

8. Preobrazhenskij Yu.V. (2017) "Perceptual geography at the local level: some methods of identifying tophophile and tophobic places", *Obshchestvo. Chelovek. Riski, Vserossijskaya nauchno-prakticheskaya konferencia*, Saratov, Russia, 14.02. – 16.02.2017, pp. 179–181.

9. Preobrazhenskij Yu.V., Arutyunyan N. A., Galstyan G. A. (2018), "Vernacularly districts of Yerevan and Saratov: morphological differences of urban space", *Sociologiya goroda*, no. 2, pp. 46–54.

10. Radina N.K. (2015), *Gorod v prostranstve i vremeni. problemy territorial'noj identichnosti v kontekste social'no-ehkonomicheskikh izmenenij* [City in space and time. problems of territorial identity in the context of socio-economic changes], DEKOM, Nizhnij Novgorod, Russia.

11. Trofimov A.M., Sharygin M.D., Ismagilov N.N. (2008) "Territorial identification in geography and vernacular areas", *Geograficheskij vestnik – Geographical Bulletin*. no. 1, pp. 5–12.

12. Turkina V.G. (2010), "Language space of the city: verbal and nonverbal contexts", *Na putyah k novoj shkole*, no. 1, pp. 124–128.

13. Shchyolokov D.V. (2012), "The Social space of the city Park", available at: http://www.rusnauka.com/27_SSN_2012/Philosophia/2_115839.doc.htm (Accessed 29 May 2018).

14. "Expeditions of the scientific student society of the Department" (2009), available at: <http://www.geogr.msu.ru/cafedra/segzs/nso/index.php?print=Y> (Accessed 11 March 2018).

Поступила в редакцию: 16.05.2018

Сведения об авторе

About the author

Преображенский Юрий Владимирович

кандидат географических наук, доцент кафедры экономической и социальной географии, Саратовский национальный исследовательский государственный университет им. Н.Г. Чернышевского; Россия, 410012, г. Саратов, ул. Астраханская, 83

Yuriy V. Preobrazhenskiy

Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor, Department of Economic and Social Geography, Saratov State University; 83, Astrakhanskaya st., Saratov, 410012, Russia

e-mail: topofag@yandex.ru

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:

Преображенский Ю.В. Районы Нижнего Новгорода и Перми: особенности восприятия жителями // Географический вестник = Geographical bulletin. 2019. №1(48). С. 33–41. doi 10.17072/2079-7877-2019-1-33-41

Please cite this article in English as:

Preobrazhenskij Yu.V. Districts of Nizhny Novgorod and Perm: features of perception by the residents // Geographical bulletin. 2019. №1(48). P. 33–41. doi 10.17072/2079-7877-2019-1-33-41

УДК 911.9+711.523

DOI 10.17072/2079-7877-2019-1-41-55

НАБЕРЕЖНЫЕ КРУПНЕЙШИХ ГОРОДОВ УРАЛА И ПОВОЛЖЬЯ И ИХ ВОЗМОЖНОСТИ В ПОВЫШЕНИИ АТТРАКТИВНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Сергей Александрович Меркушев

ORCID ID: 0000-0001-7204-1416, SPIN-код: 2470-2962

e-mail: merck.sergey@yandex.ru

Пермский государственный национальный исследовательский университет

На основе методики, предложенной автором статьи, дана оценка состояния набережных десяти крупнейших городов Урала и Поволжья с позиции их возможностей в повышении аттрактивности городской среды. Проанализирована существенная дифференциация рассматриваемых городов по

каждому из четырех критериев, используемых в соответствии с методикой. Проведено сравнение подходов к обустройству набережных, рассмотрены наиболее удачные примеры преобразования городских прибрежных пространств, выявлены общие и свойственные только отдельным городам проблемы. По результатам суммарной оценки определены четыре группы городов. Для каждой группы даны предложения по возможным направлениям совершенствования деятельности по обустройству и преобразованию городских набережных, которые будут способствовать повышению привлекательности городской среды.

Ключевые слова: аттрактивность городской среды, набережные, крупнейшие города Урала и Поволжья.

THE EMBANKMENTS OF THE LARGEST CITIES OF THE URALS AND THE VOLGA REGION, AND THEIR ABILITY TO ENHANCE THE ATTRACTIVENESS OF THE URBAN ENVIRONMENT

Sergey A. Merkushev

ORCID ID: 0000-0001-7204-1416, SPIN-code: 2470-2962

e-mail: merck.sergey@yandex.ru

Perm State University, Perm

The paper examines the current state of the embankments of 10 largest cities of the Urals and the Volga region in terms of their capabilities in increasing the attractiveness of the urban environment according to the methodology proposed by the author. The author analyzes the significant differentiation of cities by each of the four criteria used in accordance with the methodology, compares the approaches to the arrangement of embankments, considers the most successful examples of their transformation, and identifies common and specific problems of the cities. In addition, the paper studies four groups of cities according to the results of the total assessment. Suggestions are given for each group about the possible ways to improve the activities for the arrangement and transformation of city embankments in order to enhance the attractiveness of the urban environment.

Key words: attractiveness of the urban environment, embankments, largest cities of the Urals and the Volga region.

Введение

Трансформационные изменения, охватившие крупнейшие города России, должны, по нашему мнению, иметь гуманистическую направленность, формировать среду, привлекательную для человека, всесторонне способствующую реализации творческого потенциала каждой личности. Важнейшим компонентом, повышающим аттрактивность среды для жителей городов и их гостей, являются пешеходные зоны, а среди них – набережные рек.

Крупнейшие города Урала и Поволжья достаточно активно преобразуют набережные своих главных водотоков. Степень обустроенности этих объектов, связности с остальными пешеходными зонами обуславливают важность дифференциации упомянутых городов по качеству среды.

Эта дифференциация, а также положительный и отрицательный опыты проводимых преобразований, на наш взгляд, требуют комплексного общественного географического анализа с целью выработки рекомендаций по совершенствованию научных и управленческих подходов к городскому развитию.

Материалы и методы исследования

Для оценки состояния городских набережных, с точки зрения их роли в повышении аттрактивности среды крупнейших городов, нами были предложены следующие критерии:

1) соотношение протяженности обустроенных набережных и общей протяженности береговой линии главной городской реки (для городов, расположенных на двух берегах, учитывались оба берега);

2) степень интегрированности набережной в городское пространство, связности пешеходной зоны набережной и других главных пешеходных зон города;

3) насыщенность набережной спортивно-зрелищными, театрално-концертными, музейными, религиозными объектами, действующими объектами инфраструктуры водного транспорта;

4) насыщенность набережной зданиями – памятниками архитектуры, разнообразными малыми архитектурными и скульптурными и формами.

При проведении оценки по третьему и четвертому критериям учитывались объекты, расположенные между урезом воды и первой улицей, идущей параллельно набережной, или кварталами жилой застройки.

Исследование проводилось по крупнейшим городам Уральского и Поволжского экономических районов, но не по всем, а центрам субъектов Российской Федерации с численностью населения более 600 тыс. чел., т.е. для большей сопоставимости сравниваемых городов.

Каждый критерий оценивался по пятибалльной шкале. При оценке ситуации по первому, третьему и четвертому критериям за пять баллов принимался самый высокий результат среди городов, по второму – проводилась экспертная оценка. При количественной характеристике ситуации по первому критерию протяженность всех выделенных обустроенных участков набережных суммировалась, находилось соотношение ее длины и общей протяженности береговой линии главной городской реки, а затем каждому городу присваивался балл. Во всех городах выбор главного водотока был очевиден, никакие притоки главных рек не учитывались, в том числе и Волго-Донской канал имен В.И. Ленина, который впадает в Волгу и имеет обустроенную набережную в Красноармейском районе Волгограда, или озеро Кабан в Казани, часть набережной которого благодаря реконструкции в 2018 г. превратилась в очень привлекательное общественное пространство.

Казань тем не менее явилась исключением, поскольку важнейшей градообразующей осью этого города является р. Казанка (Казанский залив Куйбышевского водохранилища), а р. Волга выступает скорее ее продолжением, которое на формирование городского каркаса оказывает пока меньшее влияние.

При оценке ситуации по второму, третьему и четвертому критериям вычислялось средневзвешенное арифметическое по городу в целом балльных оценок, которые были даны по каждому отдельному обустроенному участку городской набережной (балл взвешивался по доле участка в общей протяженности всей обустроенной набережной).

На завершающем этапе рассчитывался суммарный балл.

Все критерии оценивались по состоянию на начало летнего сезона 2018 г., дополнительная корректировка осуществлялась с учетом проведенных работ по реконструкции и развитию набережных на середину июля 2018 г., таким образом, результаты мероприятий, выполненных во второй половине летнего сезона данного года, не учтены.

Результаты и их обсуждение

Рассмотрим полученные результаты применительно к каждому критерию оценки.

Лидером по первому критерию вполне ожидаемо стала Самара, второе место занял Екатеринбург, которые очень часто, наряду с Ижевском и особенно Челябинском (занявшими соответственно четвертое и восьмое места), зачастую не воспринимаются как приречные города, на третьем месте был Саратов. За пределами пятерки оказались города на судоходных реках: Казань, Пермь, Уфа, Ульяновск (табл. 1).

Таблица 1

Соотношение протяженности обустроенных набережных и общей протяженности береговой линии главной городской реки (критерий № 1)

Город	Границы и протяженность обустроенных участков набережных		Соотношение с береговой линией	
	Описание границ, код участка	км	%	Балл
1	2	3	4	5
Екатеринбург	ул. Челюскинцев – ул. Декабристов, Е-1	3,9	–	–
	У ЖК «Адмиральский», Е-2	0,2	–	–
	ул. Челюскинцев – ул. Куйбышева, Е-3	2,8	–	–
	Итого	6,9	10,90	4,8
Челябинск	Свердловский пр. – ул. Кирова, Ч-1	0,8	–	–
	Свердловский пр. – ул. Кирова, Ч-2	0,8	–	–
	Итого	1,6	2,89	1,3

Окончание табл. 1

1	2	3	4	5
Пермь	Точка напротив д. 4 – точка напротив д. 68 по ул. Кировоградской, П-1	1,8	–	–
	Смотровая площадка у Камской ГЭС, П-2	0,1	–	–
	Решетниковский спуск. – стоянка за д. 2 по ул. Монастырской, П-3	2,8	–	–
	Итого	4,7	5,26	2,3
Уфа	Бельский мост – точка на пойме напротив площади им. С. Юлаева, У-1	2,3	–	–
	Итого	2,3	2,88	1,3
Ижевск	ул. Песчаная – точка в районе д. 17 по ул. Милиционной, И-1	0,9	–	–
	Точка напротив д. 30 по ул. Милиционной – ул. Свердлова, И-2	1,0	–	–
	Левый берег р. Иж у плотины Ижевского пруда – причал «Ижгорэлектротранс», И-3	0,5	–	–
	Причал «Ижгорэлектротранс» – конец ул. Южная Набережная, И-4	1,9	–	–
	Итого	4,3	9,77	4,3
Казань	ул. А. Бичурина – ул. Декабристов, К-1	2,2	–	–
	Точка напротив музея 1000-летия Казани – Кремлевский мост, К-2	1,8	–	–
	Кремлевский мост – Кировская Дамба, К-3	0,8	–	–
	У речного вокзала, К-4	0,8	–	–
	Итого	5,6	9,08	4,0
Ульяновск	У речного вокзала, У-2	0,6	–	–
	Итого	0,6	1,63	0,7
Самара	ул. Комсомольская – завод «Жигулевской пиво», С-1	2,4	–	–
	Бассейн СКА – точка напротив Софийского собора, С-2	2,3	–	–
	Итого	4,7	11,46	5,0
Саратов	Саратовский мост – ул. Бабушкин Взвоз, С-3	1,7	–	–
	ул. Бабушкин Взвоз – СГЮА, С-3	1,5	–	–
	Итого	3,2	10,67	4,7
Волгоград	ул. Калинина – Волгоградский мост, В-1	4,2	–	–
	Волгоградский мост – «Волгоград-арена», В-2	1,4	–	–
	Итого	5,6	9,49	4,1

Данный результат, по нашему мнению, объясняется следующими причинами: во-первых, часто наличие крупной реки способствует отношению к ней как к избыточному ресурсу, эффективное использование которого не относится к числу самых актуальных задач, во-вторых, протяженность береговых линий Камы и Белой в пределах территорий городских округов соответственно Перми и Уфы очень значительна, охватывает оба берега, поэтому обустраивать надо обширные территории, а последовательная систематическая работа в этом направлении возобновилась только в текущем десятилетии (в отличие от Волгограда, Самары и Саратова, где с разной степенью успеха такие работы велись более системно и активно, а береговая линия только на одном берегу, так как противоположные берега принадлежат городам-спутникам или, в случае с Самарой, заняты неурбанизированными территориями); в-третьих, в городах, где с речным транспортом на протяжении многих десятилетий было связано экономическое развитие, функциональная трансформация прибрежных территорий, а значит, и обустройство набережных – очень сложная задача по многим параметрам, которая решается только с помощью комплексного подхода к пространственному развитию, применяемому регулярно; в-четвертых, геоморфологические особенности речных долин (крутые слабо террасированные борта, сильно обводненные и осложненные оползневыми процессами) в пределах исторических ядер и центральных зон Перми,

Уфы, Ульяновска обуславливают весьма сложную инженерную задачу, связанную с обустройством набережных в целом и созданием первых регулируемых линий террас.

Что касается Уфы, то отмечается очень большая амплитуда колебаний уровня реки Белой в течение года, что наряду с дополнительными затратами потребовало разработки оригинальных решений по дизайну, которые должны сгладить довольно суровый монументальный стиль новых гидротехнических сооружений. Эти решения были вынесены летом 2018 г. на общественное обсуждение [1].

По степени интегрированности набережной в городское пространство, связности пешеходной зоны набережной и других главных пешеходных зон города (второй критерий) на лидирующих позициях (с небольшим отрывом друг от друга) вполне ожидаемо оказались приволжские города: Волгоград, Саратов и Самара (табл. 2). Но Волгоград разделил первое место с Екатеринбургом, а Самара – третье с Челябинском.

Набережные исторического ядра Екатеринбурга хорошо интегрированы в городское пространство, на многих участках фактически являются хорошо посещаемыми пешеходными улицами (рис. 1). Балл снижен из-за отсутствия чисто пешеходной связи с другими пешеходными осями исторического ядра (ул. Вайнера), зоны, примыкающей к историческому ядру (ул. Красноармейская, территория на левом берегу Исети у цирка). Отметим, что в ходе реконструкции набережной на участке от ул. Малышева до ул. Куйбышева в 2018 г. город только приблизился к решению этой проблемы, но не решил ее полностью, в том числе вследствие чего из концепции исчез важный элемент «мост над мостом» [3]. Набережная у ЖК «Адмиральский» является частью городского микропространства нескольких домов, но значительно удалена от остальных пешеходных зон.



Рис. 1. Екатеринбург. Вид со смотровой площадки бизнес-центра «Высоцкий» на р. Исеть, ее набережные и проспект Ленина

«Старая» часть набережной Волгограда (от устья реки Царицы до автодорожного моста) благодаря последовательным архитектурно-планировочным решениям, предпринятым при восстановлении города после Великой Отечественной войны, хорошо интегрирована в городское пространство (рис. 2), фактически является единым целым с пешеходными зонами, идущими к Волге от Детского парка через площадь Павших Борцов, Аллею Героев; от площади Ленина; по долине реки Царицы (последняя пока обустроена не в полной мере). Новый участок набережной, который был сдан в эксплуатацию перед чемпионатом мира по футболу, пока гораздо слабее соединен с остальным городским пространством, удален от основных пешеходных зон города. Здесь в большей степени проявляется барьерная функция проспекта Ленина, кроме того, вновь построенный участок был частично разрушен во время сильного ливня в середине июля 2018 г. [11].

Таблица 2

Результаты оценки набережных по критериям № 2–4

Город	Код участка	Критерий № 2			Критерий № 3			Критерий № 4			
		Балл	Вес	С/в балл	Кол-во объектов	Балл	С/в балл	Количество объектов		Балл	С/в балл
								Ед.	Ед./км		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Екатеринбург	Е-1	4	0,57	2,27	7	4,38	2,48	13	3,33	2,26	1,28
	Е-2	1	0,02	0,02	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00
	Е-3	5	0,41	2,04	8	5,00	2,04	6	2,14	1,45	0,59
	Итого	–	–	4,33	–	–	4,52	–	–	–	1,87
Челябинск	Ч-1	3	0,51	1,54	3	1,88	0,96	3	3,74	2,53	1,30
	Ч-2	5	0,49	2,43	1	0,63	0,30	0	0,00	0,00	0,00
	Итого	–	–	3,97	–	–	1,27	–	–	–	1,30
Пермь	П-1	1	0,39	0,39	1	0,63	0,24	4	2,22	1,50	0,58
	П-2	0	0,02	0,00	0	0,00	0,00	1	11,24	5,00	0,10
	П-3	2,5	0,59	1,49	1	0,63	0,37	4	1,45	0,98	0,60
	Итого	–	–	1,87	–	–	0,61	–	–	–	1,30
Уфа	У-1	1	1,00	1,00	2	1,25	1,25	2	0,87	0,59	0,59
	Итого	–	–	1,00	–	–	1,25	–	–	–	0,59
Ижевск	И-1	3	0,20	0,60	1	0,63	0,12	0	0,00	0,00	0,00
	И-2	5	0,24	1,22	0	0,00	0,00	19	18,15	5,00	1,22
	И-3"	4	0,30	1,18	1	0,63	0,18	1	1,88	1,27	0,38
	И-4	1	0,43	0,43	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00
	Итого	–	–	3,43	–	–	0,31	–	–	–	1,59
Казань	К-1	3	0,39	1,17	4	2,50	0,98	2	0,91	0,62	0,24
	К-2	5	0,32	1,60	3	1,88	0,60	13	7,22	4,89	1,56
	К-3	2	0,14	0,29	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00	0,00
	К-4	1	0,15	0,15	1	0,63	0,09	0	0,00	0,00	0,00
	Итого	–	–	3,20	–	–	1,67	–	–	–	1,80
Ульяновск	У-2	0	1,00	0,00	1	0,63	0,63	0	0,00	0,00	0,00
	Итого	–	–	0,00	–	–	0,63	–	–	–	0,00
Самара	С-1	3	0,51	1,53	3	1,88	0,96	11	4,58	3,10	1,58
	С-2	5	0,49	2,45	2	1,25	0,61	17	7,39	5,00	2,45
	Итого	–	–	3,98	–	–	1,57	–	–	–	4,03
Саратов	С-3	5	0,53	2,66	1	0,63	0,33	5	2,94	1,99	1,06
	С-4	3	0,47	1,41	0	0,00	0,00	2	1,33	0,90	0,42
	Итого	–	–	4,06	–	–	0,33	–	–	–	1,48
Волгоград	В-1	5	0,75	3,75	7	4,38	3,28	27	6,43	4,35	3,26
	В-2	2	0,25	0,50	1	0,63	0,16	0	0,00	0,00	0,00
	Итого	–	–	4,25	–	–	3,44	–	–	–	3,26

В Саратове ситуация со взаимосвязями набережной и остального городского пространства также различна для «старого» и недавно введенного в эксплуатацию участков. «Старая» часть набережной является продолжением городской пешеходной оси пл. Кирова – ул. Кирова – ул. Волжская – пешеходный сквер по ул. Октябрьской – выход к Волге, она фактически включена в пространство ближайших городских кварталов. Недавно построенный участок гораздо слабее связан с остальным

городом, удален от пешеходной зоны исторического ядра, здесь проявляется потребность в более диверсифицированных подходах к функциональной трансформации кварталов, расположенных южнее ул. Чернышевского (характерная в разной степени для большинства других сравниваемых городов). Поскольку замена производственной функции обыденными жилыми массивами пока не сильно способствует повышению привлекательности этой территории и прилегающей к ней набережной для горожан, проводя функциональную трансформацию, необходимо особенно тщательно подходить к ответу на вопрос: какие вновь создаваемые функции в прибрежных зонах будут способствовать повышению их аттрактивности. Спектр возможностей трансформации промышленных зон достаточно широк. Так, Р.Р. Мавлютов, М.В. Лукьяница, Л.Н. Чижо отмечают, что процессы регенерации, реконструкции депрессивных производственных зон могут проводиться «на основе санации, перепрофилирования с развитием общественных центров, жилья, природных парков, а также новых форм организации производств – техно- и бизнеспарков, использующих современные и экологически безопасные технологии» [7, с. 31]. При этом важно, чтобы техно- и бизнес парки становились площадками, на которых происходят не только технологические и предпринимательские, но и творческие и образовательные мероприятия. К числу таких мероприятий Р. Батыров относит «мастер-классы, хакатоны, тренинги, фестивали документального кино, лектории – все, что имеет к этому отношение, все, что является точкой притяжения...» [8, с. 47].



Рис. 2. Волгоград. Вид на р. Волгу (вниз по течению) и волжскую набережную от здания музея-панорамы «Сталинградская битва»

Северная часть самарской набережной хорошо интегрирована в городское пространство, имеет удобный выход на пешеходную зону, протянувшуюся от набережной через площадь Славы до Самарской площади (рис. 3), на бульвар Челюскинцев, в Яблоневый сквер по ул. Полевой. Южная часть пока достаточно обособлена от пешеходного участка улицы Ленинградской, кроме того, она, на наш взгляд, в меньшей степени используется как часть повседневного городского пешеходного пространства (за исключением зоны у речного вокзала).

Набережная правого берега р. Миасс (Челябинск) представляет собой единое целое с остальными кварталами исторического ядра, является фактическим продолжением пешеходной улицы Кирова. Левобережная часть несколько обособлена от городских кварталов, с пешеходной зоной правобережья она связана Троицким мостом с узким тротуаром.

Средние позиции по второму критерию оказались у Ижевска и Казани.

Набережная левого берега р. Иж в пределах ижевского исторического ядра фактически является продолжением пешеходной оси, проходящей через Центральную площадь, имеет другие выходы к остальной улично-дорожной сети. По мере удаления от плотины городского пруда степень связности набережной правого берега и остального городского пространства быстро снижается. Набережная

левого берега в пределах внешней зоны города имеет связь с формирующейся пешеходной зоной (бульвар Воскресенского), но пока она достаточно сильно обособлена от ближайших городских кварталов.



Рис. 3. Самара. Вид со смотровой площадки у монумента Славы на р. Волгу, набережную (сквер Орловская набережная) и спуск площади Славы с фонтанами. Слева на заднем плане – спортивный комплекс «ЦСКА Самара»

В Казани сформирована пешеходная зона, пересекающая все историческое ядро (от музея 1000-летия Казани через пешеходное пространство вокруг Кремля, ул. Баумана до ул. Петербургской). В нее вовлечена часть набережной левого берега Казанки до Кремлевского моста. Кремлевская набережная оторвана от основной пешеходной оси, гораздо слабее связана с городскими кварталами исторического ядра. Правый берег Казанки по сравнению с левым более обособлен от остального городского пространства, не имеет выходов по чисто пешеходным коридорам к пешеходной зоне исторического ядра.

Наименьшее количество баллов по второму критерию набрали Пермь, Уфа и Ульяновск.

Набережная в историческом ядре Перми оторвана от остальных пешеходных зон исторического ядра и зоны, примыкающей к историческому ядру, которые, в свою очередь, окончательно не сложились и разрознены. По нашему мнению, главная причина изолированности набережной от остального городского пространства и его пешеходных зон связано не с наличием железной дороги, проходящей по террасе прируслового вала (наличие скоростных систем рельсового транспорта, использующих террасы речных долин – довольно распространенная практика во многих городах), а отсутствием полностью пешеходных улиц, выходящих к камскому берегу, и коннекторов, которые обеспечивали бы удобные выходы с них на набережную (на необходимость последних указывали специалисты, занимавшиеся проблемами трансформации городской среды краевого центра) [12]. Следует отметить, что в городе не используется и потенциал долины малой реки Егошихи (в отличие от Волгограда, который постепенно обустроивает долину Царицы), пешеходная зона в долине которой могла бы стать одним из ключевых связующих элементов единого озелененного пешеходного каркаса исторического ядра и зоны, примыкающей к историческому ядру, в пределах Мотовилихинского и Ленинского районов. Частично проблему можно решить путем удобного выхода через Соборную площадь на осевую пешеходную аллею Комсомольского проспекта, обеспечивающую переход к пешеходной улице Пермской, но маршрут по ней пересекается улицами с очень напряженным трафиком. На решение проблемы изолированности набережной от пешеходной зоны Эспланады нацелены предложения авторов проекта ее реконструкции, заключающиеся в создании пешеходного моста через улицу Попова [2]. На наш взгляд, это правильное решение опоздало на многие десятилетия и было актуальным при создании Эспланады, но сейчас оно в

полной мере не решит задачу интеграции пермской набережной в городское пространство: пешеходная зона не выйдет к реке широким фронтом, Эспланада не станет полноценным звеном городского ландшафтно-рекреационного каркаса, а ее посетители продолжают ощущать негативное влияние автомобильного транспорта на городской магистрали, ведущей к Коммунальному мосту. Поскольку транзитная магистраль по ул. Попова значительно приближена к историческому ядру (оптимально, когда такие трассы проходят по границе большого центра, применительно к Перми – это район станции Пермь-II), необходимо принятие более радикальных решений по обособлению транспортных потоков и пешеходных зон. В частности, в подобных случаях И.А. Иодо и Г.А. Потаев предлагают использовать «различные приемы озеленения, заглубление улиц в рельеф...». В этой связи данные авторы упоминают проект, который участвовал в конкурсе на реконструкцию площади Независимости в Минске, т.е. необходима изоляция автотранспорта «за счет его размещения в прозрачные трубы, из которых загазованный воздух откачивается и очищается» [6, с. 231]. По нашему мнению, если действительно осуществлять сегодня проекты, которые позволят кардинально решить проблему на длительное время, в районе Эспланады необходимо убирать основные транспортные потоки под землю, в том числе оборудуя там перехватывающие паркинги.

В Уфе имеющийся выход с набережной на весьма разрозненное пешеходное пространство исторического ядра через сад С. Юлаева, во-первых, проходит не по чисто пешеходным улицам (по срединным аллеям улиц с проезжей частью), во-вторых, плохо обустроен. Несмотря на построенную автомобильную дорогу от экологического парка «Ватан» до бассейна «Юность» набережная по-прежнему слабо интегрирована в городское пространство, на нее несложно приехать на личном автомобиле или такси, но спуститься, гуляя по пешеходной части улицы Ленина, скверам и садам исторического ядра, гораздо труднее.

В результате второго этапа реконструкции набережной (от бассейна «Юность» до улицы Пугачева) к 2019 г. должен появиться хорошо обустроенный пешеходный выход с Первомайской площади (от монумента Дружбы), но сама площадь, находящаяся уже в зоне, примыкающей к историческому ядру, отрезана от пешеходных пространств ядра. Положительный момент, способствующий усилению связности набережной и городских кварталов, состоит в том, что на этом участке близко к ней подходят маршруты общественно транспорта, но их разнообразие сокращается, например, маршрут троллейбуса № 1 из курсирующего с высокой частотой превратился в чисто номинальный.

В Ульяновске связь хорошо обустроенного пешеходного пространства бульвара Новый Венец с Волгой (набережная вдоль которой также не обустроена) необходимо создать по очень живописному, но заброшенному крутому склону, подверженному интенсивным оползневым процессам. Последняя попытка обустроить этот склон проводилась с грубыми технологическими нарушениями [9] и оказалась крайне неудачной (рис. 4). Отсутствие прирусловой части набережной и очень слабая связь между урезом воды и бульваром Новый Венец пока не позволяет, по нашему мнению, считать, что в Ульяновске имеется полноценная набережная.

Оценивая насыщенность набережных спортивно-зрелищными, театральными-концертными, музейными, религиозными объектами, действующими объектами инфраструктуры водного транспорта, необходимо отметить, что геоморфологические особенности городов в очередной раз оказывают влияние на их позиции. Крупные стационарные объекты сложно разместить на крутых склонах речных долин в Ижевске, Ульяновске, Уфе, Перми. В то же время в градостроительной ткани Челябинска и Екатеринбурга границы между набережной и остальными кварталами на многих участках выражены слабо: обычные городские кварталы (особенно в Екатеринбурге) одновременно являются и прибрежными. Однако концентрация знаковых объектов спортивной и культурной сфер, религиозных объектов на набережной у этих уральских городов совершенно разная. Если непосредственно на берегу Исети в Екатеринбурге (наибольший результат по рассматриваемому критерию, табл. 2) мы насчитали 15 таких объектов (среди них, например, Дворец игровых видов спорта, ЕСК «Динамо», киноконцертный театр «Космос», музей Природы Урала, Музей архитектуры и дизайна УрГАХУ, Екатеринбургский музей изобразительных искусств, Ельцин-Центр), то в Челябинске (5-е место) – только четыре, хотя и являющихся безусловным достоянием города (концертный зал им. С.С. Прокофьева, Государственный исторический музей Южного Урала, «Сад камней», зал органной и камерной музыки «Родина»).

Вторую позицию по концентрации рассматриваемых объектов занимает Волгоград, третью и четвертую с большим отрывом от лидеров – Казань и Самара. Среди учтенных нами восьми

волгоградских объектов, расположенных на разных ярусах набережной, – Центральный концертный зал Волгоградской филармонии (занимает здание, первоначально построенное для речного вокзала), Волгоградский музыкальный театр. В числе восьми казанских – аквапарк «Ривьера», концерт-холл «Эрмитаж», Музей 1000-летия Казани; пяти самарских – действующий речной вокзал, спорткомплекс ЦСК ВВС, Софийский собор.

Говоря об оценке степени насыщенности набережной зданиями – памятниками архитектуры, разнообразными малыми архитектурными и скульптурными формами, следует отметить, что формальная оценка (количество объектов на 1 км² территории) на данном этапе исследования не дополнялась экспертной, хотя в дальнейшем это необходимо учитывать. Потребность в таком подходе, на наш взгляд, может быть наглядно проиллюстрирована на примере Ижевска, который по рассматриваемому критерию оказался на пятом месте (табл. 2), пропустив вперед города, лидирующие с большим отрывом (Самару, Волгоград), а также города с близкими результатами (Екатеринбург и Казань). В то же время Ижевск, создав несколько лет назад на набережной аллею металлических скульптур, наглядно продемонстрировал, каких результатов можно достичь, когда правильно используется проектный подход к преобразованию городской среды, в первую очередь, с позиции задействия в реализации проекта трех участников: общественности, бизнеса и власти. В итоге на городской набережной появился один из важнейших общегородских аттракторов, интересный как для горожан, так и для гостей столицы Удмуртии. Скульптуры являются одним из ключей к пониманию и интерпретации важнейшего, по мнению О.А. Швидковского [10, с. 200], источника привлекательности города – его информационно-художественного потенциала. Современным художественным языком, интересным для разных слоев населения, они раскрывают суть современного городского сообщества, делая акцент на важнейших моментах его генезиса в течение многих десятилетий. Обратим внимание на то, что у Ижевска нами был учтен памятник архитектуры – «пивоваренный завода купца Бодалева». Однако объекты, входящие в комплекс памятника, нуждаются в реставрации и скорейшем полноценном включении в функционирование очень привлекательного для ижевчан и гостей города пространства набережной пруда.



Рис. 4. Ульяновск. Канатная дорога в парке Ленинские Горки, не работающая из-за оползневых процессов

Наполнение городских прибрежных пространств объектами, раскрывающими городской информационно-художественный потенциал, характерно и для Волгограда, большая часть скульптур на набережной которого так или иначе посвящена героическому прошлому города. В Самаре, занявшей первое место по формальному признаку, несмотря на наличие оригинальных скульптур, пока, по нашему мнению, не удалось сформировать целостного образа города, хотя место, о котором В. Аксенов сказал, что «не знаю, где еще на Западе найдешь такую длинную и красивую набережную, может быть, только вокруг Женевского озера» [5], этого достойно (рис. 5).

Достаточно эклектичен набор архитектурных объектов и скульптур на екатеринбургской набережной, хотя сильная интегрированность ее в остальную городскую среду и весьма удачное, на наш взгляд, позиционирование города как евразийского центра позволяют в будущем, дополнив существующий набор другими артефактами, сформировать еще одно пространство в городской ткани и плазме, раскрывающее информационно-художественный потенциал места.

Следует отметить, что целенаправленная работа по наполнению пространств набережных содержательными малыми архитектурными и скульптурными формами во многих городах не проводится, однако ни в коем случае нельзя подменять эту работу размещением объектов нестационарной торговли (как это делается, например, в Перми).

По результатам суммарной оценки (табл. 3) лидирующие позиции с заметным отрывом заняли Екатеринбург, Волгоград и Самара. Для городов характерна достаточно системная работа по развитию набережных, обеспечению их интеграции в остальное городское пространство, в том числе с позиции связи с остальными пешеходными зонами городов. По нашему мнению, актуальным является завершение работы по формированию единого городского пешеходного каркаса, в первую очередь, с помощью обеспечения выхода пешеходных улиц на набережные в тех местах, где это еще не сделано. Для отдельных участков набережных Екатеринбурга и Волгограда важно проведение мероприятий по их дальнейшему наполнению малыми архитектурными и скульптурными формами, при этом для Екатеринбурга, как и для Самары, важно осмысление тематической направленности этих объектов в контексте раскрытия информационно-художественного потенциала городской среды. Вызов, ответ на который должна найти Самара в ближайшее время: каким образом продолжат функционировать промышленные предприятия – пивоваренный завод и Самарская ГРЭС, не вступая в противоречия с другими развивающимися функциями и не препятствуя объединению двух частей набережной. По нашему мнению, благодаря меняющимся технологиям, а также ценности этих производств как действующих памятников инженерного зодчества, управленческие решения не должны заключаться в их закрытии и полном репрофилировании.



Рис. 5. Самара. Вид со стороны речного вокзала на Волгу (вверх по течению), спортивную площадку и одну из аллей набережной

Средние позиции по результатам итоговых оценок заняли Казань, Саратов и Ижевск. Работа по повышению аттрактивности набережных должна приобрести здесь более системный характер. Кроме того, для Саратова актуально вовлечение в городскую среду новой части набережной. В этой работе, по нашему мнению, важно использовать интересный опыт самого города, который накоплен в течение нескольких десятилетий, а также творчески подходить к трансформации функциональной структуры территорий, примыкающих к набережной, которые ранее были заняты промышленными предприятиями. Важны дальнейшее насыщение набережной интересными артефактами, способствующими раскрытию информационно-художественного потенциала города, решение задачи

гармоничного сосуществования производственной (Саратовская ГРЭС и Саратовский комбикормовый завод) и туристско-рекреационной функций (рис. 6).

Для Казани актуальной остается задача разворота города «лицом к Волге». Недавно анонсированные мероприятия по ее решению должны осуществляться как можно быстрее, также необходимо обеспечить связь с пешеходными зонами исторического ядра набережной на правом берегу Казанки. Для Ижевска наиболее важны завершение реконструкции набережной в пределах исторического ядра (севернее имеющегося участка), решение проблемы реставрации и включения в общий интересный контекст развития «пивоваренного завода купца Бодалева».

На позициях ниже среднего уровня по результатам итоговой оценки оказались Челябинск, Пермь и Уфа, на последней позиции – Ульяновск. Действия властей этих городов, по нашему мнению, должны осуществляться с учетом метода прогнозирования по образцу, т.е. учитывать опыт более развитых систем, развивающихся в сходных условиях. Применительно к Челябинску к такой системе в отношении развития набережных мы относим Екатеринбург, для Перми, Уфы и Ульяновска – все остальные города, расположенные на крупных реках, из тех, по которым проводилась оценка. При этом необходимо опираться и на собственные достижения, а также творчески подходить к учету своеобразия городской среды.

Для Перми, Уфы и, особенно, Ульяновска актуально найти ответ на вызов, продиктованный геоморфологической спецификой – глубоко врезанными долинами с крутыми склонами, часто осложненными оползевыми процессами. Освоение склонов должно осуществляться при обязательном проведении работ по их укреплению и дренированию. Учитывая крутизну склонов, выход городских кварталов на набережную не может быть сплошным, а должен осуществляться по нескольким обустроенным спускам или коннекторам, к которым, в свою очередь, должны подходить пешеходные улицы или обычные улицы, с хорошо развитыми пешеходными зонами, связанные с остальным пешеходным каркасом города.

Таблица 3

Результаты суммарной оценки возможностей набережных в повышении
аттрактивности пространства крупнейших городов

Город	Средневзвешенные баллы				Итого
	в разрезе критериев				
	№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	
Екатеринбург	4,76	4,33	4,52	1,87	15,5
Челябинск	1,26	3,97	1,27	1,30	7,8
Пермь	2,29	1,87	0,61	1,26	6,0
Уфа	1,25	1,00	1,25	0,59	4,1
Ижевск	4,26	3,43	0,31	1,59	9,6
Казань	3,96	3,20	1,67	1,80	10,6
Ульяновск	0,71	0,00	0,63	0,00	1,3
Самара	5,00	3,98	1,57	4,03	14,6
Саратов	4,65	4,06	0,33	1,48	10,5
Волгоград	4,14	4,25	3,44	3,26	15,1

Для всех трех городов очень важно формировать привлекательную среду для жителей и гостей, в первую очередь, создавая малые архитектурные формы и скульптуры, которые должны раскрывать (одновременно обогащая) информационно-художественный потенциал городов, сочетая это с различными интерактивными формами повышения аттрактивности (как это уже частично делается, например, в Перми).

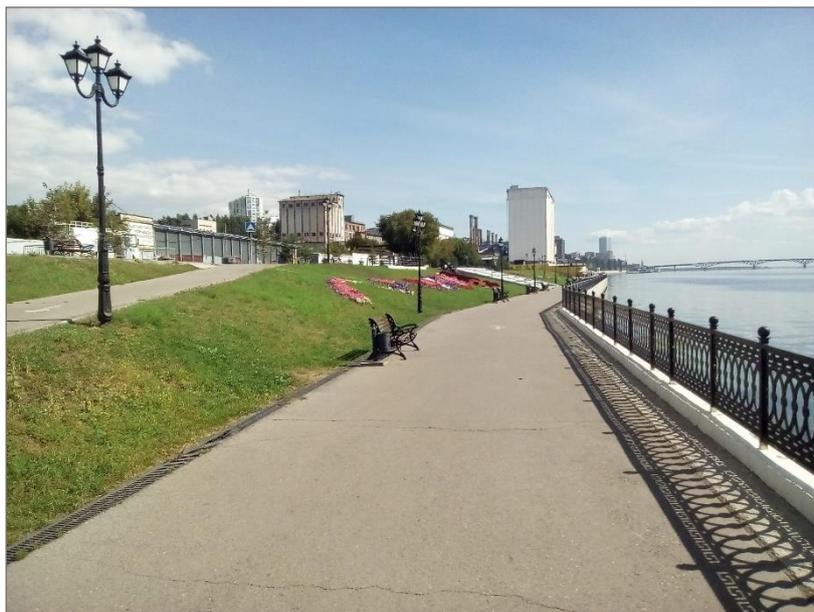


Рис. 6. Саратов. Вид на набережную (новую) и Волгу (вверх по течению).
На заднем плане в центре здания и сооружения ОАО «Саратовский комбикормовый завод»
и Саратовской ГРЭС

Применительно к Перми можно добавить, что решение об уничтожении участка Горнозаводской железной дороги между станциями Перми-II и Пермь-I является ошибочным, поскольку для набережных, расположенных у подножия склонов глубоко врезанных долин, важно обеспечить хорошую беспересадочную доступность с помощью общественного транспорта. Поэтому с ликвидацией участка упомянутой железной дороги упущен один из шансов по повышению привлекательности прибрежного пространства исторического ядра города, например, путем развития системы «tram-train» на рассматриваемом сегменте железной дороги (при сохранении движения пассажирских поездов дальнего следования и пригородных электропоездов, организации рейсов ретро-поездов) и создания нового остановочного пункта в створе Комсомольского проспекта, что позволит изменить транспортную доступность набережной относительно многих районов города, способствуя интеграции ее в городское пространство.

Развивая прибрежные пространства во всех рассмотренных в статье городах, необходимо стремиться совмещать этот процесс с решением одной из важнейших задач формирования полицентричного города, которая применительно к Казани рядом авторов была сформулирована как «последовательное формирование и наращивание непрерывного ландшафтно-рекреационного каркаса города и его максимально возможная связанность с природным комплексом агломерационного пояса» [4, с. 69]. В этом же контексте актуальна работа по обустройству набережных в их внешних зонах для повышения качества среды этих территорий, создания мощных общегородских аттракторов, способных конкурировать по многим аспектам привлекательности с большим центром и его историческим ядром.

Выводы

Таким образом, проведенная по четырем критериям оценка показала, что крупнейшие города Урала и Поволжья значительно отличаются друг от друга по состоянию набережных главных городских рек с точки зрения их роли в повышении аттрактивности городского пространства. Четко выделяются более развитые городские системы, опыт которых заслуживает применения при разработке управленческих решений по развитию отстающих систем.

Одновременно для всех городов актуальны мероприятия по обустройству новых участков береговых линий в городской черте, развитию пешеходных зон в контексте формирования ландшафтно-рекреационного каркаса и включения в них набережных (но в одних городах это касается вновь построенных участков, а в других – старых), созданию новых аттракторов на набережных, прежде всего, с позиции раскрытия городского информационно-художественного потенциала.

В ходе работы возникла необходимость совершенствования методики исследования. В частности, в дальнейшем следует оценивать обустроенность набережных не только главных рек, но и их притоков, поскольку ситуация в рассмотренных городах по этому параметру значительно различается, а также дать экспертную оценку наполненности набережных зданиями – памятниками архитектуры, разнообразными малыми архитектурными и скульптурными формами.

Библиографический список

1. *Ахмадеев И.* Какой будет новая набережная реки Белой в Уфе // Комсомольская правда. Уфа. URL: <http://www.ufa.kp.ru/daily/26837.5/3878248/> (дата обращения: 21.07.2018).
2. *Баталина Ю.* Проект XXI века // Новый компаньон. URL: <http://www.newsko.ru/articles/nk-4700220.html> (дата обращения: 22.07.2018).
3. *Будущая набережная* Исети за 170 млн рублей – полный провал. Что не так с проектом реконструкции // 66.ru. URL: <http://66.ru/realty/news/213227/> (дата обращения: 19.07.2018).
4. *Закирова Ю.А., Хуснутдинова С.Р., Дембич А.А.* Полицентричность города Казань: возможности и ограничения развития административных районов // Географический вестник = Geographical bulletin. 2018. №2 (45). С. 62–71.
5. *Иванов В.* Василий Аксенов и Самара // Самара&Губерния. 2009. №4. URL: <http://www.sgubern.ru/articles/4795/5811/> (дата обращения: 22.07.2018).
6. *Иодо И.А., Потаев Г.А.* Градостроительство и территориальная планировка: учеб. пособие. Ростов н/Д: Феникс, 2008. 285 с.
7. *Мавлютов Р.Р., Лукьяница М.В., Чижо Л.Н.* Трансформация промышленных территорий крупного города как ключевой фактор его социально-экономического развития (на примере г. Волгограда). Волгоград: ВЭТК, 2013. 80 с.
8. *Месторождение знаний* // Urban agenda. Moscow urban forum. 2016. №6. С. 46–47.
9. *Михайлова Н.* Дыхание земли: оползни: расчёты и просчёты // Улпресса. URL: <http://ulpressa.ru/2018/05/10/dyihanie-zemli-opolzni-raschyoty-i-proschyoty/> (дата обращения: 22.07.2018).
10. *Перцик Е.Н.* География городов (геоурбанистика). М.: Высшая школа, 1991. 319 с.
11. *Работы по восстановлению размывотого откоса у «Волгоград-Арены» начнутся во вторник* // ТАСС. Информационное агентство России. URL: <http://tass.ru/v-strane/5377870> (дата обращения: 16.07.2018).
12. *Торбеев Д.* Балкон с видом на Каму // Новый компаньон. 2009. №28(562).

References

1. Akhmadeev, I. (2018), “What will be the new embankment of the White river in Ufa” // *Komsomolskaya Pravda. Ufa*. Available at: <http://www.ufa.kp.ru/daily/26837.5/3878248/> (Accessed 21 July 2018).
2. Batalina, Y. (2018), “Project of the XXI century”, *Novyj kompan'on* [New companion]. Available at: <http://www.newsko.ru/articles/nk-4700220.html> (Accessed 22 July 2018).
3. “The future embankment of Iset for 170 million rubles is a complete failure. What's wrong with the reconstruction project”, *66.ru*. Available at: <http://66.ru/realty/news/213227/> (Accessed 19 July 2018).
4. Zakirova, Yu.A. and Khusnutdinova, S.R. and Dembich, A.A. (2018), “Polycentricity of the city of Kazan: opportunities and limits of the administrative districts development”, *Geograficheskiy vestnik* [Geographical bulletin], no 2 (45), pp. 62–71.
5. Ivanov, V. (2009), “Vasily Aksenov and Samara”, *Samara & Guberniya*, no 4. Available at: <http://www.sgubern.ru/articles/4795/5811/> (Accessed 22 July 2018).
6. Iodo, I.A and Potaev, G.A (2008), *Gradostroitel'stvo i territorial'naya planirovka: uchebnoye posobiye* [Urban planning and territorial planning: a textbook], Feniks, Rostov n/D, Russia.
7. Mavlyutov, R.R. and Lukyanitsa, M.V. and Chizo, L.N. (2013), *Transformatsiya promyshlennykh territoriy krupnogo goroda kak klyuchevoy faktor yego sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya (na primere g. Volgograda)* [Transformation of industrial areas of a large city as a key factor of its social and economic development (on the example of Volgograd)], VETK, Volgograd, Russia.
8. “Field of knowledge” (2016), *Urban agenda. Moscow urban forum*, no 6, pp. 46–47.

9. Mikhailova, N. (2018), "Breathing of the earth: landslides: calculations and miscalculations", *Ulpresa*. Available at: <http://ulpresa.ru/2018/05/10/dyihanie-zemli-opolzni-raschyoty-i-proschyoty/> (Accessed 22 July 2018).
10. Percik, E.N. (1991), *Geografiya gorodov (geourbanistika)* [Geography of cities (geourbanistics)], Vysshaya shkola, Moscow, Russia.
11. "Works on restoration of the blurred slope at "Volgograd-Arena" will begin on Tuesday", *TASS. Russian news Agency*. Available at: <http://tass.ru/v-strane/5377870> (Accessed 16 July 2018).
12. Torbeev, D. (2009), "The balcony with a view of the Kama", *Novyj kompan'on* [New companion], no. 28 (562).

Поступила в редакцию: 29.07.2018

Сведения об авторе

Меркушев Сергей Александрович

кандидат географических наук, доцент
кафедры социально-экономической географии,
Пермский государственный национального
исследовательского университета;
Россия, 614990, Пермь, ул. Букирева, 15

About the author

Sergey A. Merkushev

Candidate of Geographic Sciences, Associate
Professor of Department of Social and Economic
Geography Department, Perm State University;
15, Bukireva str., Perm, 614990, Russia

e-mail: merck.sergey@yandex.ru

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом:

Меркушев С.А. Набережные крупнейших городов Урала и Поволжья и их возможности в повышении аттрактивности городской среды // Географический вестник = Geographical bulletin. 2019. №1(48). С. 41–55. doi 10.17072/2079-7877-2019-1-41-55

Please cite this article in English as:

Merkushev S.A. The embankments of the largest cities of the Urals and the Volga region, and their ability to enhance the attractiveness of the urban environment // Geographical bulletin. 2019. №1(48). P. 41–55. doi 10.17072/2079-7877-2019-1-41-55