

СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ СОХРАНЕНИЯ И РЕКОНСТРУКЦИИ ИСТОРИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ СРЕДНИХ И БОЛЬШИХ ГОРОДОВ СКАНДИНАВИИ

УДК 711.523-168(48)

DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15318

Б.В. Гандельсман, А.Н. Милашевская*Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия***Аннотация**

В системе расселения средние и большие города имеют большой потенциал развития как суб- и межрегиональные центры, но в современных социально-экономических условиях существующие модели их пространственного развития требуют критического переосмысления, в частности, с учётом положительного зарубежного опыта. В статье исследуются разнообразные методы реконструкции и развития средних и больших городов Скандинавии в конце XX – начале XXI веков. Рассматриваются возможности их применения для условий городов Европейской России, имеющих ряд похожих природно-климатических и социально-экономических характеристик. Также рассматриваются позитивные и негативные процессы и социально-экономические и градостроительные стратегии сохранения, возрождения и устойчивого развития исторических центров ряда средних и больших городов Дании, Швеции и Финляндии.¹

Ключевые слова: средние и большие города, восстановление, историко-культурное наследие, методы градостроительной реконструкции, международный опыт, Скандинавия, система расселения

MODERN METHODS OF PRESERVING AND RESTORING HISTORICAL CENTERS OF MEDIUM AND LARGE CITIES IN SCANDINAVIA

B. Gandelsman, A. Milachevckaia*Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia***Abstract**

In the settlement system, medium-sized and large cities have a great potential for development as sub- and interregional centers, but in modern socio-economic conditions, the existing models of their spatial development require a critical rethink, in particular, taking into account the positive foreign experience. The article explores various methods of reconstruction and development of medium and large cities in Scandinavia in the late XX – early XXI century. The possibilities of their application for the conditions of cities in European Russia that have a number of similar natural, climatic and socio-economic characteristics are considered. Positive and negative processes and socio-economic and urban planning strategies for conservation, regeneration and sustainable development of historical centers of a number of medium and large cities in Denmark, Sweden and Finland are also considered.²

Keywords: medium and large cities, restoration, historical and cultural heritage, methods of urban reconstruction, international experience, Scandinavia, settlement system

¹ **Для цитирования:** Гандельсман Б.В. Современные методы сохранения и реконструкции исторических центров средних и больших городов Скандинавии / Б.В. Гандельсман, А.Н. Милашевская // *Architecture and Modern Information Technologies*. – 2020. – №4(53). – С. 300–322. – URL: https://marhi.ru/AMIT/2020/4kvar20/PDF/18_gandelsman.pdf DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15318

² **For citation:** Gandelsman B., Milachevckaia A. Modern Methods of Preserving and Restoring Historical Centers of Medium and Large Cities in Scandinavia. *Architecture and Modern Information Technologies*, 2020, no. 4(53), pp. 300–322. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2020/4kvar20/PDF/18_gandelsman.pdf DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15318

Статья в предыдущем номере журнала «Современные методы сохранения и восстановления исторических центров средних и больших городов бассейна Средней Волги» [1] была посвящена проблемам сохранения, восстановления и устойчивого развития исторически ценных городских территорий, сохраняющих в своём составе многие ценные градостроительные ансамбли, памятники истории, культуры, архитектуры. В статье были рассмотрены основные направления и возможности повышения комфорта жизнедеятельности исторически ценной среды в современных социально-экономических условиях. Исследовались перспективы и современные градостроительные методы восстановления активной жизни, способствующей культурному развитию человека и общества в исторических центрах городов.

Роль этих городов с численностью населения от 50 до 250 тыс. жителей в современных системах расселения стран и регионов очень важна, хотя динамика их развития неравномерна и неустойчива. Она зависит от их положения относительно транспортно-расселенческих коридоров, крупных агломераций и экономической конъюнктуры как в целом на континенте, так и в отдельных странах и регионах. Часть больших городов в статусе региональных и межрегиональных центров растёт и переходит в статус крупных, часть средних, наоборот, входит в состояние «управляемого сжатия» и переходит в наиболее многочисленную категорию малых городов.

И в России, и в других странах средние и большие города представляют собой транспортные и промышленные узлы, довольно часто – культурно-образовательные центры значительных территорий. Они являются связующим звеном между сетью малых городов, где в основном сосредоточена переработка сельхозпродукции и другие отрасли промышленности группы «Б», иногда добыча и первичная переработка полезных ископаемых, и крупными городами и агломерациями. В последних, как правило, в наибольшей степени сконцентрированы административные, финансово-деловые, научные и культурно-образовательные функции.

В современном постиндустриальном и информационном обществе происходят разнонаправленные процессы. С одной стороны, в ряде стран «по инерции» продолжается сверхконцентрация населения в крупнейших агломерациях и мегалополисах, главным образом за счёт внешней миграции. С другой стороны – с развитием информационных технологий и современной инфраструктуры усиливается противоположная тенденция оттока интеллектуального инновационного потенциала из крупнейших городов в более экологически комфортные и благоустроенные городские и даже сельские поселения невысокой численности и плотности.

В последние 150 лет пути градостроительного развития Запада и России (особенно её Европейской части) оставались во многих отношениях сходными, несмотря на «решительный разрыв с прошлым», провозглашённый Октябрьской революцией. Взаимная критика и полемика даже во времена активно пропагандируемого «соцреализма» в искусстве и архитектуре и «холодной войны» в политике не мешала соседствующим и конкурирующим архитектурно-градостроительным школам с большим интересом присматриваться друг к другу, приспосабливать к своим условиям и перерабатывать лучшие идеи и образцы. Это взаимовлияние в разные эпохи носило, конечно, совершенно различный характер. Так, социалистическая государственная собственность на городскую землю порождала совершенно непохожие на традиционные европейские, да и на российские дореволюционные, темпы, масштабы и формы массовой жилой и промышленной застройки. Однако противоречия капиталистической индустриализации, носившей более эволюционный характер, вызывали в обществе и архитектурной среде активный поиск нового общественного и градостроительного переустройства. Так в Европе в 1-й половине XX века возник образ массового индустриального функционального города, который так же, как и в Советском Союзе, мог быть реализован либо в новых городах, либо на окраинах существующих.

В результате и в западной Европе, и в дореволюционной Европейской России, и в СССР, в т.ч. в западных советских республиках, и отчасти в постсоветскую эпоху – происходили во многом схожие процессы активного роста и формирования промышленного потенциала и массовой жилой застройки средних и больших городов. Но, уже начиная с конца 1980-х годов, многие постсоветские города вошли в состояние стагнации и деградации. Однако аналогичные им по многим параметрам более успешные западноевропейские города в настоящее время могут служить источником положительного опыта решения градостроительных проблем, в т.ч. в условиях рыночной экономики. В практике возвращения рыночных отношений на постсоветском пространстве некоторые её проявления, как для природной среды, так и для историко-культурного наследия, оказались более разрушительны, чем советская административно-командная система с её остаточным принципом выделения средств на сохранение природы и культуры.

Закономерности и тенденции развития городов в странах Северной Европы, в частности, Скандинавии, по природно-климатическим условиям, по некоторым культурным особенностям и градостроительным традициям, в том числе по отношению к историко-культурному наследию, а также в силу более тесных культурных связей, сравнимы с российскими в большей степени, чем свойственные городам, расположенным южнее.

Средние и большие города Балтийского бассейна очень разнообразны. Однако некоторые особенности и методы градостроительного развития и реконструкции их исторических центров во взаимодействии с активно развивающейся периферией могут служить поучительным примером решения ряда характерных проблем взаимодействия старого и нового, решения задач сохранения исторической среды и формирования современной транспортно-инженерной инфраструктуры. Для детального рассмотрения остановимся на четырёх достаточно типичных городах в трёх скандинавских странах – Дании, Швеции и Финляндии.

Как видно на рисунке 1, плотность населения и в значительной степени пропорциональные ей плотности транспортно-коммуникационной сети и размещения городов в странах и их регионах сильно различаются. Наиболее высокая – в Бельгии и Нидерландах, Рурской области, центральной и южной Англии, южной и восточной Дании. Менее высокая – в северной Дании, южной Швеции и Финляндии, а также в агломерации Осло. Ещё ниже плотность населения и освоения территорий в центральной и западной Финляндии, восточной Швеции севернее Стокгольма, южной и юго-западной Норвегии.

Последние 2 группы территорий более близки по ряду признаков к регионам Центра и Поволжья в России, поэтому города для детального рассмотрения выбраны именно на них – 2 во второй группе (Ольборг и Орхус в Дании) и 2 в третьей (Умео в Швеции и Лахти в Финляндии). Есть и ещё один схожий признак – по мере снижения средней плотности населения территории возрастает неравномерность его распределения, иногда и степень урбанизации. Это объясняется природно-климатическим фактором, определяющим низкую продуктивность сельского хозяйства и стремление жителей и предпринимателей селиться в более комфортных городских условиях, развивать прибыльное производство, добывающие и транспортные отрасли промышленности.

Отличительным признаком и преимуществом по отношению к российской системе расселения является более развитая, равномерная и завершённая транспортная сеть как Европы в целом, так и региональных и местных групповых систем населённых мест. Поэтому первоочередная задача Российского государства, наряду с сохранением и восстановлением историко-культурного наследия – формирование и поддержание данной сети.

За последние сто пятьдесят лет территория и население рассматриваемых городов, как и аналогичных российских, выросли в несколько раз, иногда и в десятки раз. Основными факторами роста были выгодное природно-географическое положение, строительство железных и автодорог, в некоторых случаях разработка месторождений и переработка

полезных ископаемых. В Дании и Норвегии, в меньшей степени Швеции и Финляндии – также активное развитие морского транспорта, судостроение и судоремонт.

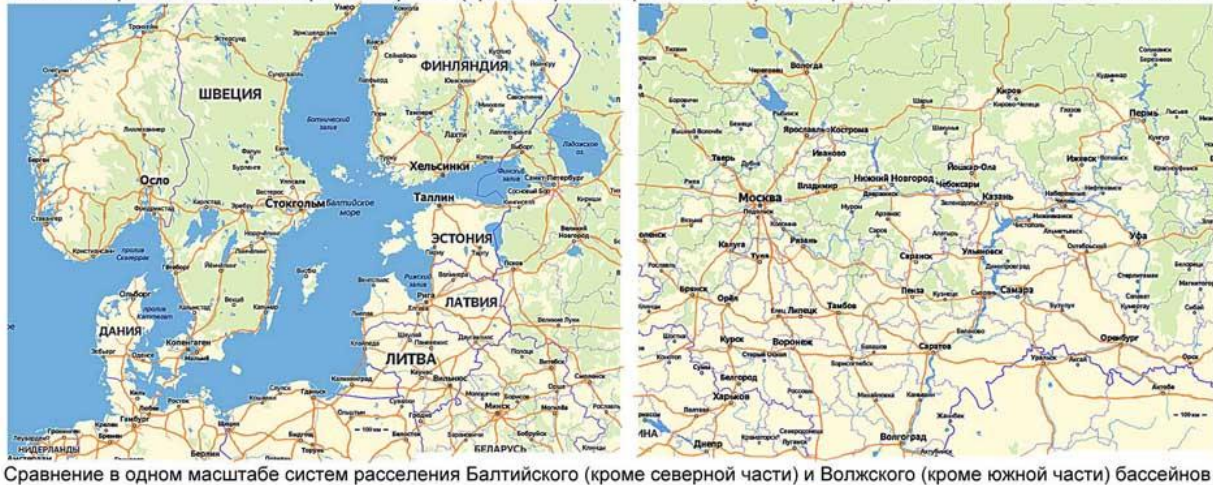
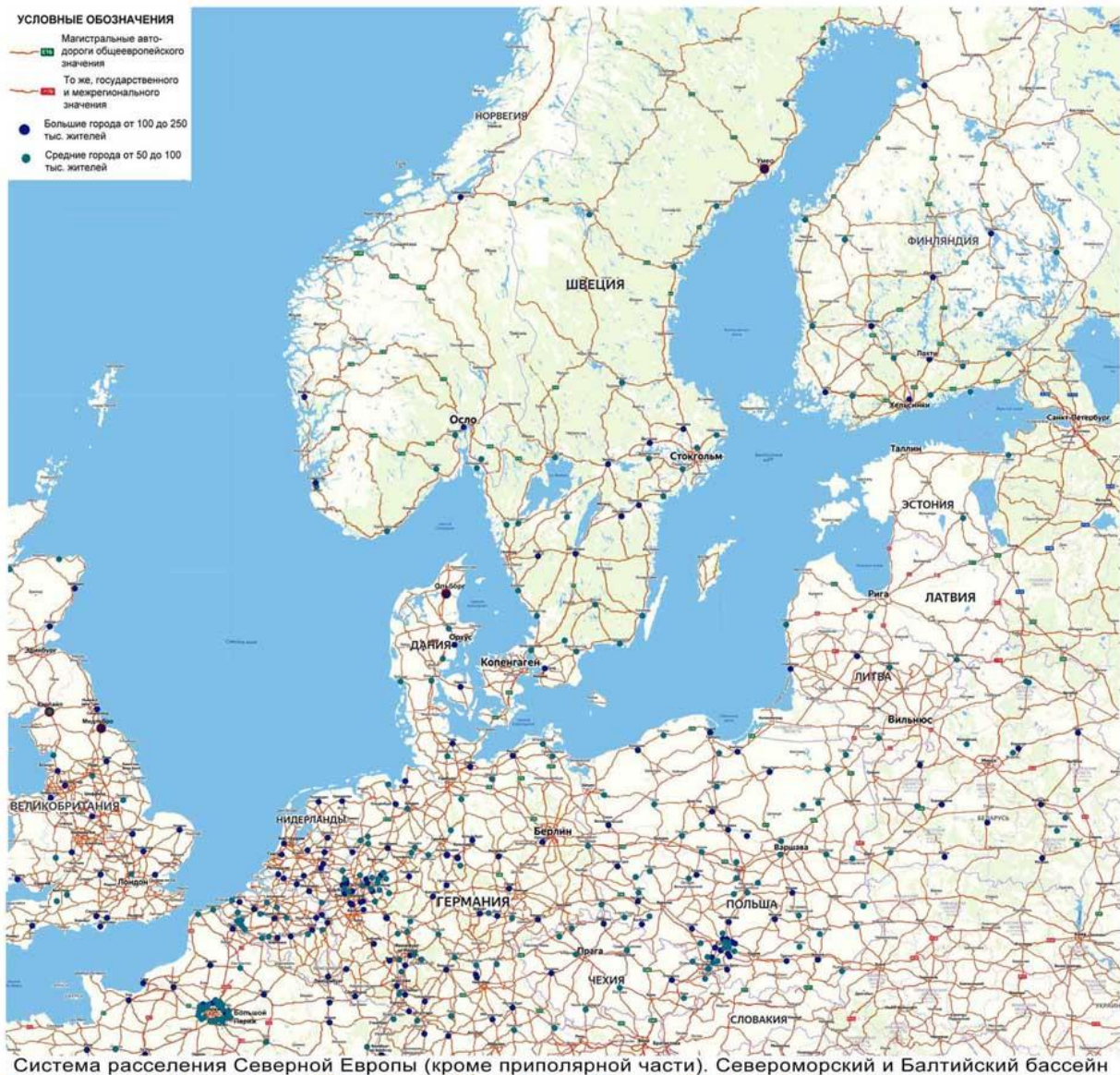


Рис. 1. Схема расположения средних и больших городов в странах северной Европы

При этом общественная жизнь в городах, как и в Советском Союзе и постсоветской России, заметным образом перемещается из исторического центра в новые

административно-торговые, транспортные, промышленные узлы, привязанные к портам, железнодорожным вокзалам и крупным промпредприятиям. Исторический центр при этом начинает отставать в своём развитии, рядовая застройка может ветшать и разрушаться, её заменяют чужеродные объекты. В другом случае административно-деловой центр города и региона остаётся в историческом центре, но новым функциям и необходимой для их развития современной инфраструктуре становится «тесно» в исторической среде.

В наиболее благоприятных обстоятельствах, зачастую при активном вмешательстве городского сообщества, разрушительные действия при реконструкции не допускаются. Памятники архитектуры и историческая средовая застройка сохраняются, строительство новых административных зданий, пробивка новых улиц и разбивка площадей не производятся. Впрочем, во многих случаях такого рода реконструктивные решения уже были проведены в больших городах в конце XIX – начале XX веков, как при реконструкции Парижа при Ж.Э. Османе. Но часто даже при сохранении памятников возникают диссонирующие здания, разрушающие облик исторической среды. Кроме того, исторический центр отрезается от остальных частей города железнодорожными и автомагистралями. Когда территория исторического центра достаточно велика (больше нескольких десятков га), транспортные магистрали разрезают его на несколько частей, как это было и при реконструкции исторических центров советских городов.

Таким образом, если в целом историческая среда современных средних и больших городов Европы сохранилась и сохраняется лучше, чем в советской и постсоветской России, проблемы её исторической преемственности, сохранения и в некоторых случаях восстановления отдельных нарушенных фрагментов, остаются весьма актуальными. Поэтому исследование современных методов их решения очень важно для решения аналогичных более серьёзных и угрожающих проблем в городах России.

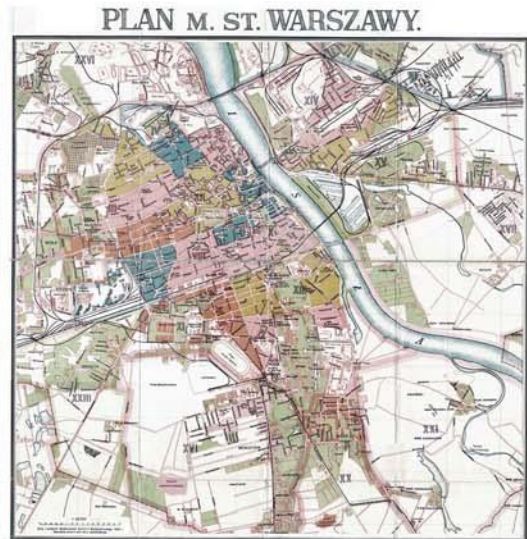
Теория и методология реконструкции исторических городских территорий европейских стран опирается на многовековой опыт восстановления городов и их частей после военных разрушений, пожаров и различных стихийных бедствий. Период наиболее активного восстановления уже не отдельных памятников, а целых городов – первые десятилетия после Второй мировой войны. Сильно пострадали не только советские, но и многие европейские города, в особенности на территориях стран южной части Североморского и Балтийского бассейнов. Это были, как правило, крупные индустриальные центры, подвергавшиеся наиболее интенсивным бомбардировкам с обеих сторон, часто также бывшие зонами наиболее интенсивных уличных боёв, но были и малые города, почти полностью стёртые с лица земли, как Ротенбург на Таубере в Германии.

Основной проблемой послевоенной реконструкции стала потребность в максимально быстром восстановлении жилого фонда. Из-за этого во многих городах на месте утраченных зданий часто выстраивали более простую градостроительную структуру – такой метод применялся в восточноевропейских странах «народной демократии», позднее социалистических, где была частично упразднена частная собственность на землю.

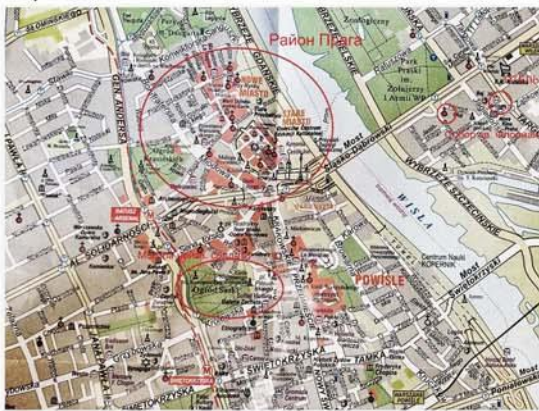
Теория и практика восстановления разрушенных городов после Второй Мировой войны была в Западной Европе очень разнообразной [3–5]. Например, в Польше было принято решение восстановить разрушенные исторические города путем полного воссоздания ансамбля исторического центра с его планировочной структурой и архитектурой, в т.ч. ввиду наличия в ряде случаев доскональных обмеров памятников и ценной средовой застройки и желания восстановить свою историческую культуру. Это иногда вызывало критику со стороны традиционной реставрационной школы. На широкий опыт прямого воссоздания в своих работах ещё в 80-е годы обращал внимание Б.К. Ерёмин [2]. Такой метод применялся и в исторических городах других стран, но отличался тем, что при отсутствии полных данных по объекту здание или сооружение старались воссоздавать в том же объеме, не пытаясь достоверно воспроизвести детали.



Варшава план 1831 г.



Варшава план 1924 г.



Варшава современный план центра города

Восстановление исторического центра Варшавы после разрушения Фото 40-х гг. XX в.



Восстановление Королевского замка в Варшаве



Исторический центр Варшавы. Восстановленный замок

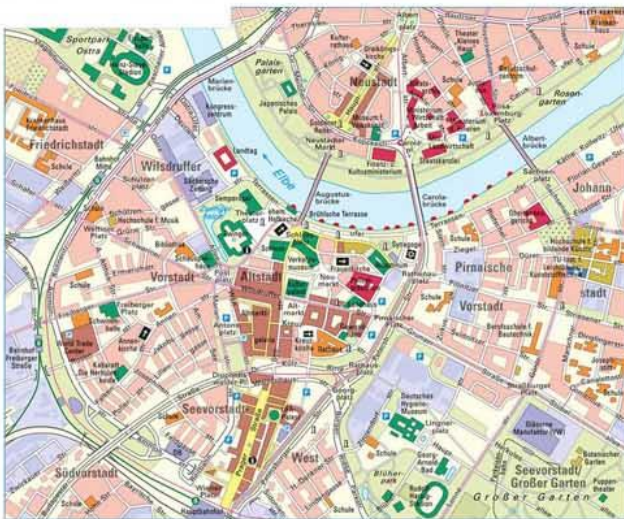


Рынок Старого Мясца после восстановления. Фото 2009 г.

Рис. 2. Послевоенное восстановление разрушенного исторического центра Варшавы



Дрезден план 1890 г.



План современного состояния исторического центра города



Состояние Дрездена после разрушения. Фото 1940-х гг.



Площадь Альтмаркт в 1950-е годы



Исторический центр Дрездена. Общий вид с птичьего полёта.



Дрезденский Цвингер после восстановления

Рис. 3. Послевоенное восстановление разрушенного исторического центра Дрездена

В Варшаве разрушенные дома, Королевский замок и крепостные стены Старого Мяста тоже не всегда воссоздавали в той же форме, но иногда делали декор зданий упрощенным, что сигнализировало, что точные данные по декоративному убранству частично утеряны (рис. 2)

[9]. Другим способом восстановления была новая застройка на месте разрушенных кварталов, но в рамках исторически важных красных линий, то есть с учетом старинной планировочной структуры. Так были восстановлены некоторые исторические части Дрездена [10]. Этот процесс был завершён только после воссоединения Германии (рис. 3). При этом многочисленные памятники архитектуры, хотя бы частично сохранившие стеновой остов, были воссозданы и отреставрированы с максимальной документальной точностью, например, Дрезденский Цвингер. Аналогично были восстановлены уникальные дворцово-парковые ансамбли пригородов Ленинграда – Санкт-Петербурга.

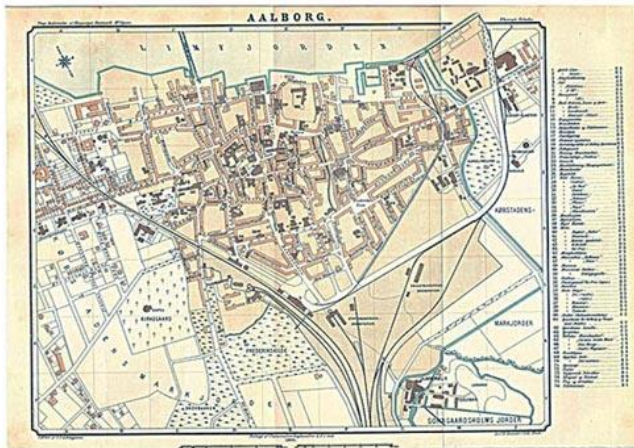
Одним из интереснейших методов восстановления исторической застройки были методики французских архитекторов и градостроителей [11]. Еще в 1944 году было создано Министерство реконструкции и градостроительства, члены которого и до его создания с 1940 года занимались фиксацией городов. После войны был выпущен закон «О военном ущербе», и граждане должны были о нем заявить, объяснив при этом, чем то или иное здание полезно городскому сообществу. Город, в котором находились разрушенные здания, должен был войти в официальный перечень пострадавших, для чего составлялся список подлежащих восстановлению объектов и направлялся в министерство.

При этом горожане не имели права начать восстановление зданий без утверждения проекта министерством. Только после согласования проекта жители, обратившиеся за компенсацией, объединялись в ассоциации, чтобы принять решения по реконструкции и новому строительству в городе. В то же время специалисты стремились модернизировать городскую среду и повысить её комфорт, внедряя современную транспортную инфраструктуру. Старые узкие и затемненные переулки старались убрать, чтобы в т.ч. решить проблему эпидемий, подобных средневековым. В то же время представлялось целесообразным для формирования более комфортной среды провести укрупнённое функциональное зонирование. Промышленные комплексы, которые пострадали во время войны, переводили за пределы исторических границ города, мелкие торговые объекты объединяли в общие комплексы. Но при этом мелкие предприниматели, переезжая в такие комплексы, теряли своих привычных внутриквартальных клиентов.

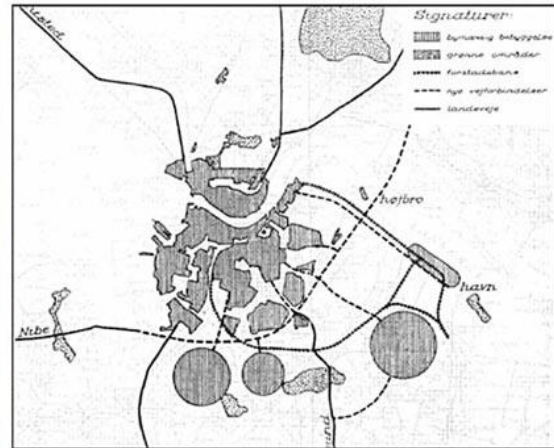
В методологии восстановления французских городов можно выделить четыре направления:

- консервация города или его части как памятника жертвам войны, в этом случае сам город перемещался на новое место;
- на опустошенных территориях создавались совершенно новые объекты;
- проводилось частичное или полное восстановление исторического облика зданий и целых кварталов;
- промежуточные и комбинированные на основе перечисленных варианты восстановления.

К концу XX века основной процесс послевоенного восстановления городов Северной Европы был завершён. Скандинавские города подверглись разрушениям в меньшей степени, совсем не пострадали города нейтральной Швеции, поэтому процессы реконструкции исторических центров средних и больших городов в этих странах носили более эволюционный характер. Однако серьёзное изменение отношения к историко-культурному наследию, характерное для послевоенной эпохи, оказало сильнейшее влияние на теорию и практику градостроительства Скандинавии. Постепенно к концу XX века сформировалось бережное отношение не только к отдельным памятникам архитектуры, но и к исторической застройке в целом, не только к её материальному состоянию, но и к вопросам её контрастного восприятия рядом с новой застройкой. Однако это отношение выражается различным образом в разных странах, регионах и внутри самих городов – в зависимости от положения реконструируемых территорий относительно исторического ядра.



План города. 1900 год



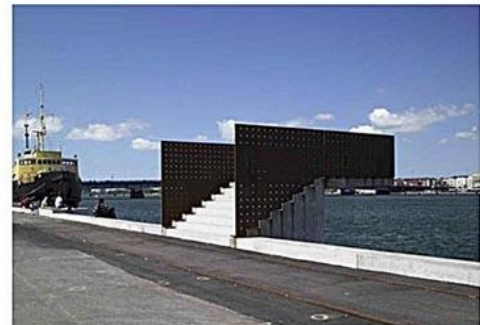
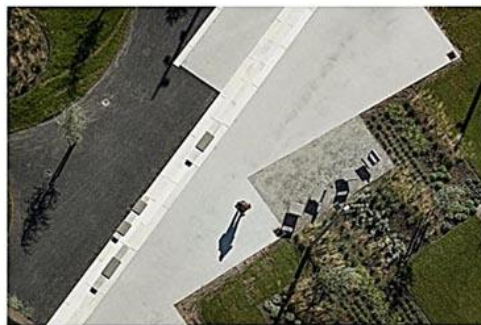
План города. 1950 год



Состояние набережной до реконструкции. 2010 год



Реализация проекта реконструкции набережной. Современные виды



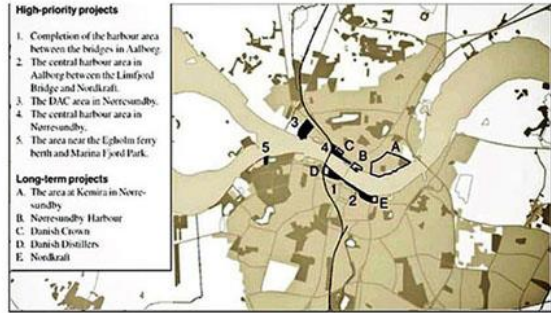
Реализация проекта реконструкции набережной

Фрагмент набережной

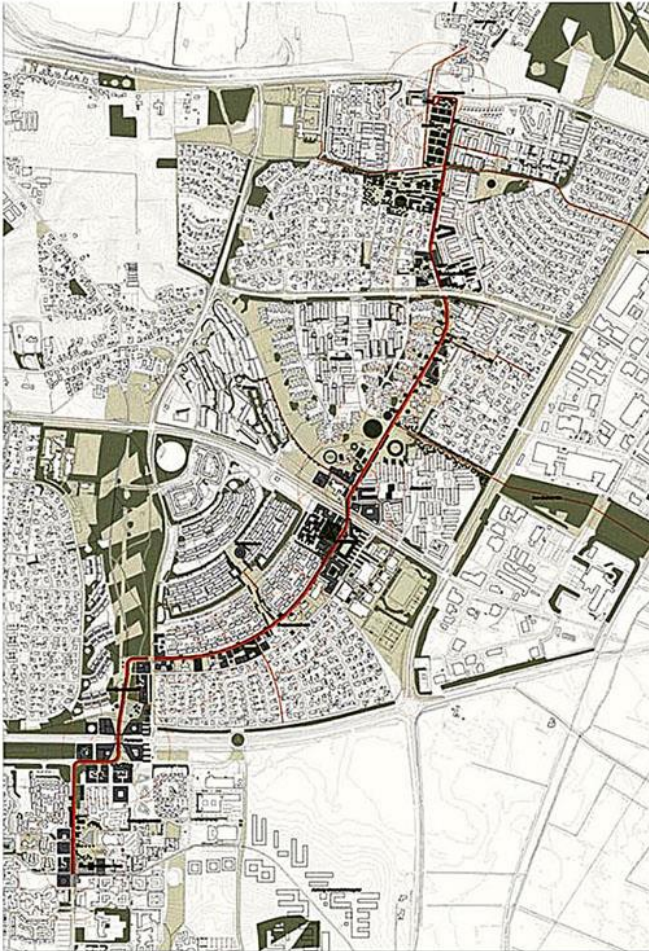
Рис. 4. Пример реконструкции исторических центров городов Дании – г. Ольборг. История развития города. Реконструкция набережных – первоначальное и существующее положение



Проект реконструкции и развития юго-восточной части города



Проект реконструкции прибрежных территорий исторического центра



Предложение по редевелопменту района Восточного Ольборга



Предложение по реконструкции прибрежных территорий



Предложение по реконструкции исторической набережной Ольборга



Фрагмент предложения



Перспективы с 3D-модели проектных предложений «Города Между» в Восточном Ольборге

Рис. 5. Проекты реконструкции исторического центра и восточной части г. Ольборга

Уже в 50-е годы XX века в Северной Европе начался активный рост новых городов, а исторические города стремительно прирастали новыми районами, так что площадь территории и численность населения городов за несколько десятилетий вырастали во много раз. Так, небольшой городок Лахти в Финляндии, получивший статус города в

1905 году, за немногим более 100 лет достиг численности почти в 120 тыс. жителей, увеличив площадь своей территории более чем в 100 раз (рис. 9). Подобным образом вырос старинный Ольборг (Aalborg) в Дании, нынешняя численность населения которого почти 105 тыс. чел. при площади 139 км² – почти в 100 раз больше площади очень плотно застроенного и компактного, как везде в Западной Европе, исторического центра (рис. 4, 5). Некоторые города продолжают активно расти и в настоящее время, как датский Орхус, второй по величине город Дании, недавно перешедший в статус крупного города. Впрочем, его площадь в административных границах не так велика – «всего» 91 км², поэтому в городе активно осваиваются намывные территории на месте бывшей судоверфи и гавани (рис. 6).

Как правило, при реконструкции исторических центров средних и больших городов Северной Европы архитекторы стремятся к поиску компромисса между формами современной модернистской и постмодернистской архитектуры и сохранение некоторой опосредованно трактуемой идентичности – национальной, региональной или городской. Современные формы выступают более активно в случае формирования открытого морского или речного фронта, как в проекте новых набережных для Орхуса. Здесь используются демонстративно современные формы. В то же время на основной территории исторического центра, отделённого от набережной автомагистралью, преимущественно используются методы «скрытой» реконструкции, «градостроительной акупунктуры» и т.п. При этом внешняя форма, конструктивные и отделочные материалы старинных зданий бережно сохраняются и поддерживаются, как важнейшая составляющая городской идентичности и туристической привлекательности, что характерно для Орхуса.

В то же время в процессе работы с историческими центрами городов Дании архитекторы не всегда стараются точно сохранять облик среды, как в других городах Северной Европы, например, североанглийских Мидлсбро и Карлайле. В своих проектах они смело предлагают современные приемы благоустройства в исторической среде, проектируют новые здания, близкие по форме и структуре к исторической застройке, но отличающиеся стилистически. Также в отличие от исторических английских городов, сохраняющих в себе значительные следы средневековой планировки, датские города имеют более регулярную планировочную структуру, сложившуюся в XVIII – XIX веках, подобно городам России, получившим перепланировку по проектам комиссии И. Бецкого в конце XVIII века.

Город Ольборг на севере Дании достаточно близок по своей структуре с городами в России, разделёнными речными руслами или их долинами, такими, как Ока, Кама или Волга в верхней части – например, с Кинешмой. Большая часть структуры города также обращена на воду. Продолжая аналогию с Кинешмой, отметим, что этот город также является городом-переправой между двумя частями градостроительной системы Северной Дании, разделенной водной артерией (в случае Ольборга – узким морским проливом Лимфьорд). Город сохранил в своей планировке чёткие следы 4-х стадий развития. Это, во-первых, очень маленькое ядро площадью меньше квадратного километра со средневековой планировкой; центр XVIII – XIX веков, ограниченный железными дорогами, с более регулярной планировкой; территории бывших пригородов, освоенных в 1-й половине XX века, с преимущественно малоэтажной индивидуальной застройкой; обширную периферию, где чередуются промпредприятия, новые районы разной этажности и ещё незастроенные земли.

В 1990-е годы в Ольборге была разработана программа, связанная с редевелопментом территорий, расположенных к востоку от его исторического центра. Предпосылками для ее организации стало изменение принципов работы портовых зон, благодаря чему портовые функции набережной Ольборга были переведены в более подходящие морские порты, а освобождённые приречные земли оказались заброшены, как это бывает и в приволжских городах. Город выкупил у порта приречные территории, после чего было решено организовать на них многофункциональные комплексы, связанные с торговлей, общественными и административными функциями и многим другим. Этот проект прошел

целый ряд изменений, в конечном счете, город получил плотную и сомасштабную человеку приречную застройку. Позже, в 2010 году, был создан новый проект, предполагавший создание зон отдыха вдоль набережной (рис. 5) [12].



Рис. 6. Пример реконструкции набережных возле исторического центра г. Орхуса в Дании

В 2012 году был проведен конкурс на территории на востоке Ольборга, названный «City in Between (Город Между)». Предложения должны были решить проблему, возникшую благодаря модернизации транспортного каркаса города в 1960-е годы. Это решение улучшило транспортную связность районов, но нарушило инфраструктуру прилегающих кварталов. Бюро «Vandkunsten Architects» предложили убрать в тоннель часть транспорта, а освободившиеся территории превратить в пейзажный променад.

Впрочем, проект этого бюро решал не только основной вопрос конкурса. Архитекторы также предложили новые направления развития некоторых близлежащих территорий. Предложения были включены в генплан города до 2030 года. На пути к реализации этого проекта продолжилась скупка промышленных земель городом и продажа уже реконструированных территорий для привлечения большего числа участников в программу редевелопмента, что показало высокую эффективность в решении вопросов, то есть дало результат, отвечающим интересам большего числа жителей и предпринимателей.

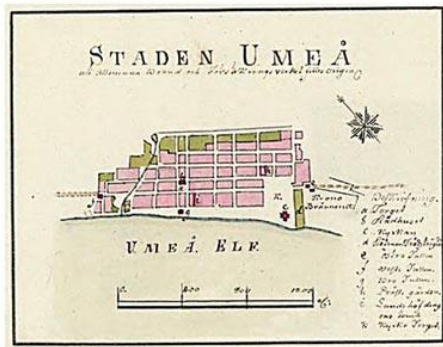
Администрация города считает важным поддерживать интересы жителей в решении экологических проблем и сохранении наследия и даже отказывается от некоторых решений, полученных по результатам конкурсных проектов на данные территории. Руководство города обращается к новым путям реконструкции каждого участка приречных территорий вблизи исторического центра, выявляя и поддерживая новые заинтересованные группы жителей и предпринимателей. Проектные предложения касаются обоих берегов Лимфьорда, хотя формально на другой стороне пролива находится уже другая коммуна – Нёрресунбю.

Для расположенного южнее Орхуса причиной реконструкции портовых зон стала схожая ситуация: часть территорий освободилась от старой функции и малоценной застройки из-за смены промышленных технологий. Однако Орхус, в отличие от Ольборга, благодаря своему прямому выходу к морю, не полностью потерял портовое значение и также благодаря своему транзитному положению в системе расселения, наоборот, расцвел за последние 50 лет, как уже было отмечено, достигнув 2-го места по численности населения в Дании [6, 7]. Самые известные проекты этого города, связанные с реконструкцией прибрежных зон – «Basin», проект реконструкции гавани в Орхусе, и проект жилого комплекса «Isbjerget (Айсберг)». Оба проекта на намывных «полуостровах» на северо-востоке города кардинально изменяют образ места, представляя собой каждый уникальные объекты. В отличие от Ольборга, в Орхусе при взгляде с моря может даже создаться впечатление, что несколько меньше внимания уделяется тому, как новые уникальные сооружения изменяют облик прилегающих исторических территорий (рис. 6).

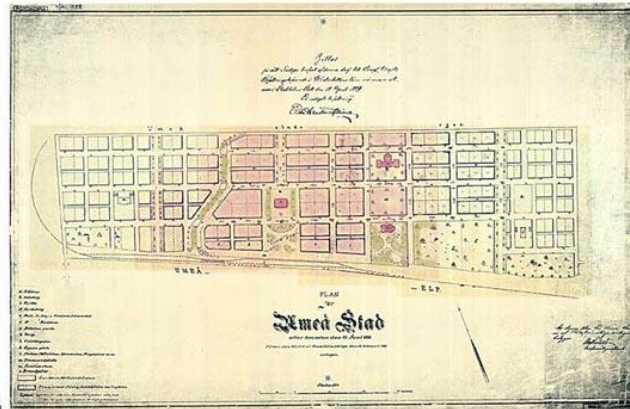
Шведский и финский подходы к работе с историческими городами представляются более гибкими, нежели методы датских архитекторов. Они могут считаться несколько ближе к тому, как работают со средой градостроители в центральном регионе России. Здесь можно встретить «перелицованную» (отделанную новыми материалами) историческую застройку, панельные пяти- и девятиэтажные дома 50-х – 70-х годов XX века. Однако, судя по сложившемуся в целом облику городов, можно понять, что у местных жителей сформировано определённое представление о том, как должна «правильно» выглядеть городская среда. В то же время архитекторы сформировали набор приемов, которые они применяют во многих исторических центрах, сохраняя общие принципы формирования образа города: процент и набор типов остекления, цветовую гамму, приемы фасадных решений, высоту карнизов и так далее. Несмотря на новаторство некоторых проектов, такой подход позволяет сохранять общую гармоничность среды, которая дает возможность традиционно воспринимать исторически сложившееся пространство как единое целое, а уже потом вычленять в нем уникальные решения.

В шведском северном городе Умео (рис. 7), расположенном на меридиональном транспортном коридоре, в 17 км от впадения реки Умеэльвен в море, можно выявить структуру планировки исторического центра XVIII века, но при этом сохранившаяся

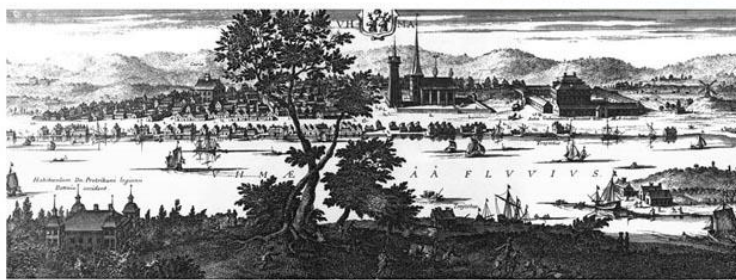
историческая застройка в основном существует в более поздних границах города середины — конца XIX века на северном берегу реки. Это связано с тем, что застройка города до конца XVIII века была деревянной и большая ее часть утрачена во время пожара 1888 года, а кирпичная застройка конца XIX века смогла пережить пожары.



План города. 1790 год



План города. 1889 год



Панорама города. Гравюра 1690-1710 года



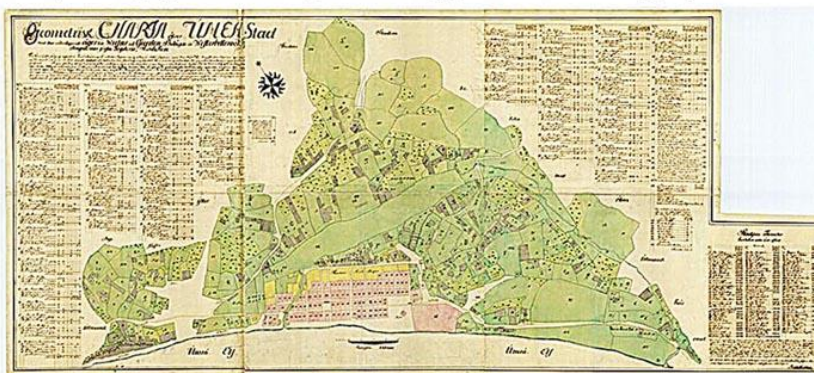
Состояние города после пожара в 1888 году



Панорама города после пожара в 1888 году



Вид портовой части города. Фото 1903 года



План города. 1937 год

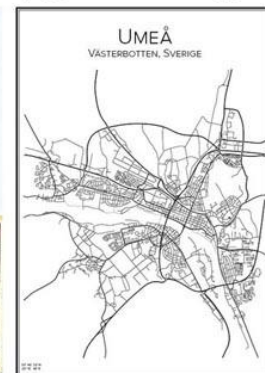


Схема современной транспортной инфраструктуры

Рис. 7. Исторический центр города Умео в Швеции. Исторические планы, виды и панорамы

По своему положению в системе расселения и относительно речного каркаса Умео имеет черты сходства с городом Соликамском Пермского края. По численности населения Умео даже немного меньше Соликамска. Соликамск превосходит Умео и по богатству историко-

культурного наследия. Однако на этом сходство и заканчивается. Магистраль, идущая через Соликамск, не имеет связи с крупными городами на севере и востоке – ни с Сыктывкарком, ни с Екатеринбургом.

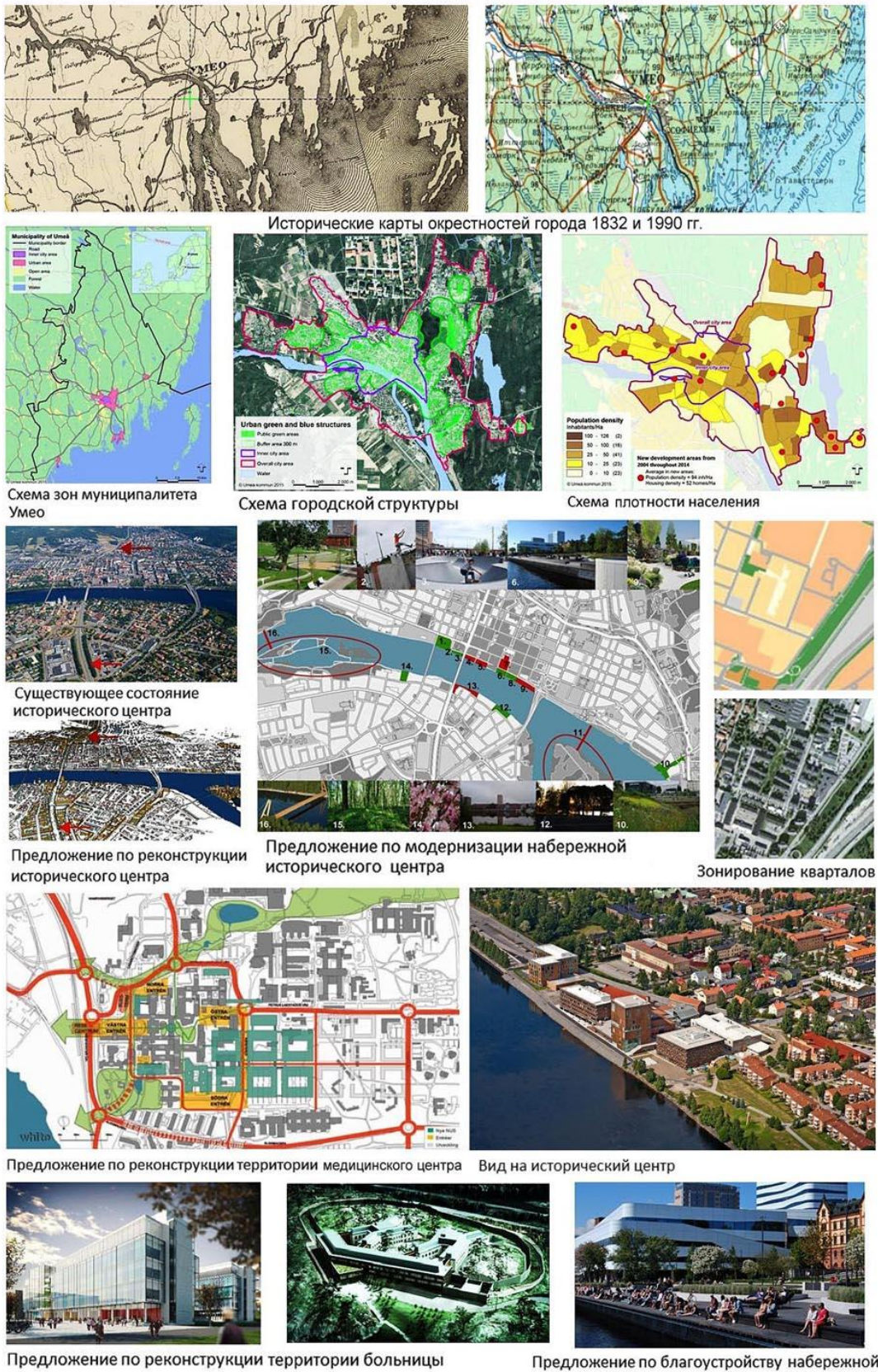


Рис. 8. Проекты реконструкции исторического центра Умео

Умео является примером транзитного города на развитых транспортных коридорах, идущих по берегу Ботнического залива в Финляндию и через горы на северо-запад – в Норвегию. Это положение сближает Умео с Котласом, принадлежащим уже к бассейну Северной Двины. При этом город Умео с относительно небольшой численностью населения в Швеции имеет статус регионального центра. Организацию транспортно-коммуникационной сети в северных шведских регионах следует учитывать для разработки перспективной стратегии развития системы расселения севера Европейской части России.

В Умео не так много реализованных проектов реконструкции исторического центра. Проект реконструкции университетской больницы 2000-х годов пока не реализован, как и проект модернизации набережной в историческом центре [13]. Проект медицинского комплекса предусматривал создание при нём новых образовательных блоков и модернизацию существующей транспортной инфраструктуры. Сегодня реализация транспортной части проекта только начинается. Студенческий проект модернизации проблемных территорий набережной в исторической части Умео представил анализ всего города по плотности и по типологии застройки. Студентами были подобраны примеры, которыми было можно воспользоваться для ее решения. Но впоследствии проект набережной не попал в программы развития города и так и остался нереализованным (рис. 8).

Сегодняшний вид набережной мало отличается от набережных некоторых российских городов: отсутствие связности между территориями, часть их заброшена, в некоторых местах стоят маловыразительные постройки, оставшиеся от промышленных объектов. В городе построен ряд новых многоэтажных крупных жилых комплексов, примыкающих к историческому центру. Несмотря на их размеры, благодаря выверенности планировочных решений облик исторического центра не сильно изменился благодаря возникновению этих комплексов [14]. Они не попадают в видовые бассейны ценных объектов и не видны из исторического центра. Несмотря на простоту форм нового жилья, объекты решены достаточно интересно в деталях и по своей цветовой гамме не спорят с исторической застройкой (рис. 8). Уникальных объектов в историческом центре Умео немного, застройка центра хотя и выполнена в одной цветовой гамме, но очень разнообразна по типологии, при этом сомасштабна между собой. Однако, если представить такую застройку в российских городах на той же широте, то, возможно, она могла бы вызвать психологически угнетённое состояние своим подобием с весьма ограниченной цветовой гаммой пыльно-снежного зимнего ландшафта типичного промышленного города России.

Финский город Лахти также играет важную транзитную роль в системе расселения. Через него проходят не только меридиональный, как в Умео, но и широтный транспортно-коммуникационные коридоры. Он получил статус города сравнительно недавно – в начале прошлого века. Сегодня исторический центр города представляет собой очень небольшую территорию по сравнению со всей площадью города (рис. 9). Сохранилась структура исторического центра, в которой часть застройки, построенная до XX века, и часть застройки периода формирования независимой Финляндии до 2-й Мировой войны местами соседствует с более поздней архитектурой функционализма. Застройка второго периода имеет родственные черты с застройкой советских городов 20-х – 30-х годов: трех – четырёхэтажные дома, выходящие на красные линии кварталов. Более поздняя застройка 2-й половины XX века продолжала строиться в той же этажности и материалах. Даже здания XXI века в историческом центре в значительной мере следуют традициям архитектуры 50-х – 70-х годов, сливаясь с более ранней застройкой.

Сложно найти принципиально новую по структуре застройку вблизи исторического центра. Даже новое жилье проектируется похожим на лучшие образцы конструктивизма и других модернистских течений, несмотря на применение современных материалов и приемов проектирования. Тем не менее, существуют такие уникальные объекты, как небольшой автовокзал у железнодорожной станции Лахти, образующие транспортно-пересадочный узел с развитым подземным пространством, но в основном такие объекты носят скорее декоративный характер (рис. 10), [8].



Исторические планы города конца XIX - 1-й половины XX в.



План современного состояния города



Историческая панорама города фото нач. XX в.



Современные виды города



Рис. 9. Пример реконструкции исторического центра города Лаhti в Финляндии. История развития и существующее положение

Таким образом, исходя из опыта, рассмотренного на некоторых примерах, можно сделать вывод, что современные подходы к сохранению и реконструкции исторических центров средних и больших городов Северной Европы, во-первых, очень разнообразны, даже несмотря на внедрение некоторых общеевропейских стандартов, и имеют выраженную национальную и региональную специфику. Большое разнообразие подходов в каждой стране в разное время варьируется от региона к региону, от города к городу и даже внутри городских районов и, конечно, от десятилетия к десятилетию. Взгляды общества и в той или

иной степени зависимой от него власти на вопрос преемственности в реконструкции изменялись в зависимости от политической обстановки, в т.ч. участия государств в различных союзах или их нейтрального статуса.



Рис. 10. Пример реконструкции исторического центра города Лахти в Финляндии. Проект и реализация нового транспортно-пересадочного узла

Во-вторых, устойчивое развитие городов и их исторических центров в очень значительной степени определяется не только бережным отношением к природной среде и

повсеместным применением современных энергоэффективных и экологических технологий, но и рационально спланированной и хорошо отлаженной транспортно-коммуникационной инфраструктурой, как на общегородском, так и на региональном и общекионтинентальном уровне.

При этом архитекторы, градостроители и местное сообщество, работающее с ними в партнёрских отношениях, хорошо понимают, что «проблемы центра города решаются на его периферии» и согласны идти на рискованные эксперименты с современной яркой и броской архитектурой новых общественных комплексов на окраине города. Нестандартный образ современной архитектуры привлекает к городу внимание новых инвесторов, готовых вкладывать средства в его реконструкцию и развитие. Таким образом, достигается определённый экономический эффект, дающий дополнительные средства на сохранение исторически ценной застройки центра.

Одновременно повышается не только региональный, но даже международный престиж города, растёт стоимость его земли и недвижимости. Инвесторам становится выгодным вкладывать средства в более сложную и трудозатратную реконструкцию исторической застройки, требующую соответствия строгим регламентам и обременениям, не только с точки зрения престижности участия в поддержке национальной культуры, но просто потому, что в долгосрочной перспективе это приносит прибыль.

Насколько возможным окажется применить такой механизм к решению задачи сохранения, восстановления и устойчивого развития исторических центров городов России – вопрос сложный и в значительной степени связанный с необходимостью как общего изменения вектора градостроительной политики, так и реформы местного самоуправления. Однако вторым после политики аспектом, влияющим на реконструкцию исторических городов, становится отношение специалистов, которое также зависит от того, как позиционирует себя государственная и муниципальная власть и только во вторую очередь – от спектра знаний специалиста. То, что изучает основная масса специалистов, обычно либо попадает в их поле зрения благодаря влиянию интересов государства как выразителя интересов общества или истеблишмента, или наоборот, государство решает опираться на это мнение благодаря особому вниманию специалистов к вопросу сохранения наследия.

Третьим аспектом, влияющим на процессы реконструкции исторических городских территорий, становится мнение и воля самого населения. Если в нашей стране его голос в вопросах реконструкции звучит менее значительно, то в городах Скандинавии становится определяющим. Но и в России каждый человек является представителем населения своего региона и зачастую в той или иной степени неравнодушен к будущему и прошлому.

Исходя из этого, опираясь на зарубежный и отечественный опыт, необходимо работать над созданием ряда «идеальных» для ближайшего будущего моделей реконструкции исторических центров городов. Для этого нужно исследовать существующие государственные программы и законодательство, преобладающее отношение к наследию специалистов и местного населения и на этой основе сформулировать приемлемые для всех принципы и методы реконструкции.

Эти приближенные к реальности принципы и методы можно корректировать в отношении одного из аспектов в вопросе реконструкции. Например, если позиции населения и профессионального сообщества направлены на максимальное сохранение наследия, то, опираясь на это консолидированное общественное мнение, можно на федеральном уровне разрабатывать и предлагать программы, обеспеченные бюджетным финансированием и экономическими рычагами. Или, в другом случае, если позиция политического истеблишмента и профессионального сообщества также ориентирована на сохранение всех видов наследия, а местное население в этом менее заинтересовано, то нужно разрабатывать и постепенно внедрять на всех уровнях образовательные программы, призванные повысить интерес населения к познанию и эффективному включению наследия во все процессы жизнедеятельности.

Источники иллюстраций

- Рис. 1. – авторское изображение Милашевской А.Н. под рук. Гандельсмана Б.В.
На основе данных jandex.ru, данных <https://wikipedia.org>
- Рис. 2. – URL: <https://www.archidizain.ru/2013/04/i-ii.html?m=0>,
<https://realt.onliner.by/2018/12/21/warsaw-3> (дата обращения: 10.09.2020).
– URL: <https://www.re-thinkingthefuture.com/fresh-perspectives/a688-how-war-affects-a-city/>
(дата обращения: 10.10.2020).
- Рис. 3. – URL: <https://historycollection.com/15-moving-images-dresden-germany-allied-bombs-annihilated-historic-city/> (дата обращения: 10.10.2020).
– URL: <https://zen.yandex.ru/media/zabroshki/razrushenie-i-vozdvojenie-drezdena-5b85c7c896fe8d00a9b56126> (дата обращения: 8.10.2020).
- Рис. 4. – URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aalborg_1900.jpg (дата обращения: 10.09.2020). – URL: <http://runeberg.org/trap/3-4/0367.html> (дата обращения: 10.09.2020).
- Рис. 5. – URL: https://www.researchgate.net/figure/Master-plan-for-the-redevelopment-of-Aalborgs-CHF-Source-City-of-Aalborg-2010b_fig6_254334527,
<https://vandkunsten.com/en/projects/a-landscape-in-between> (дата обращения: 5.10.2020);
– URL: <https://archi.ru/projects/world/8790/basin-rekonstrukciya-gavani-v-orkhuse> (дата обращения: 5.10.2020).
- Рис. 6. – URL: <https://archi.ru/projects/world/4470/zhiloi-kompleks-isbjerget>,
<https://archi.ru/projects/world/8790/basin-rekonstrukciya-gavani-v-orkhuse> (дата обращения: 5.10.2020).
- Рис. 7. – URL: https://ru.m.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Suecia_2-071_%D0%A5%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Ume%C3%A5.jpg (дата обращения: 12.10.2020). – URL:
<https://www.umea.se/umeakommun/kommunochpolitik/kommunfakta/kartorochgeografiskinformation/trycktakartor/historiskakartor.4.76244a6d126e919ed6f80003181.html?sv.12.3185664316b67a153b52db91.route=/items&sv.target=12.3185664316b67a153b52db91> (дата обращения: 12.10.2020).
- Рис. 8. – URL: https://www.researchgate.net/figure/Capital-Investment-Value-Assessment-Toolkit_fig10_283722939, https://www.researchgate.net/figure/Master-plan-for-the-redevelopment-of-Aalborgs-CHF-Source-City-of-Aalborg-2010b_fig6_254334527 (17.10.2020).
- Рис. 9. – URL:
<http://timomeriluoto.kapsi.fi/Sivut/Paasivu/KARTAT/Kaupunkikartat/Kaupunkikartat.html> (дата обращения: 9.09.2020).
- Рис. 10. – URL: <https://archi.ru/projects/world/9386/transportnyi-uzel-v-lakhti> (дата обращения: 9.09.2020).

Литература

1. Гандельсман Б.В. Современные методы сохранения и восстановления исторических центров средних и больших городов бассейна Средней Волги / Б.В. Гандельсман, А.Н. Милашевская // Architecture and Modern Information Technologies. – 2020. – №3(52). – С. 295–318. – URL: https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart20/PDF/17_gandelsman.pdf
DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15217
2. Нащокина М.В. Архитектор Борис Ерёмин. Творческое наследие. Реконструкция центра Москвы: архитектурные концепции и проекты второй половины XX века / Авторы-составители: М. В. Нащокина, Б. В. Гандельсман, М. В. Комский. – Москва: Прогресс-Традиция, 2016. – 624 с.
3. Основы теории градостроительства. Под ред. Яргиной З.Н. – Москва: Стройиздат, 1986.

4. Ранинский Ю.В. Реконструкция исторических городов: итоги XX столетия // Известия высших учебных заведений. Журнал Architecton. – 1993. – № 64.
5. Щенков А.С. Реконструкция исторических городов / Уч. пос. в 2 ч.: Основы реконструкции исторических городов. Исторический опыт развития архитектурного ансамбля. – Москва: Памятники исторической мысли, 2013.
6. Ровнова Е.А. «Второе дыхание» городской жизни. – URL: <https://archi.ru/world/58218/vtoroe-dykhaniye-gorodskoi-zhizni> (дата обращения 02.11.2020).
7. Клепанова Е. Верное направление. – URL: <https://archi.ru/world/51931/vernoe-napravlenie> (дата обращения 02.11.2020).
8. Старостина А. Новый медный век. – URL: <https://archi.ru/world/67518/novyi-mednyi-vek> (дата обращения 02.11.2020).
9. Зейферт М.Г. Концепция развития застройки исторически сложившихся городов // Известия КазГАСУ. – 2006. – №2 (6). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontseptsiya-razvitiya-zastroyki-istoricheskii-slozhivshih-sya-gorodov> (дата обращения: 08.11.2020).
10. Шерешевский А.Л. Подходы к реконструкции архитектурно-градостроительной среды на примере послевоенных восстановлений исторических городов // Известия Самарского научного центра РАН. – 2015. – №1–2. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/podhody-k-rekonstruktsii-arhitekturno-gradostroitelnoy-sredy-na-primere-poslevoennyh-vosstanovleniy-istoricheskikh-gorodov> (дата обращения: 08.11.2020).
11. Voldman D. La reconstruction des villes françaises après 1945 CNRS-CHS Paris 1-Panthéon-Sorbonne, 1998.
12. Galland D., Carsten J.H. The roles of planning in waterfront redevelopment: From plan-led and market-driven styles to hybrid planning? Planning Practice and Research 27(2): 203–225. – april 2012. – URL: https://www.researchgate.net/publication/254334527_The_roles_of_planning_in_waterfront_redevelopment_From_plan-led_and_market-driven_styles_to_hybrid_planning (дата обращения 20.09.2020).
13. Mahadker S., Grant R. M., Erskine J., Price A.D. EuHPN Workshop Report: One Problem, Many Solutions: how to make healthcare infrastructure deliver for society EuHPN, may 2010. – URL: https://www.researchgate.net/publication/283722939_EuHPN_Workshop_Report_One_Problem_Many_Solutions_how_to_make_healthcare_infrastructure_deliver_for_society (Дата обращения 20.09.2020).
14. Duncan Crowley. Discover scientific knowledge and stay connected to the world of science/ Research Gate Conference: CIBAM: 1st Iberian-American Congress on Landscape Studies At: Sintra, Portugal August, 2018. – URL: <https://www.umea.se/download/18.65c1214d14f38ac155364e39/1446109855465/EGCA+2018+Ume%C3%A5+Sweden+3.+Green+urban+areas+incorporating+Sustainable+Land+Use.pdf> (дата обращения 02.11.2020).
15. Sumit Singhal. Youth residences at Aalborg waterfront in Denmark by Henning Larsen Architects. – URL: <https://www10.aecafe.com/blogs/arch-showcase/2014/03/21/youth-residences-at-aalborg-waterfront-in-denmark-by-henning-larsen-architects/> (дата обращения 02.11.2020).

References

1. Gandelsman B.V., Milachevckaia A.N. Modern Methods of Preserving and Restoring Historical Centers of Medium and Large Cities in the Middle Volga Basin. *Architecture and Modern Information Technologies*, 2020, no. 3 (52), pp. 295–318. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2020/3kvart_20/PDF/17_gandelsman.pdf DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15217.
2. Naschokina M.V. *Arhitektor Boris Yeryomin. Tvorcheskoye nasledie. Rekonstrukciya tsentra Moskvyy* [Architect Boris Yeryomin. Creative heritage. Reconstruction of the Moscow center: architectural concepts and projects of the second half of the XX century / Naschokina M.V., Gandelsman B.V., Komskiy M.V.]. Moscow, 2016, 624 p.
3. *Osnovi teorii gradostroitelstva* [Fundamentals of urban planning theory. Ed. Yargina Z.N.]. Moscow, 1986.
4. Raninsky Yu.V. *Rekonstrukciya istoricheskikh gorodov_ itogi XX stoletiya// Izvestiya vis_shih uchebnykh zavedenii* [Reconstruction of historical cities: results of the XX century. News of higher educational institutions. Architecton magazine]. 1993, no. 64.
5. Schenkov A.S. *Rekonstrukciya istoricheskikh gorodov. Osnovi rekonstrukcii istoricheskikh gorodov. Istoricheskii opit razvitiya arhitekturnogo ansamblya* [Reconstruction of historical cities. Textbook in two vol. Fundamentals of reconstruction of historical cities. The historical experience of the development of the architectural ensemble]. Moscow, 2013.
6. Rovnova E. A. "Second breath" of urban life. Available at: https://archi.ru/world/58218/vtoroe-dykhanie-gorodskoi-zhizni_2014
7. Klepanova E. The Right direction. Available at: <https://archi.ru/world/51931/vernoe-napravlenie>
8. Starostina A. New copper age. Available at: <https://archi.ru/world/67518/novyi-mednyi-vek>
9. Seifert M. G. the Concept of development of buildings of historically developed cities. *Izvestiya Kazgasu*, 2006, no. 2 (6). Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/kontseptsiya-razvitiya-zastroyki-istoricheskii-slozhivshih-sya-gorodov>
10. Shereshevsky A. L. *Podhody k rekonstrukcii arhitekturno-gradostroitel'noj sredy na primere poslevoennykh vosstanovleniy istoricheskikh gorodov* [Approaches to the reconstruction of the architectural and urban environment on the example of post-war restoration of historical cities. Proceedings of the Samara scientific center of the Russian Academy of Sciences]. 2015, no. 1-2. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/podhody-k-rekonstruktsii-arhitekturno-gradostroitel'noj-sredy-na-primere-poslevoennykh-vosstanovleniy-istoricheskikh-gorodov>
11. Voldman D. *The reconstruction of French cities after 1945* CNRS-CHS Paris 1-Panthéon-Sorbonne, 1998.
12. Galland D., Carsten J.H. The roles of planning in waterfront redevelopment: From plan-led and market-driven styles to hybrid planning? *Planning Practice and Research* 27(2): 203-225, april, 2012. Available at: https://www.researchgate.net/publication/254334527_The_roles_of_planning_in_waterfront_redevelopment_From_plan-led_and_market-driven_styles_to_hybrid_planning

13. Mahadker S., Grant R. M., Erskine J., Price A.D. EuHPN Workshop Report: One Problem, Many Solutions: how to make healthcare infrastructure deliver for society EuHPN, may 2010. Available at: https://www.researchgate.net/publication/283722939_EuHPN_Workshop_Report_One_Problem_Many_Solutions_how_to_make_healthcare_infrastructure_deliver_for_society
14. Duncan Crowley. Discover scientific knowledge and stay connected to the world of science/ ResearchGate Available at: <https://www.umea.se/download/18.65c1214d14f38ac155364e39/1446109855465/EGCA+2018+Ume%C3%A5+Sweden+3.+Green+urban+areas+incorporating+Sustainable+Land+U+se.pdf>
15. Sumit Singhal. Youth residences at Aalborg waterfront in Denmark by Henning Larsen Architects/ cite of AECCafe Available at: <https://www10.aeccafe.com/blogs/arch-showcase/2014/03/21/youth-residences-at-aalborg-waterfront-in-denmark-by-henning-larsen-architects/>

ОБ АВТОРАХ

Гандельсман Борис Владимирович

Кандидат архитектуры, доцент, профессор кафедры «Градостроительство», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
e-mail: bgandelsman@yandex.ru

Милашевская Анна Николаевна

Магистрант кафедры «Градостроительство», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
e-mail: annettelion@mail.ru

ABOUT THE AUTHORS

Gandelsman Boris

PhD in Architecture, Associate Professor, Professor at the Department «Town Planning», Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia
e-mail: bgandelsman@yandex.ru

Milachevckaia Anna

Graduate Student, Department «Town Planning», Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia
e-mail: annettelion@mail.ru