

DOI: 10.34031/2071-7318-2024-9-11-56-70

Ладик Е.И., Перькова М.В., Чернышева Н.В.Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого***E-mail: krushelnitskaya1@rambler.ru*

ОСОБЕННОСТИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИЙ ВДОЛЬ СТАРОЛАДОЖСКОГО КАНАЛА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация. В статье рассмотрены этапы строительства Староладожского канала и градостроительного освоения прилегающих к нему территорий, а также особенности архитектурно-планировочной структуры городов Шлиссельбург и Новая Ладога. Был проведен ретроспективный анализ архитектурно-планировочного формирования городов Шлиссельбург и Новая Ладога, выявлены особенности их архитектурной среды, проанализировано современное состояние объектов культурного наследия, выделены объекты, нуждающиеся в реставрации и приспособлении для современного использования. Определены современные градостроительные проблемы в населенных пунктах близ Староладожского канала, в том числе: загрязнение водных объектов, заболачивание русла канала, приводящие к его деградации? разрушение объектов культурного наследия, отсутствие идентичности водного фасада, наличие диссонирующей застройки и др. Проведена оценка историко-культурного потенциала территорий вдоль береговой линии Староладожского канала и выделены потенциальные опорные центры культурно-познавательного туризма различных уровней, ключевыми среди которых являются г. Шлиссельбург и г. Новая Ладога, а также д. Кобона. Определены направления перспективного развития территорий городов Новая Ладога и Шлиссельбург. Рассмотрены перспективные направления реорганизации исторического центра г. Шлиссельбург. Разработано предложение по организации водно-туристических маршрутов по Староладожскому каналу с сопутствующим развитием туристической инфраструктуры.

Ключевые слова: Староладожский канал, объекты культурного наследия, исторические города, архитектурно-инженерные объекты

Введение. Территория Ленинградской области обладает высоким культурно-туристическим потенциалом [1]. Города и поселения Ленинградской области нуждаются в анализе современного состояния исторической застройки, выявлении памятников архитектуры, требующих реставрации и приспособлении под современные функции. Одним из наиболее значимых объектов культурного наследия Ленинградской области является Староладожский канал. Он относится к объектам культурного наследия федерального значения и признан объектом всемирного наследия ЮНЕСКО. Однако, на сегодняшний день канал находится в неудовлетворительном состоянии, большая часть русла заболочена, исторический вид сохранился на участках в городах Шлиссельбург и Новая Ладога. Восстановление и развитие водного сообщения по каналу является перспективным для развития сферы культурно-познавательного туризма в регионе [2, 3]. Кроме того, города и поселения, расположенные вдоль береговой линии Староладожского канала, обладают значительным историко-культурным и природным потенциалом, ключевыми среди них являются Шлиссельбург и Новая Ладога, а также деревни Кобона, Лаврово и Дубно [4, 5].

Актуальность исследования обусловлена значимостью изучения Староладожского канала как одного из крупнейших исторических инже-

нерно-архитектурных объектов, а также необходимостью поиска путей его сохранения и восстановления его функционирования в качестве транспортной артерии и культурно-туристического маршрута.

Целью исследования является анализ архитектурно-планировочных особенностей населенных пунктов вдоль Староладожского канала, а также поиск перспективных направлений их градостроительного развития. Основные задачи исследования включали: ретроспективный анализ развития территорий вдоль Староладожского канала; выявление особенностей исторической застройки населенных пунктов близ береговой линии канала; оценку их культурно-туристического потенциала и выявление перспективных направлений развития.

Объектом исследования являются Староладожский канал и исторические поселения на прилегающих к нему территориях: г. Шлиссельбург, д. Лаврово, д. Кобона, д. Дубно и г. Новая Ладога. Предметом исследования являются особенности архитектурно-планировочной организации территорий, расположенных вдоль Староладожского канала в Волховском и Кировском муниципальных районах.

Аналізу историко-культурной среды Ленинградской области посвящены работы Т.А. Славинной, К.Ю. Губинской, В.С. Горюнова, С.П. Зава-

рихина. Особенности территорий вдоль Староладожского канала рассмотрены в исследованиях С.В. Семенцова, Н.А. Акуловой, И.Б. Цыденовой, С.В. Клименко. Процесс возрождения архитектурной среды малых исторических городов Ленинградской области на примере города Новая Ладога изучен в исследованиях А.С. Митяева, Н.А. Акуловой, Е.И. Ельниковой.

В исследовании рассмотрен ряд работ, посвященных изучению историко-культурного туристического потенциала территорий Ленинградской области: труды С.И. Лутченко, А.В. Григорьева, М.В. Киреева. Комплексно-градостроительный подход и этапность развития территорий Ленинградской области, отражены в проектных работах научно-исследовательского института «ЛенНИИГрадостроительства».

Однако, на сегодняшний день еще не в полной мере изучено современное состояние населенных пунктов и межселенных территорий, расположенных вдоль Староладожского канала.

Материалы и методы исследования. Исследование основано на комплексном подходе к анализу территорий. Методы исследования включали в себя: ретроспективный анализ этапов развития территорий близ Староладожского канала, ландшафтно-визуальный анализ, натурные обследования объектов культурного наследия, проблемный анализ. В ходе исследования проводилась оценка историко-культурного, природно-экологического, инфраструктурного потенциала территорий, применялись методы систематизации архивных и литературных источников.

В качестве материалов исследования выступают архивные и литературные источники, а также документы об охране ОКН. В работе использованы сведения из исторических очерков и научных статей. В качестве основных материалов для исследования послужили исторические атласы и карты русского географического общества, а также фотодокументы ЦГАКФФД СПб.

Основная часть. Староладожский канал берет свое начало в городе Шлиссельбург в месте впадения реки Невы в Ладожское озеро и тянется до города Новая Ладога, впадая в реку Волхов. На протяжении многих лет он являлся главным водным торговым путем, по которому в Санкт-Петербург проходила большая часть судов и грузов. Канал представляет собой комплекс гидротехнических сооружений, состоящий из системы шлюзов, резервных прудов, а также мостов с шандорными устройствами, которые позволяли регулировать уровень воды в канале [6]. Архитектурный облик Староладожского канала формировали не только инженерные сооружения, но и здания: храмы, жилые дома, караулки. Влияние

канала отразилось на развитии городов Шлиссельбурга, Новой Ладоги и поселков, которые расположены вдоль береговой линии.

Ретроспективный анализ этапов строительства и функционирования канала. В результате исследования историко-графических материалов выявлены этапы строительства и функционирования канала (рис. 1).

1. *Этап строительства и частичной эксплуатации (1718–1730 гг.).* Строительство канала началось при Петре I, в 1719 г. На этом этапе строительство велось на территориях от Новой Ладоги до деревни Дубно. Изначально строительство велось подрядчиками под руководством Г. Скорнякова-Писарева, однако позднее обязательства по строительству канала перешли к государству. На следующем этапе строительство канала продолжилось под руководством Б.Х. Миниха [7]. В 1730 г. под руководством Миниха строительство канала было завершено и в 1731 г. состоялось открытие канала [8]. При строительстве не были учтены некоторые местные гидрологические особенности, в этой связи в 1732 г. возникла необходимость сооружения шлюзов в Шлиссельбурге и Новой Ладоге.

2. *Этап реконструкции и расширения (1760–1820-е гг.).* В первые годы эксплуатации канала выявились проблемы: частые обрушения берегов, заиливание и узость канала затрудняли движение судов. Поэтому в 1766–1805 гг. была проведена масштабная реконструкция под руководством инженеров К.П. Шкурина и И.И. Герарда. Канал был расширен, углублен, берега укреплены, построены дополнительные шлюзы, мосты и пристани. Это позволило увеличить пропускную способность канала и улучшить его эксплуатационные характеристики.

3. *Этап интенсивной эксплуатации и развития (1830-е – 1880 гг.).* В середине XIX века канал достиг пика своего использования. Через него проходил основной поток грузов между Волгой и Балтикой, что стимулировало экономическое развитие региона. В 1866 году был открыт Новый Ладожский канал, дублировавший Староладожский, что снизило нагрузку на старый канал. В конце XIX века начались работы по модернизации обоих каналов, включая замену деревянных шлюзов на каменные и расширение русел, а в 1880-х гг. были построены Новосаяский и Новосивирский каналы.

4. *Этап упадка и частичной консервации (1880-е – 1960 гг.).* С развитием железнодорожного и автомобильного транспорта значение водных путей постепенно снижалось. Староладожский канал утратил свое значение. В 1962 г. канал со всеми сооружениями был снят с баланса Невско-Ладожского технического участка как

«потерявший народнохозяйственное значение» и перестал использоваться для судоходства, некоторые его участки были заброшены, а инфраструктура начала разрушаться.

5. Этап с 1980 г. по настоящее время. В настоящее время канал не используется, часть канала обмелела, заилилась. Исторический вид канала частично сохранился в центральной части городов Шлиссельбург и Новая Ладога.



Рис. 1. Временная шкала строительства и эксплуатации Староладожского канала.
Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Влияние строительства Староладожского канала на градостроительное развитие близлежащих городов и поселений. На раннем этапе строительство канала охватывало территории от Новой Ладоги до деревни Дубно. Город Новая Ладога расположен на левом берегу реки Волхов. Благодаря градообразующей роли канала город активно развивался. В Новой Ладоге на старом устье возник один из городских центров. Канал, в границах города, был расположен параллельно реке Волхов и стал одной из главных градостроительных осей. Вдоль него расположились сооружения для обслуживания шлюзов и торгово-стратегические объекты, многие из которых на сегодняшний день утрачены.

К концу XVIII века застройка центральной части Новой Ладоги активно развивалась. В связи с этим появились значимые объекты: гостиница, здание присутственных мест, провиантские склады, казармы Суздальского полка и здание при шлюзах. В 1800-х было возведено новое устье канала, соединившее Староладожский

канал и реку Волхов. В результате центральная часть города сформировалась в виде треугольника, ограниченного водными объектами. Внутри него расположилась общественно-деловая и жилая застройка, а также рекреационные зоны [9]. Ключевыми этапами в развитии города стали 1850–1890 года, во время которых модернизировалась уличная сеть северной части города. Центральная часть города развивалась до конца 19 века, главной улицей которой стал Николаевский проспект (ныне проспект Карла Маркса) [10, 11]. В период 1890–1920 годов изменилась конфигурация центральной части города, которая представляет собой регулярную сетку улиц. В новом устье в 1940 году был возведен Новолadoжский судоремонтный завод, и сформировалась крупная промышленная зона. Новая Ладога понесла разрушения во времена Великой Отечественной войны, было утеряно большое количество объектов (рис. 2).

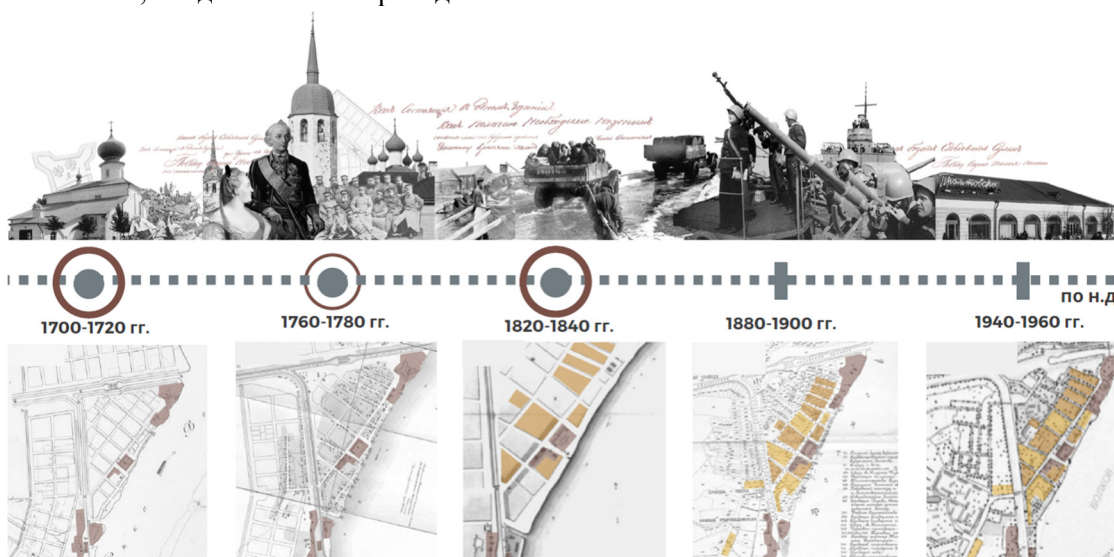


Рис. 2. Исторические этапы формирования архитектурно-планировочной структуры города Новая Ладога.
Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Канал объединил деревню Дубно с Новой Ладогой и повлиял на быт и занятия жителей. На данной территории по образцовым проектам были построены каменные караулки, возведение которых было связано с общим процессом монументализации облика канала.

Влияние Староладожского канала отразилось на градостроительном развитии Шлиссельбурга. Староладожский канал стал главной градостроительной осью и повлиял на развитие нового городского плана. Ранний план города не учитывал градостроительной роли канала, однако, после завершения возведения гидротехнических комплексов в устье канала была реализована часть нового генерального плана. Сформировалась центральная часть города с церковной и торговой площадью, которая сохранилась до наших дней [12, 13]. Центральная часть Шлиссельбурга продолжала развиваться до середины

XIX века, вокруг шлюзов сформировался небольшой культурно-торговый кластер, где сохранилась большая часть исторической застройки. Главным торговым центром стал Гостиный двор, а рядом расположился Дом бытовых услуг. Во время Великой Отечественной войны центральная часть города была почти полностью разрушена, утрачено множество объектов: часовня Казанской Божьей Матери и сквер вокруг нее, павильон ботиков Петра I, здание речного вокзала, здание кирпичного заводского цеха, католическая церковь Воздвижения Креста Господня (рис. 3).

Развитие при строительстве Староладожского канала происходило и в деревне Назия. Жилая застройка поселения вытянулась вдоль береговой полосы, а также появились новые объекты для обслуживания канала (караулки и мосты).

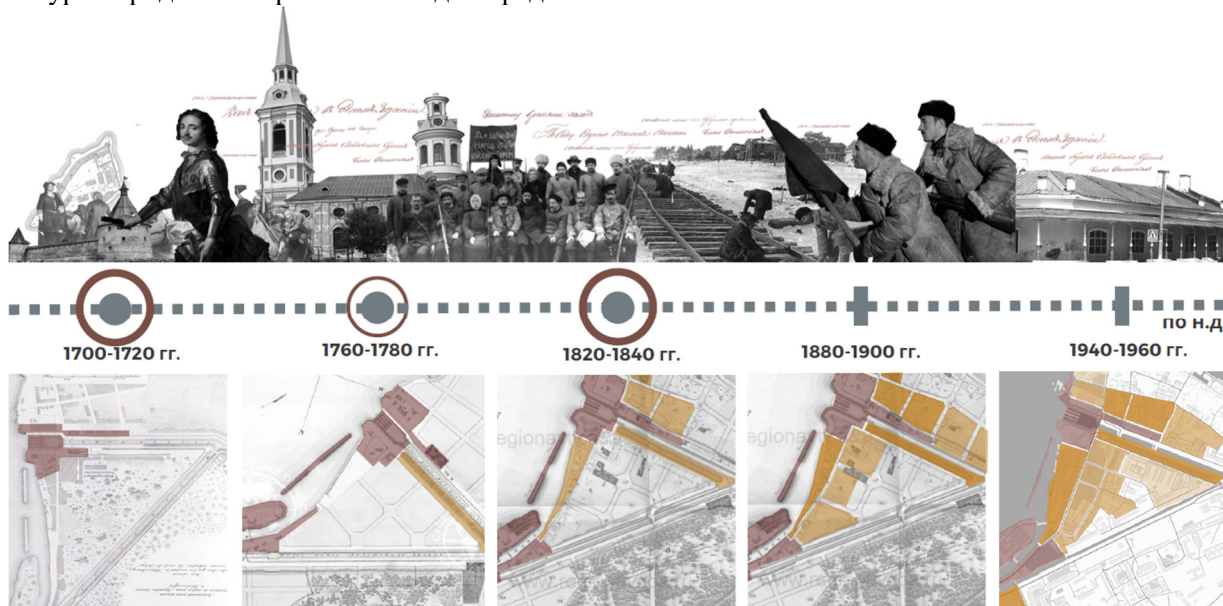


Рис. 3. Исторические этапы формирования архитектурно-планировочной структуры города Новая Ладога. Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Староладожский канал представляет собой архитектурно-инженерный памятник, который повлиял развитие населенных пунктов, расположенных вдоль него: г. Шлиссельбург, д. Назия, д.

Нижняя Шальдиха, д. Лаврово, д. Кобона, д. Старая Канава, ур. Белоозерки, ур. Ленинградская Слобода, д. Лигово, д. Старое Сумское, д. Дубно, г. Новая Ладога (рис. 4).



Рис. 4. Водный фасад Староладожского канала. Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Историко-культурный потенциал территорий малых городов и поселений вдоль Староладожского канала на современном этапе.

Восстановление и развитие транспортного сообщения по Староладожскому каналу является перспективным для развития водно-туристических

маршрутов. О высоком культурно-туристическом потенциале маршрута на данной территории свидетельствует наличие большого количества объектов культурного наследия и точек туристического интереса. Населенные пункты Шлиссельбург, Назия, Нижняя Шальдиха, Лаврово, Кобона, Старая Канава, Белозерки, Старое Сумское, Дубно и Новая Ладога, расположенные вдоль береговой полосы Староладожского канала, были проанализированы по степени развитости природного, историко-культурного и инфраструктурного потенциала. Выявлен их потенциал для развития в качестве опорных центров

туризма различных уровней. Наибольшим историко-культурным и инфраструктурным потенциалом обладают исторические города Шлиссельбург и Новая Ладога, являющиеся потенциальными полифункциональными опорными центрами туризма федерального уровня. Деревня Кобона рассматривается в качестве туристического центра регионального уровня. В качестве монофункциональных опорных центров рекреационного туризма рассматриваются деревни Назия, Нижняя Шальдиха, Старая канава, Лигово (рис. 5).

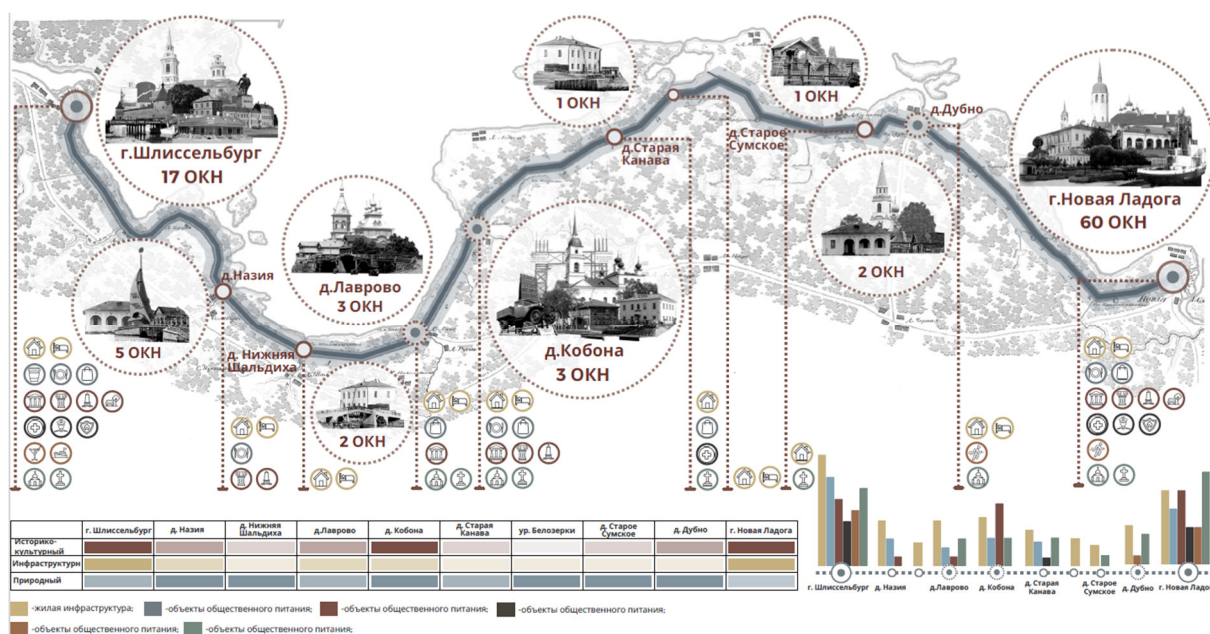


Рис. 5. Оценка туристического потенциала территорий вдоль Староладожского канала. Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Комплексный анализ территорий позволил выявить и классифицировать ряд существующих на современном этапе градостроительных проблем развития территорий в структуре исторических населенных пунктов вдоль Староладожского канала. Экологические проблемы включают загрязнение водных объектов, нехватку систем очистки и недостаточный контроль за выбросами. На примере Староладожского канала можно рассмотреть крупный участок от поселения Старая Канава до поселения Дубно, подверженный заболоченности русла канала, а также его резервных прудов. Данная проблема приводит к медленной утрате Староладожского канала как объекта всемирного наследия ЮНЕСКО и провоцирует развитие деградации территорий, расположенных вдоль него. Транспортные проблемы являются одними из основных на рассматриваемых территориях. На развитие исторических малых городов оказывает негативное влияние плохая транспортная доступность личным и

общественным транспортом. Потеря идентичности и ее отсутствие, также, негативное отражаются на процессе современного развития исторических малых городов. Отсутствие дизайн-кода в индивидуальной жилой застройке (далее ИЖС) создает диссонирующий фон для объектов культурного наследия. Например, в городе Новая Ладога объекты культурного наследия расположены в зонах ИЖС, которые не имеют подробных рекомендаций по оформлению фасадных решений и элементов ограждений для формирования идентичного уличного фронта. Отсутствие единого дизайн-кода для коммерческих объектов приводит к появлению визуального шума и снижению привлекательности территорий, расположенных в структуре исторической среды [14]. Неконтролируемое вмешательство во внешний вид объектов культурного наследия снижает культурно-туристический потенциал исторических территорий. Одним из важнейших факторов потери исторической уникальности малых горо-

дов, расположенных на водных артериях, является отсутствие идентичности водного фасада. Нарушение правил землепользования, а также наличие диссонирующей застройки приводят к обезличиванию водного фасада и нарушению его архитектурной целостности [15]. Несмотря на выявленные проблемы, территории вдоль Староладожского канала имеют высокий потенциал для развития туризма за счет своего высокого культурного и природного потенциала.

Перспективные направления развития территорий близ Староладожского канала. Основная идея возрождения Староладожского канала - развитие водно-туристических маршрутов, которые берут свое начало в г. Санкт-Петербург по на реке Неве до города Шлиссельбург и далее по каналу через деревни Дубно, Кабона, Лаврово в Новую Ладогу. Организация водного маршрута включает в себя три этапа: на первом этапе – восстановление функционирования Староладожского канала в границах города Шлиссельбург; на втором этапе – проведение работ по восстановлению канала в границах города Новая Ладога; на третьем этапе – организация территорий вдоль береговой линии в деревнях Лаврово, Кобона и Дубно (рис. 6). Для транспортировки

туристов будут использоваться различные виды водного транспорта: пассажирские теплоходы и катера, а также каяки и каноэ для любителей активного отдыха на отдельных участках. Ключевые остановки маршрута – опорные центры туризма федерального, регионального и местного уровней, включающие в себя архитектурные памятники, музеи и выставки, посвященные истории канала и региональной культуре, а также экскурсии в природные парки и заповедники (рис. 7).

Для успешной организации туристического водного маршрута вдоль Староладожского канала необходимо провести комплексное благоустройство самого канала и прилегающих территорий. Этот процесс включает в себя несколько ключевых направлений деятельности: 1) работы по очистке и углублению русла канала, что позволит обеспечить безопасность судоходства и поддерживать оптимальную глубину воды в канале; 2) углубление русла также способствует повышению проходимости для судов различного водоизмещения, что обеспечит более комфортное и безопасное путешествие для туристов; 3) ремонт и модернизация шлюзов.

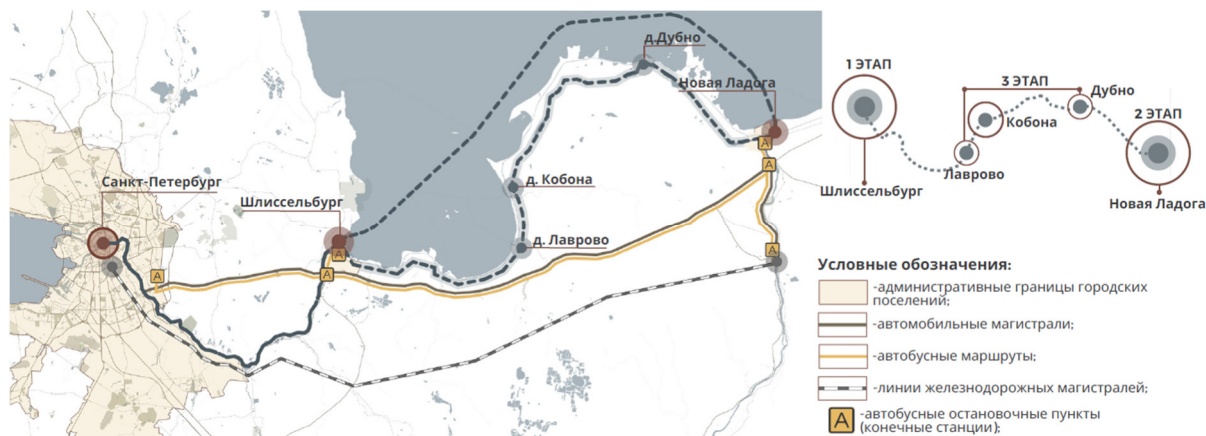


Рис. 6. Концептуальное предложение по развитию водно-туристического маршрута по Староладожскому каналу. Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

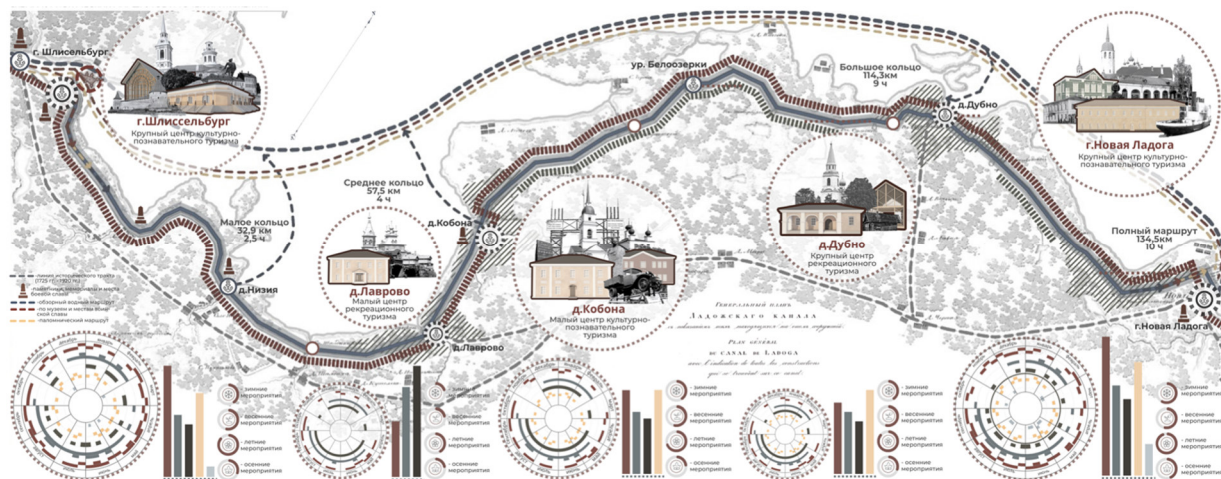


Рис. 7. Опорные центры туризма водно-туристического маршрута по Староладожскому каналу. Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Создание водного маршрута включает в себя комплекс действий по развитию туристической инфраструктуры и сохранения архитектурной идентичности прилегающих территорий: строительство и модернизацию причалов; развитие сети объектов временного размещения (отелей, гостиниц, кемпингов); организация объектов общественного питания и местных гастрономических туров; развитие площадок событийного туризма (проведение исторических реконструкций, фестивалей и культурных мероприятий); органи-

зация информационной поддержки туристических маршрутов; реставрация и приспособление под современное использование объектов культурного наследия; разработка дизайн-кода для городов и поселений, расположенных вдоль береговой линии канала, с целью сохранения идентичности их архитектурной среды. Предложения по разработке дизайн-кода территории вдоль Староладожского канала должны основываться на анализе характерных элементов исторической застройки и их колористических решений (рис. 8–9).



Рис. 8. Характерные архитектурные элементы деревянной исторической застройки и анализ их колористического решения. Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

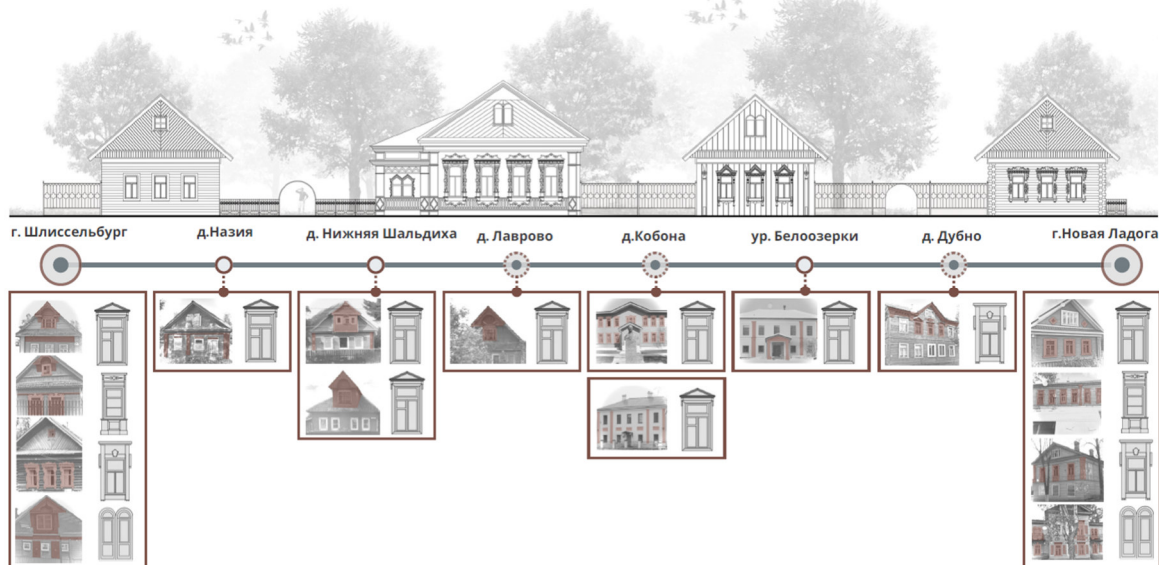


Рис. 9. Предложения по дизайн-коду в структуре ИЖС. Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Для каждого поселения, расположенного вдоль Староладожского канала необходима разработка отдельных предложений по развитию туристической инфраструктуры, в качестве ключевых опорных центров рекреационного туризма местного значения выделяются деревни Лаврово и Дубно, Кобона в качестве опорного центра туризма регионального уровня.

В Лаврово находятся два водных объекта – Староладожский канал и река Лава. Река Лава представляет собой градоформирующую водную артерию, а канал является градостроительной осью поселения. Планировочная и экологическая значимость водных объектов обосновывает необходимость их интеграции в туристическую инфраструктуру. На левом берегу Староладожского

канала необходимо предусмотреть причал для водного транспорта, который свяжет местный дом культуры и площадь. Такое решение обусловлено созданием единой связи между водно-туристическим путем вдоль канала и культурно-познавательным маршрутом внутри территорий поселения. Вдоль русла реки Лава перспективна организация пирсов для рыбалки и хранения лодок. Одним из вариантов использования данной территории является проведение сплавов вдоль русла реки Лава и Староладожского канала. На левом берегу, в месте пересечения реки с каналом предложено возведение смотровой площадки. По результатам ландшафтно-визуального анализа данная территория является видовой точкой, откуда открывается панорамный вид на реку

и гранитный водоспуск канала. Пешеходная сеть в Лаврово отсутствует, и в связи с этим необходима разработка предложений по ее формированию. Главные пешеходные связи должны вдоль Староладожского канала и главной поселковой дороги. Дополнительные пешеходные связи представлены прогулочными маршрутами, свя-

зывающими канал, основные объекты инфраструктуры, причалы и смотровую площадку. Часть пешего маршрута проходит лесной массив, на территории которого расположены мемориал, посвященный Великой Отечественной войне и церковь Николая Чудотворца. Концепция также предполагает восстановление деревянного разводного пешеходного моста (рис. 10).



Рис. 10. Концепция организации туристической инфраструктуры на территориях вдоль Староладожского канала. Деревни Лавторова, Кобона и Дубно. Сост. Кислухина С.С., Осипов Л.А., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Сельский населенный пункт Кобона находится на трех водных объектах – Староладожском и Новоладожском каналах и реке Кобона. Данные водные объекты имеют выход в Ладожское озеро. Река Кобона и Староладожский канал являются основными градоформирующими водными артериями, а также градостроительными осями поселения. На правом берегу Староладожского канала предлагается предусмотреть причал для водного транспорта, который подведен к музею «Дорога Жизни». Это решение продиктовано необходимостью интеграции водно-туристического маршрута вдоль канала в существующий культурно-познавательный маршрут. Данный маршрут включает в себя музей, Никольскую церковь, военный исторический центр «Дорога Жизни» и памятник-стелу на «Дороге жизни», в составе Ансамбля Зеленый пояс Славы Ленинграда. Вдоль реки Кобона предполагается установить небольшие пирсы для рыбалки и хранения лодок. На левом берегу Староладожского канала, в месте его пересечения с рекой предложена организация смотровой площадки с благоустройством площади памятной стелы (рис. 10).

В поселении Дубно находятся три водных объекта, и все они относятся к комплексу Староладожского канала: русло канала, резервный пруд и Дубенская протока. Пешеходная сеть в Дубно отсутствует и в связи с этим необходима

разработка предложения по ее формированию. Главную пешеходную линию рационально располагать вдоль Староладожского канала и главной поселковой дороги. Дополнительные пешеходные сети должны быть представлены прогулочными маршрутами, связывающими канал, основные объекты инфраструктуры, причалы и смотровую площадку. Концепция также предполагает восстановление деревянного разводного пешеходного моста (рис. 10).

Необходима разработка предложений по развитию территорий, прилегающих к каналу в структуре потенциального крупного опорного центра туризма федерального уровня – города Шлиссельбург. Шлиссельбург входит в состав основных межрегиональных туристических маршрутов, которые объединяют исторически значимые области и города северо-западной России. С Санкт-Петербургом в настоящее время Шлиссельбург имеет три вида транспортного сообщения: личным автомобильным, общественным рейсовым (автобусом) и железнодорожным транспортом. Стоит отметить отсутствие водного сообщения, однако ранее Шлиссельбург был связан с Новой Ладогой Староладожским каналом, который перестал функционировать. На сегодня водное сообщение является приоритетным для развития туристического потенциала города.

Город имеет высокий культурно-туристический потенциал, сохранив на своей территории значимые объекты культурного наследия региона [16, 17]. Основными архитектурными доминантами и главными точками притяжения туристов в структуре города является Благовещенский собор и крепость «Орешек». Главной композиционной осью города является Староладожский канал, вдоль которого расположены: дом А.И. фон Лейминг, купеческий жилой дом с торговыми лавками, гостиный двор и др. В г. Шлиссельбург необходимо развитие территорий городского центра, включающих в себя участки городской застройки, прилегающие к Староладожскому каналу. Предлагается организация туристического маршрута, объединяющего Староладожский канал с основными достопримечательностями. Вдоль берегов Староладожского канала необходимо благоустройство пешеходных зон и организация спусков к его руслу, восстановление

петровских шлюзов и установка пешеходного моста. Реконструкция рекреационной территории вдоль Староладожского канала включает организацию пешеходной и велосипедной сети, установку причалов и смотровой площадки (рис. 11). Концепция развития территорий городского центра также предполагает модернизацию зон зеленых насаждений общего пользования: продолжение благоустройства парка Гагарина и парка «Аллея памяти», разработку их планировочных схем. На данных территориях также предлагается воссоздание павильона ботика Петра I и его приспособление под городскую оранжерею. Также перспективно восстановление подвесного моста, который является выявленным объектом культурного наследия. Данный мост связывает левый берег канала с островом, на территории которого предусмотрена организация пешеходной линии и установка крытой смотровой площадки.



Рис. 11. Предложения по развитию центральной части г. Шлиссельбург.
Сост. Кислухина С.С., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

В рамках исследования был проведен анализ состояния объектов культурного наследия, который показал, что часть памятников архитектуры находится в аварийном состоянии. Однако, развитие территорий в структуре исторического центра города Шлиссельбург должно включать предложения по реставрации и приспособлению объектов культурного наследия, так как архитектурно-градостроительное наследие малых российских городов может и должно быть использовано в целях повышения качества жизни населения [18]. Перспективным объектом для реставрации и приспособления под новые функции является объект культурного наследия «Здание Гостиного двора». Гостиный двор в Шлиссельбурге, построенный в середине 1890-х годов по проекту В.Н. Боброва, сохранил свой первоначальный архитектурный облик до настоящего времени [19]. Здание отличается от большинства аналогичных

сооружений своими компактными размерами и уникальной архитектурной деталью: вместо традиционной аркады здесь представлена галерея, огороженная тонкими металлическими колоннами. Предметом охраны объекта культурного наследия являются фасадные и объемно-планировочные решения. В настоящее время здание бывшего Гостиного двора занимает универсам. Проведен анализ состояния здания и выявлены такие проблемы, как утрата части элементов фасада, верхнего наружного слоя облицовки, повреждения растительностью и влажностью, наличие диссонирующих элементов наружной рекламы. Перспективным является восстановление исторической функции объекта. На первом этаже предлагается размещение торговой зоны и кафе. Подвальные помещения приспособляются под зоны для хранения продуктов и товаров (рис. 12).

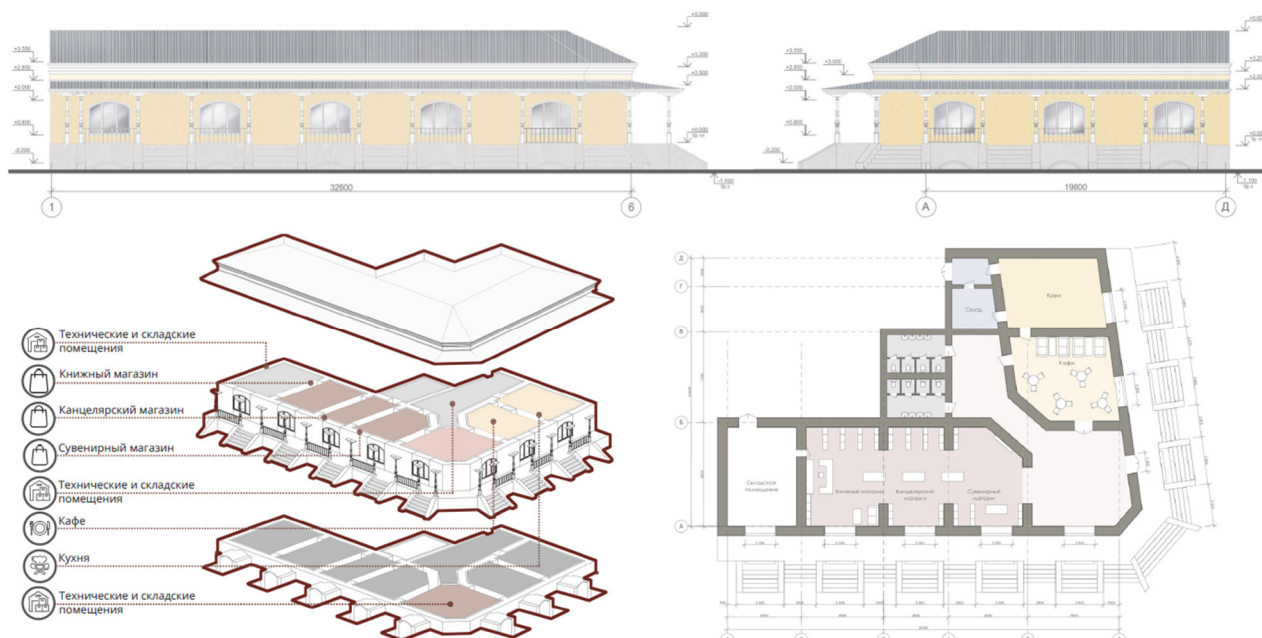


Рис. 12. Предложение по приспособлению здания гостиного двора.

Сост. Кислухина С.С., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Так же возможно воссоздание части утраченных объектов культурного наследия. Перспективным для воссоздания является павильон ботика Петра I. Архитектурное решение павильона предусматривало использование чугунных колонн, а стены представляли собой железную сетку для обеспечения естественной вентиляции. Павильон был спроектирован И.Э. Жибером, в него для вечного хранения был помещен ботик Петра I, на котором император в 1724 г. совершил плавание из Дубно в Ладогу по завершеному участку канала. В павильоне также хранились деревянные лопатки, которыми Петр I и Анна Петровна открывали перемычки на готовых участках

канала и знамена Ладожского канального батальона, учрежденного в 1735 году для охраны и обслуживания Ладожского канала. Павильон просуществовал до середины 1930-х годов, после чего его дальнейшая судьба, как и судьба ботика Петра I и катера Александра II, остается неизвестной. Предложения по воссозданию объекта были выполнены на основе исторических материалов Центрального государственного исторического архива и Центрального государственного архива кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга (рис. 12).

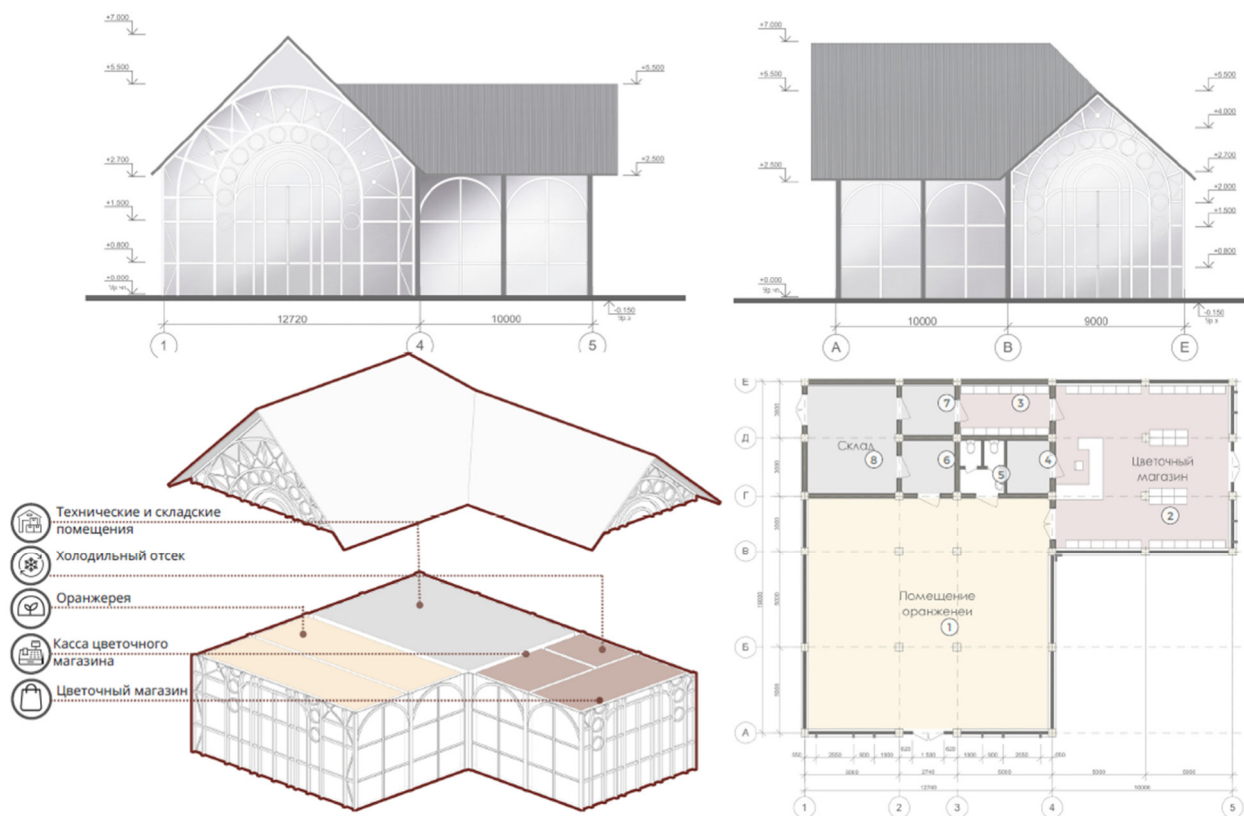


Рис. 13. Предложение по приспособлению павильона ботиков Петра 1.
Сост. Кислухина С.С., рук. Перькова М.В., Ладик Е.И.

Выводы. Возведение Староладожского канала сформировало поселения и дало импульс градостроительному развитию городов Шлиссельбург и Новая Ладога, повлияло на появление объектов культурного наследия. В результате исследования историко-графических материалов выявлены пять этапов строительства и функционирования канала: 1 этап строительства и частичной эксплуатации (1718–1730 гг.); 2 этап реконструкции и расширения (1760–1820-е гг.); 3 этап интенсивной эксплуатации и развития (1830-е – 1880 гг.); 4 этап упадка и частичной консервации (1880-е – 1960 гг.); 5 этап с 1980 г. по настоящее время.

Выявлена градообразующая роль канала на развитие прилегающих территорий, формирование городов и поселений, расположенных вдоль Староладожского канала и их планировочные особенности:

- 1) основной градостроительной осью в городах Шлиссельбург Новая Ладога являлся Староладожский канал;
- 2) основная часть исторической застройки рассматриваемых городов расположена в районе шлюзов Староладожского канала или вытянута вдоль него;
- 3) промышленность в городах представлена судоремонтными предприятиями, расположившимися на водных артериях.

Во время Великой Отечественной войны был утерян ряд исторических объектов. В настоящее время Староладожский канал находится в неудовлетворительном состоянии.

В ходе исследования был проанализирован культурно-туристический потенциал территорий малых городов и поселений вдоль Староладожского канала, выявлены потенциальные опорные центры развития туризма. В качестве крупных опорных центров туризма выступают города Шлиссельбург и Новая Ладога. Основным перспективным направлением развития территорий является возрождение движения по Староладожскому каналу путем организации водно-туристических маршрутов, которые берут свое начало в г. Санкт-Петербург по на реке Неве до города Шлиссельбург и далее по каналу через деревни Дубно, Кабона, Лаврово в Новую Ладогу. Организация водного маршрута включает в себя три этапа: на первом этапе – восстановление функционирования Староладожского канала в границах города Шлиссельбург; на втором этапе – проведение работ по восстановлению канала в границах города Новая Ладога; на третьем этапе – организация территорий вдоль береговой линии в деревнях Лаврово, Кабона и Дубно. Развитие туристических территорий будет способствовать привлечению инвестиций и повышению культурной значимости региона и станет важным стимулом в экономическом развитии территории.

В качестве направлений перспективного развития населенных пунктов, расположенных близ Староладожского канала, следует выделить следующие:

- создание дополнительных точек притяжения туристов всесезонного характера, формирование общественных пространств и мест проведения событийных мероприятий;
- развитие существующего туристического маршрута в г. Шлиссельбург и интеграция Староладожского канала в его инфраструктуру;
- модернизация рекреационных зон, благоустройство и повышение растительного разнообразия;
- восстановление объектов культурного наследия и их приспособление под современные функции с целью сохранения;
- разработка дизайн-кода и предложений по его применению с целью сохранения идентичности исторических населенных пунктов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Лутченко С.И. Территориально-планировочная организация туристской инфраструктуры Ленинградской области: дис. канд. арх наук: 2.1.13. Санкт-Петербург, 2023. 266 с.
2. Кислухина С.С., Осипов Л.А. Особенности освоения территорий при строительстве Староладожского канала в Ленинградской области. // Сборник материалов Всероссийской конференции «Неделя науки ИСИ». СПб. 2024. С. 3–9.
3. Снытко В.А., Широкова В.А., Снытко В.А., Низовцев В.А., Нестеров Е.М., Фролова Н.Л., Дмитрук Н.Г., Чеснов В.М., Озерова Н.А. Ладожские каналы: Историко-научный обзор // Конференция: Тихвинская водная система: 300 лет создания, 200 лет от начала эксплуатации. Тихвин, 2011. [Электронный ресурс] https://www.researchgate.net/publication/327750942_Ladozskie_kanaly_istoriko-naucnyj_obzor (дата обращения: 27.07.2024)
4. О включении в перечень исторических поселений, имеющих особое значение для истории и культуры Ленинградской области, города Новая Ладога Ленинградской области: Приказ № 01-03/20-257: [принят Комитетом по культуре Ленинградской области 28.09.2020 г.]. СПб.: 2022. 218 с.
5. О включении в перечень исторических поселений, имеющих особое значение для истории и культуры Ленинградской области, города Шлиссельбург Ленинградской области: Приказ № 01-03/20-256: [принят Комитетом по культуре Ленинградской области 28 сентября 2020 года]. Санкт-Петербург: 2022. 93 с.
6. Бенда В.Н. Ладожский канал – крупнейшее гидротехническое сооружение Европы в первой половине XVIII в // XXI Царскосельские чтения: материалы международной научной конференции. Том I. СПб.: ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2017. С. 17–25.
7. Клименко С.В. Гидротехнические проекты Б.К. фон Миниха и их местов русском градостроительстве 1720-1730-х годов // Наука, образование и экспериментальное проектирование. Труды МАРХИ: Материалы международной научно-практической конференции. Сборник статей. М: Московский архитектурный институт (государственная академия), 2012. С. 44–49.
8. Николаев А.С., Житков С.М. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. Санкт-Петербург: типография Министерства путей сообщения, 1900. 372 с.
9. Перькова М.В., Ладик Е.И. Реновация городской среды исторического центра г. Новая Ладога // Градостроительство и архитектура. 2024. Т. 14. № 1. С. 178–190. DOI: 10.17673/Vestnik.2024.01.21
10. Цыденова И.Б., Семенов С.В. Проектное предложение по реставрации и приспособлению административного центра Новой Ладоги // Архитектурные сезоны в СПбГАСУ: сб. материалов XI Регионального творческого форума с международным участием. Санкт-Петербург, 2021. С. 158–159.
11. Ельникова Е.И., Акулова Н.А. Проблемы возрождения паломнического центра Новой Ладоги // Архитектурные сезоны в СПбГАСУ: сб. материалов XI Регионального творческого форума с международным участием. Санкт-Петербург: СПбГАСУ, 2021. С.109–111.
12. Государственные архивы Санкт-Петербурга // Архивы Санкт-Петербурга: официальный сайт – Санкт-Петербург. [Электронный ресурс] URL: <https://spbarchives.ru/archives> (дата обращения: 19.03.2024).
13. Планы городов // Геопортал Русского географического общества: официальный сайт. [Электронный ресурс] URL: <https://geoportal.rgo.ru/catalog/starinnye-atlasy-i-karty/plany-i-gerby-gorodov/plany-gorodov> (дата обращения: 05.05.2024).
14. Арслан М.И., Ладик Е.И. Особенности формирования и развития архитектурной среды малых исторических городов Белгородской области (на примере г. Валуйки) // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2023. № 9. С. 31–42. DOI: 10.34031/2071-7318-2023-8-9-31-42
15. Лутченко С.И., Корня Е.А. Дизайн-код как культурный параметр для сохранения исторического наследия в местах активного развития

туризма и рекреации // Градостроительство и архитектура. 2022. Т. 12. № 3(48). С. 154–162.

16. Кислухина С.С., Ладик Е.И. Анализ туристического потенциала территорий вдоль Староладожского канала на примере г. Шлиссельбург // Сборник материалов Всероссийской конференции «Неделя науки ИСИ», СПб. 2023. С. 164–166.

17. Комитет по культуре Ленинградской области: Серебряное ожерелье Ленинградской области: культурно познавательные маршруты региона. Сборник материалов краеведческой конференции 26 апреля 2018 года / Ленинградская

областная универсальная научная библиотека. Санкт-Петербург, 2019. 144 с.

18. Перькова М. В. Пространственное развитие исторического города Новая Ладога Ленинградской области // Архитектура и строительство России. 2023. № 3(247). С. 56–59.

19. Мурашова Н.В., Мыслина Л.П. Дворянские усадьбы Санкт-Петербургской губернии. Южное Приладожье: Волховский и Кировский районы. СПб, «Алаборг», 2009. 19 с.

Информация об авторах

Ладик Елена Игоревна, кандидат архитектуры, доцент Высшей школы архитектуры и дизайна. E-mail: krushelnitskaya1@rambler.ru. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. Россия, 195251, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 29.

Перькова Маргарита Викторовна, доктор архитектуры, директор Высшей школы дизайна и архитектуры, профессор. E-mail: perkova.margo@mail.ru. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. Россия, 195251, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 29.

Чернышева Наталья Васильевна, доктор технических наук, профессор Высшей школы промышленно-гражданского и дорожного строительства. E-mail: chernysheva56@rambler.ru. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. Россия, 195251, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 29.

Поступила 27.07.2024 г.

© Ладик Е.И., Перькова М.В., Чернышева Н.В., 2024

**Ladik E.I., Perkova M.V., Chernysheva N.V.*

Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University

**E-mail: krushelnitskaya1@rambler.ru*

FEATURES OF URBAN DEVELOPMENT OF TERRITORIES ALONG THE STAROLADOJSKIY CANAL OF THE LENINGRAD REGION

Abstract. *The article examines the stages of construction of the Staroladojskiy canal and urban development of the adjacent territories, as well as the features of the architectural and planning structure of the cities of Shlisselburg and Novaya Ladoga. A retrospective analysis of the architectural and planning formation of the cities of Shlisselburg and Novaya Ladoga was carried out, the features of their architectural environment were identified, the current state of cultural heritage objects was analyzed, and objects in need of restoration and adaptation for modern use were identified. Modern urban planning problems in settlements near the Staroladojskiy canal have been identified, including: pollution of water bodies, swamping of the canal bed, leading to its degradation; destruction of cultural heritage sites, lack of identity of the water façade, the presence of dissonant buildings, etc. An assessment of the historical and cultural potential of the territories along the coastline of the Staroladojskiy canal was carried out and potential support centers for cultural and educational tourism of various levels were identified, the key among which are the cities of Shlisselburg and the city. Novaya Ladoga, as well as the village of Kobona. The directions for the future development of the territories of the cities of Novaya Ladoga and Shlisselburg have been determined. Promising directions for the reorganization of the historical center of Shlisselburg are considered. A proposal has been developed for organizing water tourism routes along the Staroladojskiy canal with the accompanying development of tourism infrastructure.*

Ключевые слова: *Staroladojskiy canal, cultural heritage sites, historical cities, architectural and engineering objects*

REFERENCES

1. Lutchenko S.I. Territorial'no-planirovocchnaja organizacija turistskoj infrastruktury

Leningradskoj oblasti. Cand, Diss. [Territorial and planning organization of tourist infrastructure of

Leningrad region. Cand. Diss.]. St. Petersburg, 2023. 266 p. (rus)

2. Kislukhina S.S., Osipov L.A. Features of the development of territories during the construction of the Staroladojskiy canal in the Leningrad Region [Osobennosti osvoeniya territorij pri stroitel'stve Staroladozhskogo kanala v Leningradskoj oblasti]. Collection of materials of the All-Russian conference "Science Week ISI". St. Petersburg 2024. Pp. 3–9. (rus)

3. Snytko V.A., Shirokova V.A., Snytko V.A., Nizovtsev V.A., Nesterov E.M., Frolova N.L., Dmitruk N.G., Chesnov V.M., Ozerova N.A. Ladoga canals: Historical and scientific review [Ladozhskie kanaly: Istoriko-nauchnyj obzor]. Conference: Tikhvin water system: 300 years of creation, 200 years from the start of operation. Tikhvin, 2011. https://www.researchgate.net/publication/327750942_Ladozhskie_kanaly_istoriko-nauchnyj_obzor (date of treatment: 27.07.2024)

4. On inclusion in the list of historical settlements of particular importance for the history and culture of the Leningrad Region, the city of Novaya Ladoga, Leningrad Region: Order No. 01-03/20-257: [Adopted by the Committee on Culture of the Leningrad Region on September 28, 2020]. St. Petersburg: 2022. 218 p. (rus)

5. On inclusion in the list of historical settlements of particular importance for the history and culture of the Leningrad Region, the city of Shlisselburg, Leningrad Region: Order No. 01-03/20-256: [Adopted by the Committee on Culture of the Leningrad Region on September 28, 2020]. St. Petersburg: 2022. 93 p. (rus)

6. Benda V.N. The Ladoga Canal is the largest hydraulic structure in Europe in the first half of the 18th century [Ladozhskij kanal – krupnejshee gidrotekhnicheskoe sooruzhenie Evropy v pervoj polovine XVIII v.]. XXI Tsarskoye Selo readings: materials of the international scientific conference. Volume I. St. Petersburg: LSU named after. A.S. Pushkina, 2017. Pp. 17–25. (rus)

7. Klimenko S.V. Hydraulic projects B.K. von Minich and their places in Russian urban planning of the 1720-1730s [Gidrotekhnicheskie proekty B.K. fon Miniha i ih mestov russkom gradostroitel'stve 1720-1730-h godov]. Science, education and experimental design. Proceedings of the Moscow Architectural Institute: Materials of the international scientific and practical conference. Digest of articles. M: Moscow Architectural Institute (state academy), 2012. Pp. 44–49. (rus)

8. Nikolaev A.S., Zhitkov S.M. A brief historical outline of the development of water and land communications and trade ports in Russia [Kratkij istoricheskij ocherk razvitiya vodyanyh i suhoputnyh

soobshchenij i torgovyh portov v Rossii]. St. Petersburg: printing house of the Ministry of Railways, 1900. 372 p. (rus)

9. Perkova M.V., Ladik E.I. Renovation of the urban environment of the historical center of Novaya Ladoga [Renovaciya gorodskoj sredy istoricheskogo centra g. Novaya Ladoga]. Urban planning and architecture. 2024. Vol. 14. No. 1. Pp. 178–190. DOI: 10.17673/Vestnik.2024.01.21 (rus)

10. Tsydenova I.B., Sementsov S.V. Project proposal for restoration and adaptation of the administrative center of Novaya Ladoga. Arhitekturnye sezony v SPbGASU: sb. materialov XI Regional'nogo tvorcheskogo foruma s mezhdunarodnym uchastiem [Architectural seasons in SPbGASU: Sat. materials of the XI Regional Creative Forum with international participation]. St. Petersburg, 2021. Pp. 158–159. (rus)

11. Yelnikova E.I., Akulova N.A. Problems of revival of the pilgrimage center of New Ladoga. Arhitekturnye sezony v SPbGASU: sb. materialov XI Regional'nogo tvorcheskogo foruma s mezhdunarodnym uchastiem [Architectural seasons in SPbGASU: Sat. materials of the XI Regional Creative Forum with international participation]. St. Petersburg, 2021. Pp. 109–111. (rus)

12. State Archives of St. Petersburg. Archives of St. Petersburg: official website. St. Petersburg. URL: <https://spbarchives.ru/archives> (date of treatment: 03.19.2024).

13. City plans // Geoportals of the Russian Geographical Society: official website. URL: <https://geoportals.rgo.ru/catalog/starinnye-atlasy-i-karty/plany-i-gerby-gorodov/plany-gorodov> (date of treatment: 03.19.2024).

14. Arslan M.I., Ladik E.I. Features of the formation and development of the architectural environment of small historical cities of the Belgorod region (on the example of the city of Valuika) [Osobennosti formirovaniya i razvitiya arhitekturnoj sredy malyh istoricheskikh gorodov Belgorodskoj oblasti (na primere g. Valujki)]. Bulletin of BSTU named after. V.G. Shukhova. 2023. No. 9. Pp. 31–42. DOI: 10.34031/2071-7318-2023-8-9-31-42 (rus)

15. Lutchenko S.I., Kornya E.A. Design code as a cultural parameter for preserving historical heritage in places of active development of tourism and recreation [Dizajn-kod kak kul'turnyj parametr dlya sohraneniya istoricheskogo naslediya v mestah aktivnogo razvitiya turizma i rekreacii]. Urban planning and architecture. 2022. Vol. 12. No. 3(48). Pp. 154–162. (rus)

16. Kislukhina S.S., Ladik E.I. Analysis of the tourism potential of territories along the Staraya Ladoga Canal using the example of the city of Shlisselburg [Analiz turisticheskogo potentsiala territorij

vdol' Staroladozhskogo kanala na primere g. SHlissel'burg]. Collection of materials of the All-Russian conference «Science Week ISI», St. Petersburg. 2023. Pp. 164–166. (rus)

17. Committee for Culture of the Leningrad Region: Silver necklace of the Leningrad region: cultural educational routes of the region. Collection of materials from the local history conference on April 26, 2018. Leningrad Regional Universal Scientific Library. St. Petersburg, 2019. 144 p. (rus)

18. Perkova M.V. Spatial development of the historical city of Novaya Ladoga, Leningrad region

[Prostranstvennoe razvitie istoricheskogo goroda Novaya Ladoga Leningradskoj oblasti]. Architecture and construction of Russia. 2023. No. 3(247). Pp. 56–59. (rus)

19. Murashova N.V., Myslina L.P. Noble estates of the St. Petersburg province. Southern Ladoga region: Volkhov and Kirov regions [Dvoryanskie usad'by Sankt-Peterburgskoj gubernii. Yuzhnoe Priladozh'e: Volhovskij i Kirovskij rajony]. St. Petersburg, "Alaborg", 2009. 19 p. (rus)

Information about the authors

Ladik, Elena I. PhD, assistant professor. E-mail: krushelnitskaya1@rambler.ru. Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University. Russia, 195251, St. Petersburg, st. Politekhnicheskaya, 29.

Perkova, Margarita V. Doctor of Architecture, Professor. E-mail: perkova.margo@mail.ru. Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University. Russia, 195251, St. Petersburg, st. Politekhnicheskaya, 29.

Chernysheva, Natalya V. Doctor of Technical Sciences, Professor. E-mail: chernysheva56@rambler.ru. Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University. Russia, 195251, St. Petersburg, st. Politekhnicheskaya, 29.

Received 24.07.2024

Для цитирования:

Ладик Е.И., Перькова М.В., Чернышева Н.В. Особенности градостроительного освоения территорий вдоль Старолadoжского канала Ленинградской области // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2024. № 11. С. 56–70. DOI: 10.34031/2071-7318-2024-9-4-56-70

For citation:

Ladik E.I., Perkova M.V., Chernysheva N.V. Features of urban development of territories along the Staroladojskiy canal of the Leningrad region. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2024. No. 11. Pp. 56–70. DOI: 10.34031/2071-7318-2024-9-4-56-70