

АКТУАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ И ТЕХНОЛОГИИ ДИЗАЙНА

Якименко А.В.

iakimenko@yandex.ru

Российский государственный художественно-промышленный университет (РГХПУ) имени С.Г. Строганова,
г. Москва, Россия

УДК: 629.528+629.514

DOI: 10.37909/978-5-89170-315-5-2022-2006

ББК: 39.4

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ЭЛЕМЕНТ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Аннотация. В статье рассмотрено взаимодействие статичных объектов городской среды и водного, в первую очередь речного транспорта. Проанализированы отличия роли водного и наземного транспорта в формировании городской среды. Охарактеризованы особенности восприятия фронта городской набережной с учетом динамичного характера водных транспортных артерий.

Ключевые слова: дизайн средств транспорта; дизайн среды; набережная; Москва.

Yakimenko A.V.

iakimenko@yandex.ru

Stroganov Russian State University of Design and Applied Arts,
Moscow, Russia

WATER MEANS OF TRANSPORTATION AS AN ELEMENT OF AN URBAN ENVIRONMENT

Abstract. The article treats the interaction of static objects of the urban environment and water, primarily river transport. The differences between the role of water and land transport in the formation of the urban environment are also considered. The paper characterize the features of the perception of the urban waterfront, taking into account the dynamic nature of water transport arteries.

Keywords: transportation design; urban design; waterfront; Moscow.

Введение. Водоемы и их набережные являются важной частью городской среды. Как геометрически правильный характер каналов и аналогичных искусственных водоемов, так и органические, сформированные силами природы речные русла, озера и берега прудов, задают топографию города. Зеркало воды является существенным фактором восприятия стоящих на берегу архитектурных объектов. Вид города с воды является одним из наиболее знаковых, запоминающихся, фронт набережной формирует лицо городского ансамбля. В то же время, в отличие от лесных массивов, парков, зеленых зон, водные пространства являются транспортными артериями, и образ города, воспринимаемый с воды, нельзя рассматривать в отрыве от пришвартованного и движущегося водного транспорта. Вопросы такого взаимодействия, в силу узости темы, не рассмотрены в современной литературе, но, в свете постепенного насыщения водных артерий отечественных городов водным транспортом, представляют интерес для определения дизайн-стратегии как в транспортном дизайне, так и в дизайне городской среды.

Источником исследования послужили данные официальных источников о существующем речном флоте Москвы, Санкт-Петербурга, исторических городов Западной Европы [1; 2; 4–6; 8], фотофиксация фронта набережных этих городов, натурные обследования. Рассмотрены особенности архитектуры фронта набережных таких городов и соответствующего дизайна водного транспорта.

Цель статьи: раскрыть характерные черты взаимодействия пластических характеристик фронта набережной и водного транспорта, проследить связь формообразования водного городского транспорта с его ролью в городе, выявить тренды, актуальные для отечественной ситуации в среднесрочной перспективе.

Задачи: 1) Описать действующий водный транспорт в наиболее характерных с точки зрения его активного участия в формировании городской среды населенных пунктах; 2) Определить основные категории такого транспорта с точки зрения формообразования; 3) Выявить особенности восприятия фронта набережной с точки зрения пассажира водного транспорта и во взаимодействии с водным транспортом как частью образа города; 4) Определить требования к дизайну отечественного городского водного транспорта с учетом выявленных тенденций.

Результаты. Рассматриваемые города и их водная среда охарактеризованы нами по признаку типа использования и степени вовлечения водных артерий в городскую жизнь (табл. 1). Рассмотрим подробнее эти характеристики.

Таблица 1.

Тип и степень вовлечения водной артерии в жизнь города.

Автор: Якименко А.В.

Город и водные пути	Водные пути используются:			Набережные используются для постоянной швартовки жилых судов и объектов рекреационного назначения
	Маршрутным и личным пассажирским транспортом	Туристической индустрией	Для деятельности не связанной с перевозкой пассажиров	
1) Венеция: каналы	●●	●●	●●	○
2) Париж: р. Сена и каналы	○	●●	●●	●●
3) Амстердам: каналы	●	●●	●	●●
4) Санкт-Петербург: р. Нева, рукава Невы, каналы.	○	●●	●●	○
5) Москва: р. Москва, канал им. Москвы.	○	●	●	○

Условные обозначения: ○ – Не используются; ● – Используются; ●● – Активно используются.

Венеция в исторической части не имеет другого транспорта кроме водного. Таким образом, все функции наземного городского транспорта в Венеции выпол-

няет водный. Местные пассажирские и грузоперевозки, транспорт для сервисов и спецтранспорт, такси и личный транспорт – только водные. В силу того, что город является крупным туристическим центром и находится на море, до последнего времени в Венецию регулярно заходили также круизные лайнеры. Основной парк городского транспорта составляют небольшие речные трамваи утилитарного дизайна – «вапоретто» (27 маршрутов) (рис. 1), катера – водные такси, несколько «трагетто» (дополняющих мосты быстрых гребных переправ через Большой Канал) и используемые в туристических целях весельные лодки – гондолы. Большая часть каналов Венеции имеет небольшую ширину, а застройка – небольшую этажность, поэтому в целом и водный транспорт, и сам фронт набережной сомаштабны человеку. В целом восприятие города с воды и с суши совпадает. Таким образом, движение по каналам аналогично дорожному движению. Можно считать, что в Венеции водный транспорт полностью аналогичен сухопутному транспорту других городов.

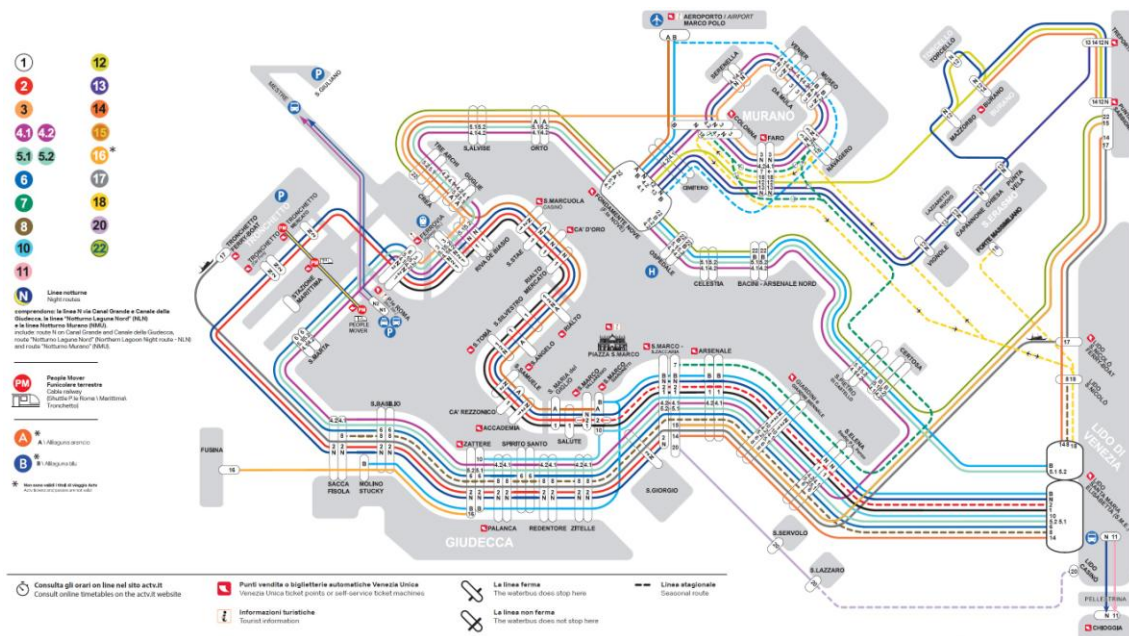


Рис. 1. Венеция. Схема городских маршрутов водного транспорта [8].

Париж имеет развитую сеть водных путей – это пересекающая город река Сена и система каналов (рис. 2, 3). Пассажирское сообщение фактически носит только развлекательно-туристический характер, развито грузовое движение, попытки наладить движение речных маршрутных такси были неудачными, не выдержав конкуренции с наземным транспортом. В то же время набережные активно используются для швартовки речных судов, перестроенных для постоянного проживания. Дизайн пассажирских теплоходов ориентирован на максимальную обзорность, основная масса таких судов однопалубная. При стилистическом разнообразии эти суда прежде всего характеризует прозрачность и, как следствие, визуальная легкость надстроек. Важным элементом городской среды в темное время суток является то, что эти суда ярко освещены и зрительно формируют единое целое с городским освещением, создавая его динамическую компоненту (рис. 2). Восприятие набережной с борта таких судов определяется прежде всего понижен-

ной, по сравнению с берегом, точкой зрения. Высокие стенки набережных формируют нижний ракурс, который недоступен с берега. Жилые суда создают еще один, одноэтажный, передний план набережной. Таким образом, городская среда не отделена стенкой от воды – визуальная граница города и реки размыта, и город плавно переходит к водному пространству.



Рис. 2. Париж. Ночная подсветка р. Сена [7].



Рис. 3. Париж. Набережная р. Сена с летними благоустройством («Paris-Plages») [9].

Амстердам имеет развитую систему радиальных и кольцевых каналов. Большая часть набережных доступна для швартовки, есть районы как с пришвартованными жилыми судами, так и с личным водным транспортом. Архитектура жилых судов согласуется с современной жилой архитектурой города. Пришвартованные жилые суда формируют ступенчатую структуру фронта набережной, который визуально спускается до самой воды (рис. 4). Небольшая ширина каналов и умеренная этажность застройки создают атмосферу уютного, сомасштабного человеку пространства, в котором вода не является чем-то инородным, но органично дополняет образ города. Речные такси и грузовой водный транспорт не используют основную часть каналов, но в портовых районах являются значимым элементом общей картины судоходства.



Рис. 4. Амстердам. Набережная с пришвартованными жилыми судами («houseboats») [2].

Санкт-Петербург с точки зрения водных путей характеризуется прежде всего контрастом между монументальным характером своей главной водной артерии, Невы, и камерным характером сети малых рек, каналов и рукавов, пересекающих город. Восприятие набережной Невы с движущегося судна, из-за большой ширины реки, не отличается от вида с противоположного берега, а поверхность реки настолько велика, что суда на ней воспринимаются как небольшие движущиеся акценты. Дополнительным фактором, формирующим образ фронта набережной, является то, что Нева является активной грузовой артерией, но основной поток грузовых судов проходит по ней ночью, что сопровождается разведением мостов для их прохода. Для пассажирских перевозок используется как сама Нева, так и сеть каналов в центральной части города (рис. 5).

Вид на город с каналов дает острые ракурсы, принципиально отличные от вида с берега, а сравнимые с шириной канала размеры судов объединяют в единое целое берега и объем судна. Суда на каналах и малых реках всегда ниже высоких берегов набережных и судно скорее воспринимается сверху, как двумерный, а не архитектурный элемент среды (рис. 6).

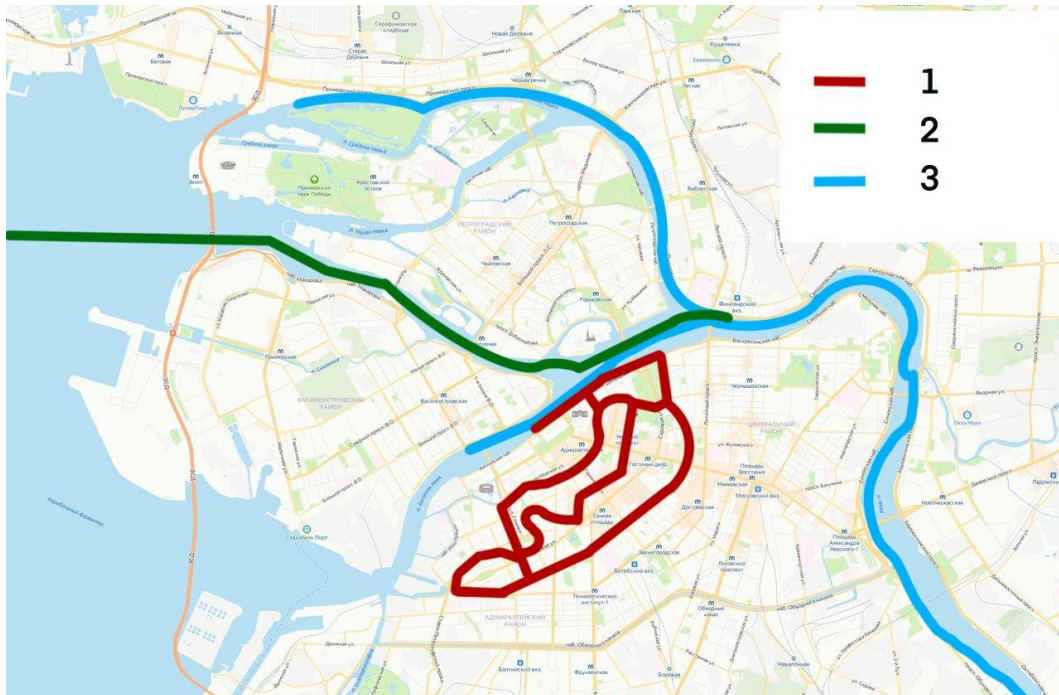


Рис. 5. Санкт-Петербург. Схема водных маршрутов: 1 – туристические (по малым рекам и каналам), 2 – «Метеор» в Кронштадт и Петергоф, 3 – рейсовые городские. Автор схемы: Якименко А.В.



Рис. 6. Санкт-Петербург. Туристическое судно на р. Фонтанка [3].

Москва с точки зрения водных путей имеет одну доминирующую водную артерию Москвы-реки, остальные реки города, кроме Яузы, несудоходны, система Канала им. Москвы входит в город на периферии и существенного влияния на формирование городской среды не оказывает. Водный транспорт представлен гру-

зоперевозками и прогулочными судами разных типов. Грузопоток невелик и проходящие по реке баржи существенного влияния на образ города не оказывают. Аналогично ситуации Парижа, восприятие высоких московских набережных с борта таких судов определяется пониженной, по сравнению с берегом, точкой зрения, а небольшая ширина реки создает ощущение насыщенного движения даже при небольшом количестве судов (рис. 7). Как элемент образа города имеют значение освещение судов в темное время суток и динамичная картина иллюминированной реки. Отсутствие пришвартованных жилых судов и плавучих ресторанов в целом обедняет и упрощает образ московской набережной.



Рис. 7. Москва. Электрический речной трамвай на р. Москва [5].

Выводы. Сравнение нескольких характерных мегаполисов с точки зрения участия водных артерий и водного транспорта в формировании городской среды выявляет следующие особенности.

1. Типологически все ситуации участия водного транспорта в формировании городской среды распадаются на две большие группы по признаку размера водной артерии.

2. Большая ширина водной артерии приводит к тому, что само зеркало водной поверхности становится доминантой, водный транспорт на ней различим только по скорости и размеру, а стилевые особенности средств водного транспорта на характерных для таких водоемов расстояниях незаметны и роли не играют. В этой ситуации водный транспорт не дает какого-то дополнительного ракурса для путешественника по сравнению с точкой зрения с противоположного берега. Таким образом, на больших водных пространствах транспорт играет роль подвижной фактуры, обогащающей общий образ набережных, но не доминирующей.

3. При небольшой ширине водных артерий важна высота стенки набережной: как с точки зрения восприятия судов с берега, так и с точки зрения ракурса,

под которым виден фронт набережной. Высокая стенка набережной формирует двумерное, а не объемное восприятие судна, аналогичное высокой точке наблюдения, заставляющей воспринимать городскую застройку планом, а не набором трехмерных объектов. В то же время, низко расположенная точка зрения делает архитектуру более монументальной, увеличивает масштаб застройки фронта набережной. Также, в силу небольших расстояний и хорошо различимого внешнего вида, важны индивидуальные характеристики транспортных средств и создаваемое ими, как и в случае любого транспортного потока, разнообразие разновременных стилей. В силу большего времени службы водного транспорта (по сравнению с автомобилями и общественным городским транспортом), этот конгломерат стилей в значительной мере индивидуален для каждого города.

4. Стационарные плавучие объекты обогащают фронт набережной, добавляют ему глубины и сложности пространства, объединяют поверхность реки и берег более органичным путем. Статический объект, пусть и плавучий, воспринимается как архитектура и именно в таком качестве участвует в формировании образа фронта набережной. Набережные, богатые такими объектами, формируют плавный переход между сухопутной средой и зеркалом воды, пространственная структура фронта такой набережной более интересна. Для больших рек, каналов, заливов и т.д. существенным является только наличие ночного освещения и подвижность объекта.

5. Крайне важным элементом создания городской среды является иллюминация судов в темное время суток. Формируемый ей динамический элемент общей световой картины города, в комбинации со сложной структурой отражений от поверхности воды, дополняет общую картину городской иллюминации и повышает привлекательность города именно в максимально рекреационно нагруженное время суток.

6. В целом, можно уверенно говорить, что динамическая природа водного транспорта является главным компонентом его участия в городской среде. Он – подвижная площадка для обзора фронта набережной – часто с отличной от доступной с суши точкой зрения; динамическая компонента, в которой динамичность и подвижность, в силу большого расстояния от зрителя, важнее формы; средство зрительного перехода от сухопутного пространства города к поверхности воды.

7. В рамках одного города могут сосуществовать как ситуации, связанные с широкой водной гладью, так и с узкими каналами. Выбор главного акцента не определяется автоматически и должен приниматься исходя из конкретной задачи и контекста.

В свете вышеизложенного представляются оправданными следующие действия в отечественных условиях.

1. Предполагаемая круглогодичная навигация в московских условиях должна сопровождаться более тщательной проработкой решения иллюминации судов, так как зимние месяцы характеризуются меньшей продолжительностью светового дня и роль иллюминации в это время года возрастет.

2. Насыщение набережных объектами культурного и рекреационного назначения в случае крупных европейских городов связано с выходом части таких объектов не просто к кромке воды, а на воду. Возвращение дебаркадеров с объектами культуры, отдыха, общественного питания в Москву и другие российские города с развитым фронтом набережных, могло бы существенно обогатить последние. Видимо, следует рассмотреть и возможность швартовки в центре города и других

видовых местах жилых судов – при условии допустимости этого с точки зрения требований безопасности. По опыту Парижа и Амстердама такие решения обогащают и украшают фронт набережной. Водоемы северо-запада Москвы, рукава Невы у Елагина и Крестовского островов в Санкт-Петербурге могут быть некоторыми из примеров таких локаций.

3. В зависимости от ширины водных путей в том или ином городе, становится наиболее существенным либо общее пластическое решение городских судов (большая водная гладь), либо их детализовка (узкие водные пути). Так, в случае Санкт-Петербурга следует рассматривать отдельно выбор решений для, с одной стороны, судов, ходящих по Неве и в пригороды (Петергоф, Ораниенбаум), и, с другой стороны, прогулочных судов для городских каналов. Видимо, следует согласовывать пластические решения малых прогулочных судов Санкт-Петербурга с архитектурными решениями начала-середины XIX в., присущими застройке его каналов, а для судов, ходящих в городах средней и нижней Волги – обдумать пластические параллели с колесными пароходами – современниками архитектурного модерна, характерного для застройки центров этих городов.

В целом, водный транспорт и водные пути в городской среде являются активным элементом, акцентирующим архитектурную и планировочную специфику этой среды, в том числе составляя динамический компонент системы архитектурной подсветки города.

Список интернет-источников

1. Департамент транспорта города Москвы. Деятельность [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.mos.ru/dt/function/> (дата обращения: 28.03.2022).
2. Жизнь на воде: плавучие дома Амстердама [Электронный ресурс]. – URL: <https://goholland.ru/plavuchie-doma/> (дата обращения: 28.03.2022).
3. Памятник Чижику-пыжику [Электронный ресурс]. – URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Памятник_Чижику-пыжику.JPG (дата обращения: 28.03.2022).
4. Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение «Агентство внешнего транспорта» [Электронный ресурс]. – URL: <http://avt.spb.ru/> (дата обращения 28.03.2022).
5. Сергей Собянин: Пассажирские речные перевозки в Москве возобновят в 2023 году [Электронный ресурс]. – URL: https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/8729050/?utm_source=search&utm_term=serp (дата обращения: 26.11.2022).
6. Схема городских маршрутов водного транспорта Санкт-Петербурга [Электронный ресурс]. – URL: http://www.moskovsky-vokzal.ru/moskovskyvokzal_sankt_peterburg/shema_vodnogo_transporta_sankt-peterburga/ (дата обращения 28.03.2022).
7. Ce n'est pas La Seine qui coule à Paris! [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.pariszigzag.fr/secret/histoire-insolite-paris/ce-nest-pas-la-seine-qui-coule-a-paris> (дата обращения: 28.03.2022).
8. Mappa del servizio di navigazione. Mappa delle linee di navigazione [Электронный ресурс]. – URL: <https://avm.avmspa.it/it/content/consulta-le-mappe> (дата обращения: 28.03.2022).
9. *Sonsa-Kini K.* La Seine, grand réseau de froid pour les monuments emblématiques de la capitale [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.pariszigzag.fr/paris-au-quotidien/la-seine-grand-reseau-de-froid-pour-les-monuments-emblematisques-de-la-capitale> (дата обращения: 28.03.2022).