

РАЗВИТИЕ И РЕКОНСТРУКЦИЯ СОВРЕМЕННЫХ ГОРОДОВ, АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ

К. А. Соловьев

Московский Государственный строительный университет, Москва, Россия

Н. С. Драгушин

Московский Государственный строительный университет, Москва, Россия

Аннотация

В статье идёт речь о градостроительных решениях при развитии и реконструкции современных городов, которые могли бы быть реализованы в настоящее время. Статья основана на выводах и идеях архитекторов 30 – 70 годов, в частности Ле Корбюзье, Гутнова, Глазычева, которые в середине XX столетия высказывали свои идеи относительно градостроительного развития и реконструкции современных городов. В статье рассматриваются вопросы регенерации и реконструкции городской среды.

Ключевые слова: город, градостроительство, регенерация, городская среда, реконструкция

DEVELOPMENT AND RECONSTRUCTION OF MODERN CITIES, TOPICAL ISSUES OF URBAN POLICY

K. A. Soloviev

Moscow State Construction University, Moscow, Russia

N. S. Draguschin

Moscow State Construction University, Moscow, Russia

Abstract

This article deals with the development of urban planning decisions and reconstruction of modern cities, which could be implemented at the moment. The article is based on the findings and ideas of architects 30 - 70 years, in particular Le Corbusier Gutnova, Glazychev that in the middle of the twentieth century, expressed his ideas on urban development and reconstruction of the modern city. The article examines the recovery and reconstruction of the urban environment.

Keywords: city, urban planning, regeneration, urban environment, reconstruction

«Решение сложнейшей задачи перестройки российских городов с их функциональными диспропорциями, вызванными сначала насилием над естественными процессами городского развития, а затем действием стихийных рыночных механизмов, в динамически устойчивые градостроительные системы постиндустриальной эпохи невозможно без опоры на научные знания, без понимания специфики поведения объекта деятельности и особенностей управления его развитием. В современной России формируется новая модель регулирования градостроительной деятельности, основы которой заложены в Градостроительном кодексе (ГК) Российской Федерации (2004г.)» [1, с.1].

В последние несколько лет этот тезис становится весьма актуальным в связи с теми изменениями, которые начинают происходить в нашем градостроительном комплексе.

Развитие таких городов как Москва, Сочи, Владивосток, Грозный приводит к тому, что постепенно, будет меняться окружающая городская среда, и города постепенно будут превращаться в мегаполисы или крупные городские агломерации. Так в 1990 году проблемы развития современных городов были затронуты в монографии А. Гутнова и В. Глазычева «Мир Архитектуры». Тем интереснее для нас представляются не только выводы этих уважаемых авторов, но и идеи выдающихся архитекторов начала XX века, таких как Шарль - Эдуар Жаннере-Гри, Ле Корбюзье, которые касаются развития и реконструкции современных городов. Дело в том, что эти идеи, озвученные ещё в 1930 годы и серьёзно проанализированные в 70-80 годы XX века советскими архитекторами – градостроителями и проектировщиками долгое время не были востребованы, особенно в 90 годы XX века. И только в начале нового века проблематика развития города и новых градостроительных проектов приводит к тому, что эти мысли и этот творческий анализ новых градостроительных систем начинает быть востребованным.

Особенно ярко это можно проследить на развитии Москвы последних 3-5 лет, когда новая городская администрация начала реализовывать крупные проекты по реконструкции и системному развитию города. Некоторые из этих проектов достаточно спорные, так например, в будущем, необходимо вернуться к вопросу об объединении Москвы и Московской области в единый Федеральный столичный округ. Постепенно, превратить Москву не в традиционный мегаполис, а пойти по пути создания городской агломерации по типу Берлина, Вены, Брюсселя или Ауриха-Гронингена (на границе Германии и Нидерландов). Однако многое из того что делается сейчас или предлагается к реализации заставляет авторов данной статьи вспомнить о тех предложениях которые были озвучены в 30 – 80 годы XX века выдающимися архитекторами практиками и теоретиками, которые касались аналогичных градостроительных проблем.

«В конце 50 годов XX века в архитектурной мысли господствовало понятие «нового». Всё новое автоматически означало хорошее, всё старое отвергалось с порога. Это было следствием трёх десятилетий развития советского общества, когда идеи нового социалистического города стояли на первом месте при реконструкции и развитии генеральных планов многих городов СССР. К концу 60 – началу 70 годов эти идеи начали подвергаться серьёзным переосмыслениям, так как советские архитекторы начали понимать, что к городу невозможно подходить как к хорошо задуманному механизму. Возникло новое направление в развитии социологии, социология города, которая говорила о том, что город является важным долго живущим организмом и что важнейшим её элементом является городская среда. Экологи в свою очередь пришли к выводу о необходимости серьёзно заниматься условиями жизни человека в рукотворной природе города» [2, с.2].

К сожалению 90 годы XX века нарушили весь ход этого исторического процесса, и на первый план вышла идея коммерциализации архитектуры. До сих пор мы встречаем рудименты этого мышления. В результате подобной коммерциализации во многом была разрушена уникальная городская среда многих российских городов и в частности Москвы. Тем более важно сейчас, при освоении территорий так называемой «новой Москвы» и территорий Подмосковья по возможности уйти от подобной всеохватной коммерциализации. Помимо этого, очень важно также приступить к осторожной реконструкции и регенерации городской среды в центральной части исторической Москвы. И в этом контексте очень интересны те идеи и проекты, которые предлагали архитекторы начала XX столетия. Целью этих проектов было создание чёткой теории развития города на основе, которой формулировались общие и основные принципы современного градостроительства. Данные принципы должны были составить определённые правила игры или костяк всей градостроительной политики.

Первым принципом является программа размещения городского населения. Население города можно разделить на три основных типа, если мы будем иметь в виду, что город постепенно будет превращаться из мегаполиса в агломерацию, первым типом можно

считать горожан. Ко второму типу относятся в данном случае жители пригородов, и третьим типом является население смешанного типа. Горожане – те, кто постоянно живут в городе и служат в его деловом центре или в иных учебных, научных, торговых и коммерческих организациях. Жители пригородов – те, что живут и работают на окраинах, не ездят регулярно в центральную часть города. Население смешанного типа – те, что служат в деловом центре города, но живут в пригородах. Выявлять эти категории жителей и обеспечивать им на практике возможность перехода из одной категории в другую означает вплотную подойти к важным градостроительным проблемам. Таким как: развития пригородов и общественного транспорта, развития промышленных кластеров городов и пригородов, а также развития инфраструктурных проектов, и наконец, развития города, городского центра с его деловыми и жилыми кварталами. В своё время эти проблемы ставил в своих проектах выдающийся архитектор Ле Корбюзье и пытался реализовывать в своих работах Оскар Нимейер. Оскар Нимейер рассматривал эти вопросы ещё при проектировании, совместно с архитектором Лусио Коста, столицы Бразилии города Бразилиа. План города был разработан в 1957 году архитектором Лусио Коста, он представляет собой силуэт самолета. В его фюзеляже располагаются государственные учреждения, административные здания и другие общественные сооружения, а в крыльях - жилые кварталы. Полная застройка города была в основном закончена к 2000 году.

В Бразилиа не предусмотрено строительство каких-либо крупных промышленных предприятий. К основной части города примыкают лесной массив и комплекс спортивных сооружений. В северной части разбит ботанический сад, а в южной - зоопарк. На берегах искусственного озера построены здания посольств иностранных государств, частные особняки, сооружения для водного и некоторых других видов спорта, дворец Алворадо (резиденция президента страны). Чуть поодаль расположены зоны индивидуальных застроек. В 1956 году во время правления Жуселино Кубичека, по прошествии восьми лет изыскательских работ, началось проектирование и строительство новой столицы. Место, выбранное для Бразилиа в Федеральном округе, имеет площадь 5.814 квадратных километров и располагается на малонаселенной территории штата Гойас.

Еще, будучи мэром Белу-Оризонте, Кубичек познакомился с архитектором Оскаром Нимейером, а став президентом, предложил ему спроектировать новую столицу Бразилии. Нимейер согласился работать над основными правительственными зданиями, но для генерального плана застройки посоветовал провести открытый конкурс. Конкурс объявили 19 июля 1956 года, в нем участвовало 26 работ, а победил проект друга и учителя Нимейера, бразильского архитектора-модерниста Лусио Косты. Он предложил построить город в форме креста, или, как увидели некоторые, в форме самолета - и то и другое было очень символично.

Бразилиа может гордиться - город спланировал Лусио Коста, важные правительственные здания спроектировал Оскар Нимейер, пейзажист Роберт Бурли-Марш спланировал сады, подобрал растения, способные озеленить сухое плоскогорье, - в рождении новой столицы участвовало трио гениев. Простота рисунков, экономия материалов конструкций, большие открытые пространства – таковы основы учения французского маэстро Ле Корбюзье, оказавшего большое влияние на бразильскую архитектуру, таковы же и конструктивные принципы Бразилиа, города будущего, колыбели современного искусства, практического стиля. 21 апреля 1960 года состоялось официальное открытие Бразилиа и провозглашение города новой столицей страны. По сути это был один из первых проектов города – сада (Рис. 1).

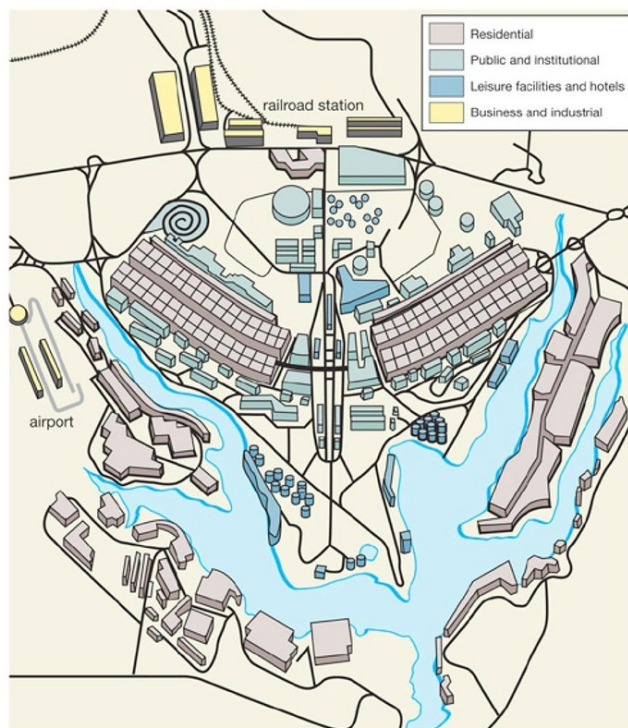


Рис.1. План города Бразилиа

Ещё одним важным направлением развития градостроительства может считаться плотность населения города. Увеличение плотности населения в городском центре может быть залогом того, что меньшие расстояния придётся преодолеть горожанину до места своей работы в деловом центре. Это довольно спорное утверждение. С одной стороны, если мы говорим о Москве, то массовое расселение коммуналок в центральной части города привело к тому, что центр города обезлюдел и серьёзно встаёт вопрос о возвращении центру города его исторической жилой функции. С другой стороны, развитие транспортной инфраструктуры XXI века показывает, что нет необходимости в увеличении плотности населения в центре города. Современной Москве совершенно необходимо разделение функций между «большой Москвой», «новой Москвой», пригородами и историческим центром. Возможно, в будущем город Москва может развиваться по типу Парижской агломерации. В границах малого кольца Московской железной дороги собственно город, большинство районов Москвы, за этим радиусом могут получить статус городских поселений, ассоциированных с Москвой. Также необходимо определить официально, совместно с правительством Подмосковья, такие территории, как Химки, Котельники, Люберцы, Балашиха, Королёв, Мытищи, Реутов, Подольск, Наро-Фоминск как пригороды, а территории новой Москвы определять, как будущий своеобразный город-сад (Рис. 2).

Город, который бы сочетал в себе сельские поселения, городские поселения, ландшафтные и рекреационные зоны. Между этими территориями должна быть в законодательном порядке учреждена так называемая защитная рекреационная зона, а это предполагает постепенное озеленение значительных территорий, что, несомненно, может нарушить планы инвесторов, которые желали бы видеть на них новые торговые и жилые коммерческие проекты. Новые городские власти Москвы доказали, что в определённых случаях они могут идти против желания инвесторов, как например, в случае с созданием грандиозного рекреационного парка Зарядье. Важно тут только, то, чтобы подобные вопросы не инициировались верховной властью, а были бы плодом совместных усилий горожан и местных администраций или городских властей.



Рис. 2. Проект Города – сада в Новой Москве

Следующей не менее важной градостроительной проблемой может стать трассировка улиц и прокладка многочисленных магистралей и коммуникаций. До сих пор Москва недостаточно решает эти вопросы и плохо использует свои подземные пространства. Те проекты, которые в настоящее время реализованы, представляются плохо функциональными (торговый комплекс Манеж). Между тем, на территории новой Москвы, в пригородах или в новых жилых кварталах которые могут быть спроектированы на месте существующих промышленных зон, можно было бы предусмотреть широкое использование подземных пространств, как это, например, сделано в Торонто или Монреале (Рис. 3), в районе нового центра на Потсдаммер - плац в Берлине (Рис. 4).



Рис. 3. Подземное пространство в городе Торонто (Канада)



Рис. 4. Галерея «Arcaden» Потсдаммер – плац. Берлин (ФРГ)

Представляется, что это может стать важным элементом развития уличной инфраструктуры и в нашем городе в том случае если у нас улица начнёт планомерно проектироваться и строиться ещё на стадии развития генплана территории, а не будет возникать хаотически сама по себе в процессе строительства как своеобразные «проектируемые проезды». Интересно, что ещё в 30 годы XX столетия эти проблемы поднимал выдающийся архитектор Ле Корбюзье. И наконец, важным местом в развитии градостроительных концепций должны стать вопросы транспортного развития города и регенерации городской среды. «Средства транспорта больше чем что-либо другое поддаются классификации. Однако до сих пор подобная классификация не осуществлена. Лавина машин, хлынувшая в коридоры улиц – это взрывчатка. Пешеход при этом жертвует жизнью» [3, с. 5].

Это слова самого Корбюзье. Как мы видим, проблемы в начале XXI века только усугубляются. В этой связи, возможно, разделить весь городской транспорт на три основных типа: а) тяжёлый транспорт, фуры, грузовики; б) лёгкие фургоны которые перемещаются с грузами на небольшие расстояния; в) легковой и общественный транспорт. Архитекторы прошлого столетия решали вопросы развития этих трёх типов транспорта очень просто, путём строительства многоуровневых развязок и даже улиц, расположенных одна над другой, как например это имеет место быть в Токио (Рис. 5).



Рис. 5. Многоуровневая развязка в городе Токио (Япония)

Для Москвы подходит несколько иная градация этого пространства. В центральной части города и в примыкающих к центру районах, Замоскворечье, районы Мещанских улиц (к примеру), необходимо думать над организацией как можно большего количества пешеходных зон или транспортно-пешеходных зон, как например, в городе Граце

(Австрия) где по пешеходным зонам возможен проезд трамвая, но запрещено движение остального транспорта (Рис. 6).



Рис. 6. Транспортно-пешеходная зона в Граце (Австрия)

В Москве подобными территориями могут стать, к примеру, районы Школьной, Неглинной улиц, Петровки. В новых районах и на территориях новой Москвы, где это возможно с экологической точки зрения, можно было бы в качестве эксперимента реализовать идею Ле Корбюзье о разно-уровневых дорогах для различных видов транспорта. Нижний уровень отдать для легковых машин и общественного транспорта, выше для скоростного транспорта и небольших фургонов, и ещё выше для грузового транзитного транспорта. Это очень важная проблема для развития современного города. В 70 годы XX века её пытались решить в новом городе Лувен ла Нев в Бельгии. История его строительства весьма драматична. В конце 60 –х годов XX столетия драматические события, связанные с языковым противостоянием франкофонов и носителей фламандского языка в Бельгии, вынудили бежать из старинного университета города Лёвена (провинция Брабант) франкоговорящих студентов. Для них в провинции Валлонский Брабант был спроектирован и построен новый город. Славу ему принесли не только профессора университета, но и архитекторы-новаторы. Главным элементом их новаторских планов стала как раз реализация планов Ле Корбюзье об использовании подземных пространств и разно-уровневых типах дорог для общественного, личного и скоростного транспорта. Город практически лишён городского транспорта, который убран под землю и представляет собой одну сплошную пешеходную зону (Рис. 7, Рис. 8)



Рис. 7. Город Лувен ла Нев – площадь



Рис. 8. Город Лувен ла Нев – вид на разноуровневые части города: улица, парковочное пространство, жилые дома

В тоже время, необходимо предусматривать в градостроительных планах и концепциях развитие так называемых осевых артерий города. Они могут представлять собой как скоростные шоссейные дороги – рокады хордового типа, так и своеобразные автодромы (городские автобаны - Berliner ring) для одностороннего или двухстороннего скоростного движения, как в Берлине (Рис. 9).



Рис. 9. Berliner ring – городской автобан в Берлине

И наконец, вопросы регенерации и реконструкции городской среды должны занять своё место в градостроительных концепциях развития города. Вопросы строительства новых хордовых рокад-магистралей, вопросы регенерации городской среды в настоящее время постепенно начинают решаться, однако представляется, что реставрация и регенерация городской среды в районе Китай-города, Хохловских улиц и Хитровки ещё ждёт своего решения. Это касается также и восстановления некоторых утраченных исторических зданий Москвы, таких как храм Николы Мокрого, у Москворецкого моста (Рис. 10), на месте которого сейчас находится стоянка автотранспорта. Храма Введения Пресвятой Богородицы на Сретенке (Рис. 11), где также находится автотранспортная стоянка (на углу Сретенки и ул. Кузнецкий мост), Вознесенского собора бывшего Варсонофьевского монастыря в Варсонофьевском переулке (Рис. 12), где также находится ведомственная стоянка.



Рис. 10. Храм Николы Мокрого (Покрова Богородицы у Москворецкого Моста). Заново построен 1697 году (храм взорван в 1932 году)



Рис. 11. Храм Введения Пресвятой Богородицы на Сретенке. Построен 1514 -1519 годы. Арх. Алевиз Новый (Фрязин) (храм снесён в 1924 году)

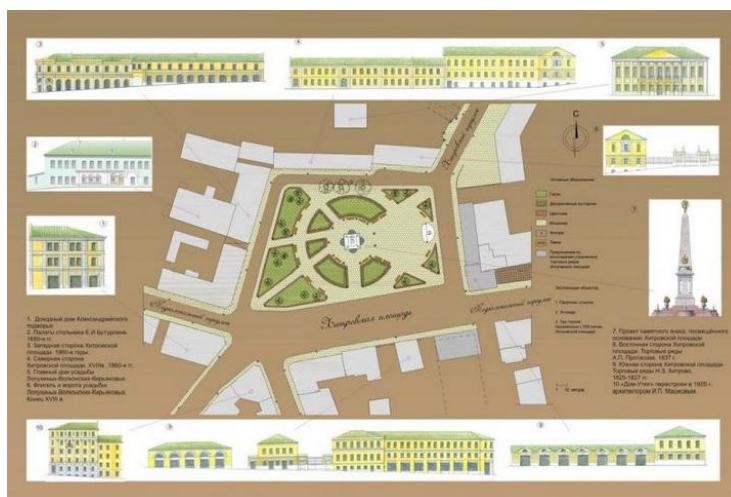


Рис. 12. Московский Вознесенский (Введенский) храм, что в бывшем Варсонофьевском монастыре. Храм 1692-1730 годы (храм снесён в 1931 году) Фото 1881 год. Код. @3602@

Также, с точки зрения регенерации городской среды возможны восстановление храма Флора и Лавра на Мясницкой улице и восстановление фасадной части особняков выходящих на Хитровскую площадь (Рис. 13 (а,б)).



а)



б)

Рис. 13 (а,б): а) Храм Флора и Лавра у Мясницких ворот, безстолпный храм у Мясницких ворот Белого города, который строился с 1651 по 1657 годы на средства прихожан Мясницкой слободы (снесён в 1934 -1935 годах); б) план – проект восстановления особняков на Хитровской площади в Москве

Всё это в комплексе с другими решениями по реставрации и регенерации, может возродить, хотя бы отчасти, те элементы городской градостроительной среды, которые так важны для более полного и цельного восприятия архитектурных стилей нашего города.

Литература

1. Тарасова Л. Г. Градостроительное планирование и регулирование развития крупных городов с учетом действия процессов самоорганизации: автореф. дис. докт. арх. - Саратов, 2010.
2. Гутнов А., Глазычев В. Мир Архитектуры – лицо города. - М., 1990. – 352 с.
3. Ле Корбюзье. Архитектура XX века. - М.: Прогресс, 1977. – 304 с.

References

1. Tharasova L. *Gradostroitel'noe planirovanie i regulirovanie razvitija krupnyh gorodov s uchetom dejstvija processov samoorganizacii: avtoref. dis. dokt. arh.* [Urban planning and regulation of development of large cities, taking into account the action of processes of self-organization . Abstract of dissertation for the degree of doctor of architecture]. Saratov, 2010.
2. Gutnov A., Glazychev V. *Mir Arhitektury – lico goroda* [Century World Architecture - the face of the city]. Moscow, 1990, 352 p.
3. Le Corbusier. *Arhitektura XX veka* [Architecture of XX century]. Moscow, 1977, 304 p.

ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ

Кирилл Алексеевич Соловьев

Кандидат культурологии, доцент Кафедры Архитектура гражданских и промышленных зданий ФГБОУ ВПО Московский Государственный строительный университет, Москва, Россия

e-mail: solovyev.cyrill@yandex.ru

Никита Сергеевич Драгушин

Студент 4 курса ИСА (факультет ПГС), кафедра Архитектура гражданских и промышленных зданий ФГБОУ ВПО Московский Государственный строительный университет, Москва, Россия

e-mail: lstnikopoli@mail.ru

DATA ABOUT THE AUTORS

Kirill Alekseevich Soloviev

PhD, docent, Department of Architecture, civil and industrial buildings in chief of the Moscow State construction University, Moscow, Russia

e-mail: solovyev.cyrill@yandex.ru

Draguschin Nikita Sergeevich

4th year student of the ISA (faculty of CBC), Department of Architecture, civil and industrial buildings in chief of the Moscow State construction University, Moscow, Russia

e-mail: lstnikopoli@mail.ru