

## УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ПРИБРЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЙ КРУПНЫХ СИБИРСКИХ ГОРОДОВ

**Бурило Н.А.**

*(Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет (Сибстрин),  
630008, Новосибирск, ул. Ленинградская, 113)*

**Аннотация.** Поддержка природозащитного баланса территорий вдоль крупных сибирских рек, как систематический аспект, предполагающий рассмотрение объекта исследования как компонента общей градостроительской структуры, в первую очередь имеет необходимость в выявлении подходящих территорий с целью размещения точечных объектов в территории со сложным рельефом и выборе наиболее рентабельной и эффективной методики реконструкции и ревитализации.

**Ключевые слова:** прибрежная зона, прибрежные территории, устойчивое развитие, окружающая среда.

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF COASTAL AREAS OF LARGE SIBERIAN CITIES

**Burilo N.A.**

*(Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering (SIBSTRIN),  
113 Leningradskaya Street, Novosibirsk, 630008)*

**Abstract.** Supporting the environmental protection balance of territories along large Siberian rivers as a systematic aspect, involving the consideration of the research object as a component of the general urban planning structure, first of all, has the need to identify suitable territories in order to place point objects in the territory with a complex relief and choose the most cost-effective and effective reconstruction and revitalization methodology. A study of methods of using territories in local conditions has been carried out.

**Keywords:** Coastal area, coastal territories, sustainable development, environment.

Новые социально-экономические условия, высокие требования к более результативному применению территорий промпредприятий и к экологии окружающей среды, определили необходимость научного исследования их дальнейшего применения, реновации и формирования. В настоящее время большое внимание уделяется

архитектурному и историческому наследию, в том числе, в области промышленной архитектуры, ее социально-культурной ценности.

Промышленные территории оказались в критическом состоянии. Вторичное использование старых производственных зданий, с последующей реабилитацией окружающего пространства - один из основных способов решения сложившихся противоречий между промышленной средой и городом [1].

В результате стремительного развития каждый город сталкивается с рядом специфических трудностей, связанных с исторически сложившимися особенностями планировочных структур и их современным состоянием [2]. Отличительной особенностью крупных городов от малых является проблема экологии, в частности ресурсосбережения, загрязнения воздуха предприятиями промышленности и автотранспортом.

Определение основных мероприятий по организации реструктуризации и реновации промтерриторий для повышения эффективности использования городских прибрежных территорий с учетом их градостроительной ценности, а также разработка рекомендаций на основе анализа состояния и проблем развития и использования территорий промтерриторий становится одной из важнейших задач по освоению прибрежных территорий [3].

Методикой изучения стало выявление закономерностей и типологических особенностей размещения промышленных объектов на прибрежных территориях методом анализа исторических сведений, изучения литературных источников, картографического анализа, анализа архивных документов, натурного обследования и фотофиксации.

Для каждого города, обладающего уникальным природным ландшафтом, расположение на водных артериях определяло исторический процесс и закономерности развития города, его структуру и архитектурный облик, типологию и статус городских пространств. Исторически следует отметить, что значительное место в торгово-хозяйственной и экономической жизни, а также развитии сибирских городов в XVII в. имел водный путь, шедший от Ирбита до Тюмени по рекам Нице и Туре и затем к Тобольску, вверх по Иртышу на Тару, Омск, Семипалатинскую, Усть-Каменогорскую, Бухтарминскую крепости. От низов Иртыша водный путь продолжался по Оби и ее притоку Томи к Томску, который являлся важным торгово-транзитным перевалочным пунктом для связи европейской части и Западной Сибири с Иркутском и Кяхтой [4].

До строительства Транссибирской магистрали, безусловно, было развитие промышленности, но всплеск произошел с момента ее строительства. Города, которые до строительства находились в выгодном положении, приходят к стагнации, так как Транссибирская магистраль проходит мимо этих городов. Ярким примером является г.

Енисейск. Город изначально был выбран потому, что Енисейск - последний порт (или пристань), до которого из Ледовитого океана могут проходить суда глубокой осадки. Это и решило судьбу города как пункта на железной дороге, куда можно подвозить грузы для их дальнейшей отправки речным и морским путём. Вывозить лес, которого и в Западной, и в Восточной Сибири было в избытке, огромные излишки хлеба из южных районов Сибири (Канский, Минусинский, Мариинский уезды), продукты скотоводства. «Северный» вариант проходил через сложившиеся торговые центры Тобольск (Сургут) — Томск — Енисейск — Киренск, когда Транссибирская магистраль была построена в обход Енисейска, город приходит в упадок в отличие от Лесосибирска, развитие которого происходит семимильными шагами, благодаря

Рассматриваемые в этой статье города: Иркутск, Красноярск, Лесосибирск расположены в Восточной Сибири и их объединяет по Транссибирской магистрали. Сегодня стало актуальным использовать территории промышленных зон под строительство каких-либо торговых центров, редко встречаются предприниматели или главы администраций, заинтересованных в возрождении этих производств, а тем более реконструкции их территорий.

Все знают, что любой исторический город имеет градообразующей основой кремль, крепость или завод. Однако сегодня, именно заводским территориям достаётся минимальное исследовательское и реконструктивное внимание.

Чтобы сделать вывод, какие промышленные территории важны для города и их нужно сохранить, а какие не принесут городу пользы - необходимо поэтапно рассмотреть периоды возникновения промышленных зон на прибрежных территориях.

Иркутск был основан в 1661 году как острог. Через 10 лет после основания Иркутский острог становится не только оборонительным объектом, но и оплотом для крестьян, служивых и мастеровых, поэтому здесь отстраивают посад со своими улицами и кварталами. К концу XVII века Иркутск получил статус города, что накладывает отпечаток на градостроительство населённого пункта. В XVIII и XIX веках Иркутск разросся, но стабильной промышленности не имел.

Жители Иркутска в этот период были увлечены добычей золота. Благодаря такому влиянию капитала в казну города, градостроительство процветало, даже приглашали архитекторов из Москвы и Петербурга. Поэтому в начале XX столетия Иркутск выглядел как крупный столичный город с регулярными кварталами.

В 1920-40-е годы в Иркутске стали появляться различные заводы, но наиболее значимыми стали авиационный и релейный заводы. На сегодняшний день все промышленные зоны расположены за пределами города.

Иркутская ярмарка была градообразующим элементом и это единственная зона, изученная. Но промышленные зоны Иркутска требуют внимательного изучения, исследования градостроителями и архитекторами.

Красноярский острог был основан в 1628 году на берегу Енисея. В начале XVIII века Красноярск стал крупным торговым и ремесленным городом.

Пожар в 1733 году заставил отстраивать город в камне и посмотреть на градостроительство по-новому. Кварталы стали геометрически правильными с широкими улицами.

В XIX веке Красноярск стал развиваться в западном направлении, появилось золотодобывающая промышленность, развивалась торговля как сухопутная, так и речная. На рубеже XIX–XX веков существовало около 30 промышленных предприятий: чугунолитейное, механическое, лесопильное, кирпичное, кожевенное и др.

Город располагался только на левом берегу Енисея, поэтому потребовалось срочное освоение правобережья, где были построены предприятия машиностроения, судостроения и др.

Регион обладает развитой транспортной инфраструктурой, являясь крупным транспортно-распределительным и транзитным узлом Сибирского федерального округа, где проходят Транссибирская и Южно-сибирская железнодорожные магистрали. Также через регион проходят две крупные автомобильные трассы: М53 Байкал–М54 Енисей. В крае активно используется северный морской путь и судоходство по Енисею. В 2015 году разработан и утвержден генеральный план г. Красноярска, в главном градостроительном документе отражены перспективы развития краевого центра до 2033 года, а также планы реконструкции и развития промышленных зон.

На карте-схеме видно, что учитываются все особенности исторически сложившихся промышленных зон и как они могут повлиять на современное градостроительство города.

Лесосибирск – очень молодой город Красноярского края. За свои 40 лет существования этот градостроительный объект получил предприятия лесопиления и лесохимии. Кроме этого, пункт от русских прибрежных городов взял традицию иметь речной порт. Несмотря на свою молодость, город имеет огромный потенциал для развития как портово-промышленный город. Он развивается традиционно линейно вдоль реки.

Описанные города дают возможность рассмотреть прибрежные промышленные зоны, как одну и важнейших частей формирующих структуру планировочной системы города. Крупные промышленные предприятия являются частью градостроительного

"каркаса". Основными проблемами промышленной застройки являются: размещение промышленных зон в непосредственной близости к жилой застройке, несоответствие архитектурного стиля промышленных зон «фасаду» города, экологическая безопасность, в связи с чем использование данных территорий на данном этапе не является настолько эффективным, насколько позволяют природные ресурсы.

Как известно, необходимость создания системы комплексного управления прибрежной зоной вытекает из решения Всемирной конференции ООН по окружающей среде и устойчивому развитию (Рио-де-Жанейро, 1992). Наиболее актуальной для сибирских регионов будет стратегия комплексного управления прибрежными зонами, которая будет ориентирована, в первую очередь, на эффективное использование земель, сохранение архитектурной и исторической застройки территорий, зонирование, оценку состояния прибрежных территорий, создание потенциала для освоения прибрежной зоной [6].

В заключение хотелось бы отметить, что анализ так же позволил выявить сооружения, находящиеся в критическом состоянии и представляющие собой угрозу, как для окружающей среды, так и для человека. Необходимо принять меры по их ремонту или «рефункционализации» с выполнением всех мер по санитарной защите окружающей среды. Во избежание в дальнейшем таких случаев необходимо разрабатывать концепцию реновации этих уникальных, единственных в своем роде сооружений [4]. Вместе с тем, на первый план выходят трудности пространственного и социального развития, свойства городской среды, оптимизации инфраструктуры, сбалансированного формирования территорий. На фоне урбанизации территории особую значимость приобретает тенденция возвращать водным пространствам их изначальную значимость в жизни города, восстанавливать ландшафтную составляющую прибрежных территорий, во избежание утраты природных компонентов и ландшафтного своеобразия береговых полос и акватории.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Яковлев А.А. Основы формирования архитектурно-пространственной среды промышленных предприятий в исторически сложившейся городской среде // Автореферат на соискание уч. степени докт. архитектуры. Москва. 2000. 47 с.
2. Комплексное управление прибрежными зонами (Правовой глоссарий) / под ред. А.Н. Вылегжанина. Рига.: ВКИ. 2005.
3. Концепция комплексного управления прибрежными зонами [Электронная версия]. Режим доступа: [biodiversity.ru/coastlearn/iczm-rus/integration.html](http://biodiversity.ru/coastlearn/iczm-rus/integration.html) (дата обращения: 13.05.2021).

4. Кетова, Е.В. Механизмы, закономерности и принципы эволюции исторических городов Сибири (конец XVI — начало XX вв.): дис. ... канд. архитектуры: 05.23.20. // Новосибирск, 2012. — 192 с.
5. Демидова Т.О., Бурило Н.А. Метод формирования имиджевых культурных объектов с внедрением принципов реновации промышленных зданий // Города России: проблемы строительства, инженерного обеспечения, благоустройства и экологии: сборник статей XXIII Международной научно-практической конференции / МНИЦ ПГАУ. Пенза: РИО ПГАУ, 2021. С. 47–53.
6. Дворцова Е. Н. Прибрежные территории: зарубежный опыт хозяйственного освоения и управления // Российский внешнеэкономический вестник. 2010. №7. с. 13–17.