский залив, непосредственная близость к центру города, панорамные виды, открывающиеся в сторону моря, на ансамбль исторического центра Петербурга, на урбанистические пейзажи Васильевского острова и парковые пейзажи Крестовский острова определяют непреходящую ценность, феномен и ресурс развития Петровского острова как части исторического и актуального пространства Петербурга.

История Петровского острова свидетельствует о своеобразной, эволюционно сложившейся многофункциональной модели территории, включающей парковый и дачный ландшафт, промышленные предприятия, спортивные объекты, в том числе старейшие отечественные объекты водного спорта (яхт-клуб, гребной клуб). На протяжении трех столетий истории происходило последовательное накопление и развитие исторических функций, их взаимодействие, изменение соотношения, выделение приоритетных направлений развития.

В аспектах современных ценностей и ресурсов развития основными исторически сложившимися функциями Петровского острова как отправными точками современного развития целесообразно выделить: остров-парк, остров спорта, остров видовых набережных и прибрежных общественных пространств.

Вместе с тем, в настоящее время Петровский остров является территорией градостроительного развития, выраженного в застройке жилыми комплексами участков бывших промышленных объектов вдоль Петровского проспекта, берегов Малой Невы и Малой Невки. По имеющимся данным, к 2025 году жилая застройка будет занимать 29% территории острова, «зеленые» территории – 20% [79].

Наиболее активно развивается застройка южнобережной части острова. За последние 5 лет архитектурный и ландшафтный облик водного фронта изменился коренным образом и продолжает меняться. Реализация проектов осуществляется или планируется в ближайшей перспективе.

Вместе с тем, преобразования почти не затрагивают береговую полосу и саму береговую линию, которые остаются за границами проектирования и лишь формально «участвуют» в рекламной презентации новых жилых комплексов

Существующее состояние южного берега Петровского острова представлено следующими показателями:

архитектурно сформированные участки – 44 %;

«зеленые» участки – 13 %;

доступные участки – 61 %;

недоступные участки – 39 %;

участки в процессе архитектурного формирования – 56 %.

Трассами восприятия водных пейзажей южного водного фронта Петровского острова с противоположного берега является северное побережье Васильевского острова (набережная Макарова от Биржевого моста до Тучкова моста, от Тучкова моста до реки Смоленки, участок берега севернее истоков реки Смоленки, продолжение набережной Макарова на участке от моста Бетанкура и западнее, эстакада съезда с ЗСД), а также Серный остров, Тучков мост и мост Бетанкура.

Протяженная береговая линия 5 км и водный фронт этой части Васильевского острова также является зоной градостроительных

преобразований, ведущих к изменению как архитектурного облика, так и средовых условий освоения береговой полосы, восприятия водных пейзажей.

Формирование южной береговой полосы Петровского острова предлагается в виде непрерывного видового маршрута протяженностью более 4 км, объединяющего различные по архитектурно-планировочному, пространственному, ландшафтному, средовому характеру участки (рис. 27):

участок 1 – Большая спортивная арена «Петровский»;

участок 2 – малая спортивная арена «Петровский» (парковая территория);

участок 3 – жилой комплекс «Ройял Парк»;

участок 4 – Петровский парк (жилой комплекс «Нева Арт»);

участок 5 – жилой комплекс «Нева Резиденс»;

участок 6 – мост Бетанкура (подэстакадное пространство и прилегающая территория);

участок 7 – историческая застройка;

участок 8 – жилой комплекс «Петровская Ривьера»;

участок 9 – жилой комплекс «Петровский квартал на воде»;

участок 10 – жилые комплексы «The One» и «Grand View»;

участок 11 – судостроительная верфь «Алмаз»;

участок 12 – жилой комплекс «Петровская доминанта»;

участок 13 – Яхт-клуб.

В настоящее время эти участки существуют автономно, связи между ними и благоустройство береговой полосы практически отсутствуют (за исключением участка 3), большинство участков (8 из 13) находятся в состоянии формирования (застройка ведется или планируется).

Концепция основана на **12 позициях**, отражающих основные принципы и методы реализации эстетического потенциала водных пейзажей:

1. **«Длинная линия»:** общая протяженность более 4 км (не имеет аналогов среди пешеходных набережных Санкт-Петербурга).
2. **«Непрерывная линия»:** отсутствие барьеров, включение в городскую систему непрерывных пешеходных маршрутов.
3. **«Связующая линия»:** связь центра города и морского побережья, жилых, общественных, рекреационных, спортивных объектов, городских набережных и парковых зон, связь различных по характеру участков береговой полосы в единый маршрут, целостное решение береговой линии, пространственные и визуальные связи с акваторией, панорамами.
4. **«Объединяющая линия»:** объединение прибрежных территорий, формирование единой пространственной оси.
5. **«Доступная линия»:** возможность беспрепятственного доступа к береговой линии, организованные пешеходные связи с остановками общественного транспорта и т.п.
6. **«Зеленая линия»:** целостная ландшафтная организация водного фронта на всем его протяжении, объединяющая исторические парковые объекты, естественные природные элементы, зеленые насаждения (бульвары, аллеи, внутриквартальное озеленение).
7. **«Видовая линия»:** организованная система видовых линейных участков, видовых точек, видовых площадок.
8. **«Пейзажная линия»:** единый сценарий пейзажной организации и восприятия пространственных картин (панорамы, перспективы, кадры, планы и т.п.).
9. **«Живая линия»:** качество общественного пространства, учет интересов различных групп целевой аудитории, возможности использования различных участков, сопутствующие функции.
10. **«Ритмическая линия»:** чередование участков разного характера, архитектурных и ландшафтных участков водного фронта, разнообразие средовых решений и условий восприятия.

11. «Комфортная линия»: комплексное благоустройство, организация для различных форм использования (спокойный, активный отдых, пешеходный транзит, туристический маршрут и т.п.).

12. «Открытая линия»: перспектива продолжения, связи с существующими и проектируемыми объектами, включения в систему набережных исторического центра и территорий градостроительного развития.

Проектные предложения:

Участок 1 – Большая спортивная арена «Петровский»

Протяженность береговой линии: 260 м.

Ширина береговой полосы: 21- 45 м.

Архитектурный объект/объекты: стадион «Петровский».

Доступность: ограниченный доступ (только для посетителей спортивного комплекса).

Существующее состояние: закрытый режим использования территории препятствует доступности береговой полосы и связанности прибрежного маршрута; устройство парковки на основной части территории; фонари наружного освещения вдоль береговой линии; подсветка фасадов.

Характер береговой линии: набережная с кованым ограждением, откос криволинейного профиля с бетонным покрытием.

Средовые особенности: широкое свободное пространство, имеющее характер «прибрежной площади»; возможность кругового обхода; окружающие стадион галереи; связь с парком и соседним участком набережной; утраченная связь (мост) с дамбой Тучкова моста и далее – территорией Тучкова буяна; обширное пространство? обращенное к воде.

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): Открываются панорама с видами на Тучков мост, одну из доминант Васильевского острова - церковь Св. Великомученицы Екатерины. Вид на причал наб. Макарова, постоянное движение по реке и по мосту. Круговые

галереи стадиона (эффектные видовые кадры). Принадлежность территории к крупному спортивному комплексу – все это придает месту качества уникального общественного, зрелищного пространства.

Ресурсы преобразования и развития: Широкая пешеходная набережная-площадь, окруженная водой, может стать комфортным и безопасным пространством для прогулок, спокойного и активного отдыха, одним из крупнейших пешеходных видовых пространств в центре города, местом проведения массовых спортивных, праздничных, выставочных мероприятий.

Проектные предложения: 1 - устройство пешеходного моста через Ждановку (приблизительно в месте существовавшего до 1957 года 1-го Ждановского моста) позволит связать видовой маршрут с Тучковым мостом, Тучковым буяном и далее – со стрелкой Васильевского острова, Мытнинской набережной и Заячьим островом; 2 - освобождение от парковки; 3 - зонирование территории за счет мощения; 4 - устройство вдоль береговой линии мест для отдыха, сезонного озеленения; 5 – модернизация существующей системы освещения; 6 - проведение спортивных мероприятий (бег, массовая зарядка, йога и т.п.), фестивалей, выставок, концертов; 7 – временное размещение сборно-разборных конструкций (тенты, павильоны и т.п.); 8 - возвращение месту исторической функции общественного пространства и открытого спортивного центра общегородского значения (рис. 28, 29).

Участок 2 – Малая спортивная арена «Петровский» (парковая территория).

Протяженность береговой линии: 170 м.

Ширина береговой полосы: 8-18 м.

Архитектурный объект/объекты: открытый стадион с трибунами

Доступность: ограниченный доступ (только для посетителей спортивного комплекса); связь с набережной вокруг стадиона «Петровский» (мост).

Существующее состояние: газон и линейные насаждения вдоль береговой линии, проезд вдоль стадиона.

Характер береговой линии: пологий откос высотой 3 м, укрепленный бетонными плитами.

Средовые особенности: узкий линейный участок вдоль берега, отделенный от береговой линии зелеными кулисами (тополя); отсутствие ограждений и откос способствуют большему контакту с водой.

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): вид на Васильевский остров, Тучков мост; спортивный дух места, зеленый участок фронта.

Ресурсы преобразования и развития: существующее озеленение, характер береговой линии, связь с водой и парком.

Проектные предложения: 1 - продолжение видового маршрута в виде аллеи вдоль берега (реконструкция существующей системы озеленения); 2 – организация восприятия водного пейзажа через зеленые кулисы; 3 – расширение береговой полосы за счет устройства видовых площадок 3х6 м с местами для отдыха, ритмическая организация водного фронта; 4 – устройство под видовыми площадками остекленных павильонов-витрин для размещения выставочных экспозиций; 5 - реконструкция и укрепление берегового откоса с созданием лестничных спусков, ярусных конструкций-«трибун» для отдыха, созерцания, принятия солнечных ванн, а также сквозного прохода на нижнем уровне; 6 – устройство освещения и подсветки (аллея, видовые площадки, павильоны-витрины, «трибуны», понтоны); 7 – размещение понтонных площадок вдоль берега с местами для отдыха и в качестве причальных сооружений; 8 - дополнительным зрелищным событием могут стать проведение тренировок и соревнований на воде (гребной спорт) (рис. 30).

Участок 3 - Жилой комплекс «Ройял Парк».

Протяженность береговой линии: 805 м.

Ширина береговой полосы: 4 м.

Архитектурный объект/объекты: комплекс апартаментов «Ройял Парк»; архитектурно организованная гавань для стоянки яхт.

Доступность: свободный доступ со стороны Петровского парка; отсутствие связей с соседними участками.

Существующее состояние: благоустроенная территория; пешеходный тротуар с деревянным «палубным» покрытием шириной 2,5 м; насыпная гранитная отмостка вдоль границ территории комплекса, габионы вдоль береговой линии; отсутствие мест для отдыха, освещения; граница с частной территорией – металлическая ограда; прозрачное металлическое ограждение вдоль береговой линии;

Характер береговой линии: набережная Малой Невы - бетонная стенка высотой около 3 м, шпунтовая стенка со спусками к причалам - в гавани с прозрачным ограждением.

Средовые особенности: узкое линейное пространство вдоль береговой линии реки и гавани, отсутствие озеленения (только в границах комплекса); сложный и разнообразный маршрут движения; характер среды для спокойного отдыха, прогулок, уединенного восприятия.

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): Разнообразный и живописный видовой маршрут в сочетании открытых и полузамкнутых пространств, с изменением направлений движения, панорам и ракурсов восприятия архитектурных и водных пейзажей; вид на набережную Макарова, Тучков мост, за которым возвышаются купола Исаакиевского собора и Екатерининской церкви; вид на зеленый участок в начале реки Смоленки на Васильевском острове (будущее продолжение набережной Макарова), мост Бетанкура. За счет гавани увеличивается роль воды в пейзаже. Со стороны гавани образуется визуальный коридор со своеобразным архитектурным обрамлением, обращенный к Малой Неве и противоположному берегу. В навигационный период дополнительным зрелищем являются яхты и катера, пришвартованные в бухте.

Ресурсы преобразования и развития: возможность связи с соседними участками, размещения мест для отдыха; дополнительный ресурс – водная поверхность гавани (причалы, понтоны).

Проектные предложения: 1 – организация пешеходной связи с соседними участками и с Петровским парком (ликвидация ограждений, планировочное решение); 2 - устройство мест для отдыха и созерцания на прилегающих к тротуару участках набережной; 3 - создание зеленой изгороди на участках вдоль существующих ограждений территории комплекса; 4 – подсветка тротуаров и мест отдыха (низкие торшеры, встроенные светильники); создание понтонной видовой площадки в гавани; 5 – гранитная облицовка стенки береговой линии.

Участок 4 - Петровский парк (Жилой комплекс «Нева Арт»).

Протяженность береговой линии: 385 м.

Ширина береговой полосы: 15 м (по проекту застройки); 80 м – от береговой линии до существующей границы Петровского парка.

Архитектурный объект/объекты: проект – жилой комплекс «Нева Арт» (в настоящее время строительная площадка).

Доступность: в настоящее время недоступен.

Существующее состояние: подготовка территории под строительство.

Характер береговой линии: прямолинейная, с вертикальной бетонной стенкой с оставшимися швартовыми кранцами, без ограждений (бывшие причалы промышленного предприятия).

Средовые особенности: историческая часть Петровского парка, выходящая к Малой Неве; впоследствии территория промышленного объекта; в проекте - территория жилой застройки.

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): связь с Петровским парком, вид на мост Бетанкура, береговой ландшафт Васильевского острова; протяженный видовой маршрут вдоль береговой линии.

Ресурсы преобразования и развития: восстановление участка территории парка, ее выхода к береговой линии; целостное формирование прибрежной территории как единого паркового и рекреационного объекта; возможность воссоздания протяженного зеленого фронта, объединяющего исторический парк и водное пространство.

Проектные предложения: 1 – соединение береговой линии пешеходным маршрутом с соседними участками; 2 – альтернатива застройке – объединение территории с Петровским парком, «выход» парка на береговую линию, ландшафтная организация прибрежной территории глубиной 60 м (южнее Петровского пруда); 3 – продолжение традиции чередования зеленых и архитектурных участков водного фронта, восстановление исторической и культурной значимости Петровского парка в водном фронте Малой Невы; 4 – формирование протяженной пешеходной набережной-аллеи с живописным ландшафтным оформлением, включающим Петровский пруд; восстановление визуальных связей парковых и водных пространств; раскрытие центрального пространства Петровского пруда к реке; 5- устройство вдоль набережной мест для отдыха и созерцания водных пейзажей; 6 – устройство велосипедного маршрута, связанного с трассами Петроградской стороны, моста Бетанкура, Васильевского острова; 7 - гранитная облицовка стенки береговой линии, устройство прозрачных ограждений; 8 – в случае реализации проекта застройки – объединение незастроенных участков территории с Петровским парком, организация пешеходных связей.

Участок 5 - Жилой комплекс «Нева Резиденс»

Протяженность береговой линии: 300 м.

Ширина береговой полосы: 19 м.

Архитектурный объект/объекты: жилой комплекс «Нева Резиденс» (проект, строительство).

Доступность: в настоящее время недоступен.

Существующее состояние: строительная площадка.

Характер береговой линии: прямолинейная, с вертикальной бетонной стенкой с оставшимися швартовыми кранцами, без ограждений (бывшие причалы промышленного предприятия).

Средовые особенности: по проекту – сочетание ландшафтного оформления береговой полосы и зеленых «курдонеров»; с запада участок ограничен эстакадой и сообщается с подэстакадным пространством, с востока – с Петровским парком.

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): виды на Васильевский остров, Серный остров, мост Бетанкура; связь с Петровским парком.

Ресурсы преобразования и развития: протяженное открытое пространство; возможность продолжения сквозного пешеходного маршрута в сочетании с ландшафтной организацией береговой полосы в качестве рекреационной зоны.

Проектные предложения: 1 – планировочная организация связи с соседними участками; 2 - зонирование территории (продолжение прямолинейной пешеходной аллеи вдоль границ застройки, полоса газона шириной 10 м с живописными куртинами, прогулочными дорожками и местами для отдыха, пешеходный тротуар шириной 1,5 м вдоль береговой линии); 2 – пространственное и ландшафтное единство береговой полосы и курдонеров; 3 - обеспечение разнообразных условий восприятия, 4 – гранитная облицовка стенки береговой линии, устройство прозрачных ограждений; 5 – устройство освещения и подсветки (торшеры вдоль пешеходной трассы, низкие парковые светильники в зеленой рекреационной зоне); 6 - продолжение велосипедного маршрута с выходом к мосту Бетанкура и далее – к Петровскому проспекту как основной трассы велосипедного движения.

Участок 6 - Мост Бетанкура (подэстакадное пространство и прилегающая территория).

Протяженность береговой линии: 95 м.

Ширина береговой полосы: 15 м.

Архитектурный объект/объекты: мост Бетанкура (опорные конструкции, перекрытия, лестницы).

Доступность: доступное подэстакадное пространство и прилегающая территория, пешеходная связь с мостом Бетанкура, западным участком, Петровским проспектом и остановками общественного транспорта, Васильевским островом.

Существующее состояние: неблагоустроенная территория.

Характер береговой линии: подэстакадное пространство: бетонная стенка высотой 3м с прозрачным металлическим ограждением; прилегающая территория - некапитальное берегоукрепление, без ограждения.

Средовые особенности: сочетание открытых и перекрытых пространств; эксплуатируемая бетонная площадка под мостом (стихийно используется в качестве видовой площадки и места проведения коллективных мероприятий (спортивные тренировки, танцы и т.п.); открытая протяженная площадка-пустырь вдоль береговой линии, в створе проезда-прохода со стороны Петровского проспекта; эффектная пластика архитектурных конструкций моста; шумовой фон неагрессивный;

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): Опорные конструкции и перекрытия моста Бетанкура создают выразительное обрамление водным панорамам, создают особое настроение восприятию пейзажей Малой Невы, Серного острова, Васильевского острова. В период навигации это место созерцания динамичного «водного зрелища» (прогулочные катера, «метеоры», яхты, мотобайки и т.п.). На контрасте с брутальными конструкциями еще ярче воспринимается открывающийся вид на центр города. Выразительная пластика конструкций моста на первом плане контрастирует с тонкими нюансными тонами дальнего плана.

Ресурсы преобразования и развития: связь с эксплуатируемым подэстакадным пространством, мостом, западным участком береговой

полосы, Петровским проспектом; преимущества перекрытого пространства для всесезонного использования; существующая видовая площадка; подэстакадное пространство и прилегающая территория как территориальный ресурс развития общественных и видовых функций; существующий скейт-парк в подэстакадном пространстве как объект притяжения; «узловой» характер места в системе пешеходных связей и вело-движения.

Проектные предложения: 1 - планировочная организация связей с западным и восточным участками; 2 – устройство сквозного прохода вдоль береговой линии, объединение прилегающих участков территории и подэстакадного пространства (деревянное «палубное» покрытие); 3 - благоустройство смотровой площадки с созданием видовой террасы; 4 – устройство на участке пешеходной трассы вдоль береговой линии крытой галереи с местами для отдыха (обеспечение комфортных условий для созерцания, защита от осадков, экранирование воздействия транспортной магистрали, хранение уличной мебели, летние кафе, временные выставки и т.п.); 6 – планировочная и ландшафтная организация «зеленого коридора» - пешеходного дублера моста Бетанкура от Петровского проспекта (остановки общественного транспорта) до береговой полосы с устройством в створе маленькой «площади» (узловой участок пешеходной системы); 7 – размещение на прилегающей территории парковки; 8 - освещение (торшеры) и подсветка (галерея, подэстакадное пространство, тротуар вдоль береговой линии, «зеленый коридор»); 7 - гранитная облицовка стенки береговой линии, устройство прозрачных ограждений (рис.31).

Участок 7 - Историческая застройка

Протяженность береговой линии: 300 м.

Ширина береговой полосы: 15-20-32 м.

Архитектурный объект/объекты: комплекс построек товарищества канатной фабрики И. Гота (объект культурного наследия регионального значения) и жилые дома канатной фабрики Гота; одноэтажные жилые

постройки; дебаркадер «Плавучая судоремонтная мастерская №649» (не функционирует).

Доступность: доступен, связь с западным участком труднодоступна.

Существующее состояние: не благоустроена.

Характер береговой линии: естественный берег (зеленый склон, растительность), каменной насыпь у основания;

Средовые особенности: нерегулярная структура застройки и пространства, высокий уровень озеленения за счет естественной растительности; низкий берег – возможность подойти к воде; отчужденный характер (отсутствие освещения, организованных пешеходных связей).

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): живописная камерная атмосфера, сохранение природного и исторического колорита; аутентичность архитектурного фона; уникальный фрагмент берегового ландшафта с включением артефактов промышленного прошлого; возможность непосредственного контакта с водой; естественные зеленые кулисы; уникальные виды на мост Бетанкура, Васильевского остров, Серный остров, водные панорамы; дебаркадер как «знак места», характерная часть невского пейзажа и потенциальная (многоуровневая) видовая площадка.

Ресурсы преобразования и развития: уникальный исторически сложившийся фрагмент берегового ландшафта и архитектурной среды; естественный характер озеленения и береговой линии; существующая связь с восточным участком; возможность продолжения пешеходного маршрута в западном направлении (в настоящее время – стихийно проложенная тропа); перспективность нового функционального использования дебаркадера как привлекательного, общественно значимого объекта, места притяжения и уникальной видовой площадки; в перспективе преобразования и современного использования исторической промышленной территории – связь ее с пешеходной трассой вдоль берега.

Проектные предложения: 1 - планировочная и ландшафтная организация связей с западным и восточным участками; 2 – проведение

берегоукрепительных работ с сохранением естественного характера береговой линии; 3 - устройство сквозного прохода вдоль береговой линии (живописная пешеходная дорожка, связывающая отдельные площадки); 4 - реконструкция и приспособление дебаркадера под общественную функцию с организацией площадки у береговой линии; 5 - создание в месте естественной бухты видовой площадки в форме амфитеатра; 6 – размещение вдоль пешеходной трассы ориентированных к водным панорамам локальных площадок-террас с местами для отдыха и созерцания (материал – дерево, камень), интегрированных в прибрежный ландшафт; 7 – проведение санитарно-оздоровительных мероприятий, дополнительные зеленые насаждения, направленная на сохранение и развитие пейзажных характеристик прибрежного ландшафта; 8 – освещение пешеходной трассы и площадок (торшеры, низкие парковые светильники) (рис. 32).

Участок 8 - Жилой комплекс «Петровская Ривьера».

Протяженность береговой линии: 165 м.

Ширина береговой полосы: 15 м.

Архитектурный объект/объекты: жилой комплекс «Петровская Ривьера».

Доступность: береговая полоса доступна, однако пешеходные связи с соседними участками и Петровским проспектом не организованы.

Существующее состояние: благоустроенная территория, дорожка с набивным покрытием вдоль берега, деревянные площадки-террасы для отдыха; от территории жилого комплекса береговая полоса отделена прозрачной металлической оградой;

Характер береговой линии: естественный берег (зеленый склон, растительность), каменной насыпь у основания;

Средовые особенности: характер частной территории для ограниченной аудитории пользователей; живописный береговой ландшафт;

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): протяженная видовая площадка с естественными зелеными кулисами;

живописные виды на водную панораму, Васильевский остров; камерная атмосфера для спокойного отдыха и созерцания;

Ресурсы преобразования и развития: существующие связи с соседними участками и Петровским проспектом; существующая основа природной составляющей, ландшафтной организации и благоустройства; возможность близкого контакта с водой.

Проектные предложения: 1 - планировочная и ландшафтная организация связей с западным и восточным участками, Петровским проспектом; 2 – проведение берегоукрепительных работ с сохранением естественного характера береговой линии; 3 – организация и благоустройство сквозного прохода вдоль береговой линии (живописная пешеходная дорожка); 4 – ландшафтное формирование территории в виде открытой поляны с газонным покрытием; 5 - устройство (реконструкция) видовых террас с местами для отдыха (материал – дерево); 5 - размещение вдоль пешеходной трассы на каменной береговой насыпи микро-площадок с местами для отдыха и созерцания водных пейзажей (материал – дерево, камень); 6 – освещение и подсветка (пешеходная дорожка, террасы, площадки) в виде торшеров и низких парковых светильников; 7 – сохранение камерной атмосферы и пейзажного характера места (рис. 33).

Участок 9 - Жилой комплекс «Петровский квартал на воде».

Протяженность береговой линии: 120 м.

Ширина береговой полосы: 22 м.

Архитектурный объект/объекты: жилой комплекс «Петровский квартал на воде».

Доступность: береговая полоса доступна, однако пешеходные связи с соседними участками и Петровским проспектом не организованы.

Существующее состояние: не благоустроенная территория.

Характер береговой линии: бетонная стенка высотой 3м с швартовыми тумбами (бывший причал), без ограждения.

Средовые особенности: широкое открытое пространство, зеленые насаждения отсутствуют.

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): обширная панорама благодаря контуру береговой линии (выступающая площадка); вид на Васильевский остров, Серный остров, мост Бетанкура, эстакаду ЗСД; многоплановая визуальная связь с центром города на горизонте (в обрамлении моста Бетанкура, «мост под мостом» - Тучков мост «под» мостом Бетанкура); вид в сторону моря –промышленный пейзаж с кранами завода «Алмаз» и пришвартованными судами; на переднем плане из воды возвышаются бетонные причальные палы для стоянки судов; контраст с участком 8 – от экранированного к открытому береговому пространству.

Ресурсы преобразования и развития: значительная по площади открытая территория; наличие пешеходных связей с восточным участком и Петровским проспектом; существующая видовая площадка с обширным панорамным охватом.

Проектные предложения: 1 - планировочная и ландшафтная организация связей с западным и восточным участками, Петровским проспектом; 2 – укрепление береговой стенки сваями, сохранение характера и артефактов промышленного прошлого места; 3 - организация видовой площадки на выступе с прозрачным ограждением и местам для сидения; 4 - устройство подвесного мостика к причальному палу (возможность смотреть на пейзаж с воды); 5 – зонирование территории с устройством аллеи вдоль границы застройки с местам для отдыха, газона со свободным размещением площадок-террас, прогулочной дорожки вдоль береговой линии с прозрачным ограждением; 6 – освещение и подсветка аллеи (торшеры), площадки, террас (низкие, встроенные светильники); 5 - сохранение открытого характера пространства.

Участок 10 – Жилые комплексы «The One» и «Grand View».

Протяженность береговой линии: 222 м.

Ширина береговой полосы: 25 м.

Архитектурные объекты: жилые комплексы «The One» и «Grand View».

Доступность: недоступен (строительная площадка).

Существующее состояние: неблагоустроенная территория.

Характер береговой линии: набережная с бетонной стенкой (бывший причал)

Средовые особенности: протяженный, открытый, широкий участок береговой полосы;

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места: обширные панорамы Васильевского острова, в сторону моря, на набережную Макарова, эстакаду; морской, промышленный дух места.

Ресурсы преобразования и развития: большая свободная территория; существующие связи с Петровской площадью, Петровским проспектом и далее – с Крестовским островом; возможность связи с соседними участками, организации протяженного участка набережной с рекреационной инфраструктурой; возможность глубинного развития пространственной и ландшафтной композиции.

Проектные предложения: 1 - планировочная и ландшафтная организация связей с западным и восточным участками, Петровской площадью, Петровским проспектом; 2 – устройство «зеленой перспективы»-бульвара от Петровской площади к набережной; 3 – зонирование территории с устройством сквозных пешеходных трасс и многофункциональных площадок (продолжение аллеи-бульвара вдоль набережной, пешеходные дорожки, прогулочная дорожка вдоль береговой линии с прозрачным ограждением; 4 – устройство разнообразных мест отдыха (на аллее, площадках, у воды); 5 - укрепление береговой стенки сваями, сохранение характера и артефактов промышленного прошлого места; 6 – освещение и подсветка аллеи, площадок, мест отдыха; 7 - сохранение открытого характера пространства.

Участок 11 - Судостроительная верфь «Алмаз».

Протяженность береговой линии: 270 м.

Ширина береговой полосы: 15-35 м.

Архитектурный объект/объекты: здание судостроительного завода

Доступность: недоступна (территория верфи).

Существующее состояние: действующий причал.

Характер береговой линии: причал с бетонной стенкой, слип.

Средовые особенности: производственная территория (здание верфи, краны, док).

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): два выступа береговой линии – потенциальные смотровые площадки с видом на залив; виды на Васильевский остров, в сторону яхт-клуба.

Ресурсы преобразования и развития: возможность организации связей с соседними участками и с транспортно-пешеходной Петровской косой (продолжение Петровского проспекта от Петровской площади); перспектива формирования общественного пространства.

Проектные предложения: 1 - сохранение духа и артефактов верфи (суда, кран), причального облика набережной; 2 – продолжение пешеходной трассы вдоль береговой линии; 3 – организация связей с соседними участками; 4 - устройство смотровых площадок; 4 – преобразование верфи в общественное пространство морской и судостроительной тематики; 5 – организация экспозиционного использования площадок в береговой полосе.

Участок 12 - Жилой комплекс «Петровская доминанта».

Протяженность береговой линии: 450 м.

Ширина береговой полосы: 15 м.

Архитектурный объект/объекты: жилой комплекс «Петровская доминанта» (в процессе строительства).

Доступность: пешеходная доступность со стороны Петровской косы и яхт-клуба.

Существующее состояние: объект в процессе строительства;

Характер береговой линии: набережная с откосом, облицованным булыжником.

Средовые особенности: по проекту – набережная, обращенная к Малой Неве и бухте, с внутренней гаванью; архитектурное решение комплекса как композиционной доминанты, открывающей водный фронт Петровского острова со стороны моря (замыкающей – от центра города к морю).

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): угловой участок набережной – кульминация видового маршрута; наиболее эффектная видовая площадка, обращенная в сторону моря; наилучшие условия инсоляции; ближний план – яхты, паруса, причалы; «культовое место» в истории отечественного яхтинга.

Ресурсы преобразования и развития: уникальная пространственная ситуация; возможность организации общественного пространства; видовой потенциал места; сложившаяся традиция связи берега и воды, интерактивного характера береговой линии (исторически - территория яхт-клуба).

Проектные предложения: 1 – организация непрерывной пешеходной набережной вдоль береговой линии Малой Невы и бухты; 2 – устройство аллеи-бульвара с местами для отдыха на набережной Малой Невы; 3 – устройство на угловом участке откоса спусков с ярусными местами для отдыха и созерцания водного пейзажа; 4 - размещение причальных понтонов, в том числе как дополнительных доступных площадок, способствующих расширению рекреационной зоны набережной, возможности близкого контакта с водой; 5 –освещение и подсветка набережной, аллеи, откоса, понтонов (рис. 34).

Участок 13 - Яхт-клуб.

Протяженность береговой линии (включая пирс): 1120 м.

Ширина береговой полосы: 12-14 м.

Архитектурный объект/объекты: главное здание яхт-клуба; пирс; ангары.

Доступность: ограниченная доступность (пирс доступен только вне сезона навигации).

Существующее состояние: территория относительно благоустроена (зеленые насаждения, газоны, асфальтированная пешеходная дорожка вдоль береговой линии); места для отдыха отсутствуют.

Характер береговой линии: гранитная набережная, с бетонными спусковыми слипами, пирс(мол) с откосами с обеих сторон.

Средовые особенности: сочетание открытых и полузамкнутых пространств; сложившаяся живописная ландшафтная структура; уникальная атмосфера яхт-клуба.

Эстетический потенциал (видовые точки, площадки, направления; образ места): сценарий восприятия от внутренней бухты к обширной водной панораме; визуальная связь с морем; виды на «новый Петербург» (ЗСД, стадион, Лахта-центр, Васильевский остров); вертикали мачт, движение, морской дух места.

Зрелище – движение яхт, ремонт, спуск на воду. Вертолетная площадка – дополнительное зрелище.

Ресурсы преобразования и развития: уникальный характер и образ места; существующая архитектурно-пространственная организация береговой линии как основа развития видового маршрута.

Проектные предложения: 1 - комплексное благоустройство аллеи вдоль берега (мощение, освещение, места для отдыха, дополнительные зеленые насаждения); ярусная организация мест для отдыха и созерцания на существующих конструкциях береговой линии.

На основе представленной методологии проведен анализ маршрута восприятия водных пейзажей и Петровского острова с **противоположного берега Малой Невы - с Васильевского острова**. По отдельным участкам маршрута, с учетом сложившихся особенностей и перспектив развития, в контексте целей и задач исследования предлагаются следующие средовые решения.

Участок 1 - набережная Макарова от Тучкова моста до реки Смоленки: 1 – организация мест отдыха на участке существующей пешеходной набережной; 2 – реконструкция существующих причальных сооружений с устройством доступных видовых площадок всесезонного использования; 3 – создание пешеходного моста через Смоленку – дублера транспортного моста.

Участок 2 - участок берега севернее истоков реки Смоленки: 1 – сохранение естественного характера ландшафта береговой линии, проведение берегоукрепительных мероприятий; 2 - устройство видовых террас, связанных прогулочной трассой с пешеходным мостом и далее – продолжением набережной Макарова и мостом Бетенкура; 3 – сохранение (создание) «зеленых кулис», экранирующих береговую линию от транспортной магистрали;

Участок 3 - продолжение набережной Макарова на участке к западу от моста Бетанкура: 1 – устройство пешеходной набережной с местами для отдыха – пешеходного дублера транспортной эстакады; 2 – освещение набережной, подсветка конструкций эстакады;

Участок 4 – Серный остров: 1 – планировочная и ландшафтная организация с обеспечением доступности береговой линии, сохранением зеленых насаждений; 2 – организация видовых площадок с местами для отдыха на западной и восточной оконечностях и северном берегу острова; 3 – устройство освещения и подсветки.

Участок 5 - набережная Макарова в створе проспекта КИМа (жилой комплекс Docklands) и западнее: 1 – продолжение пешеходной набережной с организацией прибрежного общественного пространства; 2 – размещение причальных сооружений, понтонов с функцией видовых площадок; 3 – использование подэстакадного пространства за счет размещения многофункциональных модулей контейнерного типа; 4 – создание пешеходного моста через водный проток (вход в бухту) для связи участков набережной; 5 – устройство мест для отдыха, освещение и подсветка

(в том числе, конструкций эстакады); 6 - организация пешеходной связи с западным участком набережной Макарова вдоль береговой линии; 7 – оборудование существующей пешеходной набережной как видовой прогулочной трассы (места для отдыха и созерцания, освещение) (рис. 35, 36).

Методы формирования непрерывного видового маршрута предлагается применить и к северному берегу Петровского острова, который обладает исторически сложившимися архитектурными и ландшафтными особенностями водного фронта, характером береговой линии и освоения береговой полосы.

Так же, как и южный берег, северный берег острова в настоящее время находится в состоянии активного градостроительного преобразования, связанного со строительством новых жилых комплексов на прибрежных территориях.

Эстетический потенциал северного берега уникален: водные панорамы в сторону моря, живописные виды на Крестовский остров, крупные зеленые массивы, исторический архитектурно-ландшафтный комплекс Дома ветеранов сцены.

В свою очередь, в качестве видового маршрута восприятия водных пейзажей северного берега Петровского острова выступает южный берег Крестовского острова, а также Леонтьевский мыс.

В том же методологическом и концептуальном контексте взаимосвязанного формирования эстетических, пейзажных качеств водного фронта и условий их восприятия как организованной системы прибрежных пешеходных маршрутов, набережных, видовых площадок предлагается осуществлять формирование, преобразование, совершенствование береговых территорий дельты Невы, а также других объектов водной системы Санкт-Петербурга.

Выводы к Главе 3

Результаты анализа опыта и проблем формирования водного фронта в аспектах реализации эстетического потенциала городских водных пейзажей в единстве архитектурных и ландшафтных составляющих, задачи средового подхода к созданию условий восприятия обобщены в системе принципов и методов. Объектом реализации средового подхода средового выбрано южное побережье Петровского острова как важнейшее, исторически сложившееся звено водного фронта Невы и Малой Невы, связывающее центр города и акваторию Финского залива, уникальная составляющая градостроительной системы, водных ландшафтов, исторического и культурного наследия Санкт-Петербурга, находящееся сегодня в процессе интенсивного преобразования.

На основе ряда ключевых позиций сформирована дизайн-концепция средового формирования береговой полосы как уникального по протяженности видового маршрута, включающего разные по характеру и контексту участки, видовые площадки, сценарные составляющие, связывающего центр города с морскими пейзажами.

Представленная концепция взаимосвязанного формирования эстетических, пейзажных качеств водного фронта и условий их восприятия предложена в качестве методологической основы формирования, преобразование, совершенствование береговых территорий дельты Невы, а также других объектов водной системы Санкт-Петербурга.

Таким образом, представлены и обоснованы реальные возможности и методы сохранения и реализации эстетического потенциала водных пейзажей в условиях градостроительного развития.

Заключение

Актуальность темы обусловлена необходимостью сохранения и развития эстетических качеств городской среды в условиях динамичного градостроительного преобразования. Водные пейзажи – важнейший компонент эстетики города. От состояния водных пейзажей, возможности и условий их восприятия зависит образ всего города, сохранение его идентичности, культурной и исторической преемственности.

В ходе работы проведен анализ практики средового формирования водного фронта прибрежных территорий и выявлены актуальные тенденции, изучена проблематика в современном градостроительном контексте. Изучена история архитектурно-ландшафтного формирования водного фронта Санкт-Петербурга, эволюция эстетического образа его водных пейзажей в произведениях искусства. Проведен анализ действующего законодательства в области охраны культурного наследия и водных ландшафтов Санкт-Петербурга. Выявлены проблемы и потенциал визуально-эстетического восприятия современных водных пейзажей Санкт-Петербурга. Отдельно проанализирован опыт научно-исследовательских работ СПбГУ в области средового формирования и развития прибрежных территорий Санкт-Петербурга. Разработана методологическая основа дизайн-концепции, представляющая собой систему принципов и методов реализации эстетического потенциала водного фронта прибрежных территорий в условиях градостроительного развития. Даны проектные предложения по преобразованию водного фронта прибрежных территорий Санкт-Петербурга на примере Петровского острова.

Разработанная дизайн-концепция по преобразованию водного фронта прибрежных территорий будет способствовать повышению эстетических качеств городского ландшафта, гармонизации архитектурного облика города, сохранению идентичности городских водных пейзажей, развитию прибрежных пространств, формированию комфортной, доступной, социально ориентированной прибрежной среды.

Положения и результаты исследования продолжают и развивают современный подход к формированию прибрежных территорий водного фронта Санкт-Петербурга и могут служить теоретическим вкладом в планирование и реализацию градостроительного развития прибрежных территорий.

Вода как главная ценность, природная стихия и градообразующий фактор навсегда останется доминантой пространственного развития и культурного феномена Петербурга. Сохранение и раскрытие эстетического потенциала водных пейзажей Санкт-Петербурга возможно только в единстве формирования водного фронта и условий его восприятия. Реализация принципов, сформулированных в ходе исследования, на всех пространственных и масштабных уровнях - от локального участка береговой полосы до макро-систем пешеходных и общественных пространств прибрежных территорий, позволит сохранить неповторимую эстетику Петербурга, применять на территориях градостроительного развития комплексный подход к формированию эстетического образа водных пейзажей, достойного традиций Петербурга.

Список источников

1. Закон Санкт-Петербурга от 19.01.2009 №820-7 «О границах объединенных зон охраны объектов культурного наследия, расположенных на территории Санкт-Петербурга, режимах использования земель и требованиях к градостроительным регламентам в границах указанных зон».
2. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 1 ноября 2005 года N 1681 «О Петербургской стратегии сохранения культурного наследия».
3. Письмо Минкультуры России от 28.02.2017 N 49-01.1-39-НМ «О направлении Методических рекомендаций по отнесению историко-культурных территорий к объектам культурного наследия в виде достопримечательного места».
4. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 N 74-ФЗ (ред. от 02.07.2021).
5. Анциферов Н.П. Душа Петербурга. - Л. : Агентство "Лира", 1990. - 249 с.
6. Аванесов С.С. Архитектурная среда и «объективное» восприятие города (к понятию визуальной автобиографии) // Баландинские чтения. 2019. №1. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=41378281>
7. Баранов Н.Н. Силуэт города. - Л. : Стройиздат : Ленингр. отд-ние, 1980. - 183 с.
8. Бенуа А.Н. Живописный Петербург // Мир искусства .1902, т7 N1
9. Вуль О.А. Визуальная пауза в контексте городской среды: преобразование объектного восприятия <https://elibrary.ru/item.asp?id=36822804>
10. Воробьева Д.Д. Ландшафтное преобразование территории Ленинградского зоопарка в системе комплексного благоустройства Александровского парка. Магистерская диссертация по программе «Дизайн среды». 2021 <https://dspace.spbu.ru/handle/11701/31222>
11. Воронина Н.В. Формирование промышленного района в устье Невы : Историко-культурные аспекты : диссертация ... кандидата архитектуры : 18.00.01. - Санкт-Петербург, 2006. - 144 с. + Прил. (135с.:ил.). <https://www.dissercat.com/content/formirovanie-promyshlennogo-raiona-v-uste-nevy-istoriko-kulturnye-aspekty>
12. Гейл Я. Города для людей / Ян Гейл. Изд. На русском языке - Концерн «КРОСТ», пер. с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2012.
13. Гейл Я. Новые городские пространства / Ян Гейл, Ларс Гемзо ; пер. с англ. [О. Поборцева]. - 3-е изд. - Москва : Концерн Крост, 2012.
14. Глазычев В.Л. Урбанистика. - М.: Европа, 2008 – 218 с.
15. Гримм Г., Кашкарова Л.. Петербург - Петроград - Ленинград в произведениях художников / авторы альбома - Москва : Изогиз, 1958. - X, 98 с., 12 л. ил. : ил.; 30 см.
16. Гранстрем, М. А. Проблемы сохранения ландшафтно-визуальных связей исторического ядра Санкт-Петербурга / М. А. Гранстрем, М. В. Золотарева // Известия высших учебных заведений. Строительство. – 2019. – № 2(722). – С. 98-109.
17. Гордин А. М. Пушкинский Петербург: Альбом. - Ленинград : Художник РСФСР, 1974. - 105 с., 110 л.
18. Горбатенко С. Всемирное наследие – исторический ландшафт Санкт-Петербургской агломерации. СПб., ЗАО «Издательство «ЗОДЧИЙ», 2011, 116 с.
19. Емельянова А.А. Комплексное формирование инфраструктуры прибрежных территорий как фактор устойчивого развития городской среды. Магистерская диссертация по

- программе «Дизайн среды»
https://dspace.spbu.ru/bitstream/11701/7206/1/Dissertaciya__Neva__Emelyanova.pdf
20. Захаров О.Н. Архитектурные панорамы невских берегов. Стройиздат. Ленинград. 1984
 21. Иконников А.В. Эстетические ценности предметно-пространственной среды. – М.: Стройиздат, 1990. – 335 с.
 22. Линч К. Образ города. М.: Стройиздат, 1982
 23. Лихачёв Д. С. «Книга беспокойств», М., 1991, стр. 392-407.
 24. Лишаев А.С. Эстетика пространства. СПб: Алетейя, 2015. – 288 с.
 25. Каганов Г. Санкт-Петербург: Образы пространства. – М., Индрик, 1995. – 223 с.
 26. Кириков Б. М. Архитектура Петербурга – Ленинграда. СПб: Коло, 2014.- 400 с.
 27. Кочедамов, В. И. Набережные Невы. - Ленинград ; Москва : Гос. изд-во лит. по строительству и архитектуре, 1954. - 180 с.
 28. Козырева Е.И. Город на воде: шведская модель / Материалы конференции «Вода и свет в городской среде», СПб, Лен ЭКСПО, 2006.
 29. Козырева Е.И. Пешеходные пространства: европейский опыт /Архитектура, реставрация, дизайн и строительство Санкт-Петербурга № 1 (29) 2006, стр. 30-33).
 30. Козырева Е.И. Пешеходные системы: типология и стратегии/ Материалы II Межрегиональной научно-практической конференции. СПбГУ, 2020
URL:<https://elibrary.ru/item.asp?id=44392456>
 31. Красильникова Э.Э. Ландшафтный урбанизм / Э.Э Красильникова.– Волгоград: ИАА «Областные вести» , 2015
 32. Котельников Н.П. Типология форм архитектурной среды: учеб. -метод. пособ / Н.П.Котельников. -Тольятти: Изд-во ТГУ, 2011
 33. Кузовенкова Ю. А. Город в идеальном измерении: от образа к имиджу : автореферат дис. ... кандидата культурологии : 24.00.01 / Кузовенкова Юлия Александровна; [Место защиты: Морд. гос. ун-т им. Н.П. Огарева]. - Саранск, 2009. - 19 с.
<https://search.rsl.ru/ru/record/01003483723>
 34. Махровская А.В. Реконструкция старых жилых районов крупных городов: на примере Ленинграда / А.В. Махровская. - Л.: Лениздат, 1986. -с.17-118
 35. Михалчева С.Г. Градостроительный и ландшафтно-визуальный анализ: учеб. пособие по направлению подготовки 07.03.04 «Градостроительство». – Пенза: ПГУАС, 2016.– 120 с.
 36. А.А. Моисеева. Формирование системы общественных пространств как метод регенерации историко-культурного ландшафта (на примере Петровского острова в Санкт-Петербурге). Магистерская диссертация по программе «Дизайн среды»
https://dspace.spbu.ru/bitstream/11701/26130/1/A.A._Moiseeva._Formirovanie_sistemy_obstvennyh_prostranstv.pdf
 37. Назарова А. Ю. Стратегия сохранения силуэта исторического города (на примере Санкт-Петербурга) // Вестник БГТУ имени В. Г. Шухова. 2020. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-sohraneniya-silueta-istoricheskogo-goroda-na-primere-sankt-peterburga>
 38. Неклюдова Т.П. Городской пейзаж как отражение архитектурной культуры России в изобразительном искусстве 1950-х - 1980-х годов : диссертация ... кандидата искусствоведения : 18.00.01. - Москва, 1997. - 220 с.
<https://www.dissercat.com/content/gorodskoi-peizazh-kak-otrazhenie-arkhitekturnoi-kultury-rossii-v-izobrazitelnom-iskusstve-19>
 39. Р. А. Нежиховский. Река Нева и Невская губа. Л., Гидрометеиздат, 1981. – 112 с.

40. Нефедов В.А. Как вернуть город людям. - М.: Искусство - XXI век, 2015 – 160 с.
41. Нефёдов В. А. Городской ландшафтный дизайн: Учеб. Пособие / В.А. Нефёдов. – СПб.: «Любавич», 2012.
42. Нефедов В.А. Дизайн как образ жизни: финская модель /В.А. Нефёдов. – СПб.: 2018.
43. Нефедов, В. А. Архитектурно-ландшафтная реконструкция как средство оптимизации городской среды: автореф. дис. доктора архитектуры: 18.00.04 / В. А. Нефедов; С.-Петербург. гос. архитектур.-строит. ун-т. СПб., 2005.
44. Осыченко, Г. О. Эстетический объект в градостроительстве / Г. О. Осыченко // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. – 2014. – Т. 3. – С. 138-144
45. Перькова М.В., Горожанкина А.С. Образ города: определение понятия и структуры // В сборнике: Научные технологии и инновации. Юбилейная Международная научно-практическая конференция, посвященная 60-летию БГТУ им. В.Г. Шухова, XXI научные чтения. БГТУ им. Шухова. 2014. С. 102-106.
46. Саймондс, Д. О. Ландшафт и архитектура / Д. О. Саймондс; пер. с англ. М.: Стройиздат, 1965.
47. Семенцов С.В. Формирование принципов сохранения архитектурно-градостроительного наследия Санкт-Петербурга на основе закономерностей его трехвекового градостроительного развития/ Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 15. Искусствоведение.2013. Вып. 2. (Июнь). с. 190-211.
48. Семенцов, С. В. Принципы сохранения исторической среды и принципы сохранения нематериальных атрибутов объектов культурного наследия / С. В. Семенцов, А. В. Михайлов // Сборник материалов конференции «Магистерские слушания» в рамках 7-го Межрегионального творческого форума «Архитектурные сезоны в СПбГАСУ» 18–21 апреля 2017 г. – Санкт-Петербург: СПбГАСУ. – 2017. – С. 74–75.
49. Семенцов, С. В. Композиционная структура фасадов зданий XVIII в. и её отражение в архитектурно-градостроительной среде Санкт-Петербурга / С. В. Семенцов, Е. Р. Возняк // Вестник гражданских инженеров. –2017. – № 4 (63). – С. 55–60.
50. Старый Петербург. Историко-этнографические исследования. Ленинград: Издательство «Наука»,1982. - 201 с.
51. Степанова С.А. Динамика визуального образа города: на примере г. Хабаровска: автореф. дис. ... канд. архитектуры. 18.00.01 / Степанова Светлана Анатольевна – М., 2006. – 27 с.
52. Филин, А.В. Видеоэкология. Что для глаз хорошо, а что плохо. М.: Видеоэкология, 2006. 512с.
53. Филиппова Филиппова О.Н. Петербург в творчестве Анны остроумовой-лебедевой // Искусство Евразии. 2020. №2 (17). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/peterburg-v-tvorchestve-anny-ostroumovoy-lebedevoy> (дата обращения: 29.02.2022).
54. Чобан С. 30:70. Архитектура как баланс сил/ С. Чобан, В.Седов.- Москва: «НЛО» в серии «Очерки визуальности», 2017.
55. Шилин В.В. Архитектура и психология. Краткий конспект лекций. /В.В.Шилин. – Н.Новгород: Изд-во ННГАСУ, 2011.
56. Шимко В.Т. Архитектурно-дизайнерское проектирование городской среды/В.Т. Шимко. - Москва: Архитектура-С, 2006.
57. Штиглиц, М.С. Промышленная архитектура Санкт-Петербурга XVIII - первой половины XX века. Историко-культурные проблемы : автореферат дис. ... доктора

архитектуры : 18.00.01 / С.-Петербург. гос. академ. и-т живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина. - Санкт-Петербург, 2002. - 50 с.

Электронные ресурсы

1. Архитектор Валерий Нефёдов — о радикальных переменах на городских набережных, URL: <http://www.thevillage.ru/village/city/direct-speech/172323-peterburg-i-voda> (Дата обращения: 17.05.2021)
2. Белая, Красная, Черная книги Петербурга. URL: <http://mirpeterburga.ru/white-red-black/> (Дата обращения: 20.09.2021)
3. Благоустройство пешеходных зон и общественных пространств в прибрежном сегменте южной части намывных территорий Невской губы Финского залива, западнее Васильевского острова //Архитектурная мастерская «Студия 44»: официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://www.studio44.ru/projects/project142/> (Дата обращения: 20.09.2021)
4. Генеральный план Санкт-Петербурга.// Градостроительный портал Санкт-Петербурга. URL: <https://portal.kgainfo.spb.ru/Genplan/> (Дата обращения: 17.05.2021)
5. Источник исторических фотографий, URL: <https://pastvu.com/> (Дата обращения: 20.09.2021)
6. Козырева Е.И. «Путь к морю»: опыт истории и вектор пространственного развития Санкт-Петербурга. В кн.: Сборник тезисов XIII Международной конференции «Ландшафтный дизайн города». Санкт-Петербург, 26-27 ноября 2019. С. 37-41. URL: <http://kgainfo.spb.ru/wp-content/uploads/2019/11/buklet.pdf> (Дата обращения: 14.11.2021)
7. Козырева, Е. И. Городская скамья в фокусе средового дизайна / Е. И. Козырева // Ландшафтная архитектура, строительство и обработка древесины : Материалы научно-технической конференции СПбГЛТУ по итогам НИР 2019 года ИЛАСиОД, Санкт-Петербург, 27 января – 07 2020 года. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет имени С.М. Кирова, 2020. – С. 94-102. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=43809885> (Дата обращения: 14.11.2021)
8. Лавров Л.П., Молоткова Е.Г., Суровенков А.В. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПАРАДОКСЫ «GENIUSLOCI» В ИСТОРИЧЕСКОМ ЦЕНТРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА // Academia. Архитектура и строительство. 2021. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gradostroitelnye-paradoksy-geniusloci-v-istoricheskom-tsentre-sankt-peterburga> (дата обращения: 19.02.2022).
9. Морской фасад//Википедия: свободная энциклопедия, URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Моской_фасад_\(проект\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Моской_фасад_(проект))
10. Парковая линия. Благоустройство набережной на намывной территории//Архитектурное бюро А-Лен: официальный сайт, URL: <https://www.a-len.ru/obekty.ru> (дата обращения: 20.09.2021)
11. Парковая линия. //Архитектурная мастерская «Б2»: официальный сайт, URL:<http://www.amb2.ru> (дата обращения: 20.09.2021)
12. Парковая линия. // Архитектурная мастерская «Хвоя»: официальный сайт, URL:<http://chvoya.com/ru/parkline> (дата обращения: 20.09.2021)
13. Масляный буян. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/28/04/2021/608993a49a79470695104e49

14. Сайт «Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы»
URL: <https://stroim.mos.ru/road/riekonstrukttsiia-nabieriezhnykh-moskvy-rieki?from=cl> (дата обращения: 5.10.2021)
15. Сайт «Институт Генплана Москвы»
URL: <https://genplanmos.ru/project/koncepciya-po-razvitiyu-svyaznosti-territoriy-vdol-reki-yauza-sory/> (дата обращения: 5.10.2021)
16. Сайт «New York City's Changing Waterfront»
URL: <https://www.waterfrontplan.nyc/about/progress>
17. Сайт «KING'S CROSS» (дата обращения: 5.10.2021)
URL: <https://www.kingscross.co.uk/regents-canal>
18. «Деловой Петербург» https://www.dp.ru/a/2017/10/04/Pereocenka_ostrova

Приложение 1

История и эволюция формирования водного фронта Санкт-Петербурга

Первая треть XVIII в.

Петром I был обозначен «вектор развития» города, в основе которого лежали принципы регулярности и ансамблевости градостроительного развития Санкт-Петербурга и всей его обширной пригородной зоны. [47]. Нева - главное городское пространство, к которому обращены основные сооружения и доминанты. *«В панораме ее берегов преобладали низкие линии застройки, силуэт был горизонтальным. Образы Петербурга тех лет – распластанные вдоль русла реки бастионы и куртины Петропавловской крепости, длинные магазины Адмиралтейской верфи, вытянувшиеся в линию вдоль набережных невысокие дома, вращающиеся крылья ветряных мельниц по берегам Невы. В этой горизонтальной панораме особую роль приобретали острые шпицы Адмиралтейства и редких церквей, среди которых доминировали огромная колокольня Петропавловского собора и шпиль Исаакиевской церкви»* [18].

По берегам Невы и Большой Невки сложился огражденный палисадом посад с городской площадью, обращенной к воде, торговым портом и пристанью. Кронверкский проток служил гаванью под защитой крепости. Организация левобережной территории определила размещение летней царской резиденции с выходящим к берегу Невы садом и Адмиралтейства – крупнейшей судостроительной верфи с крепостными укреплениями и обширной эспланадой.

На Васильевском острове начало формированию водного фронта положил дворец А.Меншикова с регулярным садом и пристанью. Вниз по Большой Неве размещались участки с домами «именитых» (по «образцовым» проектам Д.Трезини) с пристанями и причалами. *«Все парадное строительство сосредоточилось на стрелке; здесь начала формироваться главная площадь города с грандиозным комплексом, в который входили*

учреждения управления – Двенадцать коллегий, торгового порта – гостинный двор с биржей и пристанью, науки – Кунсткамера» [34, с. 26].

На береговой территории Невы между Литейным и Смольным дворами по проекту Д. Трезини была осуществлена регулярная планировка Русской слободы с улицами-линиями, повторяющая принцип планировки Васильевского острова.

На основе разработанных Канцелярией от строений проектов жилых домов сложились принципы застройки улиц и набережных. «Строения вдоль набережных Невы возводились в один горизонт», что способствовало упорядочению и цельности водного фронта, единству «небесной линии» застройки.

Так, *«уже в первые десятилетия XVIII в. Определились контуры города в виде узкой ленты, протянувшейся по обоим берегам реки» [34, с. 17-21].*

При Петре I всячески подчеркивалась значимость рек и каналов для города: *«..каждый хозяин обязан был иметь лодку, а у каждого дома на набережной должен был иметься причал. Сановникам нередко предписывалось являться во дворец только на шлюпках» [38].*

«Есть все основания полагать, что Петр высоко ценил красоту пейзажей этой полноводной реки: здесь он отводил места для загородных усадеб своим родственникам и приближенным, а в 1719 г. появились его указы о запрете на вырубку лесов по берегам Невы и ее притоков» [18]. За городом на берегах Невы им был основан один из главных церковных ансамблей Петербурга — Александро-Невский монастырь (арх. Д. Трезини, Т. Швертфегер).

«Большой художественный эффект в условиях равнинной местности создавало контрастное противопоставление высотных композиций, увенчанных устремленными вверх тонкими шпилями, спокойной горизонтали сплошной кулисы домов вдоль набережных... Строгое ордерное построение зданий при окраске их в два основных цвета способствовали цельности архитектурной композиции. Восприятие застройки в единстве с водными

просторами могучей Невы придавало неповторимые черты новой столице...»
[34].

Так уже в первые десятилетия существования города были обозначены масштабные «вехи» и эстетические принципы водно-архитектурного пейзажа как основа его дальнейшего развития.

Середина XVIII в.

На основе принципов регулярности и ансамблевости в последующие годы *«усилия концентрировались на создании пространственно развитого градостроительного каркаса»* [47], объединяющего ткань города и его пригороды.

В эпоху Елизаветы Петровны благодаря творчеству архитекторов Ф.Б.Растрелли, М.И.Чевакинского, М.Г.Земцова, *«масштаб застройки города поднялся на новую ступень»*. Произведения мастеров эпохи барокко придали более значительный и монументальный масштаб застройке, особенно водному фронту левобережной территории Невы. Зимний дворец стал господствующей доминантой набережной. Летний дворец на Фонтанке у Летнего сада *«стал главным звеном композиции обширных озелененных пространств, получившей глубинное развитие от Невы за Мойку»* [47]

Ансамбль Смольного монастыря стал важнейшей архитектурной доминантой города. С его появлением *«обширное пространство у живописной излучины Невы близ устья Охты получило новую организацию»* [18].

Летний сад и Царицын луг, обращенные к Неве, приобрели парадный облик (в 1740 г. Царицын луг превратился в сад «Променад»). Берег Невы от Адмиралтейства в сторону моря (нынешняя Английская набережная) представлял собой плотный фронт двухэтажных домов, продолжающий сложившуюся «ленту» дворцовых зданий восточнее Адмиралтейства [34].

Вторая половина XVIII в.

Екатерина II преобразовала город и пригороды с преимущественно деревянной застройкой в городскую агломерацию с многими великолепными ансамблями, которые стали важнейшими составляющими и доминантами городского пейзажа. Большая их часть была возведена на берегах Невы. Это здание Академии художеств (арх. Ж.-Б. Валлен-Деламот и А.Ф.Кокоринов), Академии наук и Эрмитажного театра (арх. Д.Кваренги), Малого и Старого Эрмитажа (арх. Ж.-Б. Валлен-Деламот и Ю.М.Фельтен), Мраморного дворца (арх. А.Ринальди).

Два эрмитажных здания и Эрмитажный театр, возведенные под единый карниз с Зимним дворцом, были тем самым не только объединены с ним композиционно: вместе они составили мощный горизонтальный блок, поддержавший горизонтальный силуэт «северной столицы» и новый, укрупненный масштаб ее застройки. На другом берегу Невы этот масштаб поддержали здания Академий наук и Академии художеств. Вдоль Невы от Сенатской площади почти до ее устья плотной лентой протянулись двух-трехэтажные дома, сформировавшие облик Английской набережной.

Троицкий собор Александро-Невского монастыря и ансамбль Таврического дворца (арх. И.Е.Старов), Смольный и Екатерининский институты (арх. Д. Кваренги), Новая Голландия (арх. Ж.-Б. Валлен-Деламот) стали важными акцентами невских панорам периферийных частей города. На Сенатской площади сооружен обращенный к Неве величественный памятник Петру I (скульптор Э. Фальконе). На Петроградской стороне доминантой выразительной доминантой водного пейзажа Малой Невки стал Князь-Владимирский собор (арх. А.Ринальди). Возобновляется формирование Стрелки Васильевского острова как научного и торгового комплекса, занимающего ключевое место в центральном пространстве Невы.

Новый архитектурный стиль — классицизм — придавал городу, и прежде всего водному фронту, строгий, величественный характер.

«Обращенность города к его «сердцевине» - обширному центральному зеркалу Невы» [34, с. 55] – главная градостроительная идея, воплощением которой занималась созданная в 1762 году Комиссия каменного строения.

Важнейшим мероприятием стало урегулирование и устройство набережных рек и каналов. Берега Большой Невы от Литейного проспекта до Галерного двора были приподняты на 3 м. Берега облицованы гранитом, оформлены спусками, оградами и парапетами.

«Центр города получил мощное гранитное «подножие» для сооружения новых монументальных зданий» [34, с. 56]. Архитектурный пейзаж водных панорам, объединенный четкой горизонталью гранитного основания, приобрел цельный величественный облик.

Летний сад, ранее непосредственно связанный с Невой, был отделен от нее набережной, соединившей участки береговой линии, и оформлен монументальной оградой, гармонично вписавшейся в архитектурный фронт застройки.

Связующей, объединяющей роли невской акватории способствовало наведение на Неве нескольких плашкоутных мостов. Инженерные работы по благоустройству водной системы, создание сквозных набережных, возведение мостов стали стимулом к развитию прибрежных территорий как оживленных общественных пространств, мест восприятия архитектурных пейзажей.

Наряду с этим, Петровский остров сохраняет значение залесенной парковой зоны. Парк на Каменном острове, находящийся в собственности императорской фамилии, реконструирован по проекту Ж.-Ф.-Тома де Томона. На Выборгской стороне образовалась зеленая полоса загородных усадеб, окаймлявших вогнутую кривую излучину реки. Целостный монументальный облик водного фронта центральной части города сочетался с живописным ландшафтом берегов периферии города.

Первая половина XIX века.

Эпоха царствования Александра I и Николая I отмечена небывалым размахом градостроительных преобразований. В этот период возводятся

новые ансамбли, строятся и перестраиваются здания, занимающие ключевое положение в городской структуре. Ансамбли объединяются в системы, и в основных чертах завершается пространственное формирование центра Петербурга, водных архитектурных ландшафтов. Решающую роль в этом процессе сыграла деятельность Комитета строений и гидравлических работ с участием К.Росси, В Стасова, А Модюи, А Бетанкура, других видных архитекторов и инженеров.

В начале столетия панораму Невы, открывающуюся от Зимнего дворца, завершил ансамбль Биржи, воздвигнутый Ж.-Ф. Тома де Томоном на стрелке Васильевского острова. В развитие замысла А.Захарова по обеим сторонам Биржи возводятся симметричные корпуса пакгаузов, на Малой Невке строится Таможня. *«Ансамбль стрелки, вписанный в очертания мыса, воспринимается как центральное звено, «замковый камень» невской панорамы. Теперь водное зеркало Невы стало органичной частью центра»* [34, с. 81]

Тогда же А. Захаров построил Адмиралтейство, придав ему классицистический облик и ритмически организовав протяженные фасады. В западной части Невы ее панораму замкнул мощный дорический портик Горного института, построенного по проекту А.Н.Воронихина.

Крупнейшим событием стало строительство по проекту О.Монферрана грандиозного Исаакиевского собора, завершившего ансамбли Сенатской и Исаакиевской площадей, *«во многом определившего силуэт Петербурга в пространстве Невы...С возведением Исаакиевского собора и созданием ансамбля Сенатской площади получило свое завершение главное городское пространство – панорамы невских берегов. «Невы державное течение», ее ширь, дальние виды - все это слилось в едином аккорде с воздвигнутыми на ее берегах архитектурными ансамблями»* [18]

А. Захаров развивал идею организации парадного выхода к морю вдоль фарватера Большой Невы, в котором главенствовали два величественных ансамбля: один – Адмиралтейство, стрелка с Биржей и комплексом Академии наук, другой – Горный институт и комплекс на Провиантском острове...

«Таким образом, закладывались основы пространственного объединения невских и морских набережных» [34, с. 76].

Вместе с архитектурным формированием набережных складывался зеленый ансамбль невских берегов: Румянцевский сад, Александровский сад, Александровский парк, Каменный и Елагин острова.

Построенный в 1842 году первый постоянный Благовещенский мост связал Адмиралтейскую сторону и Васильевский остров и гармонично включился в ансамбль набережных Невы.

Исторически сложившийся водный фронт центральной части Петербурга имеет характер сочетания спокойных протяженных линий фасадов с четким ритмическим шагом рядовой застройки, пространственных раскрытий и зеленых массивов, образующих ландшафтные «паузы» и создающих эффектный фон архитектурным доминантам. К западу, в сторону моря, обращены «зеленые» острова, соединяющие природный ландшафт и искусство паркостроения.

Вторая половина XIX-начало XX века.

С середины XIX в., на этапе интенсивного градостроительного развития Петербурга, в застройке города преобладающим типом стали «доходные дома», преобразившие городскую ткань и архитектурный пейзаж, в том числе характер водного фронта. *«Здания и сооружения этого времени, как правило, не входили в резкое противоречие с существующей застройкой, а лишь вносили в нее новые черты. Только некоторые из них резко контрастировали со своим окружением или оказывали активное воздействие на панорамы главного городского пространства» [18].*

Вторая половина XIX в. – время экономических и социальных перемен, связанных с развитием промышленности. Поскольку для большинства производственных процессов требовалось значительное количество воды, предприятия возводились в основном вдоль рек и каналов. *«Ландшафты невских берегов на периферии центра города отныне приобрели новое*

качество: доминировать в них стали краснокирпичные корпуса заводов и фабрик» [18].

К началу XX столетия сложились огромные фабричные районы вдоль Шлиссельбургского тракта, по берегам Невы и Большой Невки... «Промышленный Петербург, опоясавший центр массивными краснокирпичными зданиями с водонапорными башнями и дымовыми трубами, является антитезой парадной имперской столице. Освободившись к началу XX века от канонов высоких стилей, благодаря крупному масштабу, простоте и пластике объемных форм, живописному силуэту, резким контрастам и насыщенному цвету кирпичных поверхностей, промышленная архитектура приобрела широкие возможности формообразования, придающие городским пейзажам своеобразный колорит» [55].

Вместе с тем, «город начал постепенно терять свое «лицо», и не только вследствие изменений характера рядовой застройки. Были совершены крупные градостроительные ошибки: в 1870-1880-х гг. была построена территория бывших эллингов между павильонами Адмиралтейства, причем превышение допустимой высоты новых зданий привело к снижению значения выдающегося памятника в ландшафте невских берегов. ... Красный столп башни водонапорной станции стал мощной промышленной доминантой, противостоящей изысканному силуэту Смольного монастыря в распластанном ландшафте невских берегов. Этой массой был подавлен Таврический дворец, при строительстве уничтожены его канал и гавань» [18].

Реакцией на эти явления стало движение деятелей культуры в защиту старого Петербурга, во главе которого встало художественное объединение «Мир искусства» и один из его идеологов – художник и искусствовед А.Н.Бенуа... Борьба общественности за сохранение города принесла свои плоды. Были сделаны попытки продолжения ансамблевой традиции застройки (градостроительные проекты преобразования Тучкова буяна, строительства

«Нового Петербурга» на острове Голодай и ряд других, включающих прибрежные территории).

1920-1930-е гг.

В 1919 году создается Совет по урегулированию плана Петрограда и его окрестностей – первый архитектурный орган в новых исторических условиях, возглавил который академик И.А.Фомин. Под его руководством были разработаны предложения по урегулированию планировки города – перспективный план «Большого Петрограда», в значительной мере затронувший и будущее невских берегов и водных ландшафтов. Главной идеей развития был приморский «город-сад», организуемый на основе четкого зонирования. По типу городов-садов проектировались Аптекарский, Каменный, Петровский, Крестовский острова [34, с.118].

Впоследствии под руководством Л.А.Ильина, на основе разработанной в начале 1930-х годов концепции развития Ленинграда, разрабатывались и осуществлялись проекты, внесшие новые черты и акценты в облик водного фронта города (сквер на Стрелке Васильевского острова, площадь Революции, дом Общества бывших политкаторжан, начало работ по созданию ЦПКиО на Елагином острове, строительство стадиона им. С.М.Кирова на Крестовском острове).

«При обсуждении архитектурной общественностью проблемы преобразования исторической среды... отмечалась необходимость восстановления старинных красот города, завершения неоконченных замыслов выдающихся архитекторов прежних эпох» [34, с.118].

Особый интерес представляли частично осуществленный в этот период проект реконструкции правого берега Невы, «противостоящей» центральным ансамблям (АПУ Ленсовета под руководством Л.А.Ильина, 1934). *«Решалась сложная задача органичного включения в формирующуюся столетиями застройку новых по своему содержанию и архитектурному выражению ансамблей...Задуманная архитектурно-пространственная композиция*

охватывала береговую полосу на протяжении более километра от Петропавловской крепости до Литейного моста», включая преобразование бывшей Троицкой площади – первого общественного центра Петербурга и примыкающей к ней Петровской набережной [34, с.121].

В проекте прозвучал новый в градостроительной практике Петербурга-Ленинграда *«живописный, асимметричный прием организации площади Революции, широко раскрытой к Петропавловской крепости и Неве... Планировочно площадь расчленялась на две части - партерный сад на берегу Невы и свободную от зелени площадь, отделенную зеленой полосой от транспортного потока по Кировскому проспекту»*. Проект, предполагающий создание ряда архитектурных доминант (Дворец Комсомола, гостиница «Интурист»), не был осуществлен, однако *«оказал влияние на последующие разработки и формирование предместных площадей как озелененных пространств, образующих наиболее живописное звено в панораме Невы»* [34, с.122].

С возведением Дома политкаторжан и далее жилого дома на Петровской набережной (арх. Е.Ленинсон, И. Фомин, 1032) в главном пространстве Невы начал формироваться новый фронт застройки укрупненного масштаба – от Троицкой площади до Пироговской набережной. На противоположном берегу Невы над линейной застройкой Воскресенской набережной (набережной Робеспьера) возникла громада здания ОГПУ-НКВД («Большой дом») [с.57].

В целом водный фронт дельты Невы сохранил свою целостность и ансамблевые черты, сложившиеся на протяжении предшествующих периодов.

1950-1960-е гг.

«Ансамбли 1940-1960-х гг. в центре города нередко опирались на традиции петербургского градостроительства»: ансамбль Троицкой площади (1956), новое здание Финляндского вокзала (1960). «Новые здания в стиле неоклассицизма...достаточно органично вписывались в историческую

среду. Типовые и «анти-архитектурные» включения в застройку центра были немногочисленны. Ущерб городским панорамам нанесло возведение таких подчеркнуто современных зданий, таких как... гостиница «Ленинград» на Пироговской набережной [с.57].

К Неве обращены новые крупные комплексы: площадь Ленина у Финляндского вокзала, линия застройки жилых домов по Свердловской набережной. Представляют интерес ансамбли советской эпохи, формирующие въезды на два других моста – Володарский и Александра Невского. Архитектурное формирование получил участок водного фронта Большой Невки, обращенный к Каменному острову (Приморский проспект). В результате масштабных реконструктивных мероприятий открываются Малоохтинская (с отделенной зелеными насаждениями пешеходной зоной) и Смольная набережные.

Водный фронт Санкт-Петербурга последовательно развивался вплоть до 1960-х гг. Возможность такой преемственности заключалась в *«особой системе градостроительно-композиционных закономерностей построения ансамблей, планировочной системы и всех рукотворных ландшафтов, в особой линии всей исторической нормативной и регламентирующей базы, в теоретических исканиях градостроителей и архитекторов столичного города, в практике принятия и реализации градостроительных решений» [47].*

Приложение 2

Опыт научно-исследовательской работы магистратуры по специализации «Дизайн среды» Факультета искусств Санкт-Петербургского государственного университета

«Дизайн-концепция рекреационного использования прибрежных территорий Финского залива» (Захарчук Т.И., 2012).

Исследование посвящено современным проблемам и перспективам использования ландшафтно-экологического и рекреационного потенциала прибрежных территорий, методам формирования ландшафтно-средовой инфраструктуры сезонных объектов рекреации на примере прибрежной территории Канонерского острова.

Одной из главных ценностей прибрежных территорий Финского залива автор отмечает прекрасные морские панорамы, уникальные виды города, возможность контакта с природным ландшафтом в его естественной красоте, несмотря на «удручающее состояние» прибрежных территорий.

Не теряют актуальности проблемы прибрежных территорий Финского залива в границах Санкт-Петербурга, освещенные в исследовании (хаотичное и лоскутное освоение, отчужденность промышленными территориями). К сегодняшнему времени препятствием в доступности прибрежных территорий стала жилищная застройка: жилые комплексы создают недоступную среду, выход береговой территории позиционируется застройщиками как «собственная набережная», вход на которую зачастую ограничен.

Еще одна не теряющая актуальности проблема связана с городским планированием: отсутствие стратегии развития и освоения береговых территорий Санкт-Петербурга, без которой важнейшие в этой области решения принимаются под давлением бизнес сообщества без учета мнения ученых, профессионального сообщества. Автором отмечен и культурный

диссонанс: *«ценнейшие территории, чьи высокие видовые, функциональные потребительские качества отмечены профессионалами в различных сферах не получают должной поддержки на городском уровне».*

Для формирования системного подхода к проблемам сохранения, рекреационного использования и развития береговых территорий были разработаны параметры и критерии комплексной оценки средовых объектов, в том числе визуальные: оценка визуальных панорам и визуальной доступности отдельных участков берега.

Основными принципами восприятия береговых пространств названы:

- визуальная проницаемость береговой полосы;
- ландшафтная компоновка элементов системы;
- принцип сохранения и развития уже существующих положительных качеств, потенциала территории;
- создание новых центров и узлов притяжения, провоцирующих пользователей проводить время в проектируемой среде;
- способность дизайн-системы организовывать связи между объектами и пространствами.

Оперируя пространственно-функциональной типологией и вариативными комбинациями элементов дизайн-систем, создан ряд моделей, на основе которых предлагается формирование рекреационной среды участков побережья. Многообразие вариаций использования дизайн-системы показано на примере благоустройства Канонерского острова.

Главная идея исследования - усилить рекреационную функцию прибрежных территорий Финского залива, в том числе создать условия для визуального восприятия водных панорам. Основные принципы можно применимы и в настоящей работе с учетом особенностей пейзажного потенциала и пространственных характеристик водного фронта в дельте Невы, его радикальной трансформации за последние годы.

«Методы развития пешеходных пространств в исторической городской среде (на примере набережных канала Грибоедова)» (Лукичева В., 2012). Предметом исследования обозначены методы развития пешеходной среды в исторических районах города, дизайн «среды для пешеходов» в контексте реализации программ развития пешеходных территорий

В своем исследовании автор отмечает, что пешеходная доступность неразрывно связана с возможностью комфортного восприятия пейзажей: *«Во время прогулки город раскрывается во всем своем великолепии, разнообразии и тонкости штрихов городского пейзажа», «благодаря пешеходным пространствам горожанин получает возможность в полной мере насладиться красотой городского пейзажа».* Обозначена проблема восприятия пейзажей в городской среде, нерешенная до сих пор, в том числе и особенно на набережных: *«Сегодня, к сожалению, все труднее становится беспрепятственно гулять и созерцать городские пейзажи, как и вообще передвигаться по городу пешком. Интенсивный трафик делает пешеходное движение небезопасным и беспокойным, не говоря уже о проблемах экологии и целостности городского пейзажа».*

Методами комплексного анализа исследованы такие параметры, как пространственный каркас, компоненты архитектурно-ландшафтной композиции, архитектурные доминанты, зоны восприятия, визуальный «бассейн», основные визуальные направления, ключевые точки восприятия, визуальные «картины», сценарий восприятия.

Результаты проведенного анализа объясняют эстетический феномен канала Грибоедова. *«В исторически сложившейся архитектурно-пространственной структуре и городском пейзаже заложены основы уникального «визуального сценария», условием которого является движение».* В основу концепции пешеходного маршрута «По каналу Грибоедова» положен ряд принципов: «Непрерывность - развитие», «Аутентичность – актуальность», «Единство - многообразие», «Движение –

«созерцание», «Функция – поэтика», «Петербургский текст», «Зеленая лента», «Социальная позитивность», «Реалистичность».

Основная идея исследования - организовать комфортную и безопасную пешеходную среду вдоль набережных, не нарушив визуально-эстетический образ исторической среды старинного петербургского канала. Пешеходный маршрут создается как увлекательный и богатый впечатлениями сценарий, основа и главное содержание которого – исторический пейзаж Петербурга.

«Комплексное формирование инфраструктуры прибрежных территорий как фактор устойчивого развития городской среды» (Емельянова А.А., 2017). Цель исследования - разработка модели комплексного формирования устойчивой инфраструктуры прибрежных территорий и предложения по её реализации на примере перспективных участков.

Выявлена проблема прибрежных территорий как утративших пространственную непрерывность, лишенных функционального содержания, архитектурного и ландшафтного образа, ставших диссонансами в водных панорамах города, факторами экологической угрозы, отчужденными и социально неблагополучными участками городской среды». Основу системного подхода к решению проблем составляет потенциал береговых территорий по основным аспектам: функциональный, социальный, культурный, экологический, экономический, а также эстетический как *«формирование новых качеств и сохранение ценных сложившихся характеристик архитектурного и ландшафтного образа, «водного» ансамбля города; восстановление и развитие современными средствами эстетической роли водной доминанты, «природного» качества среды; гармонизация природных и урбанистических компонентов среды современными средствами ландшафтной архитектуры, дизайна среды».*

Введено понятие «комплексная инфраструктура прибрежных территорий» - взаимосвязанная система коммуникационной, общественной, рекреационной, культурной, репрезентативной, экологической функций и

архитектурно-ландшафтных компонентов, обеспечивающих эти функции, составляющая основу организации городской среды в границах территорий, расположенных вдоль берегов рек.

На основе анализа существующего состояния определены основные типы среды прибрежных территорий реки Невы от исторического центра до районов современной застройки. Данный подход планируется продолжить в рамках настоящего исследования, расширив типологию и применив ее в аспекте условий восприятия водных пейзажей.

«Формирование системы пешеходных пространств в условиях градостроительного развития прибрежных территорий Санкт-Петербурга» (Катышева Е., 2019). Предмет исследования - методы интеграции прибрежных территорий в систему пешеходных пространств Санкт-Петербурга. Цель исследования: разработка концепции включения прибрежных территорий в систему пешеходных пространств и непрерывных пешеходных маршрутов Санкт-Петербурга.

Автором отмечен «морской вектор» развития города, и это направление год от года заметно усиливается. В связи с динамикой современных процессов освоения морского побережья во взаимодействии с общей направленностью градостроительного развития Петербурга и новыми приоритетами в формировании качества городской среды, автором делается вывод, что «синтез водной и зеленой структуры, точно найденный пространственный масштаб, комфортность, доступность, связанность с центром и другими районами города маршрутами общественного и водного транспорта, пешеходного и велосипедного движения, новые формы и технологии средового дизайна – необходимые составляющие современного образа морского побережья».

На основе анализа и обобщения данных, характеризующих особенности и перспективы градостроительного развития прибрежных территорий, определены ресурсы и условия включения их в систему пешеходных

и общественных пространств, которые предлагается применить и в рамках настоящего исследования.

Основная идея концепции «Путь к морю» - *«формирование единого каркаса пешеходных непрерывных пешеходных маршрутов, связывающих исторический центр Санкт-Петербурга с морским побережьем, исторические и современные районы города, существующие и перспективные пешеходные объекты в целостную пространственную систему, интегрированную в архитектурный и ландшафтный контекст».*

Один из принципов, на которых основана концепция - принцип визуального сценария: *разнообразие, насыщенность, динамика пространственного развития; сохранение и организация визуальных осей, видовых точек; создание комфортных условий восприятия, видовых площадок, экранов, «спокойных» и «активных» зон; максимальное раскрытие, доступность восприятия морских панорам.*

Концепция «Путь к морю» приобретает все большую актуальность. В рамках настоящего исследования пешеходные маршруты вдоль берегов в дельте Невы обозначены и проанализированы в качестве видовых маршрутов в контексте градостроительных преобразований последних лет.

«Методы средового формирования и адаптации городских пространств в зоне сооружений транспортной инфраструктуры (на примере прибрежных территорий Санкт-Петербурга)» (Катышева Т., 2019). Объект исследования: пространственная среда в зоне сооружений транспортной инфраструктуры как ресурс средовой и функциональной адаптации (на примере участков ТИ на западе, северо-западе Васильевского острова, Серном, Петровском, Крестовском островах в Санкт-Петербурге). В контексте градостроительного развития прибрежных территорий новые звенья транспортной инфраструктуры рассматриваются, с одной стороны, как проблемный фактор, с другой - как ресурс «в создании особых адаптированных типов общественных пространств, реализации инновационных стратегий дизайна, формирования нового образа городского

ландшафта». Определены проблемы и ресурсы средовой адаптации подмостовых и прилегающих территорий с учетом градостроительного контекста. Сформулированы ключевые принципы средового подхода к проблематике исследования, в том числе эстетическая «реабилитация» (*снижение негативного визуального воздействия техногенных форм средствами ландшафтной архитектуры и дизайна; использование особенностей объемно-пространственной структуры для создания выразительных композиционно-средовых решений*).

В целях настоящего исследования следует учесть и дать развитие положению о том, что новые объекты транспортной инфраструктуры стали частью водного пейзажа Петербурга, являются пространственным ресурсом в качестве мест видового восприятия, а проблема их гармоничного включения в архитектурный ландшафт требует средового подхода.

«Формирование системы общественных пространств как метод регенерации историко-культурного ландшафта (на примере Петровского острова в Санкт-Петербурге)» (Моисеева Александра, 2019).

Цель исследования - разработка концепцию формирования общественных пространств в качестве приоритетного направления регенерации и устойчивого развития среды в условиях градостроительных преобразований Петровского острова - уникальной части городского ландшафта и культурного пространства Петербурга. Отмечено, что градостроительная, историко-культурная, эстетическая ценность Петровского острова, в том числе фрагменты паркового ландшафта, панорамные виды, открывающиеся с западной оконечности острова в сторону моря и с восточной оконечности острова на ансамбль исторического центра Петербурга, является ресурсом развития общественных пространств в новых условиях. Вместе с тем, развитие транспортной инфраструктуры, редевелопмент бывших промышленных территорий, интенсивная жилая застройка за кратчайший период привели к радикальным изменениям исторически сложившейся структуры, характера

среды, архитектурного образа и ландшафта. *«Остров, расположенный в самом центре Петербурга, старейший в городе общественный парк рискует стать закрытой территорией, окончательно утратить уникальный колорит, свое особое место в архитектурном, ландшафтном, культурном пространстве Петербурга».* Сегодня многие проекты застройки Петровского острова уже воплотились в жизнь, и, как и предполагалось, образовали закрытую, «клубную» прибрежную территорию.

В работе остро поставлен вопрос доступности береговых территорий острова. Разработанная на основе исследования концепция включает предложения по созданию непрерывной системы пешеходных набережных, восстановлению общественных функций на свободных от застройки территориях, что позволит поддержать идентичность и культурные традиции места, создать комфортную, доступную, социально ориентированную среду, компенсировать утраченные качества.

Приложение 3



Рисунок 1. Вода - главная ценность, природная стихия и градообразующий фактор Санкт-Петербурга.

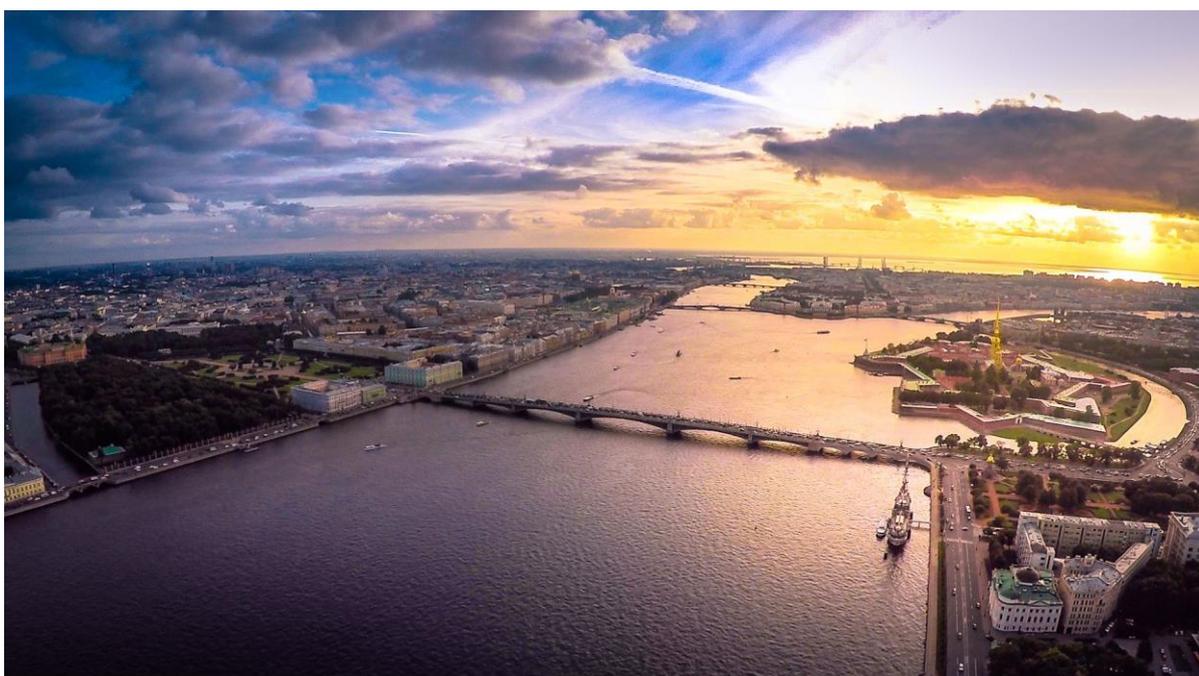


Рисунок 2. Уникальный водный ландшафт, сформировавший облик Санкт-Петербурга.

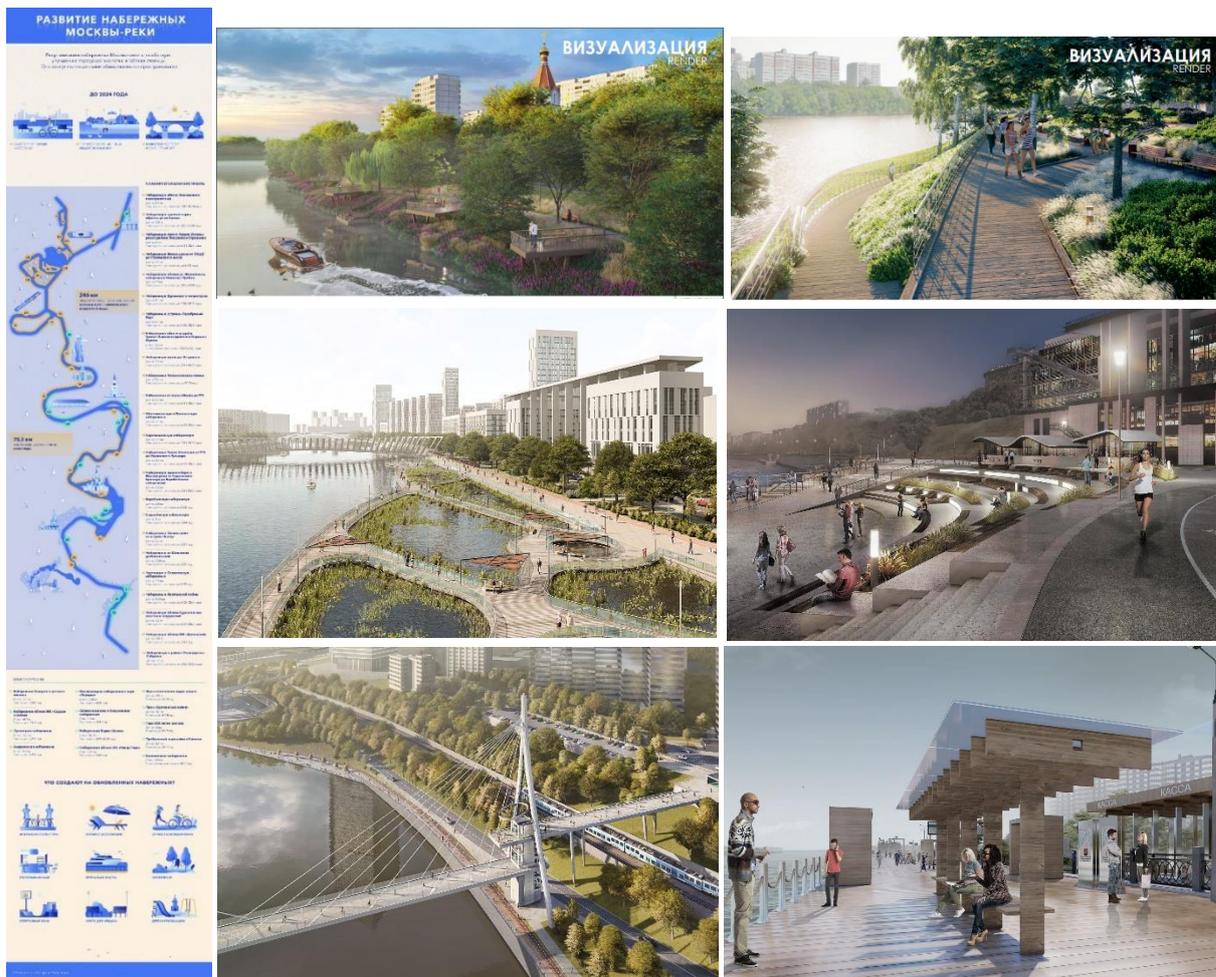


Рисунок 3. Проект развития набережных Москвы-реки



Рисунок 4. Суперпарк «Яуза», Москва



Рисунок 5. Хельсинки, район Руохолахти

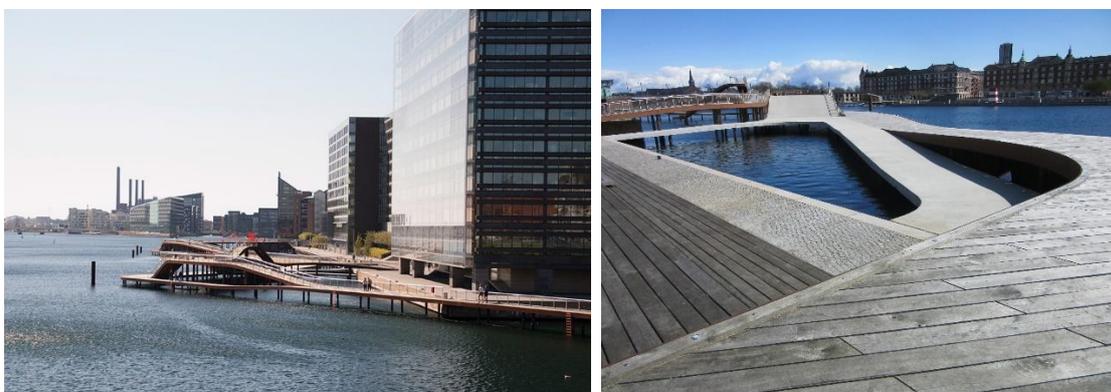


Рисунок 6. Набережная Кальвебод Брюгге, Копенгаген



Рисунок 7. Проект «Город у фьорда», Осло. Оперный театр и набережная Акер-Брюгге.



Рисунок 8. Непрерывная пешеходная береговая линия (набережные Wilhelminapier, Willemskade, Noordereiland), Роттердам



Рисунок 9. Набережная «Рив де Сен» на месте автомобильной магистрали, Париж.



Рисунок 10. Набережная канала Риджентс, район Кингс-Кросс, Лондон



Рисунок 11. Результаты проекта развития прибрежных территорий «Vision 2020», Нью Йорк



Рисунок 12. Формирование водного фронта Санкт-Петербурга. Начало XVIII века.



Рисунок 13. Формирование водного фронта Санкт-Петербурга. Середина-конец XIX века.

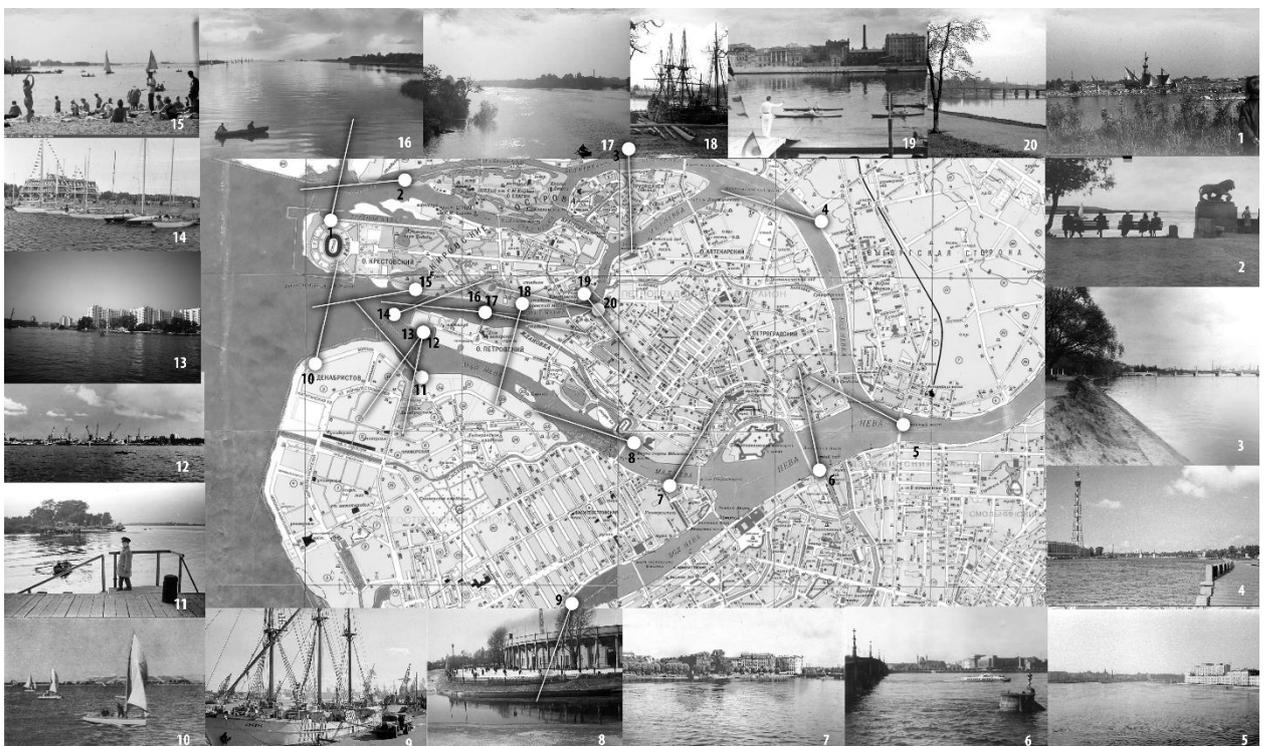


Рисунок 14. Формирование водного фронта Санкт-Петербурга. XX век.



Рисунок 15. Севкабель Порт и расширение территории - Проект «Гавань 2.0»



Рисунок 16. Яхтенный мост

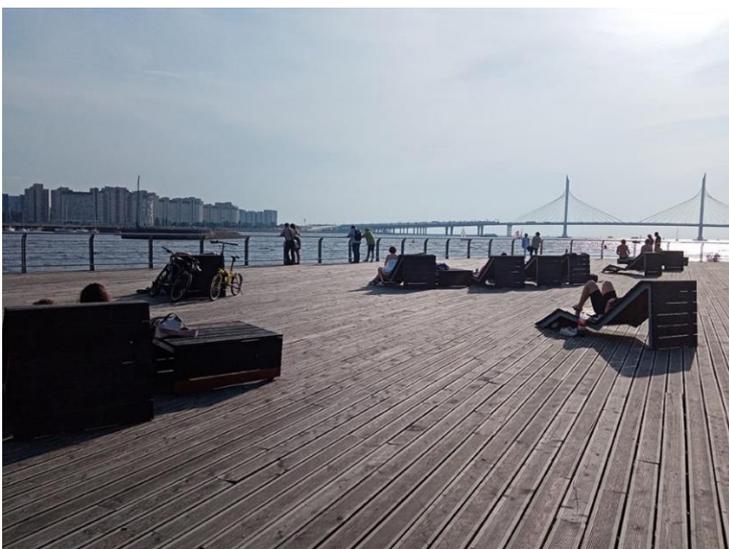


Рисунок 17. Видовая площадка, Южная дорога



Рисунок 18. Проект благоустройства набережной Пьяной гавани

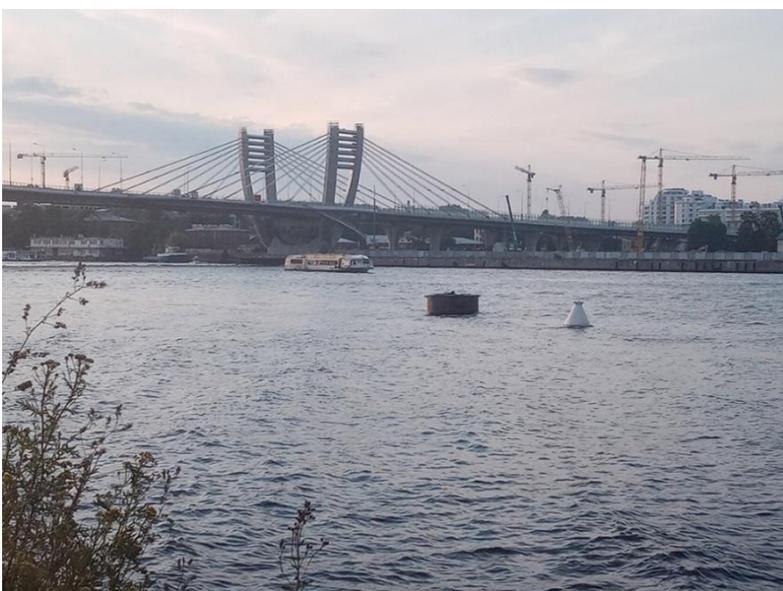


Рисунок 19. Мост Бетанкура



Рисунок 20. Леонтьевский мыс



Рисунок 21. Концепция парка «Тучков буян», бюро «Студия 44»



Рисунок 22. Проект для конкурса «Парковая линия», бюро «Студия 44»

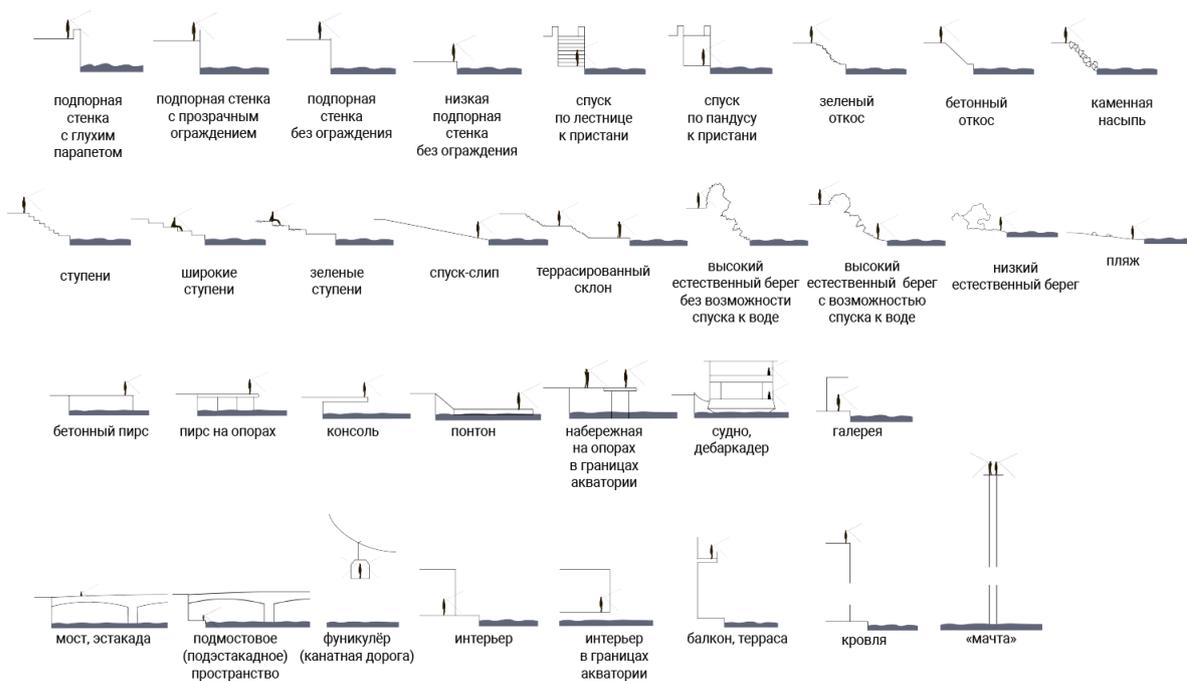


Рисунок 23. Типология пространственных условий восприятия

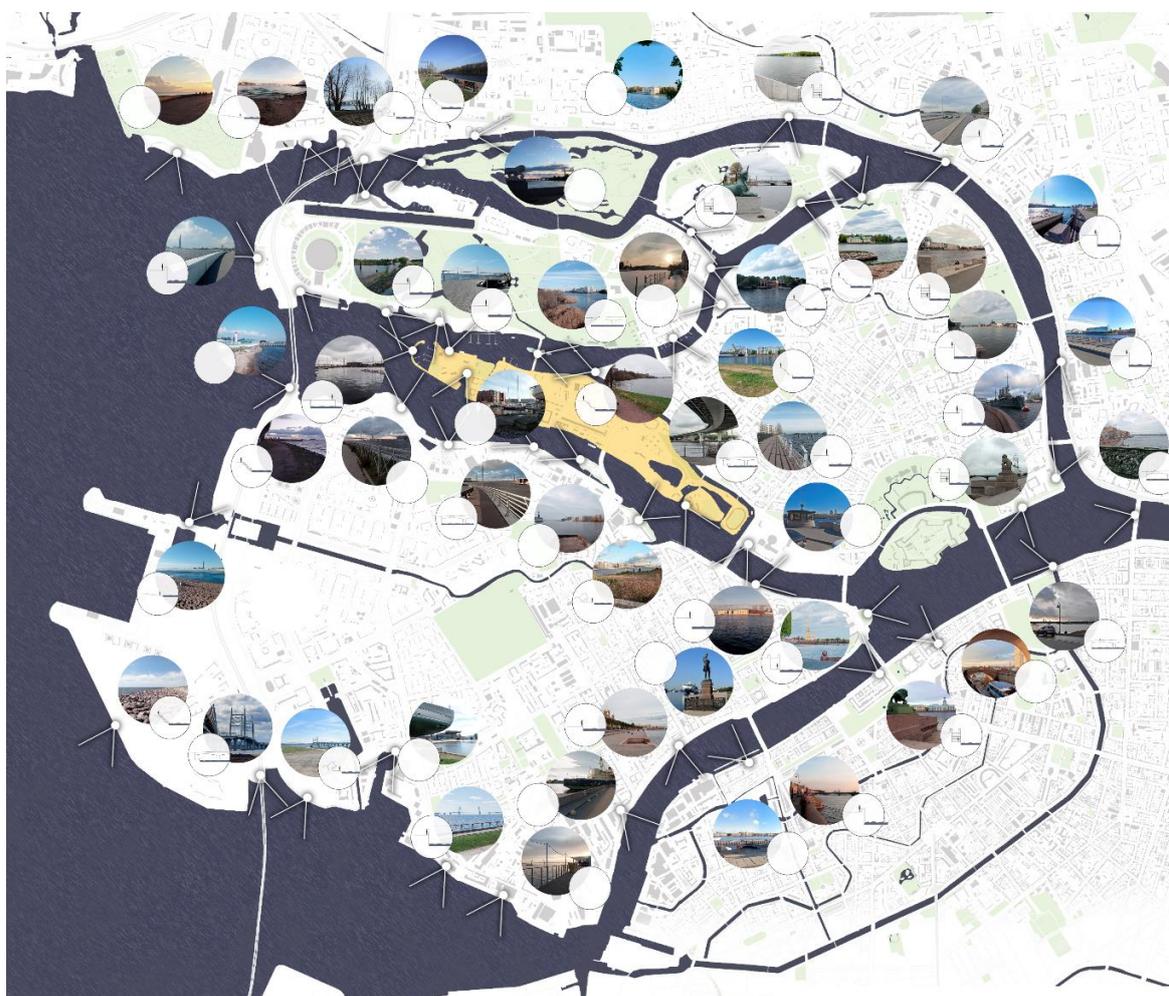


Рисунок 24. Карта потенциала восприятия водных пейзажей дельты Невы

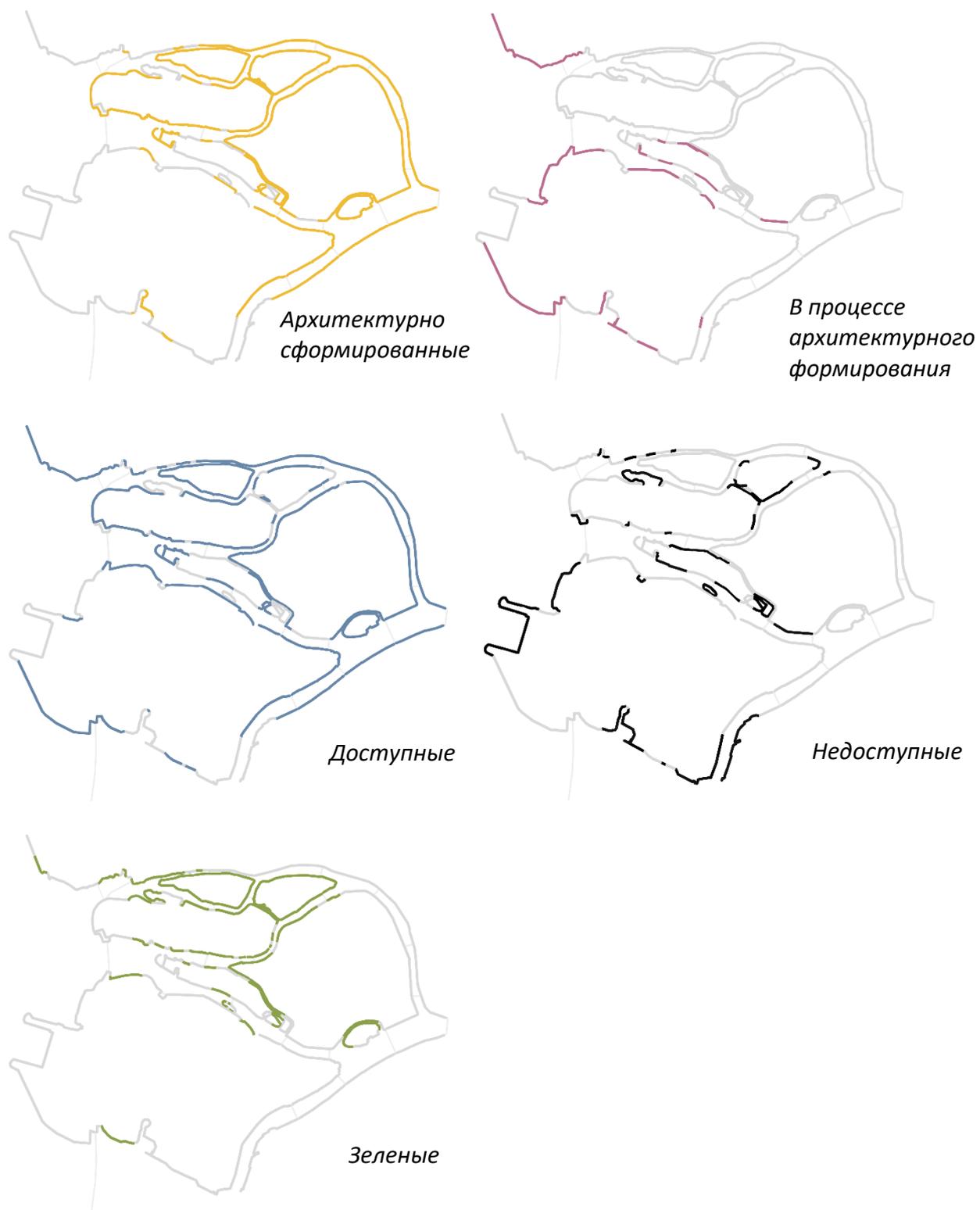


Рисунок 25. Водный фронт дельты Невы – анализ существующего состояния.



Рисунок 26. Площадки восприятия. Сопутствующие функции.

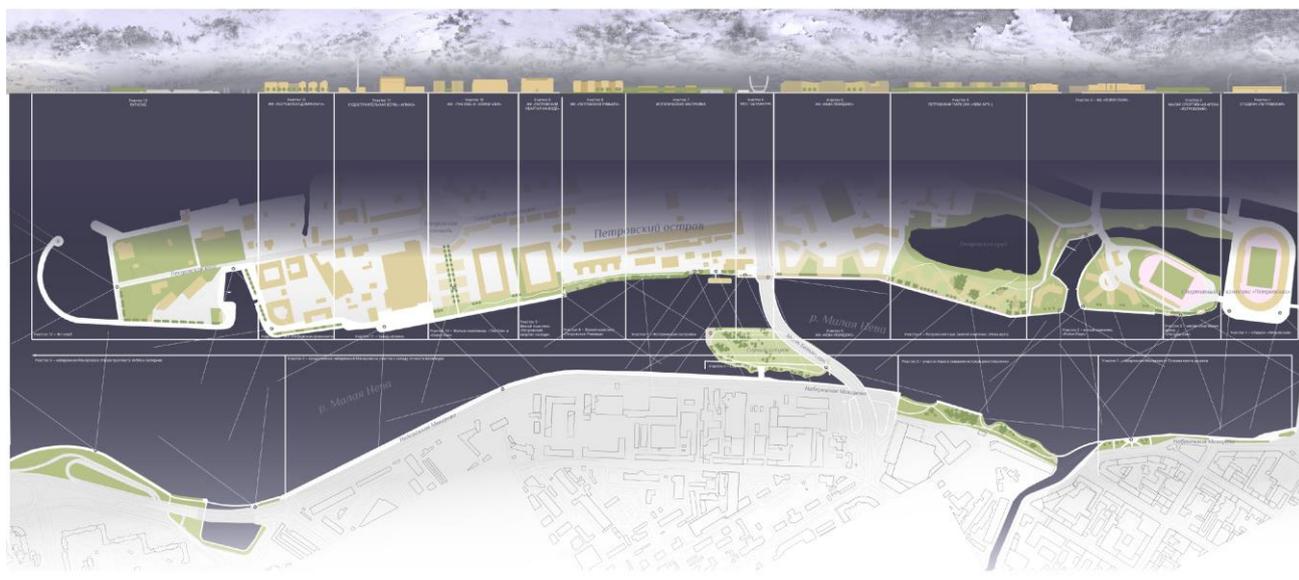


Рисунок 27. Участки водного фронта Петровского и Васильевского островов

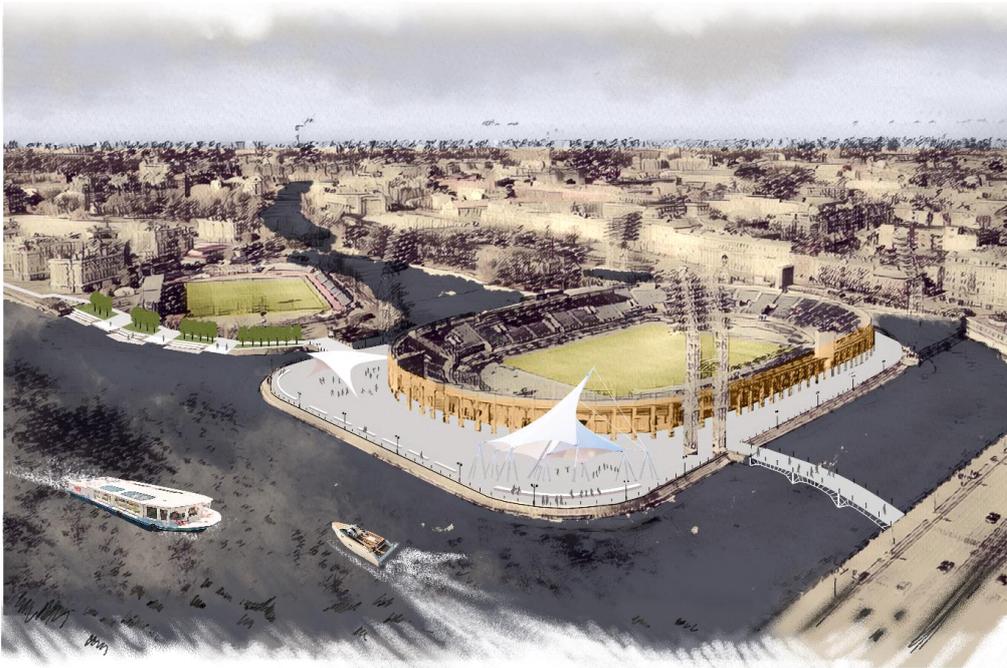


Рисунок 28. Участки 1, 2. Спортивный комплекс Петровский (Стадион и малая спортивная арена Петровский).



Рисунок 29. Участок 1. Стадион «Петровский». Вид на Васильевский остров.



Рисунок 30. Участок 2. Малая спортивная арена «Петровский», вид на Васильевский остров, Тучков мост.



Рисунок 31. Участок 7. Вид на дебаркадер, Серный остров и Васильевский остров.

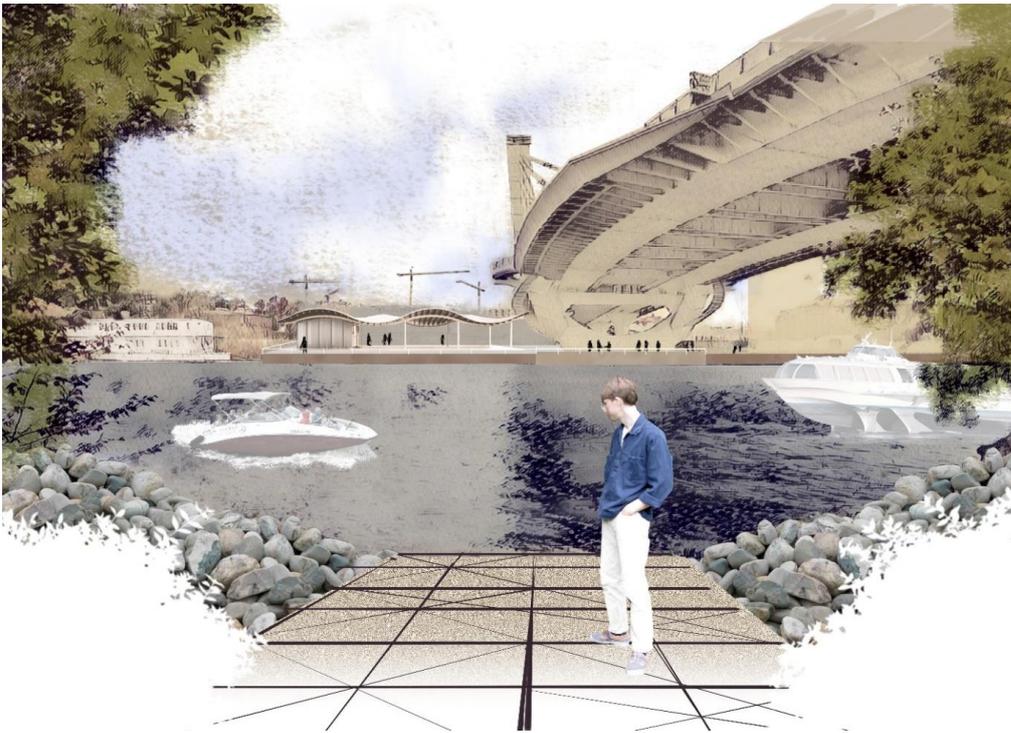


Рисунок 32. Участок 6 – мост Бетанкура. Вид с Серного острова на подмостовое пространство.



Рисунок 33. Участок 8. ЖК «Петровская Ривьера». Вид на эстакаду набережной Макарова и мост Бетанкура.

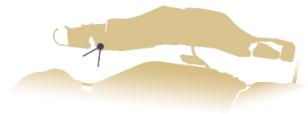


Рисунок 34. Участок 12 – ЖК «Петровская доминанта», вид с воды.



Рисунок 35. Васильевский остров, участок 5. Вид на Петровский остров, стадион Зенит-арена, Лахта-центр, ЗСД.



Рисунок 36. Васильевский остров, участок 5. Подэстакадное пространство.
Вид на Петровский остров: яхт-клуб, ЖК «Петровская доминанта».



Рисунок 37. Компонировка планшетов