

Белоус Игорь Валерьевич, аспирант кафедры  
“архитектурное проектирование”, Институт  
Архитектуры и Дизайна, Сибирский  
Федеральный Университет, BELOUS Igor,  
postgraduate student of the Department  
"Architectural design" of the Institute of  
Architecture and Design, "Siberian Federal  
University," p. 89233087533. E-mail:  
nanaban@inbox.ru

KRUSHLINSKY Valery, Doctor of Architecture,  
professor of the Department "Architectural design"  
of the Institute of Architecture and Design,  
"Siberian Federal University".

Аннотация: в этой статье мы рассматриваем набережные городов Сибири как градостроительные системы, включенные в ткань города. В начале статьи будет дан краткий обзор набережных рассматриваемых городов. Историческое развитие городов, путь организации их инфраструктуры в значительной степени формируют набережные. В сравнительном анализе четырех региональных центров – Тюмени, Новосибирска, Красноярска и Иркутска мы проведем между их набережными параллели. Это поможет нам понять, почему эти пространства сформировались именно таким образом. Для большей наглядности будут использованы графические схемы. Мы попытаемся выяснить, какие основные факторы определили формирование набережных. В конце статьи будут выявлены основные плюсы и минусы набережных данных городов, предложены пути решения основных проблем, опираясь на удачный опыт формирования водных фронтов. В формате таблицы будет проведен анализ основных параметров набережных сравниваемых городов. Будет кратко сформирован перечень точек роста для набережных рассматриваемых городов. Будут обозначены потенциалы их развития. Также будут выработаны рекомендации по обеспечению большей связности и многофункциональности набережных как общественных пространств города.

Annotation: In this article we look at Siberian waterfronts like an urban system, included in urban fabric. There is a synopsis of embankments of these cities in article's beginning. The historical development of cities, ways of their infrastructure organization form embankments largely. In comparative analysis of four regional centers – Tumen, Novosibirsk, Krasnoyarsk and Irkutsk we will conduct a parallel between the embankments. It helps us to understand, why this spaces formed in this manner. Graphic schemes will be used for better visibility. We will try

to find out what are the main factors that influenced the formation of embankments. At the end of the article we will identify the main pros and cons of the embankments of these cities. We offer solutions to the main problems, based on successful experience of formation of water fronts. We will analyze the main parameters of the compared cities embankments in table format. We will briefly form a list of points of growth for these cities embankments. We denote the potentials of their development. We develop recommendations to ensure greater consistency and multifunctionality embankments as public spaces in the city.

## АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ СРАВНЕНИЕ НАБЕРЕЖНЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЦЕНТРОВ СИБИРИ

### THE ARCHITECTURAL COMPARISON OF WATERFRONTS IN SIBERIAN REGIONAL CENTERS

Центральная набережная города является визитной карточкой, местом, где горожане и гости города проводят свой досуг. С архитектурной точки зрения набережная оценивается с позиций визуального построения ее образа, того как она вписана в уклон берега реки. Центральная набережная имеет значительное отличие от набережных других районов, ее архитектурно-пространственная выразительность требует особой проработки. При архитектурно-градостроительном формировании набережной учитываются многие факторы – крутизна берега и его перепад, уровень затопляемости рекой в весенний паводок, речной фасад, формируемый городской застройкой, ширина реки и панорама природного окружения, изгиб речного русла и наличие островов, наличие высотных доминан общественных, жилых и культовых зданий. В градостроительной системе центральная набережная вживляется в городскую ткань как линейная структура, замещающая неорганизованные, хаотичные постройки, затапливаемый и размываемый берег. Эта линейная система соединяется с городской застройкой системой поперечных пешеходных связей и в тоже время может отрезаться от города параллельными реке инфраструктурными связями – автомобильными и железными дорогами.

#### **Ключевые слова**

**Связность, Многофункциональность, Визуально-архитектурный акцент, ,  
Комплексность, Поперечные связи**

В данной статье будет произведён краткий анализ центральных набережных региональных центров Сибири – Красноярска, Тюмени, Новосибирска и Иркутска. Сравнительный анализ будет произведен как с позиции оценки их архитектурной выразительности, так и с позиции их градостроительного взаимодействия с городом. Следует выяснить, какие факторы развития городов сформировали именно тот облик набережных, который мы имеем. Будут выявлены основные сходства и различия набережных сибирских городов. Целью исследования автор считает учет положительного опыта региональных центров в создании целостного ансамбля набережной. Данный опыт следует использовать в перспективах дальнейшего развития не только центральных, но и периферийных участков водного фронта больших и малых российских и, в первую очередь, сибирских городов.

Автором были проведены натурные исследования центральных набережных городов, так же был проведен градостроительный анализ размещения набережных в городской застройке. Кроме того были изучены статьи по истории создания первых набережных. На основании проведенных исследований предлагается сравнительный анализ набережных Красноярска и Тюмени.

### **Краткая история развития набережных Красноярска, Тюмени, Иркутска, Новосибирска.**

Длина набережной Тюмени – 2.4 км. От Свято-Троицкого мужского монастыря до Дома купца Прасолова. Тюмень стоит на берегу судоходной реки Туры. Задумка сделать тюменскую набережную появилась еще в 1987 году – каждое половодье река подмывала берега, бурные весенние воды отнимали у города до метра земли. Полноценный проект с историческими частями, мини-фонтанами и красивой подсветкой родился только в 2007 году. В нем значилось три очереди работ по обустройству набережной: от Моста влюбленных до моста по улице Челюскинцев; от моста по улице Челюскинцев до Алебашевского моста и от Моста влюбленных до устья реки Бабарынка. Возведение набережной в Тюмени — один из самых масштабных проектов в истории города. Над созданием ее облика работали три десятка скульпторов, архитекторов и художников из Тюмени, Перми, Екатеринбурга. Проект уникален для страны в целом. В России набережные строятся в основном одно- и двухуровневые, трехуровневые проекты — единичны, а четырехуровневых, как в Тюмени, больше нигде нет. По окончании работ общая длина тюменской набережной составит четыре километра, а перепад высот - 24 метра.

Полностью первую часть набережной открыли в 2012 году. Тюменцы и гости города могут прогуляться сразу по четырем ярусам набережной. Между собой они связаны многочисленными лестницами, пандусами, спусками. Лестницы выполнены с перилами в виде волн из массивных гранитных блоков. (рисунок 1, источник заимствования - <http://www.fototerra.ru/Russia/Tjumen/Lapshin-Aleksandr-Pavlovich-10119.html>) (рисунок 2, источник заимствования - <http://dreamofreason.livejournal.com/8403.html>)



В темное время суток они подсвечиваются фонарями. Предусмотрены здесь и спуски для маломобильных групп населения. Пространство между ярусами занимают зеленые газоны и кустарниковые насаждения. Каждый год отметка воды в реке разная, особенно весной во время паводка или в сезонные половодья. По этой причине нижний уровень спроектировали затопляемым, его отделку выполнили в граните. Этот камень «равнодушен» к воздействию воды, соответственно, нижнюю часть не придется

постоянно реконструировать или ремонтировать. Второй уровень набережной предназначен для пеших прогулок. Здесь стоят фонари и скамейки. Стена украшена бронзовыми барельефами, рассказывающими об истории города. Третий уровень представляет из себя балконы, где можно остановиться, любоваться рекой и погодой. С самой высокой площадки можно увидеть Вознесенско-Георгиевский храм, расположенный в заречной части города; колокола Свято-Троицкого монастыря; мост на улице Челюскинцев. Художественное оформление набережной еще не закончено. Условно она разделена на три части, их рабочие названия: Университетская (до моста по улице Челюскинцев), Губернская (район станции Тура) и Историческая (до площади Борцов Революции). Каждая часть украшена скульптурами в тему названия. В 2013 году была запланирована сдача второй и третьей очередей — участков протяженностью по семьсот метров от моста по улице Челюскинцев до здания железнодорожной станции «Тура» и от Свято-Троицкого монастыря (улица Садовая) до моста Влюбленных. Согласно проекту, здесь появится проезд с улицы Масловский взвоз на нижние участки прогулочных зон. Будут оборудованы пешеходные дорожки, прогулочные зоны, автостоянки для легковых автомобилей в трех уровнях, участок причаливания пассажирских судов.

(рисунок 3, источник заимствования - [megatyumen.ru/catalogue/company/48571/](http://megatyumen.ru/catalogue/company/48571/))

(рисунок 4, источник заимствования - <http://www.fototerra.ru/Russia/Tjumen/Lapshin-Aleksandr-Pavlovich-10119.html>)



Здесь же разместят вспомогательные здания для обслуживания набережной и общественные туалеты. В рамках завершающей проект четвертой очереди набережную Туры украсят декоративные ограждения и архитектурная подсветка мостов. Тюменская набережная абсолютно уникальна с точки зрения инженерных и архитектурных решений. В первую очередь, она выполняет важную функцию по укреплению берега, но при этом является визитной карточкой города и излюбленным местом отдыха для жителей Тюмени и туристов. Днем и вечером прогуливается народ, кто пешком, а кто на роликах и велосипедах. Для тех, кто на «колесах», оборудован специальный спуск [1].

В то же самое время местные власти думают и о перспективах развития противоположного берега реки Туры. Глава тюменского региона предлагает выделить береговую линию, убрав затопляемые кустарники, сделать качественный и творческий, но не дорогой проект. Также уделяется внимание функциональному наполнению новой набережной, которое может быть максимальным, предполагающим активный отдых, размещение беговых дорожек, спортивных площадок [2].

(рисунок 5, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 6, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 7, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 8, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)



Первым за облагораживание набережной Енисея взялся Александр Петрович Кузнецов, золотопромышленник. На его деньги в 1871 году была оборудована набережная длиной 200 сажень (чуть больше 400 метров) на участке от переулка Дубенского (ул. П. Коммуны) до переулка Покровского (ул. Сурикова). Через несколько лет в городскую управу обратился купец Гадалов. Он просил часть берега между переулком Дубенского и Галкинским (ныне улица 9 Января), с разрешением «на устройство съезда и всех необходимых сооружений», чтобы организовать пристань для прибывающего в город первого парохода - «Москва». В 1908 году встал вопрос об укреплении берега. Было принято решение разработать проект каменной стенки. Предполагалось привести в порядок дороги, замостить пристанскую площадь.

31 мая 1912 года городская дума в честь увековечения 100-летнего юбилея Отечественной войны 1812 года присвоила строящемуся бульвару между Степановским (ул. Каратанова) и Покровским (ул. Сурикова) переулками имя императора Александра I (Александровский). 9 сентября 1913 года ревизионной комиссией набережная была принята к эксплуатации. Окончательный акт приёмки был подписан 20 мая 1914 года.

Инфраструктура этого любимого горожанами места не позволяет маломобильным группам населения совершать прогулки от яруса к ярусу. Власти города пока только

предлагают сделать набережную Енисея самым протяжённым местом без барьеров для всех горожан [3].

### Иркутская набережная

Нынешнее место Нижней набережной Иркутска использовалось с самого основания Иркутска. На месте, где сейчас насыпь и смотровая площадка, была пристань для пришвартовывания кораблей и лодок, которая вела к проезжей Спасской башне Иркутского кремля.

Вдоль берега Ангары образовались луга и дорога, ведущая к Знаменскому монастырю. Постепенно (при росте посада) свободные территории были застроены кварталами. На Нижней набережной впервые в истории Иркутска были построены первый Гостиный двор и плашкоут, который вёл к Московскому тракту на другой стороне Ангары. Также здесь была таможня и другие учреждения.

Особой гордостью Нижней набережной и визитной карточкой Иркутска стали Собор Богоявления, основанный в 1693 году и утраченные триумфальные арки «Московские ворота» и «Беседка цесаревича Николая».

Осенью 2010 года к юбилею Иркутска началось укрепление берега Ангары и реконструкция Нижней набережной.

Автомобильная дорога Нижней набережной Ангары начинается ответвлением от улицы Рабочая в районе ТРЦ «Фортуна» и заканчивается при повороте на улицу Ленина за пешеходным мостиком аллеи ветеранов. Протяженность улицы — 900 метров, движение двухстороннее.

(рисунок 9, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 10, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)



На сегодняшний день пешеходный (нижний) ярус набережной представлен смотровой площадкой, которая соединяется с аллеей ветеранов и Публичным садом мостом, переброшенным через автомобильную дорогу Нижней набережной. Это излюбленное место горожан и гостей города. Посещение смотровой площадки считается долгом новобрачных.

К сентябрю 2011 года набережную продлили на восток до реки Ушаковки, а к концу 2012 года продлят на юго-запад, где она сольётся с Цесовской набережной (район Глазковского

моста). Таким образом, прогулочная зона Нижней набережной увеличится до 2,3 км. По замыслу проектировщиков, Нижняя Набережная предстанет двухуровневой: парковочные места и пешеходная благоустроенная зона. Она должна слиться с Цесовской набережной и далее по бульвару Гагарина до острова Юности и Верхней набережной Ангары [4].

(рисунок 9, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 10, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)



В отличие от Красноярска, имеющего более чем 130-летнюю историю развития набережных, Новосибирск, возраст которого, как города составляет всего 110 лет, не имеет такой богатой истории развития набережных зон. Большая площадь города и разбросанность его районов на большой территории не позволяет рассмотреть набережную Новосибирска как единую градостроительную структуру, как это можно сделать на примере Красноярска.

Центральная обская набережная Новосибирска имеет протяженность 1,4 км. Это территория парка “Городское начало”. В целом набережная Новосибирска имеет фрагментарный характер и крайне мала для третьего по размеру города России. Ее функциональное наполнение – транспортный узел, рекреационная парковая территория, размещение зданий ТРЦ и общепита. На рекреационной парковой территории размещаются сцены и летние кафе, также на ее территории размещаются гостиничные комплексы. Практически что невозможен пешеходный выход из городского центра к реке – набережная изолирована от города автомагистралью и железной дорогой.

### **Градостроительное сравнение набережных**

С градостроительной точки нужно сразу учитывать различные размеры рассматриваемых городов. Новосибирск третий по размеру город России (1,5 млн. человек), Красноярск – 1 миллион человек, население Тюмени и Иркутска практически одинаково – 580-590 тыс. человек.

Развитие города Красноярска за последние 70 лет происходило на обоих берегах Енисея, Тюмень же расположена преимущественно на правом берегу Туры, левый же

берег представлен постепенно урбанизирующимися территориями и ставшими частью города бывшими поселками. Транспортное значение набережной Красноярска намного важнее – улица Дубровинского простирается на почти шесть с половиной километров вдоль реки Енисей. Улица является одной из важнейших транспортных магистралей города, она связывает не только окружающие центр районы левобережья, но и все западные районы с правобережной частью города через Коммунальный мост (впрочем, сейчас идет постройка нового моста, запуск которого должен немного снять нагрузку с участка от ж/д моста до Коммунального моста).

На двух километрах и двухстах метрах реализованной части новой тюменской

Анализ взаимодействия уличной сети и набережной Тюмени

набережной (запланированы 4 километра) нет такой мощной параллельной автомобильной магистрали. Сеть городских улиц и кварталов не развита параллельно и перпендикулярно течению Туры ввиду того, что город был основан на излучине реки.

(рисунок 11, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 10, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)

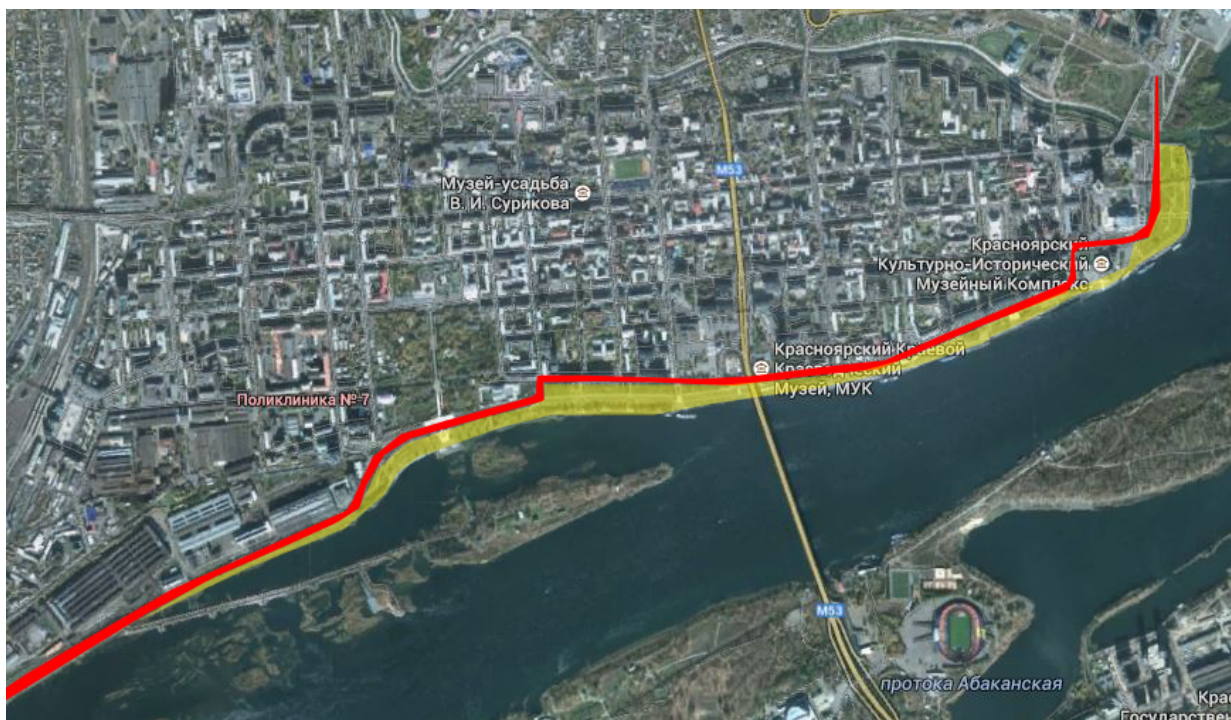


Имеет место параллельный и приближенный к реке километровый участок улицы Республики, не являющейся ключевой для города автомобильной магистралью. На остальном же протяжении улицы центра Тюмени пересекаются с набережной реки под углом, заканчиваясь тупиками – возможности транзитного автомобильного автодвижения вдоль набережной нет.

Исторический центр Красноярска же был спроектирован с ориентацией на Енисей как на главную городскую ось – и поэтому все основные магистрали развиваются параллельно течению реки.



(рисунок 12, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 10, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)



Анализ взаимодействия улицы Дубровинского и набережной Красноярска

(рисунок 13, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 10, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)



## Анализ взаимодействия федеральной трассы, транссибирской магистрали и набережной Новосибирска

Центральная и, пожалуй, единственная обская набережная Новосибирска имеет протяженность 1,4 км. Это территория парка “Городское начало”. От самого центра города он отрезается трассой М52 и Транссибирской магистралью, что затрудняет ее пешеходное взаимодействие с городом. Центр города изначально развивался на удалении от реки, в отличие от Красноярска, Иркутска и Тюмени. В целом набережная Новосибирска имеет фрагментарный характер и крайне мала для третьего по размеру города России. Ее функциональное наполнение – транспортный узел, рекреационная парковая территория, на которой размещаются сцены и летние кафе, также на территории набережной размещены гостиничные комплексы. Практически что невозможен пешеходный выход из городского центра к реке – набережная изолирована от города. Интересно наличие буферной зоны между центральным ядром города и территорией набережного парка – она наполнена частным сектором

Анализ взаимодействия набережной автомагистрали и набережных Иркутска

(рисунок 14, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)



Иркутск, как один из старейших городов Сибири, также имеет весьма развитый комплекс набережных зон, чему в том числе способствует очертание берега Ангары – центральная часть города как бы вдаётся в реку, находится на внутреннем радиусе ее поворота. Благодаря такой конфигурации набережные полукругом опоясывают место соприкосновения городской застройки и реки. Инфраструктурные связи, в данном случае улицы, идущие параллельно набережным не являются ключевыми для города и не создают особой преграды для выхода горожан к реке, не создавая мощного трафика и шумового загрязнения. Также важной особенностью набережных Иркутска является их озеленённость парками. Во многих местах дороги не идут к реке в плотную, отходят от речного фронта и в появляющихся разрывах появляются обширные парковые зоны. Есть места мощных поперечных связей, позволяющих горожанам выходить к реке, не пересекаясь с автомобильным потоком. В центральной части города есть две основных

набережных – бульвар Гагарина и Нижняя набережная. Цесовская набережная, расположенная между двумя вышеперечисленными еще не освоена, отсутствует благоустройство, пешеходная инфраструктура и озеленение.

Что же дают эти транспортные ситуации для Красноярска и Тюмени? Набережная Тюмени является более пригодной для пешеходного и велосипедного движения, горожанам комфортабельно находится на всех четырех ярусах, в том числе на самом верхнем ярусе. Нахождение же на верхнем ярусе красноярской набережной, особенно в часы пик, не особенно приятно ввиду загазованности и шумности магистрали улицы Дубенского. Впрочем, это так же может и касаться участка с улицей Республики в Тюмени. Доступ к набережной Тюмени для горожан более комфортен, ввиду преобладания пешеходного движения параллельного набережной, в Красноярске же более затруднен из-за проблемы пересечения автомагистрали, в том числе из-за недостаточного количества безопасных пешеходных переходов.

Кроме параллельных связей, существуют еще и поперечные, соединяющие город с пространством набережной путем функционального насыщения и формированием удобных выходов, которые не пересекаются с автодорогами. К числу таких поперечных связей в Красноярске можно отнести следующие – пешеходный мост над улицей Дубровинского, соединяющий Центральный парк города и набережную, Здания Большого Концертного Зала и Культурно-Исторического Центра, создающие культурный функционал на Стрелке – месте впадения реки Кача в Енисей. Пешеходный мост, ведущий к КИЦу от площади Мира, позволяет пешеходам беспрепятственно спускаться к Енисею, так же район Стрелки удобен для пешеходного движения из-за отсутствия плотного транспортного потока, параллельного реке, однако смешение пешеходного и автомобильного движения здесь тоже присутствует. Также от площади Мира к острову Татышева ведет пешеходный мост, спуски с которого также позволяют выходить к реке.

Кроме этого, насыщение функциями приречной территории города создают здания Краеведческого Музея, Енисей-Батюшки и пришвартованных кораблей, предоставляющих развлекательные услуги. Также не стоит забывать про театральную площадь Красноярска – ансамбль культурных, административных и развлекательно – гостиничных зданий насыщает функционалом данную площадь. Развитие благоустройство данной территории, устраиваемая каждый год городская елка и прочие события делают прилегающую часть набережной одной из самых многолюдных. Таким образом, основные функции набережной Красноярска это – культурная, рекреационная, транспортная (это не только автодороги, но еще и причал для речного транспорта в районе Речного вокзала). Существующие причалы для речного транспорта создают отличный потенциал для развития городского речного трамвая.

К поперечным связям Тюмени можно отнести площадь Борцов Революции, Свято-Троицкий мужской монастырь, Историческая площадь со зданием музея имени Словцова, пешеходный мост влюбленных. В целом же наполнения приречной территории города мемориальной функцией в виде памятников и скульптур в большей степени характерно для Тюмени. Поперечной связью в Иркутске являются пешеходный мост от

мемориального комплекса “Вечный огонь” к территории Нижней набережной. Как таковых поперечных связей в Новосибирске нет. Поперечной связью с центральной набережной в Красноярске является пешеходный мост, соединяющий Центральный парк и здание Смотровой площадки. Также к поперечной связи относится Виноградовский пешеходный мост, с которого оборудованы лестницы, позволяющие спускаться к набережной парковой зоне на Стрелке.

#### Сравнение архитектурного образа набережных

В целом природное окружение набережной Тюмени по сравнению с красноярским можно назвать камерным – ширина Туры меньше ширины Енисея в семь раз (100 метров против 700). Размещения набережной на излучине, внешней стороне дуги, образуемой берегами реки, позволяет с любой точки видеть всю набережную. Развитие террас происходит на равномерно уклончивом рельефе берега, без четко выраженных природных ярусов, максимальный перепад высот 24 метра. Всё это создает равномерные по ритму террасы, делая пространство нюансным и спокойным. К основным архитектурным ориентирам можно отнести пешеходный мост “влюбленных”, купола церквей.

(рисунок 15, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 10, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)



Хорошая работа с благоустройством, достаточное количество озеленения, подборка дорогих качественных материалов, таких как мрамор и гранит, внимание к мелочам, создание барельефов и скульптурных композиций создают запоминающийся образ набережной, привлекательный для горожан и туристов.

(рисунок 16, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>), (рисунок 17, источник заимствования - <http://www.krasplace.ru>)



Протяженность набережной Красноярска и большой природный масштаб задаёт совсем другим требования к архитектурно - пространственным акцентам и доминантам.

К мощным архитектурным доминантам можно отнести Коммунальный мост, Ансамбль Театральной площади и Стрелки, Пешеходный Виноградовский мост, здание речного вокзала. В целом город проблем с визуальными архитектурными ориентирами не испытывает. Проблемы кроются в качестве благоустройства набережной по сравнению с набережной Тюмени – отсутствие разнообразного покрытия, разнообразящего среду, отсутствие спусков для маломобильных групп населения, а это не только инвалиды, но и женщины с колясками, детьми и просто пожилые люди. Также к проблеме можно отнести смещанность пешеходных и автомобильных потоков – размещение автопарковки на 400 автомобилей не изменило кардинальным образом ситуацию с парковками в центре, зато повысила риск попасть под машину для прогуливающих по набережной. Так же отсутствие физических барьеров для автомобилистов позволяет им развивать большие скорости и использовать вечно пустующую парковку как гоночную трассу. Соседство гоночной трассы и пешеходной рекреационной зоны для всех групп населения плохо сочетается между собой.

Малое количество озеленения на сплошь заасфальтированном нижнем ярусе набережной на участке набережной между речным вокзалом и Коммунальным мостом не дают чувства единения с природной мощью реки. Любованиям панорамами Енисея и города мешает шум работающих двигателей автомобилей, припаркованных вплотную к парапету набережной.

В целом по данному сравнительному анализу можно вынести следующий вывод – набережные сибирских городов в общем, и Тюмени и Красноярска в частности обладают прекрасными природными и видовыми характеристиками, качество архитектуры, формирующей речной фасад города является хорошим (за редкими исключениями в виде фасадов “хрущевок”, выходящих к реке). Также в городе Тюмени ввиду создания новой набережной хорошо решена городская среда и городское благоустройство, пространство набережной не воспринимается монотонным, радует глаз. Городу можно пожелать только развития набережной зоны и в периферийные и постиндустриальные районы, решение центральной набережной близко к идеальному. Красноярску же предстоит большая работа

по улучшению качества городской среды, формированию безбарьерной пешеходной зоны, точечным преобразованиям участков набережной, визуальному насыщению ее пространства, включая установку объектов малой архитектурной среды, сомасштабной человеку, созданию спусков к реке для маломобильных групп населения и созданием физических барьеров для автомобилистов во избежание смешения автомобильных и пешеходных потоков. Для решения же проблемы парковок можно последовать примеру Тюмени, создав многоярусный паркинг, наполненный также функциями, необходимыми для горожан на набережной – туалетами, теплыми всепогодными кафе и ресторанами, выставочными площадями и проч.

Новосибирску только предстоит освоение своего огромного водного фронта в места его соприкосновения с городской тканью. Пойменный, болотистый характер берега во многом обуславливает то, что город не подошел вплотную к реке, но дальнейшее расползание для города экономически нецелесообразно, так что рано или поздно эти обширные пойменные территории подвергнутся освоению и урбанизации, а значит, появятся и новые набережные зоны. Только одна седьмая правобережной приречной зоны освоена и может именоваться набережной, потенциал для развития набережных зон просто огромен. А учитывая, что Новосибирск является крупнейшим городом Сибири, мощным экономическим и транспортным центром, красивые освоенные набережные ему просто необходимы как ключевой идентифицирующий элемент.

Иркутску для создания протяженной набережной структуры необходимо обустроить Цесовскую набережную, создав непрерывную автомагистраль и пешеходную инфраструктуру вдоль берега Ангары. Для визуального насыщения необходимо наполнить набережную бульвара Гагарина визуальными ориентирами, такими как малые архитектурные и скульптурные формы, проработать покрытие набережной, избавившись от монотонного асфальтового покрытия.

В целом у набережных региональных центров еще много путей развития – создание доступной пешеходной инфраструктуры, системы поперечных связей с центром города, визуальное насыщение архитектурной среды набережной, обеспечение транспортной доступности набережной без перекоса в сторону создания шумных и грязных автомагистралей, отпугивающих пешеходов, увеличение озеленения набережных стойкими к суровым условиям среды растениями.

#### Сравнительный анализ набережных

	Красноярск	Тюмень	Новосибирск	Иркутск
Озеленение	Неравномерное – обширные участки асфальта	Равномерное – покрытия пешеходны дорожек и озелененные уклоны берега	Обширная зона парка “городское начало”	Обширные парковые зон – местам обширные асфальтовые поля
Доступность для маломобильных групп	Отсутствует	Присутствует	Слабая доступность даже для пешеходов	Продумана на новой Нижней набережно

				й, на бульваре Гагарина – доступны верхние ярусы
Малые Архитектурные формы	Недостаточное количество	Достаточное	Недостаточно	е
Покрытие	асфальто-бетонное	плитка - брусчатка	Асфальто-бетонное	Нижняя набережная – плитка, бульвар Гагарина – асфальто-бетонное

Тренд развития набережной Красноярска озвучил нынешний мэр города, Эдхам Акбулатов: “Где ещё, в каком городе, есть такая протяжённая набережная, которую можно превратить в многофункциональное пространство? Я такого города не помню. А у Красноярска такая возможность есть. От регистрационной палаты до вантового моста нужно создать единое пешеходное пространство. Тогда появится уникальная возможность прогуляться на большом пространстве вдоль реки, покататься на роликовых коньках, на велосипедах. Пространство это будет многофункциональным. Каждый найдёт занятие по душе и интересам, и для всех найдётся достаточно места. Это станет ещё одной изюминкой нашего города” [5].

Правительство города Красноярска считает, что Красноярск имеет большой потенциал развития многофункциональной набережной на всем ее протяжении с созданием единого пешеходного и велосипедного пространства. Это может стать примером города, свободного от автомобильного движения, красивейшей его части, обращенной к реке и отданной горожанам, а не автомобилям.

### Список литературы

- 1- Набережная реки Туры [электронный ресурс] ([http://qrgorod.com/Набережная реки Туры](http://qrgorod.com/Набережная_реки_Туры))
- 2- Важный вопрос решим сообща, Елена Размазина [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.tumentoday.ru/важный-вопрос-решим-сообща>
- 3- Набережная Енисея как учебник культуры и истории, Елена Южакова [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://gornovosti.ru/tema/krai-to-krai/naberezhnaya-eniseya-kak-uchebnik-kultury-i-istorii39498.htm>
- 4- Нижняя набережная Ангары (Иркутск)[электронный ресурс]. Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Нижняя\\_набережная\\_Ангары\\_\(Иркутск\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/Нижняя_набережная_Ангары_(Иркутск))

