

МЕТОДЫ РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРИФЕРИЙНЫХ ГОРОДСКИХ ПЛОЩАДЕЙ В ЗОНЕ ВЫХОДОВ ИЗ СТАНЦИЙ МЕТРО

УДК 711.61

DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15108

А.А. Цыбайкин*Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия*

Аннотация

В статье рассматриваются специфические проблемы площадей вблизи станций метро на периферии Москвы. Выявляется феномен периферийных районов, обозначаются их основные потенциалы, а также препятствия для формирования качественной жилой среды. На основе комплексного изучения специфики проблем территорий в зоне выходов из станций метро на периферии Москвы предлагается методика фрагментарной реконструкции, при которой внимание уделяется, в первую очередь, узловым участкам городской ткани – таким образом создается эффективная система локальных социокультурных центров. Сформулирован ряд методов для улучшения пространственных качеств городской среды с целью превращения неорганизованных территорий в зоне выходов из станций метро в общественные городские площади.¹

Ключевые слова: городские площади, реконструкция периферийных районов, локальные городские центры, структуризация застройки, система пешеходных связей

RECONSTRUCTION METHODS FOR THE PERIPHERAL URBAN AREAS IN METRO EXIT ZONES

A. Tsybaykin*Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia*

Abstract

The article discusses the specific problems of areas near metro stations on the periphery of Moscow. The phenomenon of peripheral areas is revealed, their main potentials are identified, as well as obstacles to the formation of a high-quality residential environment. Based on a comprehensive study of the specifics of the problems of the territories on the periphery of Moscow, a methodology for fragmented reconstruction of peripheral regions is proposed. Nodal sections of urban tissue are reconstructed primarily – this creates an effective system of local sociocultural centers. A number of methods have been formulated to improve the spatial qualities of the urban environment, with the goal of transforming unorganized territories in the exit zone from metro stations into public urban squares.²

Keywords: urban areas, reconstruction of peripheral areas, local urban centers, urban fabric structuring, buildings, pedestrian connections system

¹ **Для цитирования:** Цыбайкин А.А. Методы реконструкции периферийных городских площадей в зоне выходов из станций метро // Architecture and Modern Information Technologies. – 2020. – №2(51). – С. 116–126. – URL: https://marhi.ru/AMIT/2020/2kvart20/PDF/08_tsybaykin.pdf DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15108

² **For citation:** Tsybaykin A. Reconstruction Methods for the Peripheral Urban Areas in Metro Exit Zones. Architecture and Modern Information Technologies, 2020, no. 2(51), pp. 116–126. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2020/2kvart20/PDF/08_tsybaykin.pdf DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15108

Современные городские площади, ориентированные на совокупность интересов горожан, являются основной площадкой для коммуникаций различных социальных и возрастных групп общества. Открытое пространство городской площади, как средоточие социальных взаимодействий, воспроизводит саму эстетику города, сохраняя его традиционные социокультурные ценности.

Однако если говорить о Москве, то в настоящее время социально насыщенные и привлекательные городские площади в большей степени характерны лишь для центральной части города, в то время как срединные и в большей степени периферийные районы города испытывают их острый дефицит. С проблемой периферийных районов в той или иной степени сталкиваются все мегаполисы. Высокая плотность населения при низкой плотности пятна застройки создает крайне невыгодные условия, как в экономическом, так и в социальном плане. Хаотично разбросанная застройка периферии не может сформировать направленные потоки людей, не создает торговых улиц, не позволяя тем самым развить культурную и коммерческую активность в формате насыщенных пешеходных зон.

Феномен периферийных районов – это общая проблема мегаполисов. Периферийные районы в подавляющем большинстве городов изначально создавались как своеобразный антипод центру, где апробировались экспериментальные теории, реализация которых была невозможна в условиях сложившейся застройки центральной части города. За счет периферии решались проблемы расселения, с которыми не справлялся центр города, при этом развитие территории не рассматривалось как задача. Периферия – это, прежде всего, территория функционирования, а не развития. Специфика формирования периферийных районов с позиций стандартизации и унификации нашла прямое отражение в характеристиках общественных пространств.

Комплекс обостряющихся с каждым годом проблем периферийных районов Москвы сделал их ареной для трансформаций. Однако не стоит забывать, что все имеющиеся на настоящий момент проблемы периферии берут начало в экспериментальном подходе к освоению этих территорий, лишенном единого плана развития и поэтому превратившего обширную территорию в не связанные между собой обрывки планировочных экспериментов. Именно поэтому сейчас возникает потребность в утверждении некой единой стратегии реконструкции, мастерплана территории, действующего на основе единых принципов и позиций, но в тоже время дающего возможность формирования уникальности каждого района. Разработка методов проектирования и реконструкции существующих периферийных площадей Москвы должна опираться на детальный предварительный анализ специфики периферии Москвы с выявлением наиболее перспективных участков для развития городских локальных центров социокультурной и деловой активности.

Территория периферии Москвы зажата между МКАД и ТТК. Можно говорить о расположении периферии фактически между двух центров – исторического центра Москвы и торгово-магистральной зоны МКАД, потребительские функции которой создают неполноценную альтернативу историческому центру [1]. Периферия не может функционировать совместно с центром города по причине удаленности и неразвитости транспортной сети (центростремительное движение), при этом она с небольшой долей вероятности может функционировать как единый организм (центробежное движение), поскольку расположение основных транспортных артерий Москвы разрезает периферию на четко обособленные сегменты. Таким образом, неизбежно развитие периферии как фрагментированного образования с системой локальных центров.

Одним из возможных путей решения проблемы становится *фрагментарная реконструкция*, при которой реконструкции подвергаются, прежде всего, локальные стратегически важные участки городской ткани, в частности – городские общественные площади. Очевидно, что насыщение городской среды общественными зонами требует

комплексной реконструкции с созданием слоя капиллярной сети пешеходных маршрутов и улиц, обеспечивающих взаимодействие различных общественных зон.

Говоря о площадях как о катализаторах развития городской среды периферии, следует подчеркнуть необходимость их системного развития, когда в зависимости от зоны влияния определяется комплексное решение площади. Критерий зоны влияния площади подразумевает эффективность работы пространства площади в городе, и поэтому ключевое значение здесь имеет его градостроительный потенциал, а в частности – подключенность к городскому транспортному каркасу, определяющая степень возможной интенсивности использования городского общественного пространства. Чем выше уровень транспортной доступности, тем активнее общественное пространство включается в городскую структуру и тем шире может быть зона его влияния. Чем более локально значение пространства в общей структуре города, тем менее значимым является высокая транспортная доступность. В этой связи в первую очередь должна учитываться работа участка в городе – то есть его включенность в сложившуюся систему пешеходных и транспортных связей. Также важен и расчет нагрузки на существующие автомагистрали. В данном контексте целесообразно обратить внимание на перспективность участков в зоне выходов их станций метро как потенциальных резервов для формирования распределенной структуры городских площадей [3].

Выбор территории вблизи выходов из станций метро не случаен – это потенциальные точки социальной активности периферии. Экономическая эффективность этих территорий обеспечивается постоянной транзитной активностью пешеходов, что позволит привлечь инвестиции и создать точки взаимодействия социальных и девелоперских интересов. Реконструкция существующей разрозненной застройки вблизи выходов из станций метро предполагает создание полноценных городских площадей, обладающих необходимыми площади градостроительными и композиционными свойствами – границами и системой пешеходных путей, ведущих на площадь из жилой застройки.

Как говорилось ранее, периферию Москвы как градостроительное образование нельзя рассматривать как единое целое – по сути это фрагментированная территория. Внутри каждого из фрагментов (районов) необходимы свои «первичные элементы» [5] – насыщенные точки социального притяжения; а на градостроительном уровне – устойчивые структурные элементы, задающие необходимые пространственные ориентиры и основы для построения новых каркасов связей. Каждый фрагмент должен обладать некой уникальностью, отличительными характеристиками. Таким образом, площади вблизи станций метро преобразуются в точки социальной и градостроительной активности в каждом из районов – «первичные элементы», вокруг которых формируются зоны жилых кварталов [5].

Чтобы сегментация периферийных территорий стала их преимуществом и позволила создать уникальный образ каждого из районов, не усугубляя характерную для периферии градостроительную разрозненность, необходимо разработать последовательную схему действий, при которой в рамках предложенной концепции фрагментарной реконструкции локальных центров будет учитываться также общий мастерплан развития территории периферии в целом. Для построения эффективной системы локальных социокультурных центров предлагается следующий алгоритм действий:

1. очерчивание территорий, ограниченных основными магистралями – сегментирование периферии;
2. всесторонний анализ сегментов: с позиций градостроительного потенциала территорий, качества жилой среды. Выявление типа сегмента по критерию социальной активности: инертный, внутренний или невыраженный типы;
3. формирование мастерплана развития каждого сегмента:
– разграничение территории на части в зависимости от размещения основных магистралей;

- анализ размещения крупных зеленых массивов, возможность построения связующих обширную жилую территорию зеленых коридоров, выстраивание системы межрайонных связей внутри сегмента;
 - формирование системы основных пешеходных маршрутов, связывающих жилую застройку и точки социальной активности. Преодоление барьеров, создаваемых внутренними магистралями в стратегически обоснованных точках пешеходных маршрутов;
 - формирование зеленого каркаса пешеходных путей на основе хаотичных зеленых зон;
 - построение системы социо-культурных объектов различной зоны влияния, уточнение узловых точек социальной активности в соответствии с их близостью к станциям метрополитена;
 - выстраивание системы межрайонных связей;
4. Работа внутри ограниченных территорий сегментов:
- изучение приоритетного движения, наличие объектов притяжения;
 - поиск потенциальных территорий для развития локальных районных и квартальных общественных пространств, построение системы связей между ними;
 - уточнение пешеходных маршрутов, добавление капиллярной сети пешеходных дорог.

Предложенная схема работы позволяет постепенно детализировать проблемы, не теряя общей целостности решения.

Проблемы существующих площадей периферийных районов Москвы можно сжато рассмотреть в следующих пунктах:

– *Нейтральность, проявляющаяся как на градостроительном и архитектурном, так и на социальном уровнях.* На градостроительном уровне нейтральность выражается в рыхлой, неструктурной застройке, практически равномерно покрывающей территории периферии, и отсутствии выраженных районных общественно-культурных центров, заменой которым стали крупные торговые моллы, преимущественно рассредоточенные вдоль МКАД. Периферию Москвы часто сравнивают с большой деревней, где, в сравнении с городом, отсутствуют центры культурного притяжения, а жизнь растворяется в повседневности и концентрируется на постоянных видах деятельности [1].

– *Обширная несформированная городская территория, размывание границ площади.* Задачи формирования периферийных районов на основе стандартизации и унификации нашли прямое отражение в характеристиках общественных пространств. Существующие открытые городские пространства периферии, не имеющие четких границ и структуры, оказались поглощены хаотичными объектами коммерции, лишены эстетической привлекательности и социокультурного насыщения.

– *Преобладание транспорта.* Большинство периферийных площадей в зоне выходов из станций метро представляют собой пересечение широких транспортных магистралей, разрезающих городскую среду на обособленные фрагменты.

– *Разведение потоков наземного транспорта и пешеходов в одном уровне, создающее хаотические пересечения.* Многие станции метро периферии Москвы аккумулируют вокруг себя скопление маршрутного транспорта – от такси до автобусов, так как жилые районы периферии в большей массе находятся за пределами пешеходной доступности станций метро. Обширные участки для стоянки маршрутного общественного транспорта и отсутствие разноуровневого разведения потоков провоцирует транспортно-пешеходный коллапс, при котором жители вынуждены утром и вечером стоять в очередях вдоль тротуаров.

– *Отсутствие четкого зонирования, смешение функций и распространение паразитарной архитектуры.* Отсутствие контроля за возведением застройки приводит к появлению несбалансированной плотности в местах транзитного пешеходного движения. Бесконтрольное развитие паразитарной застройки превращает территории с активным

пешеходным движением в стихийные скопления временных торговых объектов и хаотичных точек общепита. Возникновение точечных объектов на свободных от застройки участках без координации пешеходно-транспортных связей приводит к разрушению целостности среды и дезориентации в городском пространстве.

– *Бедность инфраструктуры, преобладание паразитарной архитектуры.* Дисбаланс культурно-досуговых функций периферийных районов по сравнению с территорией в пределах ТТК усугубляется размещением торговых центров огромного масштаба – практически единственных точек притяжения, рассредоточенных по территории периферии.

Поставленные проблемы говорят о необходимости комплексного подхода к организации общественных пространств периферии, базирующегося на градостроительной реконструкции среды и решении проблем зонирования транспортных и пешеходных потоков. Очевидна необходимость структуризации и уплотнения застройки периферии Москвы и создания композиционно завершенных элементов городской ткани, оказывающих непосредственное влияние на соседствующую застройку путем аккумуляции пешеходных путей и связей. Подобными элементами являются, прежде всего, грамотно организованные общественные площади с присущими им традиционными городскими ценностями, но в то же время учитывающими специфику застройки современного мегаполиса.

Принимая во внимание все сложности и проблемы, следует подчеркнуть, что периферийные районы обладают огромным потенциалом для развития в сравнении с центральной частью Москвы, где основной ценностью являются устоявшиеся морфотипы застройки и исторический городской каркас. Чем выше плотность среды и жестче регламенты застройки, тем меньше строительный потенциал территории с точки зрения формирования новых акцентных городских пространств. В центральной исторической части города возможно только деликатное встраивание в сложившуюся среду, в то время как потенциал срединной и периферийной частей города пока не выработан, что открывает широкие возможности для реализации комплексных проектов качественной многофункциональной городской среды. В этой связи городские общественные площади в зоне выходов из станций метро являются стартовыми элементами, катализаторами реализации городского потенциала, а их грамотная градостроительная организация позволит задать масштаб и плотность соседствующей застройке, а также сформировать структуру пешеходных связей в прилегающей территории.

Комплексное изучение специфики проблем территорий в зоне выхода из станции метро на периферии Москвы позволило сформулировать *ряд методов* для улучшения пространственных качеств городской среды с целью превращения неорганизованных территорий в зоне выхода из станций метро в общественные городские площади – структурные элементы города и сосредоточие социально значимых городских практик. Методы реконструкции периферийных площадей структурированы по двум уровням:

- взаимодействия с окружающей городской средой;
- организация пространства площади.

Для разработки площади на уровне взаимодействия с окружающей городской средой предложены *следующие методы*:

Формирование системы связей с окружающей застройкой. Преодоление рыхлости, неорганизованности и гипертрофированного масштаба возможно путем введения системы мелких улиц, скверов и переулков, связывающих создаваемое общественное пространство с близлежащей городской застройкой. В данном случае застройка площади, являясь формирующим элементом городской среды, должна задавать направления связей и поддерживать пространственные ориентиры. Положительное влияние на структуризацию прилегающей застройки достигается не только оформлением периметра

площади, но и поддержанием застройкой задаваемых площадью направлений пешеходных путей. Предлагаемая в ходе реконструкции сеть пешеходных маршрутов должна учитывать существующие направления движения пешеходов, и, по возможности, подвергать их минимальной корректировке, что позволит органично включить проектируемое городское пространство в повседневную жизнь горожан (рис. 1).

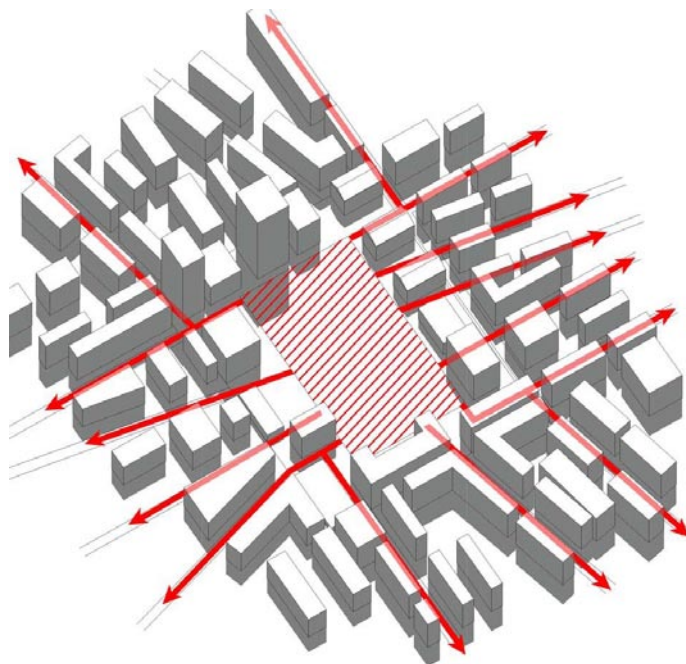


Рис. 1. Система связей площади с окружающей застройкой

Создание «под-площади» меньшего масштаба вблизи крупной площади. Чем шире дороги, подводящие к площади, тем больше должно быть пространство площади. И наоборот – к площади гипертрофированного масштаба сложно подвести систему узких улиц. Для решения подобных проблемных участков предлагается метод «под-площади», который подразумевает создание одной или нескольких камерных площадей в структуре прилегающей застройки. В частности, это справедливо при необходимости создания общественной площади вблизи узловых транспортных площадей, сформированных пересечениями широких магистралей, расходящихся в разных направлениях, так как при столь огромной ширине плоскости дорог создание общественной площади адекватного человеку масштаба невозможно (рис. 2).

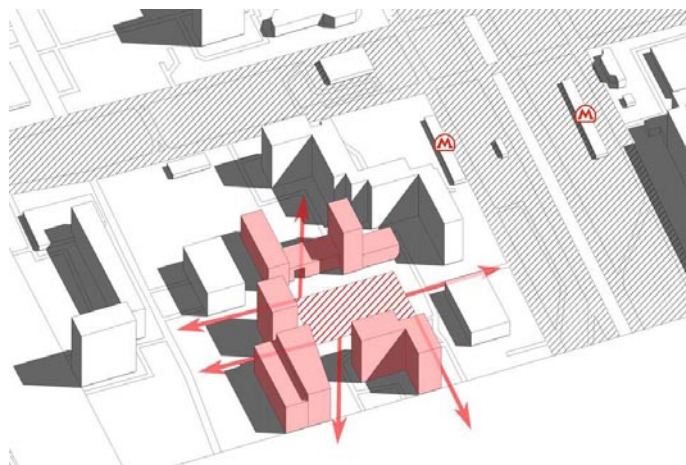


Рис. 2. Создание «под-площади» меньшего масштаба вблизи крупной площади

Смещение площади в глубину застройки. В ситуации, когда выходы из станции метро располагаются вдоль транспортной магистрали, а участок не предполагается развивать как узловой транспортный элемент, площадь может быть смещена в застройку и разделена на два фрагмента, расположенных по двум сторонам магистрали. Эти фрагменты могут быть градостроительно не связаны друг с другом, а иметь только подземную пешеходную коммуникацию (рис. 3).

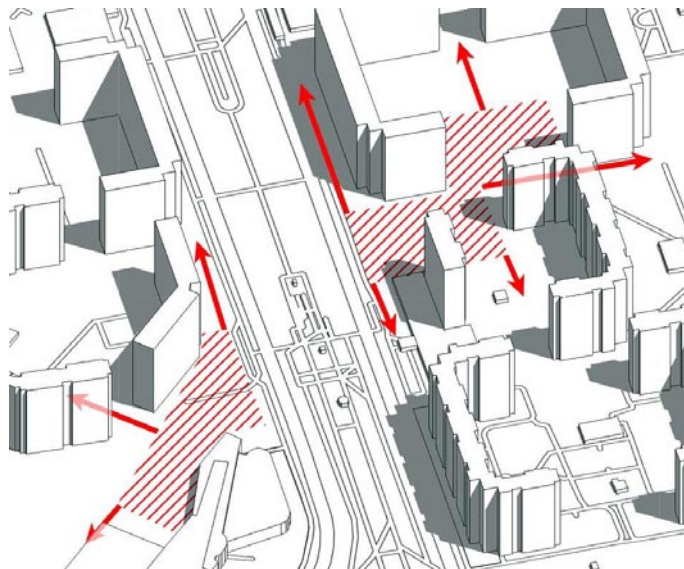


Рис. 3. Смещение площади в глубину застройки

Уплотнение контура застройки. Структуризация застройки площади положительно сказывается не только на пространстве непосредственно площади. Уплотнение застройки площади, повышение плотности близлежащей застройки, развитие и насыщение системы пешеходных связей ведет к постепенной регенерации среды в пользу комфортного масштаба и обогащения городской ткани периферии мелкой улично-дорожной сетью (рис. 4).

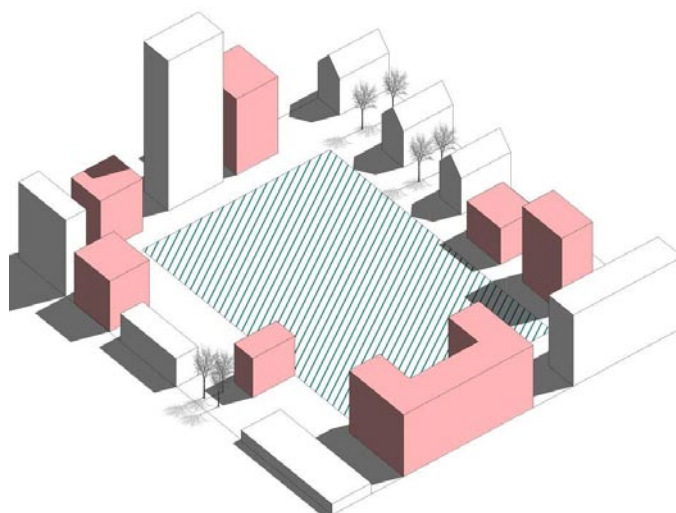


Рис. 4. Уплотнение контура застройки

Для работы на уровне организации пространства площади предлагаются следующие методы.

Зонирование площади на части для создания комфортного для человека масштаба (компонентная площадь). Грамотное зонирование для площадей с превышенными габаритами позволяет скорректировать масштаб площади, поделив ее на более камерные, сомасштабные человеку фрагменты (рис. 5). Например – зонирование посредством знаковых многофункциональных элементов, разделяющих пространство на взаимопроникаемые фрагменты более камерного масштаба, каждый из которых посвящен определенной функции.

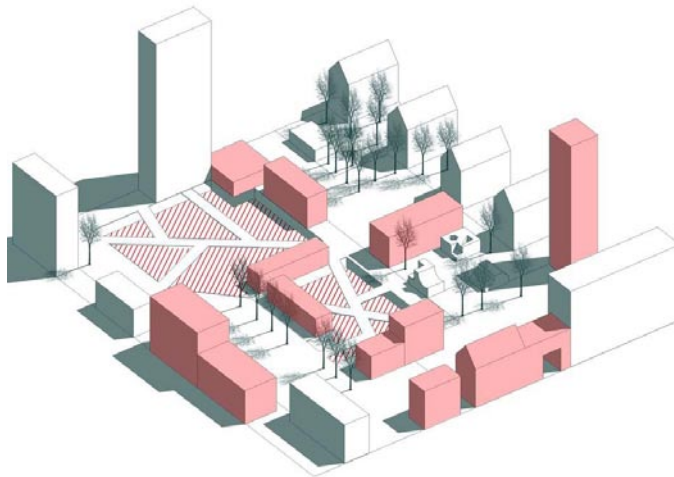


Рис. 5. Зонирование площади на части

Возможно также зонирование площади путем использования активной пластики рельефа на уровне пешеходного движения, объединяющей наземную и подземную части общественного пространства.

Включение мелкого масштаба в высотный контур площади. Данный метод может решаться путем пластики рельефа, корректирующих среду высотных зданий и задающих сеть узких улиц и комфортной среды для пешеходов - своеобразный город в городе. В другом варианте пешеходные пути, разводимые по уровням, а также пластическая разработка плоскости площади также могут сформировать сомасштабную пешеходам среду (рис. 6).

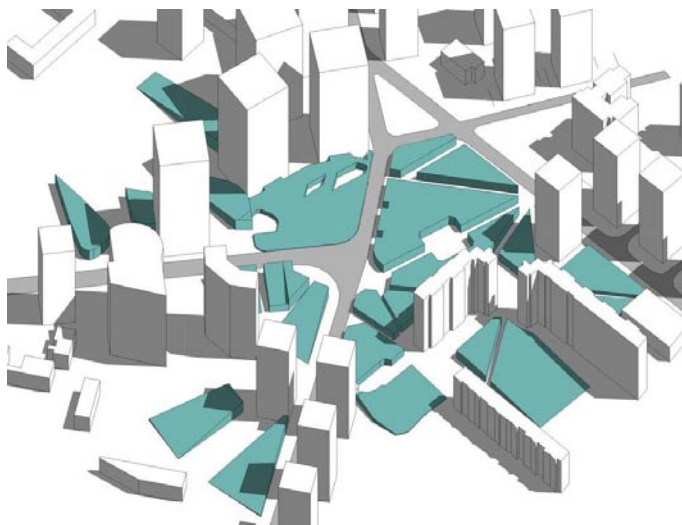


Рис. 6. Включение масштаба человека

Частичное перекрытие пространства площади трансформируемыми конструкциями. В климатических условиях Москвы частичное перекрытие городского пространства является обоснованным и актуальным решением. Взаимодействие открытых и крытых пространств делает движение пешеходов по площади визуально насыщенным и повышает функциональные возможности использования городской площади (рис. 7).

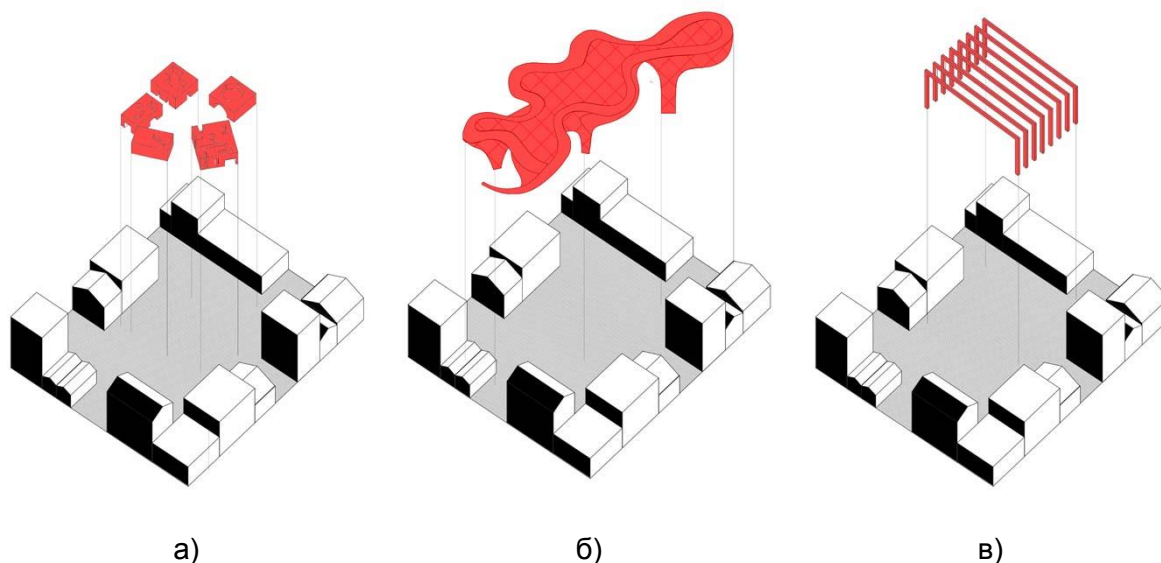


Рис. 7. Частичное перекрытие пространства площади: а) система небольших навесов; б) пространственная структура; в) единый навес

Создание разноуровневой площади. При изолировании транспорта и пешеходов по вертикали возможно либо понижение уровня пешеходного пространства относительно автомагистрали, либо перекрытие автомагистрали системой пешеходных связей (рис. 8а). При этом формируется некий новый слой городской среды, в котором могут действовать иные от окружающей застройки системы масштабности.

Путем создания сложной композиции пешеходных путей возможно частично вернуть потерянный масштаб городской площади на уровне пешеходного движения за счет разницы уровней и проницаемой структуры (рис. 8б).

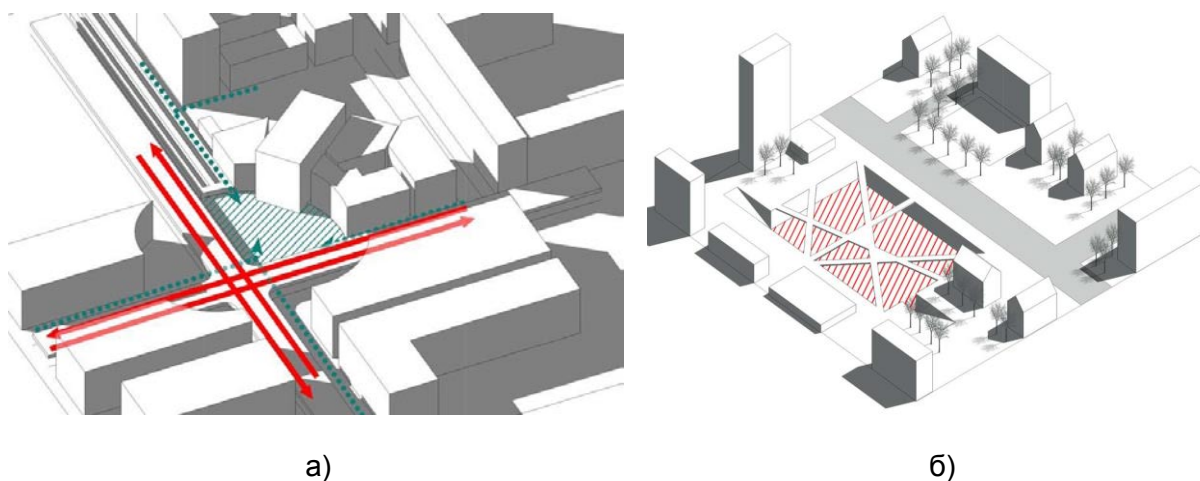


Рис. 8. Создание разноуровневой площади: а) разведение транспортных и пешеходных потоков – пешеходы на нижнем уровне; б) проницаемая структура пешеходных связей

Сценарное формирование общественного пространства. Воспринимая город в целом как некую федерацию районов и сообществ, следует уделять повышенное внимание аутентичному образу каждого из районов. Одним из методов достижения этой цели является историческая цитата, когда пространство площади отождествляется со значимыми историческими аналогами, например, создается иллюзия раскопок древних сооружений, при которых знаковыми элементами пространства площади становятся, например, композиции руин (рис. 9).

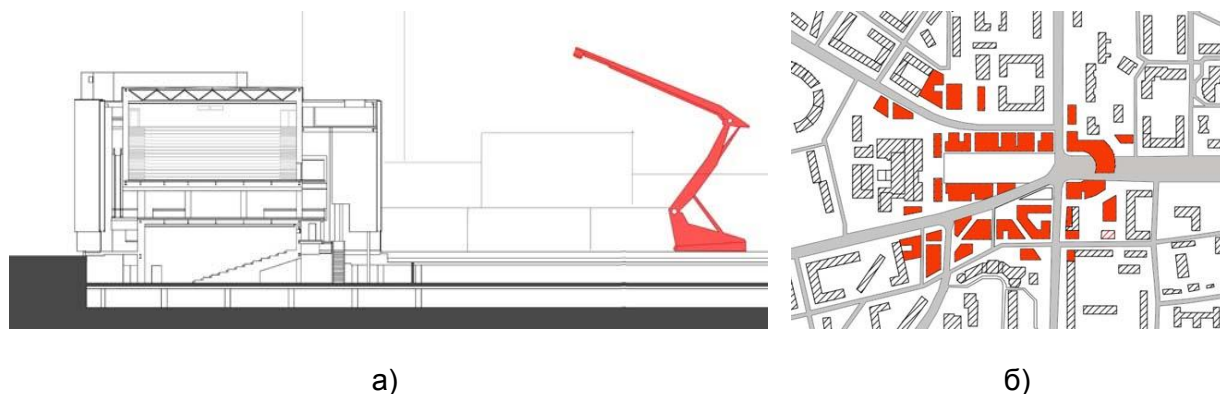


Рис. 9. Сценарное формирование пространства: а) Театральная площадь в Роттердаме (архитекторы West 8); б) «площадь Навоны» у станции метро Нагорная (автор – студентка Егерова Н.)

В целом, акцент на сценарии в пространственной организации площади может быть реализован в двух основных направлениях:

- открытое пространство площади изначально нейтральное, приспособленное для перевоплощения и вмещения различных активностей – от инсталляций, экспозиций и тематических мероприятий до городских фестивалей, концертов и ярмарок;
- для площади изначально закладывается доминирующая образная концепция, имеющая внутренний потенциал для развития и основу для последующих сценарных построений.

Как правило, подобные площади также включают в себя постоянную насыщенную инфраструктуру, ориентированную на широкую аудиторию посетителей.

Приведенные методы являются базовым инструментом, так как выбор конкретных и целесообразных решений должен включать в себя многосторонний анализ территории – исследование комплекса градостроительных, социальных и экономических факторов в радиусе влияния общественного городского пространства. Это позволит определить наиболее подходящую схему зонирования площади, расположение транспортных и пешеходных потоков, рациональный набор инфраструктуры и выработать наиболее подходящий сценарий развития.

Следует также учитывать важность системного размещения городских площадей, которое реализуется путем связи проектируемой площади не только с прилегающей жилой застройкой, но и с другими элементами системы локальных общественных пространств различной зоны влияния. Система акцентных, структурных общественных городских локальных центров позволит сбить курс с нейтральной застройки и сформировать новую для периферии градацию качества жилой среды и, следовательно, дифференциацию проектных решений жилой застройки и цен на недвижимость. Таким образом, активизация конкуренции в рамках периферийной части города позволит привлечь внимание к неосвоенному к настоящему времени потенциалу периферийных районов.

Литература

1. Гейл Я. Города для людей. – Москва: Крост, 2012. – 276 с. ISBN 978-5-9614-1933-7, 978-1-59726-573-7.
2. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – Москва: Стройиздат, 1984. – 256 с.
3. Горожанин: что мы знаем о жителе большого города? / авторы текстов: В. Куренной, Е. Шульман, Г. Ревзин, О. Шибанов, Г. Юдин и др.; ответственный редактор И. Фурман. – Москва: Strelka Press, 2017. – 216 с. ISBN: 978-5-906264-69-5.
4. Лефевр А. Производство пространства. – Москва: Strelka Press, 2015. – 432 с. ISBN: 978-5-906264-41-1.
5. Росси А. Архитектура города. – Москва: Strelka Press, 2015. – 264 с. ISBN: 978-5-906264-21-3.

References

1. Gehl J. *Goroda dlja ljudej* [Cities for people]. Moscow, Krost, 2012, 276 p. ISBN 978-5-9614-1933-7, 978-1-59726-573-7.
2. Gutnov A. E. *Evolyuciya gradostroitelstva* [Urban Development]. Moscow, Strojizdat, 1984, 256 p.
3. *Gorozhanin: chto my znaem o zhitele bolshogo goroda?* [Citizen: what do we know about a resident of a big city? Text writers: V. Kurennoy, E. Shulman, G. Revzin, O. Shibanov, G. Yudin and others; executive editor I. Furman]. Moscow, Strelka Press, 2017, 216 p. ISBN: 978-5-906264-69-5.
4. Lefebvre A. *Proizvodstvo prostranstva* [Space Production]. Moscow, Strelka Press, 2015, 432 p. ISBN: 978-5-906264-41-1
5. Rossi A. *Arhitektura goroda* [Architecture of the city]. Moscow, Strelka Press, 2015, 264 p. ISBN: 978-5-906264-21-3.

ОБ АВТОРЕ

Цыбайкин Александр Александрович

Профессор кафедры «Архитектура жилых зданий», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
e-mail: tsa-69@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

Tsybaykin Alexander

Professor, Department «Architecture of Residential Buildings», Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia
e-mail: tsa-69@mail.ru