

МИНОБРНАУКИ РФ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего  
профессионального образования  
«Московский архитектурный институт (государственная академия)»  
(МАРХИ)

**Кафедра «Архитектуры общественных зданий»**

**С.С. Горин**

**СПЕЦИАЛЬНЫЙ КУРС ЛЕКЦИЙ**

**«Развитие общественных зданий и пространств в условиях мегаполиса  
(на примере г. Москвы)»**

**по дисциплине «Специальность. Архитектура общественных зданий»**

для студентов  
направления Архитектура 270100  
подготовки: Магистр 07.04.01

Москва 2014

УДК 725.1(075.8)

ББК 85.11:38.712Я73

---

**Горин С.С.**

---

Специальный курс лекций **«Развитие общественных зданий и пространств в условиях мегаполиса (на примере г. Москвы)»** по дисциплине «Специальность. Архитектура общественных зданий»

С.С. Горин – М.: МАРХИ, 2014. – 73с.

Рецензент – доктор архитектуры, академик Российской академии архитектуры и строительных наук, президент Союза архитекторов России- - А.В. Боков

Рецензент – доктор архитектуры - Н.И. Щепетков

Специальный курс лекций **«Развитие общественных зданий и пространств в условиях мегаполиса (на примере г. Москвы)»** по дисциплине «Специальность. Архитектура общественных зданий»

Специальный курс лекций предназначен для обучения по дисциплине «Специальность. Архитектура общественных зданий» для студентов направления Архитектура 270100

подготовки: Магистр 07.04.01

Специальный курс лекций утвержден заседанием кафедры «Архитектура общественных зданий», протокол № 8, от «4» июня 2014г.

Специальный курс лекций рекомендован решением Научно-методического совета МАРХИ, протокол № 09-14/15 от «20» мая 2015

© Горин С.С., 2015

© МАРХИ, 2015

## **МАГИСТРАТУРА. СПЕЦИАЛЬНЫЙ КУРС ЛЕКЦИЙ**

для I курса Д/О факультета ЖОЗ во II семестре 2015-2016 учебного года по дисциплине  
«Развитие общественных зданий и пространств в условиях мегаполиса  
(на примере г. Москвы)»

**Тема занятий**

**Проводит**

- 1.Эволюция градообразующих, социальных функций и развитие планировочной и пространственной структуры столичного города.
- 2.Площади и пешеходные пространства в структуре мегаполиса.
- 3.Общественные пространства транспортных зданий, сооружений и их зависимость от транспортных коммуникаций и средств.
- 4.Особенности общественных пространств подземных сооружений.
- 5.Развитие архитектуры общественных пространств станций метро.
- 6.Формирование и развитие общественных пространств прибрежных территорий, набережных рек и акваторий.
- 7.Обеспечение экоустойчивости городской среды обитания
- 8.Роль энергосбережения в жизнеобеспечении крупного города.
- 9.Озеленение и благоустройство общественных зон отдыха.
- 10.Объекты монументального искусства, дизайна и рекламы в общественных пространствах столичного города
- 11.Мемориалы, некрополи и кладбища в городской структуре.
- 12.Обустройство городской среды и ее объектов для инвалидов и маломобильных групп населения разных категорий.
- 13.Комплексная реконструкция существующей исторической застройки и сохранение архитектурного наследия в столичном городе.
- 14.Население города и социально-пространственная среда его обитания, их формирование и развитие.
- 15.Современное восприятие и оценка жителями городской среды обитания.

**проф. МАРХИ,  
арх. Горин С.С.**

**Принятие зачета (резерв).**

**Принятие зачета (резерв)**

**Согласовано:**

**Составил:**

**Горин С.С.  
Ульянов В.И.**

## **1.Лекция «Эволюция градообразующих, социальных функций и развитие планировочной и пространственной структуры столичного города».**

Многовековая история города Москвы – столицы России, тесно связана с градостроительными и архитектурными аспектами своего развития, которые, по мере роста города имели свои специфические и интересные особенности. Эти особенности иной раз превращались в проблемы повседневного и дальнейшего развития нашего города, которые в разные времена приходилось решать власти и, конечно, архитекторам, которые предлагали разные варианты возможных решений этих проблем.

**За почти 870-летний период своего существования наш древний город претерпел много всяких событий:** разорительные пожары и возрождение из пепла; разрушения от набегов чужеземцев и строительство новых городских стен и зданий; снос, уничтожение культурных памятников и воодушевленное возрождение святынь нашего отечества; радикальные вторжения в существующую застройку центра и сохранение образцов исторической застройки на окраинах; недолгий взлет советского авангарда и все подавляющий напор сталинского соцреализма; подавляющее безразличие жилых районов типовой застройки и оригинальные объекты в духе современной архитектуры.

**Каждый значительный поворот исторических событий по своему своеобразно и заметно отражался в градостроительстве и архитектуре Москвы, в планах ее функционального, планировочного и пространственного развития:** возведении Кремля, его неповторимых стен и башен, великолепных храмов и дворцов; интересных административных, общественных, религиозных зданий и комплексов в центре и на окраинах; строительстве многообразных зданий массовой, фоновой жилой застройки; благоустройстве просторных и уютных площадей, скверов, бульваров, набережных рек; облике уникальных подземных и высотных объектов и т.д.

**«Велик и славен первопрестольный, боголюбивый град Москва – воистину третий Рим, четвертому же Риму не бывать, пока стоит мир! И велико, более всех именитых царств земель царство Московское. И велик и светел, и всемогущ царь и государь всея Руси, и нет на всех пространствах земных иного царя, кто был бы равен ему в блеске и силе его самодержавной власти, и богатстве его казны, и неустрашимости его войска, и в смирении и послушании его подданных».**

**Николай Шмелев. Роман «Сильвестр».**

**Образ и облик Москвы – столицы Московского княжества, Российского государства, Российской империи, а затем СССР и Российской Федерации создавался не только в соответствии с функциональными целями и возможностями того или иного социального, экономического и политического устройства государства, но и в определенной мере по воле того или иного самодержца-руководителя страны.** И такой город в любом случае призван был стать символом национального объединения и единства, основным и непоколебимым фактором повышения авторитета и стабильности правящей власти, образцом лучших достижений градостроительного искусства и архитектуры.

**Почти всегда рост и становление нашего столичного города были связаны с различными злободневными и актуальными проблемами его развития, сложность решения которых возрастала раньше век от века, а теперь возрастает из года в год.** Вот и сейчас огромная Москва, с приходом нового мэра и расширением своей территории на Юго-Запад Московской области, может в самое ближайшее время претерпеть много глобальных и локальных изменений не только в своей функциональной, планировочной, пространственной организации, но и в повседневном жизнеустройстве труда, быта и отдыха миллионов своих жителей и гостей.

В основе развития каждого большого, а тем более столичного, города стоит самая главная проблема, определяющая все остальные, из нее вытекающие. Эта проблема заключается в необходимом, возможном и реальном количестве постоянно и временно проживающего в таком городе населения и насколько город справляется со своей главной задачей – обеспечением комфортного, безопасного, удобного и благоустроенного проживания в нем его обитателей, которые хотят и стремятся полноценно удовлетворять свои основные потребности в труде, учебе, отдыхе, общественной и личной жизни.

К настоящему времени по официальным данным площадь города Москвы в пределах МКАД и присоединенных до 2012 года территорий составляет 109,1 тыс. га или 1091 кв. км, а постоянно проживающее на этом пространстве население – более 11,5 млн. человек.

На каждом квадратном километре в Москве в указанных границах проживает более 10,5 тысяч человек. В Париже, Лондоне и Нью-Йорке – менее 7,0 тысяч, а в Берлине – менее 4,0 тысяч человек.

По неофициальным данным ряда специалистов и ученых реальное «ночное» население этой Москвы составляет более 15 млн. человек, а «дневное» население – около 20 млн. человек, включая трудовых мигрантов, командировочных, туристов и гостей-нелегалов.

С 01 июля 2012 года по указу президента Р.Ф. в целях размещения органов управления Федеральной и Московской власти к Москве были присоединены: огромная территория на Юго-Западе Московской области в границах между Киевским и Варшавским шоссе до Калужской области и отдельные территории у города Звенигорода для обустройства резиденции и администрации президента Р.Ф. Все указанное - общей площадью 160 тыс. га. и официальной численностью населения более 250,0 тыс. человек.

Исходя из приведенных выше статистических данных, становится ясным, что очень многое в таком городе-мегаполисе как Москва зависит от правильной градостроительной политики. Эта политика заключается в серьезно продуманной и обоснованной функциональной, планировочной и архитектурно-пространственной организации рукотворной городской среды обитания населения нашей столицы при условии профессионального и грамотного жизнеобеспечения, безопасной эксплуатации, бережного сохранения, а также гармоничного развития и своевременного обновления всего фонда объектов городской недвижимости.

Прошлым, современным и будущим градостроительным и архитектурным проблемам развития города Москвы, а также возможным вариантам их решения посвящен этот специальный курс лекций.

Существуют определенные закономерности развития городов, порожденные их исторически сложившимися градообразующими и социальными функциями, а также соответствующим развитием их планировочной и пространственной структуры.

Многие века город Москва развивался, используя свое географическое положение, холмистый рельеф и природные особенности. Поначалу это было небольшое жилое поселение, с образованием крепости стали преобладать оборонные функции, потом появились торговые, административные и религиозные, затем - производственные, финансовые, образовательные, научные и др. Но главной функцией всегда была, есть и будет жилая.

Эволюция градообразующих и социальных функций любого города является его жизненной основой. Градообразующие и социальные функции столичного города, в том числе и Москвы, включают: жилые, административно-управленческие, политические, производственные, транспортные, торговые, культурные и досуговые, образовательные, научные, а также сопутствующие и обслуживающие их (коммунальные, инженерные и др.).

Жилые, самые главные и важные, функции в Москве требуют выделения самых больших участков городской территории, поскольку там, помимо жилых зданий, необходимо размещение учреждений соцкультбыта, зон отдыха населения и предприятий коммунального обслуживания.

**Административно-управленческие и политические функции требуют выделения особых территорий и участков в центральной части нашей столицы, поскольку именно здесь сосредоточены важные функциональные группы жизнедеятельности многих москвичей.**

**Производственные функции требуют выделения специальных участков на территории нашего города, а также их определенной изоляции от жилой и общественной застройки.**

**Функции культуры, просвещения, отдыха и спорта в Москве требуют выделения разных участков по всей городской территории, поскольку указанные объекты размещаются в центральной, срединной и периферийной частях городской застройки и даже за границами города.**

**Основные градообразующие функции по мере их исторической эволюции, в том числе увеличения или уменьшения по составу и объемам, последовательно материализуются на территории города и впоследствии их не так просто изменить.** Поэтому первый и главный принцип функциональной организации города, - это его функциональное зонирование, а именно разделение города на зоны или части различного назначения по признаку ведущей функции.

При этом ни одна из функций города, взятая в отдельности, не существует сама по себе. Чередование жизненных циклов человеческого труда, быта и отдыха – основа эволюции столичного города, его современного уклада и комфортного существования горожан и приезжих гостей.

**Исторически сложившаяся и развивающаяся по настоящее время система градостроительного образования-преобразования древних городов и их градообразующих функций на протяжении столетий демонстрируют свою определенную устойчивость, естественность и закономерность многовекового формирования.** И Москва ярко и наглядно показывает-доказывает своим примером все эти важные градостроительные качества по сей день.

**Доказано, что наиболее устойчивы в структуре города градообразующие функции и зоны его административного и политического центра (особенно исторического), а также транспортных сообщений, включая и направления основных «вылетных» магистралей.**

**Более подвержены изменениям во времени градообразующие функции и зоны жилой застройки, что подтверждается обновлением застройки многих улиц и кварталов Москвы.**

**Нестабильны производственные функции и их зоны с различными промышленными предприятиями, которые в процессе развития города тоже могут стать резервными территориями для последующей застройки или иного использования.**

**Еще менее стабильными являются в городе свободные уголья (незастроенные пространства полей, огородов, садов, лесов), о чем свидетельствуют отданные в свое время под застройку сельхозуголья бывших деревень и зеленых пространств, вошедших в границы Москвы.**

**Со времен реализации «сталинского плана» реконструкции Москвы, не стояли так остро проблемы дальнейшего развития градообразующих функций столицы, связанные с кардинальным их изменением и совершенствованием.** Функциональное наполнение центра Москвы характерно обилием различных административных, офисных зданий, дорогих магазинов одежды, обуви, аксессуаров, парфюмерии, ресторанов, зрелищных учреждений, высших учебных заведений, музеев, библиотек и т.п., но при этом практически полным исчезновением продовольственных магазинов повседневного спроса и объектов бытового обслуживания.

**По некоторым сведениям 40% рабочих мест сосредоточено в центре столицы, занимающем всего 6% ее территории, что свидетельствует о явном дисбалансе между градообразующими функциями и их рациональным размещением в ткани города.**

Мало того, из центральной части нашего города постепенно исчезает полноценная жилая функция вместе со всей необходимой инфраструктурой социокультурного обслуживания. На территории Китай-города уже давно никто постоянно не проживает. Скоро такая же участь может постигнуть и многие кварталы старых доходных жилых домов в пределах Бульварного кольца.

Конец XX и начало XXI века в Москве отмечены духом коммерциализации, наращиванием жилых функций в окраинных зонах города в ущерб развитию их социокультурной инфраструктуры, функциональной перегрузкой и стихийной застройкой центра, упадком производственных функций и закрытием крупных промышленных предприятий, дряхлением существующего жилищного фонда и хаотичным возведением многоэтажных и высотных зданий.

Современная эволюция градообразующих функций и зон в Москве крайне сумбурна и противоречива. В этом, пока плохо контролируемом, хаотичном процессе бурно взаимодействуют, порой сталкиваются, разнонаправленные тенденции и реалии развития крупнейшего города, которые с завидной легкостью ломают всякие задуманные, но всегда опаздывающие, Генпланы его дальнейшего развития. Так, начавшийся вывод из столицы убыточных и вредных промышленных производств из срединной части города должен и может способствовать более рациональному и современному освоению освободившихся территорий, зданий и сооружений.

Вместе с тем переориентация и новое освоение многих и разных промышленных объектов под различные городские нужды и перспективы развития нашей столицы могут оказаться очень сложным, трудоемким, длительным и весьма затратным делом.

Неотложной проблемой и одновременно задачей для развития Москвы в XXI веке является совершенствование ее градообразующих функций и их зонирования. Ушедшие века и особенно XX век оставили чрезмерную функциональную перегруженность среды обитания горожан в центре столицы и явную необеспеченность социальными, культурными и бытовыми функциями жилых районов в срединной части и особенно на окраинах города.

Деление огромной по территории и численности населения Москвы на малые многофункциональные, «элитные» зоны в центре для проживания богатых горожан и обширные монофункциональные «спальные» районы для прочего населения, говорит о реальной перспективе развития московского варианта сегрегации городского населения. Поэтому, в ходе обновления городской застройки столицы РФ и ее комплексной реконструкции, следует ликвидировать создававшиеся десятилетиями исключительное благополучие центра города и ущербную утилитарность среды обитания в периферийных, «спальных» жилых районах столицы. Добиться этого можно только за счет более сбалансированного и гармоничного дальнейшего функционального развития всех без исключения территорий нашего города.

В каждом новом Генплане Москвы всегда заложены перспективы развития градообразующих и социальных функций, совершенствования функционального зонирования столицы. Они подразумевают эффективность и целесообразность расширения, сокращения или изменения основных городских функций в зависимости от современных и перспективных социально-экономических условий и требований развития столицы. Но все это далеко не всегда удается реализовать в полной мере или на должном качественном уровне.

Развитие планировочной структуры города означает рациональное размещение на его территории функциональных зон для жилья, производства, торговли, культуры, отдыха и т.д., а также создание системы связей между ними и структурную организацию каждой из таких зон. Однако нельзя все свести только к структурно-планировочной организации функциональных зон и их элементов.

Планировочная структура определяется в первую очередь рациональным взаимным расположением и возможностью создания удобной, постоянной и надежной взаимосвязи всех частей города. Вместе с тем, обширные территории, организованные по монофункциональному принципу, утрачивают многие качества, присущие полноценной социальной жизни города. Все это делает актуальными поиски новых, интегрированных форм архитектурно-планировочной структуры современного города с древней историей развития.

**Планировочное развитие города Москвы шло от языческого капища на главном из семи холмов, Боровицком, до формирования сначала крепости-городища, потом центрального города удельного княжества, и, наконец столицы государства с радиально-кольцевой планировочной системой размещения и зонирования важнейших структур городского пространства: Кремля, Китай-города, Белого города, Земляного города, Камер-Коллежского вала и Малого кольца московской железной дороги.**

До и после революции 1917 года, но особенно в предвоенные годы началось формирование больших жилых кварталов и районов при крупных промышленных предприятиях, как правило, вдоль основных радиальных «вылетных» магистралей (проспектов, шоссе).

После Великой Отечественной Войны 1941-1945 г.г. развитие городской застройки продолжилось в виде «спальных» жилых районов на месте сносимых пригородных поселков и деревень сначала внутри МКАД, а впоследствии и за ее пределами.

**Принято считать, что в городах с радиально-кольцевой планировочной структурой при избыточной концентрации функций в центре обязательно происходит разрастание города и его функций по типу кляксы с последующей деградацией пропускной способности радиальных дорог-артерий, а потом и всей застройки центральной части города.**

Это важное условие не было учтено прежними советскими правителями, и в 1930-х годах главным и приоритетным объектом планировочного развития столицы СССР были объявлены именно крупные «вылетные» магистрали, проспекты, шоссе и их застройка престижными зданиями различного назначения.

При этом межмагистральная, уличная и квартальная структура застройки древнего, развивающегося города не получила своего должного развития, как это складывалось изначально в условиях существования социально-экономической автономии городских слобод с их многофункциональными, общественными центрами.

**Такое градостроительное решение способствовало появлению сложной современной проблемы в виде утраты общественных центров в большинстве крупных развивающихся городских зон жилой застройки.** Полноценная социокультурно-бытовая инфраструктура для этих огромных жилых территорий оказалась нереализованной, а исторический общегородской центр стал, со временем, явно функционально и планировочно перегруженным административными, торговыми, культурными и другими функциями, привлекающими туда большие людские массы и транспортные потоки. В результате стали проблемой неудобства и давка в метро и общественном транспорте, постоянные пробки на центральных улицах и магистралях.

**Переуплотнение существующей застройки центра Москвы велось и все еще ведется в пределах неизменяемой сети и средневековых габаритов улиц и переулков,** без оглядки на веками сложившуюся архитектурно-планировочную структуру прежней застройки. Размещение большинства новых объектов подчас напоминает захват любой территории, участка и их последующую многоэтажную застройку «под завязку», нередко с нарушением красных линий.

**В итоге практически все свободные и резервные участки в городе оказались застроенными, средняя плотность населения официально достигла рекордной величины – почти 110 чел/га площади Москвы в границах МКАД и ранее присоединенных территорий.**

**Получившая в конце XX и самом начале XXI века широкое распространение градостроительная практика «точечной» встройки все новых и новых крупных объектов различного назначения в существующую тесную планировочную ткань центра Москвы в пределах Бульварного и Садового кольца (часто на месте неоправданного сноса интересных исторических зданий) уже приносит свои горькие плоды.** Всеми любимой и почитаемой Москвы мы очень скоро не узнаем – так она изменится, и не в лучшую сторону.



**Крупные членения многоэтажной застройки окраинных территорий города, резко отличающиеся от застройки исторической его части, несоразмерны и для самих этих градобразований.** Жилые пространства микрорайонов чересчур преувеличены по размерам и немасштабно расчленены. Достаточно сказать, что на дворовой территории рядового жилого квартала на Юго-Западе свободно «плавают» Соборная площадь Кремля, на площади другого двора может разместиться Афинский акрополь и т.д.

При этом многие площади и дворовые территории центра Москвы кажутся небольшими и дробно члененными, но уютными и привлекательными общественными пространствами для обитания горожан.

**Бескрайние лабиринты-пространства новых жилых массивов, широкие и длинные, монотонно-однообразные проспекты и улицы подавляют человека своей величиной, отсутствием гармоничных градостроительных акцентов и площадей, благоустроенных зон отдыха по сравнению с гуманными для восприятия габаритами и масштабом застройки старой Москвы.** А ведь планировочные решения окраин города должны были предусматривать устройство архитектурно-планировочных узлов градостроительной композиции новых жилых районов, комплексно развитых и своеобразных общественных центров притяжения различных социально-демографических групп местного населения.

**Все последние Генеральные планы Москвы в части развития урбанизированного каркаса города предусматривали совершенствование его исторически сложившейся планировочной радиально-кольцевой структуры.** Это заключалось в усилении роли ядра исторического центра как национального и культурного символа столицы России, с акцентированием главных радиальных и кольцевых транспортных связей и узлов системой крупных общественно-деловых центров и линейных, примыкающих многофункциональных комплексов, с формированием дублеров главных «вылетных» магистралей и их расширением.

Предусматривались и другие структурно-планировочные мероприятия: сохранение, выявление, зрительное раскрытие исторически ценных ландшафтных панорам, садовых и парковых комплексов; обновление и комплексная реконструкция существующей исторической застройки; освобождение территорий от ветхих зданий; вывод вредных производств в Московскую область и др. Однако все эти благие пожелания генеральных планов развития столицы на деле никогда не исполнялись даже на 50%.

**Правительство Москвы в лице нового мэра не только попыталось активизировать решение ряда прежних городских проблем, но и выдвинуло идеи, предложения и решения по созданию к концу 2014 года Генплана развития столицы до 2035 года.** В границах МКАД и на присоединенных ранее территориях за ней планировалось осуществить следующие структурно-планировочные мероприятия:

- прекратить уплотнение городской застройки;
  - создать в центре пешеходные зоны и кварталы;
  - возродить существующие и создать новые парки, бульвары и сады для полноценного отдыха городского населения;
  - переработать проекты планировки ряда привокзальных и центральных площадей;
- решить дорожно-транспортные проблемы и др.

**В новом Генплане нужно будет учесть и увеличение Москвы на 160 тыс. га в Юго-Западном направлении Московской области для размещения ряда органов власти Р.Ф. вместе с необходимой инфраструктурой жилья и социокультурного обслуживания.** Все это в комплексе потребует множества дополнительных и серьезных социально-экономических расчетов и градостроительных обоснований.

Не обойтись здесь и без профессиональной проработки концептуальных функционально-планировочных решений по целому ряду важнейших вопросов дальнейшего совместного жизнеустройства уже существующей и «новой» Москвы.

### **Функционально-планировочное развитие Москвы на Юго-Запад Московской области**

основывается на двух составляющих. Первая составляющая – сохранение дальнейшего современного развития «старой» Москвы в пределах МКАД и территорий присоединенных до 2012 г. Вторая – обеспечение перспективного развития «новой» Москвы на территориях Юго-Запада Московской области, присоединенных в 2012 г. по Указу президента Р.Ф.

**Сохранение дальнейшего современного развития «старой» Москвы в пределах МКАД и территорий присоединенных до 2012 г. требует проведения и реализации множества решений и мероприятий по самым различным аспектам полноценного жизнеобеспечения и функционирования уже существующего крупнейшего столичного города Европы.** К таковым можно отнести актуальные вопросы: жилищного строительства и инфраструктуры соцульбтытового обслуживания населения; удобного дорожного и быстрого, комфортного транспортного обеспечения; улучшения экологии, озеленения и благоустройства городских территорий; экономного энергопотребления и энергосбережения; бережного отношения к историческому, культурному и архитектурному наследию, а также многое, многое другое.

**Обеспечение перспективного развития «новой» Москвы на территориях Юго-Запада Московской области, присоединенных в 2012 г. также требует проведения и реализации множества решений и мероприятий, но уже по осязательно большим, в числовом отношении, аспектам полноценного жизнеобеспечения и функционирования еще не существующего нового крупного столичного городского образования.** Первым делом Руководством Р.Ф. и ее столицы было определено функционально-планировочное и административное деление этой присоединенной местности – достаточно благополучной, относительно малонаселенной, с хорошей экологией, природными угодьями и ресурсами, по мнению инициаторов указанного выше масштабного градостроительного решения по увеличению территории Москвы.

#### **Функционально-планировочное деление «новой» Москвы пока предполагает:**

- возведение в 5-10 километровой зоне от МКАД различных объектов управления Федеральной и Московской законодательной, правовой и исполнительной власти, включая объекты всей необходимой и соответствующей инфраструктуры в идее жилья, соцульбтыта и коммунального хозяйства, а также благоустроенные бульвары, скверы, парки и т.п.

- создание в ближайшие годы на новой, присоединенной территории столицы не менее: 1,5 млн. различных рабочих мест; 65 млн. кв. м общей площади квартир для постоянного проживания 2,0 - 2,5 млн. новых жителей-москвичей; 45 млн. кв. м площади административных, общественных и коммунальных зданий;

- размещение помимо органов власти Российской Федерации, Москвы еще и объектов международного финансового центра «Рублево-Архангельское», научно образовательного и инновационного кластеров (ВШЭ, Политехнический институт-академия, МИСиС и др.) у поселка Коммунарка, а также крупного международного инновационного центра «Сколково».

- использование всей оставшейся и огромной по площади присоединенной территории в качестве большой и благоустроенной зеленой рекреационной зоны для отдыха москвичей, а также жителей «новой» Москвы, включая элитные земельные участки Рублево-Успенского, Рублево-Архангельского и других анклавов, исключая уже существующие градобразования и поселения.

#### **Административно-планировочное деление «новой» Москвы подразумевает образование двух новых административных округов:**

- «Новомосковского» в центре в поселке Московский (население не более 10 тыс. чел.);

- «Троицкого» с центром в наукограде Троицк (население от 40,0 до 50,0 тыс. чел.);

К настоящему времени в состав этих двух округов «новой» Москвы входит всего 22 населенных пункта, включая указанные города, поселки, села и деревни. При этом в ближайшее время предполагается осуществить не только организационное, но и реальное переподчинение этих населенных пунктов и перераспределение ресурсов их жизнеобеспечения.

**Пространственное развитие структуры города** наиболее целостно и образно характеризует его градостроительную организацию, позволяя понять эволюционную логику размещения и характер взаимодействия важнейших функциональных, планировочных, пространственных элементов-объектов городской среды, структуру зон активной и рядовой застройки, урбанизированных и ландшафтных, природных участков городской среды.

Каждый большой и древний город имеет свое характерное, запоминающееся лицо – архитектурно-пространственный облик, складывающийся из основных достоинств, доступных всеобщему обозрению: интересное объемно-пространственное решение исторического центра с главными архитектурными объектами; раскрытые и живописные панорамы застройки с высоких точек и вдоль русел рек; характерные, запоминающиеся силуэты-символы; интересные пространственные решения площадей, ансамблей, комплексов, зданий и т.д.

Москва в полной мере обладает всеми перечисленными выше достоинствами древнего города и пока еще радует жителей-москвичей, а также привлекает к себе массы гостей и туристов со всего мира своим выразительным историческим центром-Кремлем, живописно-холмистыми панорамами берегов реки Москвы, красивыми силуэтами древних монастырей и церквей, а также архитектурой отдельных градостроительных комплексов и крупных зданий. Многие, в том числе и высотные «сталинские» здания (МГУ на Воробьевых горах, дома на Кудринской площади, на Котельнической набережной и др.) создали и закрепили определенные, запоминающиеся архитектурно-пространственные образы своего исторического времени.

**Основными элементами, определяющими архитектурно-пространственную структуру организации городской территории Москвы в пределах МКАД пока еще являются:**

- природно-ландшафтный и урбанизированный каркасы, образующие ту или иную (ветвистую, сетевую) структуру единого архитектурно-пространственного каркаса города;
- исторически и естественно сложившиеся членения городской территории – естественные и искусственные пространственные рубежи, определяющие относительную территориальную обособленность функционирования отдельных частей города;
- пространственные формы типов застройки и открытых участков, обуславливающие особенности зрительного восприятия городской застройки в части ее исторического развития;
- функционально-пространственные подсистемы территории города, характеризующие относительную средовую однородность и цельность городской ткани: природного комплекса; общегородских, местных центров; жилых районов; производственных и коммунальных зон.

Особую роль в процессе исторического формирования градостроительной структуры и пространственной структуры нашего города сыграл холмистый рельеф территории, разделенный поймой Москвы-реки и изначально густой сетью ее притоков (реки Яуза, Неглинка, Пехорка и др.). В ходе эволюционного развития города, особенности холмистого рельефа и клинообразного расположения зеленых массивов отразились в специфике его пространственной структуры, выразившейся в виде главных видовых панорам и силуэтов центральной части города.

Потом эта специфика прочно закрепилась: основными направлениями радиальных (вылетных) магистралей и кольцевых дорог; в объемно-пространственных решениях разных секторов городской застройки; в зеленых клиньях окружающих лесов в виде дубрав, боров и рощ. Этим в основном и определились наиболее характерные и уникальные черты радиально-кольцевой функциональной, планировочной и архитектурно-пространственной структуры Москвы.

К настоящему времени неудержимый рост столицы России по множеству градообразующих функций, числу постоянных и временных жителей, по объемам и темпам индивидуального и массового строительства, уже вступил в противоречие с существующей радиально-кольцевой планировочной структурой города, средневековыми габаритами улиц и переулков, площадей и бульваров в центре Москвы, до сих пор еще олицетворяющими собой архитектурное, художественно-образное, запоминающееся лицо нашего древнего города.

**При этом внутриквартальные пространства остаются не использованными в качестве озелененных островков-карманов, своеобразных «отдушин»** для восполнения свежего воздуха и отдыха многочисленных работающих (около 5,0 млн. человек) и еще проживающих горожан (около 0,7 млн. человек) в каменных джунглях центральной части столицы России.

**Следует признать, что общая архитектурно-пространственная структура современной Москвы теперь представляет собой хаотичное напластование самых различных объектов, включающее огромное разнообразие их габаритов, масштабов, архитектурных форм, стилей.** Архитектурные решения целого ряда зданий и комплексов подчас вызывают отрицательные эмоции не только у архитектурных критиков, но и у простых москвичей, еще любящих уютные уголки богатой пространственной среды столицы, сохранившейся от вторжения новостроя.

**Новые «бизнес-объекты» на набережных, площадях и улицах Москвы решительно и безоглядно меняют облик центра и срединной части столицы,** ломают ее привычные панорамы и общие виды, искажают силуэты и перспективы лишая их полноценного, гармоничного восприятия, исторического очарования.

Так получилось со знаменитым зданием «Военторга» с его уникальным четырехэтажным атриумом, пошедшим по воле коммерческих интересов руководства города в одночасье под снос. А с бизнес-расширением здания ЦУМа переполненный транспортом и людьми центр столицы лишился еще одного уютного сквера.

Так же состоялась разрекламированная «реконструкция» и реальная гибель Манежной площади. Таким же образом получились аляповато-лубочный «Наутилус» на Лубянской площади и вычурно-неосталинские корпуса на Павелецкой... А строительство на Старом Арбате блока торгово-офисных зданий напротив ресторана «Прага» - ярчайший пример хамского безразличия российско-московского бизнеса к окружающей городской среде за самое последнее время.

**Современное развитие или, вернее сказать, кардинальное изменение архитектурно-пространственной структуры нашего города может разрушить то, чем всегда отличался облик Москвы – Третьего Рима от других столиц мира.** Вот и инородный, зеленовато-синеватый, мрачный железобетонно-стеклянный город в городе ММДЦ «Москва-Сити» неудержимо растет вверх и вширь, завоеывая все новые и новые жизненно важные для столицы пространства, отвоеывая их у зеленых уголков, у сложившейся застройки и превращаясь в некое подобие-пародию на высотные центры городов-мегаполисов стран Нового Света.

**Под таким же напористым давлением строительного бизнеса в центральной и срединной частях Москвы возводятся крупные, многоэтажные объекты,** довольно часто закрывающие своими объемами и формами сложившиеся веками живописные уголки исторической застройки. Иногда они, находясь на выигрышных местах, своим хамски-аляповатым «новоязом» вступают в эпатажный диссонанс с уже сложившимися градостроительными объектами, разрушая привычный московский, теплый человеческий масштаб окружающей архитектурно-пространственной среды на Арбатской, Трубной площадях, площади Сокольнической заставы и других местах столицы.

Ярким примером нарушения всех прописанных в прежнем, актуализированном Генплане развития Москвы правил и норм строительства высотных объектов вблизи зоны Садового кольца является возведение огромного небоскреба на пересечении Садового кольца и Долгоруковской улицы. Внешний облик этого, явно коммерчески продвигаемого, бизнес-объекта подавляет своими габаритами всю, далеко не малоэтажную, застройку вокруг указанного перекрестка. Нетрудно представить какое «Чудо-Юдо», саркастически напоминающее своим силуэтом, а также формами и деталями всем известный Дворец Советов, получится, когда это «произведение» современной московской высотной архитектуры обретет свои окончательные черты и отделку фасадов.

**Попадая же в некоторые новые жилые районы, теперь, как и прежде в 60-е годы, невозможно сориентироваться на месте – так «высотно-монотонны»** однообразны и запутанны лабиринты «современной московской» массовой жилой и соцкультбытовой застройки. Здесь все лишено ясных и понятных пространственных ориентиров, интересных архитектурных акцентов.

**Назначение в середине осени 2010 года нового мэра Москвы ознаменовалось его намерением кардинально изменить градостроительную политику в столице, а также целым рядом предложений и решений. К таким предложениям и решениям можно отнести:**

- **стабилизацию роста населения Москвы**, в том числе и за счет сокращения в два раза объемов жилищного строительства (не более 2,0-2,5 млн. кв. м общей площади квартир в год);
- **ограничение строительства различных новых объектов в историческом центре столицы** (здесь был объявлен временный мораторий на снос и новое строительство);
- **решение дорожных и транспортных проблем** (реконструкция МКАД и «вылетных магистралей, строительство новых линий и станций метро, возведение ТПУ, автопарковок и др.);
- **сохранение приоритета возведения жилых и соцкультбытовых объектов в городе;**
- **упорядочение размещения объектов малого бизнеса** (торговые палатки, павильоны и т.п.);
- **вывод за город вредных, нерентабельных промышленных объектов** (ЗИЛ, АЗЛК и др.);
- **возведение 200 православных модульных храмов** в различных районах города и другое;
- **За прошедшее время Правительство Москвы в лице нового мэра постаралось начать решение ряда прежних городских проблем (в основном дорожных и транспортных) и приняло решение по созданию к концу 2014 года нового Генплана развития столицы до 2035 года.** А пока, в границах МКАД и на присоединенных до 2012 года за ней территориях планировалось осуществить следующие структурно-планировочные мероприятия до 2020 года:
  - **прекратить безудержное уплотнение городской застройки** в центральной части города;
  - **реконструировать МКАД и все «вылетные» магистрали, создать их дублеры;**
  - **построить новые и реконструировать прежние транспортно-пересадочные узлы (ТПУ)** на наиболее напряженных направлениях пассажиропотоков в количестве более 200 штук;
  - **ускорить темпы транспортного строительства** за счет возведения 160 км линий и 80 станций метро, а также новых трамвайных линий, в том числе скоростного трамвая;
  - **увеличить в разы число городских автопарковок, парковочных зон и их вместимость;**
  - **переработать подземные уровни площадей у вокзалов Белорусского, Павелецкого и др.**

Касаясь вопросов, связанных с архитектурно-пространственным обликом столицы новый мэр Москвы назвал возведение высотного ММДЦ «Москва-Сити» большой градостроительной ошибкой, а потом неоднократно и официально заявлял в СМИ о:

- нецелесообразности строительства в столице новых высотных объектов в будущем;
- бережном сохранении исторического и архитектурного облика столицы России.

**Хочется надеяться, что теперь (!?!), после десятилетий пренебрежительного отношения к облику столицы, первостепенной задачей современных московских градостроителей и архитекторов станет потребность обязательного сохранения уникального облика нашего города, при обдуманном и взвешенном развитии жизненно важных запросов мегаполиса.**

Никоим образом нельзя допустить превращение Москвы – древнего русского города в некое подобие-пародию Нью-Йорка или Чикаго, которые не только намного его моложе, но и имеют совершенно другую исторически сложившуюся градостроительную, планировочную структуру и абсолютно иной архитектурно-пространственный и стилиевой облик.

**По инициативе президента России, с 2012 года, территория Москвы увеличилась на 160,0 тыс. га в Юго-Западном направлении от МКАД для переноса туда объектов некоторых органов власти Р.Ф. и Москвы вместе с инфраструктурой жилья и соцкультбыта.** Это потребует от руководства Москвы и Московской области серьезных обоснований и скрупулезной проработки на профессиональном уровне как концептуальных социально-экономических, так и функциональных, планировочных и пространственных проектных и других решений по целому ряду важнейших вопросов совместного жизнеустройства «Старой Москвы», находящейся в границах до 2012 года, с существующими и вновь создаваемыми градобразованиями «Новой Москвы» на присоединенных в Юго-Западном направлении от МКАД территориях между Варшавским и Киевским шоссе.

**Среди проблем архитектурно-пространственного развития «новой» Москвы следует обратить внимание на следующие вопросы, которые возникнут в ближайшем будущем.**

**1. Состояние фонда жилых и общественных зданий населенных пунктов и достижение стандартов, установленных для «старой» Москвы.** Доля 5-9-12 этажных капитальных объектов недвижимости указанного сектора населенных пунктов не является значительно преобладающей над малоэтажными деревянными и прочими зданиями, где отсутствуют внешние инженерные сети и коммуникации, а также полноценное и современное инженерное оборудование.

Физическое состояние и эксплуатацию объектов указанного сектора также нельзя признать достаточно хорошими, скорее они слабо удовлетворительные, так как изношенность конструктивных, ограждающих элементов и инженерного оборудования у капитальных зданий приближается к критическому и ветхому, а у некапитальных уже давно перешла этот рубеж.

Поэтому говорить о быстром достижении «новой» Москвой основных стандартов пространственного развития, состояния, эксплуатации и инженерного обеспечения жилых и общественных зданий на территории «старой» Москвы в данном случае пока не приходится.

**2. Состояние соцкультбытового обслуживания жителей населенных пунктов и доведение его до уровня норм и правил, установленных для «старой» Москвы.** Не секрет, что на территории «новой» Москвы остро не хватает объектов современного соцкультбытового обслуживания, включая ДОУ, общеобразовательные школы, поликлиники, больницы; клубы, Дома культуры, библиотеки, ФОКи, торговые центры, универмаги, магазины повседневных продовольственных и промышленных товаров, комбинаты и мастерские бытового обслуживания.

Довольно большое число этих существующих объектов находится в неудовлетворительном эксплуатационном состоянии, требует капремонта, реконструкции или реновации. Говорить же о пространственной доступности многих из указанных объектов просто не приходится, как и о скорейшем выполнении действующих в «старой» Москве норм и правил в этой сфере.

**3. Состояние дорожно-транспортной инфраструктуры и приведение ее к уровню, соответствующему уровню в «старой» Москве.** Сейчас состояние дорожно-транспортной инфраструктуры на территории «новой» Москвы оставляет желать лучшего, поскольку связано с:

- полным отсутствием крупных вылетных магистралей и полноценной дорожной сети с твердым покрытием внутри большей части территорий присоединенного пространства;
- практическим отсутствием собственного общественного транспорта и перегруженностью общественного транспорта следующего по Киевскому и Варшавскому шоссе;

Приведение дорожно-транспортной инфраструктуры «новой» Москвы к уровню «старой» Москвы потребует огромных капиталовложений и длительного времени для их освоения.

**4. Состояние нормативно-правового обеспечения жизнедеятельности населенных пунктов и их жителей и достижение уровня, действующего на территории «старой» Москвы.** На территории «новой» Москвы на сегодняшний день не определены или не достигнуты полностью, характерные и установленные для «старой» Москвы нормы и правила в области:

- имущественных прав и отношений собственников и нанимателей в жилищной сфере;
- тарификации услуг в сфере ЖКХ, электроснабжения, газоснабжения, телефонизации и т.д.;
- пенсионного, социального, медицинского обеспечения и обслуживания групп населения;
- правовых отношений и норм в сфере садово-огороднического, дачного строительства и др.

**Все изложенное выше пока свидетельствует о довольно слабой и непрофессиональной проработке-подготовке решения Руководства Р.Ф. о масштабном пространственном расширении территории столицы России на Юго-Запад Московской области.** Как известно отечественные специалисты (градостроители, демографы, социологи, экономисты и т.п.) не привлекались на предварительной стадии выработки указанного решения. Да и каких либо обоснованных предложений наших крупных научно-исследовательских и проектных институтов по поводу такого направления градостроительного развития Москвы за последние 80-90 лет не наблюдалось, если не брать в расчет конкурсные работы 20-30 гг. XX века по развитию столицы.

## 2..Лекция. «Площади и пешеходные пространства в структуре мегаполиса».

**Понятие площадь** относится к открытому, архитектурно организованному, обрамленному зданиями и зеленью общественному пространству, входящему в систему других открытых городских пространств, к которым относятся тротуары улиц, проспектов, набережные, парки, скверы, бульвары, спортивные и игровые площадки, дворы и т.п.

Любой большой город имеет исторически организованные и архитектурно-оформленные разнообразные площади, а также пешеходные пространства внутри своей планировочной и градостроительной структуры. В Москве, за многие века ее развития, такие разнообразные общественные пространства тоже были сформированы и определенным образом функционально и иерархически оформлены в структуре города, достаточно ярко подчеркивая привлекательность и своеобразие его функционально-планировочного и архитектурно-пространственного устройства.

**Площадь – один из основных и самых устойчивых элементов городской среды и планировочной структуры любого города, определяющий, как и уникальные или исторические здания, его индивидуальный, запоминающийся и неповторимый облик.** Первоначально площадь проявила себя как открытое пространство, своеобразный «перекресток» с определенным набором функций, главная из которых – архитектурно организованное, как правило – пешеходное, общественное пространство. Это открытое пространство в самые разные времена и в разных странах служило главным местом непосредственного и прямого общения для городских жителей, на котором оглашались новые законы, где торговали, развлекались и собирались горожане для решения своих гражданских проблем. В основном площади возникали в структуре города в местах пересечения улиц, связанных с торговлей, либо на перекрестках городских улиц с основными дорогами, ведущими в другие города.

**Площадь может иметь как геометрически правильную форму, так и различные сложные и неправильные очертания. Может быть по периметру закрытой или открытой.** При создании площади учитываются размеры и объемы окружающих зданий и сооружений, ширина вливающихся улиц и магистралей, объем и характер транспортных потоков.

**Наилучшие соотношения высоты застройки зданий к ширине и длине площади принимаются соответственно 1:3 и 1:9. Обычно принимают соотношения ширины площади к ее длине от 1:3 до 1:1, а лучшими считают 1:1,5; 1:1,65; 3:4.** Однако представляет интерес и современное создание в иных габаритах как новых, так и реконструкция существующих пространств ряда площадей в городах Западной Европы.

**В современном градостроительстве площади делятся на два основных типа: пешеходные (общественные) и транспортные.** В свою очередь, пешеходные (общественные) площади подразделяются на главные, торговые, театральные, мемориальные, соборные, садово-парковые. При этом транспортные площади подразделяются на привокзальные, предзаводские, предстадионные. Каждый из перечисленных типов площадей имеет свою специфику функционально-планировочной и архитектурно-пространственной организации.

**Самым ярким примером главной площади Москвы и России может служить Красная площадь – многофункциональное общественное пространство.** Правда, только с недавнего времени эта главная площадь страны стала закрытой для сквозного проезда. Теперь здесь проводятся не только военные парады, отмечаются особо торжественные даты и государственные праздники, но и осуществляются различные культурно-развлекательные мероприятия: от симфонических концертов, рок-фестивалей, ледовых шоу и хоккейных матчей до празднования Дня города и демонстрации-поклонения знаменитому зарубежному футбольному кубку УЕФА.

Однако, эти праздничные шоу, все чаще, начинают приобретать парадоксально-удручающий характер из-за настойчивого желания горе-устроителей отгородиться многометровыми и крупногабаритными временными конструкциями декораций и агитационных щитов, трибун, ограждений и т.п. от уникального великолепия многих древних и современных архитектурных памятников, окружающих и создающих образ этой самой Красной площади.

**Большая проблема и беда Москвы сегодня – ликвидация многих известных и исторически ценных общественных площадей в центре города (площадей больших и малых, озелененных и окруженных разными интересными культурными и административными зданиями, с памятниками и монументами, с фонтанами и скверами).**

**Из имеющихся на территории Москвы чуть более 120 площадей абсолютное большинство расположено в пределах Третьего Транспортного Кольца (ТТК). Из них 32 находятся в историческом центре города, 14 – между Бульварным кольцом и внутренней стороной Садового кольца, 40 – между ТТК и внешней стороной Садового кольца.**

**За прошедшие годы «сталинской реконструкции столицы» и «хрущевской оттепели» многие исторические площади были преобразованы-обновлены вместе с застройкой, более трети площадей подверглось значительной реконструкции, некоторые, (у Рижского, Савеловского вокзалов и др.) пропали как площади или исчезли, как знаменитая Собачья площадка на Арбате.**

**Процесс сноса и ликвидации известных городских общественно-пешеходных площадей продолжается и сегодня. Последние яркие примеры – ликвидация площадей у Курского, Киевского вокзалов.** Оставшиеся же центральные площади фактически превратились в транспортные развязки и автопарковки, где уже нет места пешеходам и туристам, ищущим безопасного места для отдыха и общения. Взглянем на Театральную – она теперь словно разрублена пополам. Сквозной проезд, спроектированный самим О. Бове, превратился в русло транспортной реки, берега которой образуют уже две площади – Театральную и Революции.

**Печальная участь отведена современной московской властью историческим и очень примечательным площадям Бульварного кольца столицы:** огромным, хамски размещенным, «лежачим небоскребом» уже уничтожена Трубная площадь; исчезли Тургеневская и Мясницкая площади; уже давно в разрытом состоянии пребывает Хохловская площадь у Покровских ворот; периодически ждут существенных перемен Триумфальная и Пушкинская площади. Исчезают очень интересные функционально-планировочные и архитектурно-пространственные решения этих заповедных уголков нашей столицы. Абсолютное историческое беспамятство, творческое бессилие и явная профнепригодность московских авторов-архитекторов здесь налицо.

**В новых и новейших жилых, «спальных» районах с определенного времени вообще не планировалось, не создавалось и не благоустраивалось никаких городских площадей,** которые могли бы стать общегородскими общественно-культурными центрами планировочных зон и территорий или многофункциональными центрами местного значения. Такое явное пренебрежение одним из самых важных элементов городской градостроительной структуры сказалось на ликвидации адресной комфортности проживания населения, на их безразличном, а иногда и негативном отношении к своему району, его центру, которому в большинстве случаев недостает общественной, культурной составляющей. Достаточно внимательно рассмотреть целый ряд решений недавно построенных крупных жилых районов, чтобы убедиться в этом.

**Огромная центральная кольцевая площадь-транспортная развязка в жилом районе «Марьинский парк» яркое доказательство такого профессионального пренебрежения и безразличия.** Почему до сих пор градостроителям и архитекторам не удалось, не захотелось более функционально-наполненно, планировочно, архитектурно, оригинально и интересно решить благоустройство и озеленение этой большой пустующей территории остается непонятным. Ведь сейчас рядом и внутри такого пустыря-развязки жителям этого нового жилого района находится просто неуютно и неприятно, а для проведения пеших прогулок, досуга, отдыха и небезопасно.

**Согласно последним генпланам развития Москвы функционально-планировочные, архитектурно-пространственные решения и благоустройство существующих и новых городских площадей должны были быть направлены на сохранение, воссоздание исторически сложившейся среды данных общественных мест города или на ее создание в современных формах в новых жилых районах, однако на деле очень многое из задуманного получалось почему-то совсем иначе.**



**Понятие «пешеходное пространство»** в равной мере относится к городским площадям, пешеходным улицам, пассажам, торговым и культурным площадкам, местам отдыха, скверам, бульварам, тротуарам и др. В различных комбинациях все они представляют целую систему интегрированных пространств-зон пешеходного движения. При этом важными элементами здесь нередко выступают и природные особенности (рельеф, берега рек и акваторий, парковая зелень), функционирующие как особые объекты тяготения городского населения.

**В городе разветвленная система пешеходных зон и составляющих ее пространств имеет свои параметры и габариты, обусловленные различными передвижениями разных категорий пешеходов и временем, которое затрачивается ими на эти передвижения.**

Обычно пешеходная зона занимает 15-20 га городской территории; наиболее длинный пешеходный путь – 800-2000 м.; оптимальная протяженность пешеходного пути составляет 600-1000 м. (это 10-15 минутная прогулка), которую могут спокойно осуществить все люди.

**Важна и ширина пешеходных путей. При ширине пешеходной улицы – 7,0-15,0 м. (в старых городах) возможно двухстороннее восприятие витрин магазинов и других объектов; при ширине улицы 25,0-40,0 м. необходимо оформить ее середину (фонари, витрины, скамьи, зелень в виде кустарников, цветников и газонов), поскольку пешеходы, прогуливаясь по такой улице, «привязываются» к одной из ее сторон и центральная часть остается свободной.**

**Пешеходные пространства и зоны в Москве, как правило, изначально формировались в пределах ядра исторической части города.** Это могли быть улицы (Тверская, Старый Арбат), площади (Красная, Театральная и др.), бульвары (Цветной и др.), скверы, сады (Александровский), парки (ЦПКиО им. Горького, Сокольники), переулки (Столешников, Камергерский) или их системы (Бульварное кольцо), где концентрировались различные популярные и доступные объекты социального, культурного и торгово-бытового обслуживания всех слоев населения.

**Улица, предназначенная исключительно для пешеходного движения, является основным, очень часто используемым в градостроительной практике пешеходным пространством,** как в городском центре, так и во всей городской структуре. При этом пешеходная зона формируется в результате стремления к созданию более спокойной и независимой от транспортного движения, а также особой и безопасной для человека городской среды.

**В последние годы горожан волнует постепенная ликвидация многих известных и исторически ценных общественных, пешеходных пространств в центре города** (больших и малых площадей, пешеходных зон, садов, скверов, бульваров, благоустроенных дворов, площадок для отдыха, удобных тротуаров и др.). Эти открытые и безопасные для людей уголки города сейчас активно застраиваются, превращаясь в перекрестки, автопарковки, магистрали и улицы с интенсивным движением транспорта.

При этом уцелевшие от городских застройщиков островки-кусочки скверов, бульваров и т.п. пешеходных зон в погожие дни очень переполнены туристами, посетителями, прохожими, молодежью – которые из-за недостатка скамеек и других приспособлений для отдыха стали активно обживать и вытаптывать газоны и цветники даже в мемориальной части Александровского сада, совсем недалеко от Могилы Неизвестного Солдата.

**Нельзя считать градостроительной удачей и создание исключительно пешеходной зоны в Столешниковом переулке (он был наполнен людскими массами всегда),** поскольку из этого когда-то оживленного уголка центра столицы вместе с букинистическими и книжными лавками, кондитерской, доступными магазинами промышленных и продовольственных товаров, недорогими кафе, ушли и прежние пешеходы-посетители. Теперь это «мертвая» зона дорогих бутиков и кафе-ресторанов, в которых продавцов больше чем покупателей.

Даже ставшие недавно пешеходными части улиц Кузнецкий Мост и Рождественка оказались функционально не готовы и архитектурно-планировочно мало приспособлены для удобного пребывания и отдыха москвичей, гостей столицы, превратившись пока просто в проходные, транзитные пешеходные зоны, свободные от проезда и парковки транспорта.

Таким же образом исчезают прежние функции, а потом и соразмерные человеку пешеходные пространства скверов у площадей Садового (Смоленская, Кудринская, Садово-Триумфальная и др.), Бульварного кольца (Арбатская, Пушкинская, Тургеневская, Мясницкая и др.). При этом создаваемые пешеходные улицы и переулки в центре Москвы превращаются, как правило, в проходные зоны с дорогами магазинами-бутиками одежды, обуви, парфюмерии, аксессуаров и почти полным отсутствием покупателей, которым все это не по карману. Таковы теперь Старый и Новый Арбат, Тверская улица, Столешников переулок, а также многие другие, когда-то очень востребованные горожанами уголки центра города.

**Неудобство существующих пешеходных связей и отсутствие четкой пространственной дифференциации функциональных объектов на площадях и улицах в центре не позволяют обеспечить необходимый уровень обслуживания огромных людских масс,** поскольку с одной стороны растет «дневное» население центра столицы, а с другой – увеличивается неупорядоченное переплетение различных по режиму движения деловых, потребительских, рекреационных пешеходных и транзитных автомобильных потоков вблизи крупных транспортных и пересадочных узлов, административных зданий, офисных, деловых и торговых центров.

**Ширина тротуаров на многих московских улицах, из-за плотно стоящих там припаркованных автомобилей не удовлетворяет современным требованиям комфорта и безопасности пешеходного движения.** Это нарушает нормальное функционирование объектов обслуживающей инфраструктуры города, что вызывает недовольство и справедливые нарекания жителей и гостей столицы. При этом острая нехватка пешеходных пространств, как правило, компенсируется использованием имеющихся внутриквартальных территорий для транзитного движения больших масс людей через системы проходов, арок, дворовых пространств, пока совсем не приспособленных и не благоустроенных для этих целей.

**Функциональное и архитектурно-пространственное решение и благоустройство пешеходных зон (площадей, улиц, скверов, бульваров и т.д.) должны быть направлены на сохранение, воссоздание исторически сложившейся среды данных мест или на их новое создание.** В любом случае должен быть обеспечен высокий уровень благоустройства и комфорта пребывания в этих зонах, как пешеходов-москвичей, так и гостей столицы.

Согласно исследованиям, проведенным учеными и специалистами, одной из основных задач по современному сохранению исторически сложившихся пешеходных пространств Москвы является их серьезная комплексная реконструкция в новом окружении современной городской среды, а также гармоничное наполнение этих сохранившихся открытых пространств архитектурно организованными общественными функциями, почти утраченными в настоящее время.

**Реальное, а не декларативное, сохранение, воссоздание, реконструкция и обновление еще существующих исторических площадей и пешеходных пространств в центре Москвы, а также создание таких благоустроенных общественных пространств в срединной и периферийной частях города - задача сегодняшнего дня и ближайшего будущего.** Можно только надеяться, что эти важные мероприятия по благоустройству и оздоровлению указанных общественных пространств городской среды обитания, заложенные в своих самых общих чертах и направлениях в прежние Генпланы столицы, будут не только сохранены, но и развиты, конкретизированы в новом Генплане развития Москвы до 2035 года и впоследствии станут последовательно реализовываться городской властью на должном качественном уровне.

**Новым московским мэром, в рамках принятых решений по созданию благоприятной среды обитания в Москве, было заявлено о выделении значительных финансовых средств на организацию и выполнение работ по пешеходным пространствам:** благоустройству площадей около Белорусского и Павелецкого вокзалов; созданию целого ряда пешеходных улиц, экскурсионных маршрутов и даже пешеходного театрального квартала в центре столицы; устройству пешеходных пространств в середине и на окраинах столицы; обустройству тротуаров вдоль главных улиц и магистралей для комфортного передвижения пешеходов и др.

### **3. Лекция «Общественные пространства транспортных зданий, сооружений и их зависимость от транспортных коммуникаций и средств».**

Во всем мире проблема «город и транспорт» вызывает к себе живейший интерес, поскольку с городскими транспортными коммуникациями, сооружениями, транспортом и их развитием связаны насущные интересы большей части городского населения. Вместе с тем, транспортные коммуникации, сооружения и транспорт – это важный, но частный случай общей, необычайно сложной и разнообразной коммуникационной, связевой инфраструктуры жизнеобеспечения города наряду с техническими, инженерными и другими ее видами.

**Транспортные коммуникации и средства города** – это автомобильные дороги; железные рельсовые дороги, включая трамвайные пути и метрополитен; водные пути; монорельс; воздушные пути. Все эти коммуникации требуют выделения больших территорий (общих и обособленных) и иногда специального энергоснабжения.

Наземные транспортные коммуникации формируют планировочную структуру города в наибольшей степени. При этом особое место среди наземных транспортных коммуникаций занимают крупные магистрали, проспекты, а также улицы, проезды, переулки центра, исторически самые древние и тесно связанные с развитием города, плотностью его застройки. В центральной части Москвы плотность их сети составляет в среднем 2,0-2,5 км/кв. км. застройки.

По роду движения на улицах могут преобладать пешеходы (пешеходные улицы и переулки) или общественный транспорт (автобус, микроавтобус, троллейбус, трамвай, такси), личный легковой или грузовой автомобильный транспорт.

Среди городских улиц обычно выделяется одна или несколько главных, центральных (в Москве – Тверская, Новый Арбат, Ленинский проспект и др.).

По своей функционально-иерархической значимости улицы бывают самые разные в зависимости от своего функционального назначения и места в структуре города: шоссе, проспект, улица, переулок, тупик, проезд, линия, вал, набережная, бульвар и др.

**Транспортные коммуникации в зависимости от типа имеют следующие особенности:**

- автомобильные магистрали, дороги и улицы обеспечивают перевозку как различных грузов, так и пассажиров на автобусах, троллейбусах, такси и личных транспортных средствах;
- железнодорожные коммуникации включают в себя пригородные и внутригородские железные дороги, пассажирские электропоезда и грузовые составы;
- трамвайные пути, вагоны и их маршруты обеспечивают перевозку пассажиров на межмагистральных территориях в периферийных жилых зонах;
- метрополитен служит важнейшим, внеуличным, наиболее скоростным и массовым средством передвижения городского населения;
- монорельсовая система не является значимой для крупного города и убыточна;
- водные пути используются только как прогулочные маршруты;
- воздушные пути и транспорт используются пока только в ЧС в виде специальных вертолетов для скорой медпомощи, тушения пожаров, наблюдения за «вылетными» магистралями.

Москва имеет свою, своеобразную историю развития и совершенствования транспортных коммуникаций, зданий, сооружений и транспортных средств, их взаимодействия, исчезновения и эволюции в связи с развитием технического прогресса. Наиболее наглядно это можно проследить на примере совершенствования транспортных средств, которые и определяют габариты, протяженность и пропускную способность тех или иных транспортных коммуникаций, зданий и сооружений.

Транспортные коммуникации это очень важные и своеобразные кровеносные артерии любого крупного города, питающие и обеспечивающие его жизнедеятельность. В Москве, с ее радиально-кольцевой планировочной структурой, возможности дальнейшего развития системы транспортных коммуникаций и транспортных средств подошли к своему очередному рубежу радикального и обязательного совершенствования по всем возможным направлениям, включая и организационное, которое не требует огромных затрат на строительство дорог и их развязок.

**Хроническое отставание строительства современных транспортных коммуникаций, развития улично-дорожной сети, возведения транспортных зданий, сооружений, наличия и количества современных транспортных средств от постоянно растущих потребностей Москвы** – очень старая, всегда актуальная и трудно решаемая проблема нашего города.

Неудержимый рост парка личных автомобилей (по 250-300 тыс. единиц ежегодно!) создал в последние годы тупиковую ситуацию с многократной перегруженностью существующей сети магистралей и улиц не только в центре города, но и на его окраинах. Сейчас в Москве на 3,0 млн. семей приходится более 4,5 млн. личных автомобилей, а всего в городе более 7,5 млн. машин. Их количество скоро может удвоиться. При этом столица может переварить только 2,0-3,0 млн.

**Общественный транспорт (наземный и подземный) давно пребывает в состоянии явной перегруженности.** Автобусы, троллейбусы и трамваи из-за перегрузки и пробок на городских магистралях и улицах в часы пик не соблюдают графиков своего движения. Десять лет простоя в строительстве новых радиальных линий и станций метрополитена в отдаленные от центра жилые районы создали огромные пассажиропотоки на существующих конечных станциях, а также привели к задержкам и сбоям в движении наземного общественного транспорта. Как следствие, все это существенно увеличило среднее время передвижения населения на городском общественном транспорте в часы пик утром и вечером, а кое-где и в середине дня.

Сегодняшняя нехватка сети магистральных улиц в пределах города приблизительно составляет более 500 км. Эта проблема, в свою очередь, приводит к снижению скорости наземного транспорта на 5 – 10 км в час. В будничные дни на дорогах Москвы насчитывается в среднем около 700 пробок, тормозящих движение сотен тысяч автомобилей. Соответственно, аналогичная, критическая ситуация наблюдается и с автопарковками.

И хотя внутри Бульварного кольца с лета 2013 года введена платная парковка, за его пределами, в срединной части города и на его «спальных» окраинах автомобили паркуются самостийно везде и повсюду, поскольку многие построенные «народные гаражи» оказались невостребованными и неудобными для автовладельцев. Теперь руководство города озабочено новой проблемой – под какие иные цели можно использовать эти широко разрекламированные и уже построенные сооружения, рассчитанные на хранение тысяч легковых автомобилей.

**Предпринимаемых прежним и новым руководством города время от времени усилий организационного и транспортно-планировочного характера по исправлению создавшейся проблемной ситуации пока явно недостаточно.** Различные мероприятия по ликвидации транспортных проблем оказываются почему-то неэффективными и не дают быстрых и ощутимых положительных результатов. Город продолжает задыхаться от транспорта и, возможно, в силу целого ряда веских и объективных причин, такая ситуация продлится еще довольно долго.

**Строительство Третьего Транспортного Кольца (ТТК) не оправдало всех возложенных на него надежд по разгрузке транспортных потоков в срединной части города. Именно поэтому возведение Четвертого Транспортного Кольца (ЧТК) на окраинах столицы было приостановлено и фактически отменено новым руководством города, поскольку огромные затраты на его строительство также не могли принести всех ожидаемых результатов.** Опыт решения аналогичных транспортных проблем в целом ряде крупных столичных городов западноевропейских стран показал, что чем больше дорог в городе строится, тем больше на них появляется автомобилей и через очень короткое время проблема транспортных заторов проявляет себя еще сильнее и неразрешимее.

**Возможно, нужно искать иные, более надежные и долговременные, способы решения этой актуальной для столичного города проблемы, в том числе уделяя больше внимания множеству жителей-пешеходов, то есть более активному развитию современного общественного городского транспорта.** Тем более, что имеющегося зарубежного опыта в успешной организации этой сферы городской жизни более чем предостаточно.

**Транспортные здания и сооружения города** – это не только железнодорожные вокзалы, автовокзалы, аэропорты и аэровокзалы, речные порты, транспортно-пересадочные узлы (ТПУ), а также вспомогательные транспортные здания и сооружения, но и мосты, эстакады, тоннели, транспортные развязки и т.п.

Размещение таких зданий и сооружений в городской структуре, а также их функционально-планировочные решения и архитектурный облик имеют в Москве свои, специфические особенности, связанные как с сохранением ее исторического прошлого, так и с ее перспективным пространственным развитием.

И в этом случае сегодняшнее «удобство» размещения и экономическая целесообразность функционально-планировочного и пространственного решения подобных зданий и сооружений не должны вступать в противоречие с их дальнейшим использованием в структуре столицы, воздействием на экологию окружающей среды и визуальное восприятие архитектурных решений.

**Основными видами транспортных зданий и сооружений для обслуживания городского населения и предоставления ему транспортных услуг в Москве являются: железнодорожные вокзалы и станционные платформы** (сейчас действуют девять вокзалов); **станции и пересадочные узлы метрополитена** (сеть радиальных и диаметральных линий, одна кольцевая линия, около 200 станций и более 50 пересадочных узлов); **автовокзалы и автостанции** (один автовокзал у станции метро «Щелковская» и ряд автостанций); **аэровокзалы и аэропорты** (аэровокзал у метро «Аэропорт», семь аэропортов); **речные вокзалы, порты, пристани** (два вокзала и три порта).

**Существуют и специальные инженерные транспортные сооружения:** железнодорожные, автомобильные и метромосты; эстакады, виадуки, многоуровневые развязки; тоннели для метро, автомобильного, железнодорожного транспорта; специальные объекты с наземными и подземными сооружениями обслуживания; речные набережные, причалы, шлюзы, каналы и др.

**Развитие транспортных зданий и сооружений в Москве имеет свою интересную примечательную историю.** Для обслуживания пассажиров наземных и подземных, водных и воздушных транспортных средств помимо железнодорожных и речных вокзалов, аэровокзалов и аэропортов, подземных станций-дворцов метрополитена возводились и различные обслуживающие эти транспортные средства объекты в виде таксомоторных, автобусных парков, трамвайных и метро депо с необходимыми зданиями и сооружениями для временного пребывания и ремонта транспортных средств. Некоторые объекты, построенные по проектам известных зодчих в период русского авангарда и соцреализма, стали известными памятниками архитектуры.

Московские мосты, тоннели, эстакады и виадуки по-своему отражают достижения технического прогресса и творческий замысел инженеров и зодчих прошлых эпох и современности. Во многих случаях их инженерно-технические и объемно-пространственные решения помимо функциональных качеств являют собой истинные произведения зодчества и по существу являются настоящими памятниками истории и культуры нашего города. Достаточно упомянуть превосходные автомобильные, железнодорожные, пешеходные и метромосты через реку Москву и реку Яуза.

**Проблемы разумного градостроительного размещения, проектирования и строительства новых и реконструкции уже существующих транспортных зданий и сооружений (железнодорожных вокзалов, автовокзалов, речных вокзалов, аэропортов, крупных ТПУ, терминалов и др.) в городе Москве существуют уже давно и, по мере их актуальности, так или иначе периодически решаются.** Реконструкция в 70-е – 80-е годы Курского, Павелецкого вокзалов, а потом и Казанского вокзала в целом улучшила их функционально-планировочные решения и повысила в определенной мере комфортность обслуживания. Теперь, спустя 30-40 лет снова подошло время их обновления и реконструкции в связи с увеличением пассажиропотоков и с учетом сложившихся современных и перспективных функциональных требований.

**Вместе с тем, постоянно возрастающие пассажиропотоки приезжающих и уезжающих пассажиров заставляют, в добавление к уже имеющимся, строить новые, более современные и комфортабельные железнодорожные вокзалы, аэропорты, речные порты, автовокзалы, транспортно-пересадочные узлы и терминалы.** При этом осуществлять реконструкцию уже давно существующих транспортных зданий и сооружений приходится без их закрытия, по возможности не нарушая распорядок жизни большого города.

Здесь очень важно добиваться интересных функционально-планировочных и пространственных решений, а не уродовать городскую застройку новыми «шедеврами» нашей бизнес-архитектуры, наподобие торговых центров-комплексов у Курского и Киевского вокзалов, которые погубили своим размещением и одиозным обликом интересные привокзальные площади, радикально перекрыв-закрыв их пространства в градостроительной ткани города.

**Очевидна явная отсталость нашей архитектурной и инженерной мысли от современного общемирового и особенно европейского уровня проектирования и строительства новых и реконструкции крупных существующих вокзалов, ТПУ и терминалов.** Особенно ярко это проявилось в плохо продуманных функционально-планировочных, архитектурно-пространственных, инженерно-технических и дизайнерских решениях и обустройстве подобных отечественных сооружений в последние годы.

Для этого достаточно посетить и внимательно «прощупать» результаты-последствия недавней и еще свежей «реконструкции» многострадального Курского вокзала. Многое из такой отвратительной работы авторов (проектировщиков и строителей) требует срочной и полной переработки – от тесных выходов на пассажирские перроны и ужасной стыдобы обновленных туалетов, до необъятного кассового зала с прежними длинными очередями и огромных электронных табло, где трудно найти информацию об уходящих и прибывающих поездах.

Очень быстро достроенный и сданный в эксплуатацию первый московский ТПУ на Планерной – пример неудачного, устаревшего проектного решения, не учитывающего реалии быстро и бурно меняющейся городской жизни в виде возросших потоков и требований пешеходов, пассажиров, условий работы и движения многочисленного общественного и личного транспорта.

**Прежним, актуализированным Генпланом развития Москвы до 2025 года предполагалось в перспективе, помимо реконструкции железнодорожных вокзалов и строительства новых линий и станций метрополитена, возведение крупных транспортно-пересадочных узлов в виде новых международных вокзалов-терминалов по трем направлениям («Запад» - в ММДЦ «Москва-Сити»; «Юг» - на площади Ильича; «Восток» - на Каланчевской площади).** В перспективе также предполагалось: построить новые автовокзалы по основным направлениям междугороднего движения в дополнение к единственному у станции метро «Щелковская»; реконструировать перегруженные «вылетные» магистрали и обустроить их дублиеры (Кутузовского пр-кта, шоссе Энтузиастов, Варшавского и др.); пробить новые хордовые направления; проложить линии скоростного трамвая на окраины города и др.

**Новым руководством Москвы транспортные проблемы столицы определены как самые актуальные, первостепенные для их скорейшего и эффективного решения.** Заявленные новым мэром Москвы планы в этой сфере городского хозяйства поражают своим размахом, сроками реализации и масштабами финансирования. За несколько лет намечено: практически решить все основные транспортные проблемы города; кардинально реконструировать обновленную МКАД на участках ее пересечения с «вылетными» магистралями, реконструировать эти магистрали и построить их дублиеры; провести линии скоростного трамвая в отдаленные жилые районы города и даже Подмосковье; построить к 2020 году 160 км. линий и 79 станций метрополитена; построить 2 новых железнодорожных вокзала; возвести 6 новых автовокзалов; удвоить и довести количество автопарковок до 3,0 млн. м/м., включая более 40 перехватывающих у МКАД; откорректировать и завершить подземное строительство и благоустройство площадей у Белорусского и Павелецкого вокзалов; создать более 200 ТПУ, а также сделать многое, многое другое.

#### **4. Лекция «Особенности общественных пространств подземных сооружений».**

**Активный рост объемов и масштабов подземного строительства в крупных и крупнейших городах-мегаполисах, развивающихся как центры мировой цивилизации и культуры, наблюдается в последние 50 лет.** Связан этот процесс с непрерывно возрастающей концентрацией населения в этих городах и таким же ростом численности автомобильного парка, что порождает практически все наиболее острые современные городские проблемы – территориальные, транспортные, энергетические, экологические и др.

**Мировая, а теперь уже и отечественная, практика градостроительства и архитектуры свидетельствуют, что одним из наиболее эффективных путей решения этих проблем является, наряду с высотным, многократно уплотняющим городскую застройку строительством, комплексное освоение подземного пространства, в котором могут размещаться здания и сооружения самого различного назначения.**

**При освоении подземного пространства под различные цели существует несколько уровней или, говоря профессионально, уровней заложения:**

- **поверхностного (не более 6,0 м.)** - для инженерных сетей, паркингов, метро, тоннелей и др.;
- **мелкого (не более 15,0 м.)** - для паркингов, метро, тоннелей, складов, спецсооружений и др.;
- **глубокого (более 15,0 м.)** – для размещения метро, складов, спецсооружений и др.

**Всякий крупный западноевропейский город уже достаточно давно имеет хорошо развитое подземное пространство, используемое под самые различные городские нужды – от многоуровневых парковок до огромных торговых комплексов, от пересадочных терминалов метрополитена до железнодорожных вокзалов, от коммуникационных транспортных тоннелей до производственных и складских помещений, от спецсооружений до многочисленных подземных инженерных коммуникаций жизнеобеспечения города.**

Так, в Нью-Йорке расположенное под Манхэттеном и очень развитое многоцелевое подземное пространство (линии и станции метрополитена, автомагистрали и их многоуровневые развязки, многочисленные торговые центры, залы, различные склады, хранилища и др.) имеет пять (!) уровней. А крупнейший подземный комплекс в мире «Подземный город» Монреаля в Канаде занимает 12 кв. км. и имеет более 12 км. тоннелей.

**Важнейшую роль в комплексном освоении подземного пространства крупнейших городов играют архитектурно-планировочные и объемно-пространственные решения подземных объектов.** Для каждого из них оказалась предпочтительной форма, при которой наземная и подземная части сочетаются на основе принципов их максимального вертикального и горизонтального взаимопроникновения, блокирования, кооперирования различных функций.

**Особая сложность и высокий уровень ответственности любых подземных сооружений, значительное влияние их возведения в условиях плотной городской застройки на уже существующие рядом наземные и подземные объекты выдвигают целый ряд обязательных требований к их проектированию и строительству.**

При решении о размещении подземных сооружений, разработке обоснования и выборе архитектурных и технических решений, проработке технологии производства подземных работ следует применять комплексный подход, состоящий из обязательного и постоянного учета трех основных факторов:

- **первый - наземная часть города со зданиями, объектами соцкультбыта и коммунальной сферы, промпредприятиями, дорогами, водными объектами и т.д.;**
- **второй – подземная часть города, включающая тоннели и станции метрополитена, автотранспортные тоннели, подземные объекты любого назначения, инженерные сооружения, коммуникации и др.;**
- **третий – инженерно-геологическая среда на участках подземного строительства, в виде особо опасных и сложных участков возможных карстовых образований, провалов, пльвунов, оползней, подтоплений, насыпных грунтов и т.п.**

**В Москве развитие архитектуры подземных пространств находится еще в начальной фазе своего длительного и сложного развития.** Немногочисленные примеры в виде подземных линий и станций метрополитена, пешеходных переходов, тоннелей-развязок на пересечении кольцевых и радиальных магистралей, многоуровневых подземных автостоянок и торгового комплекса «Охотный ряд» – вот и вся основная номенклатура подобных сооружений в столице.

Далеко не все из того немногого, что сделано в Москве по части доступных для горожан объектов подземного строительства, и, особенно в их архитектуре и художественном оформлении, получилось удачно по мнению специалистов развития столицы и знатоков ее исторического и художественного облика. Достаточно упомянуть торгово-рекреационный комплекс «Охотный ряд» с дизайнерскими и скульптурными штучками от главного скульптора Москвы.

**Между тем, образцы такого яркого, «балясинного» и «ваятельного» творчества расположены в непосредственной близости от святого места нашего государства – Могилы Неизвестного Солдата в Александровском саду у стен Кремля.** Здесь было о чем серьезно подумать прежде, чем затевать проектирование и строительство такого огромного торгово-рекреационного комплекса. Чувство гражданской ответственности, памяти и простого человеческого такта к святым местам и отеческим гробам авторам проекта явно изменило.

В итоге, слабо решенное в функциональном смысле, градостроительном плане и плохо выполненное в архитектурных формах, это пространство, безропотно отданное на откуп коммерческой торговле и развлекательным заведениям в виде пивных баров, так и не стало достойным примером достигнутых в более развитых странах образцов современной архитектуры.

**Московским архитекторам, инженерам и конструкторам предстоит многое понять и многому научиться, поскольку строительство и архитектура подземных пространств и сооружений самого разного назначения - большая, новая и малоизученная отечественными специалистами отрасль.** Особая сложность и высокий уровень безопасности и ответственности подземных сооружений, значительное влияние их возведения на уже существующие окружающие объекты в условиях плотной застройки нашего города будут каждый раз выдвигать целый ряд сложных условий и обязательных, важных требований к их проектированию и строительству. Все это потребует соответствующего высокого класса профессионализма проектировщиков и особых творческих достижений московских зодчих, которые особыми успехами здесь пока не блещут.

**При этом в Москве, как крупнейшем городе не только России, но и Европы, потенциально возможны значительные объемы подземного строительства.** Под столицей может быть размещено до: 70% от общего объема автостоянок и гаражей; 80% складов различного назначения; 50% архивов и хранилищ; 30% предприятий сферы обслуживания и других служб.

**Генеральным планом развития Москвы до 2025 года были предусмотрены довольно внушительные масштабы освоения подземного пространства столицы под самые различные городские нужды (общей площадью около 2,5 млн. кв. м),** основу которых, прежде всего, составляли бы уникальные по протяженности транспортные тоннели Четвертого Транспортного кольца (ЧТК), подземные развязки «вылетных» магистралей, различные по вместимости и качеству подземные паркинги автомобилей, подземные торгово-рекреационные комплексы в центральной части города, а также различные подземные склады, архивы, хранилища и т.д.

**Новый мэр Москвы внес первые, довольно существенные и значимые коррективы по проектированию и строительству целого ряда крупных подземных объектов.** Так, подземные пространства площадей у Белорусского и Павелецкого вокзалов должны были быть переработаны под устройство там автопарковок, но что-то мешает продолжению этих работ; проектирование подземной развязки на Пушкинской площади было приостановлено на неопределенный срок из-за корректировки прежних решений; временно замерло строительство подземного паркинга на вновь благоустраиваемой Триумфальной площади; из-за отмены возведения ЧТК многокилометровые и многозатратные тоннели под московскими лесопарками строиться вообще не будут и т.д. Но возможно замедлению подземного строительства есть и более серьезные причины.



## **5. Лекция «Развитие архитектуры общественных пространств станций метро».**

**Метрополитен, как самый удобный и скоростной вид внеуличного транспорта, имеют практически все крупные города Европы и мира. И просто невозможно представить их сегодняшнюю жизнь без него.** Метрополитен (тяжелое метро, скоростное метро, легкое метро, мини-метро), является сложнейшим инженерно-транспортным и архитектурно-строительным сооружением, вобравшим в себя весь мировой опыт проектирования, строительства и машиностроения в области возведения подземных транспортных магистралей и создания скоростного внеуличного транспорта. В Москве метрополитен неоднократно проектировался еще в самом начале XX века, но реально появился только в середине 30-х годов прошлого века и сразу завоевал свою исключительную репутацию во всем мире из-за исключительной архитектуры просторных, высоких и восхитительно красивых пространств подземных станций-дворцов.

**Будучи общедоступным с самого начала, московское метро, по указанию высшего руководства СССР, являло собой как бы осуществленную в реальности мечту о скором будущем всего советского народа,** преобразованном невиданной техникой и воплотившем самые романтические идеи урбанистов-утопистов. Московское метро несло в себе образы «золотого века», представления о стабильной, упорядоченной и прекрасной жизни, все окружение которой поднято до уровня Дворца. И, конечно, московский метрополитен стал одним из самых главных объектов интенсивного творчества и фантазии многих известных, а также молодых зодчих.

**В настоящее время городу с постоянным (ночным) населением более 15 млн. жителей и с временным (дневным) населением, приезжими гостями, туристами – уже почти 20 млн. человек требуется несколько другое метро – более современное по своим основным параметрам:** функциональное, вместительное, комфортное и быстрое.

**Вместе с тем, то метро, что было построено в далекие 30-е и 50-е годы прошлого века уже успело устареть не столько физически и эстетически, сколько функционально и технологически.** Высокие подземные дворцы оказались в сегодняшних условиях эксплуатации узкими, тесными и неудобными. Наземные и подземные вестибюли станций, переходы и эскалаторы не справляются с возросшими в несколько раз пассажиропотоками, электропоезда одряхлели и требуют хорошо продуманной перспективной замены на новые составы и вагоны.

**Приостановка строительства новых линий и реконструкции существующих старых станций в 90-е годы прошлого века еще долго будет сказываться на эффективности его повседневной работы.** За эти годы наш метрополитен стал уже не таким комфортным и быстрым как раньше, да и его вместимость-переполненность вместе с толкучкой на перронах и душливой теснотой внутри вагонов (особенно новых «более современных» образцов легкого метро типа «Русич») многократно увеличилась, что становится уже и небезопасным для пассажиров.

Удивительно, но бесконечно продлевая и так перегруженные радиальные и диаметральные старые линии и запуская на эти линии составы «легкого» метро вместо «тяжелого», разработчики некоторых новых линий и станций, а также дизайнеры упомянутых подвижных составов забыли о пассажирах и не учли безопасность и комфортность их перевозки в своих разработках.

**За один рабочий день московский метрополитен по официальным данным перевозит уже более 9,0 млн. пассажиров, что составляет гораздо более 50% всех пассажирских перевозок, совершаемых всеми другими видами городского общественного транспорта.** И любые, особенно серьезные сбои в работе метро всегда приводят к значительным последствиям и изменениям в повседневной жизнедеятельности города и его многочисленных горожан.

**Проблемы, связанные с развитием метрополитена и его архитектуры всегда будут очень актуальны для Москвы.** Ведь метрополитен для москвичей и гостей столицы – главный и основной, самый вместительный и быстрый вид внеуличного пассажирского транспорта в огромной по площади (более 1000 кв. км.) столице, которая уже давно вышла за пределы МКАД, а теперь должна будет активно развиваться на Юго-Запад Московской области, куда в скором времени тоже потребуются и куда будут проложены те или иные линии метрополитена.

Вместе с тем, линии метро пока еще протянуты далеко не во все удаленные районы города. Сегодня метрополитеном не охвачены около 2,5 млн. живущих там москвичей, что составляет почти 20% населения столицы. Наиболее серьезное и сложное положение в САО, ЮАО, ЮЗАО, ЮВАО, ЗАО и СЗАО.

В критическом режиме работают многие станции глубокого заложения с одним выходом на поверхность земли. Так на пересадочных узлах станций «Комсомольская-Кольцевая», «Киевская-Кольцевая», «Парк Культуры-Кольцевая» и других пассажиропотоки в часы «пик» намного превышают провозную способность эскалаторов. Станции «Смоленская», «Бауманская», «Электrozаводская», «Семеновская» Арбатско-Покровской линии и ряд станций на других линиях, имеющих только один выход, очень неудобны и опасны. При замене изношенных механизмов эскалаторов на новые образцы они вынуждены закрываться на год или полтора.

**По мнению специалистов в области развития отечественного метростроения к основным проблемам развития метрополитена и его архитектуры в Москве можно отнести:**

- непригодность старых линий и станций к изменившимся и постоянно меняющимся условиям развития города, в виде неудержимого роста пассажиропотоков;
- довольно слабое развитие сети магистралей метрополитена и явно недостаточную общую протяженность линий по сравнению с зарубежными аналогами;
- старение подвижного состава и неспособность создать новые, удобные вагоны;
- постоянное и длительное запаздывание строительства линий метро в городе: в уже давно существующих и новых крупных жилых районах;
- ухудшение условий перевозки пассажиров в часы «пик», при постоянном снижении комфорта их пребывания и обслуживания в метро;
- определенная утрата архитекторами и проектировщиками способности грамотного решения профессиональных задач при строительстве новых линий и станций метрополитена.

Заложенные в прежнем, актуализированном Генплане развития Москвы до 2025 г. перспективы развития метрополитена, предполагали определенные темпы и масштабы строительства новых и продления действующих радиальных линий в отдаленные, густонаселенные новые и давно существующие жилые районы столицы, что подразумевало: создание новых, современных станций и пересадочных узлов не только в центре, но и в срединных зонах городской застройки; обустройство вторых выходов на станциях с очень напряженными пассажиропотоками; реконструкцию и реставрацию старых станций, представляющих историческую и культурную ценность; пробивку в будущем второго контура (кольца) линий метрополитена, связывающего «спальные» районы города между собой по периметру.

Новый мэр Москвы, поставив решение транспортных проблем столицы на первое место, уделил дальнейшему развитию метрополитена самое пристальное внимание. Он обязал соответствующие городские структуры и заинтересованные организации обеспечить невиданные до сих пор темпы и масштабы строительства метро и совершенствования его работы.

К 2015 году обещалось проложить 75 км линий и возвести 40 станций (к 2020 году – 160 км линий и 80 станций!); поменять устаревший подвижной состав на новые, современные составы и вагоны; обустроить вторые выходы на ряде станций центральной и срединной зон столицы, в том числе и на кольцевых; проработать вопросы о целесообразности строительства и введения в строй линий и станций на территории «Новой Москвы». Такие планы потребовали скорейшего привлечения к указанной работе огромных ресурсов, а также проектных, строительных и производственных кадров высокой квалификации, которые были в значительной степени утрачены в последние десятилетия простоя метростроения в стране и столице из-за проводившихся с начала 90-х годов реформ и влияния экономических кризисов.

Эти сложности довольно быстро сказались на изменении недавних планов и отмене заявленных обещаний. Так, на некоторых очень перегруженных станциях центральной зоны («Бауманская», «Электrozаводская», «Семеновская» и др.) уже не будут строиться вторые выходы.

## **6. Лекция «Формирование и развитие общественных пространств прибрежных территорий, набережных рек и акваторий».**

**Городская прибрежная территория и набережная – край берега у воды, говорит о чем-то, расположенном рядом с берегом или на берегу.** С древнейших времен торговые площади городов размещались на берегах рек и водоемов на набережных – там, где было удобно причаливать торговым судам. В те давние времена река была главной торговой «улицей» города. По берегам реки обычно размещались также главные здания и сооружения власти (дворцы, храмы) и основные здания жилого, общественного, коммунального и производственного назначения (палаты, заводы, фабрики, склады). Красивые набережные служили и служат символами многих городов, в которых они находятся.

**Городские набережные рек и акваторий являются сложными гидротехническими (инженерными) и архитектурными сооружениями, включающими в свой состав различные естественные и искусственные части и элементы.** Наряду с окружающей жилой и общественной застройкой города в структуру набережных рек и акваторий могут входить: береговые склоны, террасы, укрепленные откосы и подпорные стенки; элементы благоустройства и озеленения; большие и малые архитектурные объекты (речные вокзалы, грузовые порты, отстойники плавсредств, водные стадионы, лодочные станции, трибуны, беседки, пляжные постройки и др.); специфические гидротехнические сооружения (водосбросы, съезды и спуски к воде, стрелки водоотводных каналов и сами каналы, причалы, шлюзы, ливнеотоки и т.п.).

**Правильное освоение территорий у рек и различных водоемов оказывает большое оздоровительное влияние на городскую среду – улучшает ее природно-климатические условия.** Ведь прибрежные территории рек – это те пути, по которым в город поступает свежий воздух. По берегам рек и водоемов обычно организуется отдых горожан, для чего устраиваются прогулочные бульвары и парки. Правильная застройка берегов, их благоустройство и озеленение имеют важное социальное значение, поскольку связаны с охраной природы и экологией города.

**Процесс использования потенциала рек и других водных пространств в городской черте можно проследить на примере формирования архитектурных ансамблей застройки прибрежных зон и набережных Москвы реки, Яузы, других рек и акваторий с самого начала возникновения нашего города.** Этот процесс всегда был непосредственно связан не только с развитием доступных и дешевых торговых водных путей, техники строительства у воды, с необходимостью наиболее эффективно использовать прибрежные территории, с заботой о защите города от наводнений, но и с их представлениями о его облике и красоте.

**Старинные набережные Москвы-реки были сначала оборонного, а потом торгового и приусадебного назначения и до середины XIX века не имели такой парадный вид, которым отличается С. Петербург.** На берегах рек Москва, Яуза и Неглинка было немало царских и дворянских усадеб (Коломенское, Анненгоф в Лефортово, Найденово, Нескучное и др.) и монастырских садов (Новодевичьего, Новоспасского, Симоновского, Андреевского монастырей). Поэтому старинные набережные в Москве получили ландшафтный, пейзажный и живописный выборочный характер. Некоторые из этих прибрежных усадеб или их фрагментов сохранились до наших дней и радуют своим общим видом и постройками москвичей и гостей столицы.

**В начале XVIII века в Москве началось строительство первых деревянных набережных с использованием «обрубов».** Таковую набережную имел берег перед Кремлем в 1773 году. Этапом в развитии набережных в Москве стал Генплан 1775 года. И только в самом конце XVIII века началось строительство каменных набережных у Кремля. Вдоль Москвы-реки, перед Кремлем и Китай-городом предусматривались облицованные диким камнем «набережные улицы», обсаженные двумя рядами деревьев. Даже Неглинка от Самотечной площади до Кузнецкого моста заключалась в каменные набережные с красивыми металлическим решетками. Потом для снижения угрозы ледоходов и паводков на близкой к Москве-реке территории Замоскворечья прорыли Водоотводной канал – крупное гидротехническое сооружение.

**В начале XIX века строятся набережные на всех реках в центре Москвы.** В 1806 году у Голицинской больницы (территория ЦПКиО им. Горького) построили небольшую, но очень лиричную набережную с двумя круглыми беседками и прогулочные набережные на реке Неглинке ниже Кузнецкого моста. В 1817-1823 г.г. при создании Театральной площади набережные были разобраны, а сама Неглинка заключена в подземный коллектор. В 1832-1836 г.г. были возведены каменные стенки Софийской и Раушской набережных, а также сооружены плотина у Берсеневской набережной, Краснохолмская плотина и шлюз, а также расширен до 30-40 метров Водоотводный канал. Эти мероприятия должны были поднять воду и улучшить судоходство по Москве-реке.

**Здесь нельзя не упомянуть о масштабной работе по строительству канала «Москва-Волга» и о монументальной застройке набережных рек Москвы и Яузы, которые были проведены по инициативе руководства города до и после Великой Отечественной Войны.** После строительства в начале 1930-х годов канала «Москва-Волга» столица нашего государства получила систему водохранилищ и стала портом пяти морей.

В эти же годы планировалось закончить строительство гранитных набережных Москвы-реки в черте города (54 км.) и организовать проезды по ним, доведя их ширину до 40–50 метров, а вдоль Водоотводного канала – до 25-30 метров. Благоустроивались и берега Яузы на протяжении 20 км.

Убранство русел рек Москва и Яуза в гранитные берега со сходами-причалами; организация широких, развернутых панорам вдоль берегов реки Москвы образцами представительной жилой и административной застройки в виде крупных, запоминающихся по силуэту и пластике многоэтажных и высотных зданий на Котельнической, Фрунзенской набережных и др.; оригинальное благоустройство набережных бульваров, скверов в самом центре города в ЦПКиО им. Горького и в Зарядье; сохранение и создание парковых зон в виде озелененных склонов высоких Воробьевых гор и холмистых берегов у Кремля – все это и по сей день создает живописные уголки, фрагменты привлекательной застройки городской среды центра столицы.

К фрагментарному обустройству и застройке московских набережных отдельными зданиями и комплексами в разных прибрежных зонах руководство города и московские архитекторы неоднократно обращались и впоследствии, в период 60-х – 70-х годов.

**Так, в 70-м году Генпланом развития Москвы до конца XX века предусматривался целый ряд мероприятий по организации, оздоровлению и благоустройству жизненной среды на набережных, в прибрежных зонах и территориях города, охране и очистке поверхностных и подземных вод от загрязнения, которые подразумевали:**

- создание систем обводнения с привлечением дополнительных водоисточников;
- сооружение обгонных водостоков, в устьевых участках которых подразумевалось устраивать очистные сооружения и пруды отстойники для очистки поверхностного стока;
- строительство и благоустройство новых водоемов (в черте города предполагалось построить около 100 новых водоемов площадью более 500 га и благоустроить около 150 декоративных и 25 купальных водоемов);
- обеспечение нормального подпорного уровня, глубины и площади акваторий, а также пятикратного водообмена, необходимого для купания и разведения рыбы для спортивного и любительского рыболовства, входящих в комплекс отдыха на реках и водоемах;
- строительство Восточного судоходного канала, который разгрузил бы Москву-реку от грузового и транзитного движения судов, а также способствовал обводнению восточной части Подмоскovie, где не хватает рек и акваторий;
- введение систем доочистки канализационных стоков перед спуском в естественные водостоки.

Реализация перечисленных мероприятий преобразила бы гидрографию водного бассейна Москвы, обогатила бы ландшафт столицы и в значительной мере способствовала оздоровлению окружающей среды для комфортной жизнедеятельности населения столицы. Однако подавляющему большинству указанных мероприятий не суждено было осуществиться.

Даже немногочисленным примерам по застройке и благоустройству московских набережных не всегда хватало комплексности, ансамблевости, завершенности в градостроительном смысле. Подчас, реализованные в натуре попытки вступали в диссонанс с существующей застройкой, перегружали ее объемами, подавляли еще сохранившиеся памятники культуры и истории, нивелировали привлекательность естественных русел рек и водоемов.

**Можно констатировать, что к настоящему времени в столице произошло почти полное отчуждение прибрежных территорий и набережных реки Москвы и реки Яузы в пользу их застройки различного рода промышленными предприятиями, закрытыми НИИ и тому подобными комплексами зданий и сооружений, а также для прокладки трасс интенсивного движения легкового и грузового транспорта.**

Все это мешает живительному проветриванию города вдоль русел рек, а также исключает малейшую возможность использования даже центральных, исторических и еще красивых панорамных набережных столицы для пеших прогулок и отдыха москвичей, а также для прокладки туристических маршрутов гостей нашего древнего города.

**Особенно варварским способом используются потенциально богатые по рельефу и ландшафту прибрежные пространства и набережные реки Яузы, где еще труднее найти доступные для пеших прогулок и культурного отдыха территории и площадки, свободные от хаотичных и захламленных задворков безразличной промышленной застройки, многочисленных автозаправок, транспортных разворотов, и просто бесхозных, заброшенных участков и охраняемых зон «засекреченных» предприятий, сдающих свои площади разным фирмам и ООО.**

**Практически все прибрежные территории и участки Москвы-реки и Яузы, а также других малых рек в срединной и окраинной зонах города стали недоступны для пешеходного движения, превратившись в чрезвычайно опасные для здоровья и даже жизни людей загазованные и загрязненные полосы отчуждения.**

Кроме того, из-за нерациональной застройки прибрежных зон и набережных московских рек значительно ухудшилось естественное проветривание города вдоль их русел, что неблагоприятно сказывается на общей экологической обстановке в столице. Широкие рекреационные возможности территорий набережных московских рек (Москвы, Яузы, Пехорки и др.) для прогулок, отдыха, устройства видовых, озелененных участков бульваров, скверов практически не используются, что сильно обедняет функциональные, социо-культурные и пространственные составляющие центра, середины и окраин города.

Значительная часть рек Москвы в результате сброса неочищенных и недоочищенных промышленных, хозяйственно-фекальных стоков и бытовых отходов загрязнена на многих участках, а вода не пригодна для технического, питьевого водоснабжения и для организации отдыха населения и купания. По данным здравоохранительных органов России, в реки Москвы и области сбрасывается более 4,5 млн. куб. м/сутки указанных загрязненных стоков.

**На рубеже XX и XXI веков прежние генпланы, в том числе и актуализированный Генплан развития Москвы до 2025 года, только в самых общих чертах касались проблемных вопросов современной застройки и обустройства набережных рек и акваторий.**

**Жаль, что до сих пор характерные географические и природные особенности холмистых берегов, прибрежных пространств, набережных и русел Москвы-реки, Яузы и других малых московских рек не используются должным образом.** Ведь уже есть современные отечественные и зарубежные примеры, разработанные экологами подходы и методы преобразования и оздоровления городской среды с использованием функционального, градостроительного и архитектурного потенциала водных и около водных пространств.

В самом центре Москвы, прямо напротив Кремля, на «Золотом острове» между Москвой-рекой и Водоотводным каналом, можно было бы создать великолепную историческую и архитектурную, озелененную садово-парковую зону. Ведь известный исторический аналог такой организации городской среды на этом месте имеется еще со средних веков развития столицы.

**Наличие в черте города, в центральной его части и в срединных зонах, в его отдаленных жилых «спальных» районах русел рек и речушек, малых и больших водных пространств-акваторий в виде водоемов, прудов, пойм и затонов, а также их прибрежных зон с различным рельефом и озеленением являет собой огромный, еще нереализованный в большей мере потенциал своеобразного развития и обновления среды обитания нашего города.** Зеленые зоны столицы в поймах реки Москвы (Строгинской, Нагатинской и др.) еще могут стать супер-аквапарками, благоустроенными для всестороннего и всепогодного отдыха москвичей с самыми различными интересами – от спорта и экстрима, до рыбной ловли и прогулок, при условии наведения порядка с экологией этих водоемов и их берегов.

Пока же застройка и благоустройство, очищение и озеленение указанных и подобных им прибрежных территорий и зон носит эпизодически-хаотический характер, не увязанный в единую, стройную и гармоничную, экологически благоприятную для отдыха и досуга жителей столицы систему комплексного использования водных и прибрежных пространств города.

**По мнению нового мэра столицы России, сохранение, бережное использование, благоустройство и озеленение прибрежных территорий и зон московских рек и акваторий – важное и необходимое звено в успешном развитии нашего города с многомиллионным населением.** Указанная проблема требует принятия скорейших и решительных мер по сохранению и возрождению этих экологически важных и эстетически примечательных территорий и зон городской планировочной и архитектурно-пространственной структуры.

**К основным оздоровительным мероприятиям прибрежных зон и набережных рек в нашем городе следует отнести:**

- проведение комплексной реконструкции гражданской и реновации промышленной застройки на прилегающих к руслам рек и акваториям территориях;
- проведение мероприятий по оздоровлению жизненной среды, охране поверхностных и подземных вод от загрязнения;
- устройство интенсивного ландшафтного озеленения и благоустройства на набережных и прилегающих к берегам рек и акваториям территориях;
- прекращение или значительное сокращение интенсивного сквозного движения автомобильного транспорта по набережным рек;
- обустройство на отдельных участках набережных рек и акваторий и прилегающих к ним участков парков и скверов, а также их повсеместное расширение и объединение;
- создание гидропарков на ландшафтных территориях акваторий города, их современное благоустройство и озеленение для организации цивилизованного и культурного отдыха.

При этом, дальнейшие перспективы развития архитектуры набережных рек и акваторий в Москве должны быть неразрывно связаны с качественным развитием всей градостроительной структуры этого столичного города Европы.

Появившиеся в последнее время различные проектные и реализованные в натуре примеры качественного реформирования прибрежных зон в крупных европейских городах дают богатую пищу для осуществления наиболее перспективных для нашего города многочисленных форм развития, как архитектуры застройки прибрежных территорий, благоустройства и озеленения набережных, так и освоения пространств самих рек и акваторий всевозможными плавсредствами.

**Тесное гармоничное взаимодействие водных, прибрежных участков и их застройки – это безграничное поле для реализации творческого потенциала зодчего в создании образов любого города и, конечно же, Москвы тоже.** Ведь реки, акватории и их берега являются важнейшими естественными природными компонентами, непосредственно воздействующими как на всю ландшафтную, планировочную, пространственную структуру Москвы, так и на оздоровление культурной и экологической обстановки в столице, общее улучшение городской среды обитания москвичей.

## 7. Лекция «Обеспечение экоустойчивости городской среды обитания».

Москва – один из крупнейших мегаполисов мира с территорией более 1,0 тыс. кв. км и ночным населением более 15,0 млн. человек. Это еще и огромный промышленный центр, где расположено более 70 промзон и около 5000 предприятий. Такой гигантский промышленный город оказывает сильнейшее техногенное и антропогенное воздействие на окружающую природную среду и именно с этим связаны многие проблемы экологии Москвы и экоустойчивости ее городской среды. Подобные проблемы экологии характерны для многих крупнейших городов Запада и Нового Света, однако тамошние власти уже реализуют различные меры по их решению.

**Экология (экологическая устойчивость) в крупных городах обусловлена сложнейшим взаимозависимым комплексом географических, геофизических и природно-климатических условий, влиянием на них градостроительных, архитектурных, инженерных, социально-экономических и других решений, а также методами и способами устранения возникающих проблем.** Экология определяется состоянием окружающей природной среды и вероятностью отрицательного воздействия на нее. При этом состояние окружающей природы очень тесно связано с уровнем техногенного (технического) и антропогенного (человеческого) воздействия на нее процессов урбанизации, а также способностью природной среды к «самовосстановлению».

**Сегодняшние, не всегда экологически, социально и экономически обоснованные действия по жизнеобеспечению нашего города энергоресурсами в будущем приведут к очень негативным экологическим, экономическим и социальным последствиям.**

Нельзя нарушать вечный и жизненно важный закон эволюционно-экологической необратимости развития и изменений земной природы. Ведь экосистема, потерявшая значимую часть своих элементов, уже не может сама вернуться в первоначальное состояние самостоятельно.

Примеров негативных последствий от очень активной и разрушительной человеческой деятельности предостаточно. Это почти полное исчезновение лесных массивов на Юге Европы, обезвоживание крупных и малых рек, озер и даже морей в России, загрязнение плодородных почв и их истощение в Черноземье, даже изменение климатических условий в ряде регионов России.

**Особенно негативно воздействуют на среду обитания в Москве следующие факторы:**

- **загрязнение атмосферы и воздушного бассейна** из-за резко возросших объемов выхлопов автотранспорта (более 80%), а также выбросов промышленных предприятий (около 20%), повлиявшее на здоровье жителей (ПДК), гибель древесной и травяной зелени;

- **изменение геологической среды** в виде образования многочисленных карстово-суффозионных провалов (2% территории Москвы), оползней и подтоплений участков и территорий (около 60% территории Москвы гидрогеологически опасны);

- **загрязнение почвы** промышленными (в 1,5-2,0 раза выше нормы) и хозяйственно-бытовыми отходами (около 15,0 млн. тонн ежегодно), приведшее к уничтожению естественного почвенного покрова на большей части городской территории;

- **загрязнение (химическое и тепловое) поверхностных, грунтовых и подземных вод и водоемов** из инженерных коммуникаций и тепловых сетей, водопровода, стоков канализации (до 30-40%), приведшее к заражению грунта и водоносных горизонтов;

- **загрязнение твердыми промышленными, хозяйственными и бытовыми отходами** составляет около 7,0 млн. тонн в год. Из них более 3,0 млн. тонн составляют твердые бытовые отходы, вывозимые на полигоны (90%) или остающиеся в городе;

- **снижение процессов естественного проветривания и объемов поступления свежего воздуха** из-за активной застройки окраин и лесопаркового защитного пояса;

- **увеличение количества и размеров зон шумового дискомфорта** от внешних, (транспортных) источников с превышением на 30-40 децибел действующих нормативов.

**По мнению ученых-экологов земная цивилизация уже перешла рубеж сбалансированного потребления продуктов природной среды и восстановления природой понесенных утрат за счет собственных сил.** И без эффективной, активной и быстрой помощи человечества, природа не сможет восстановить свои ресурсы. К примеру, каждый житель США ежегодно использует для нужд своей комфортабельной жизни ресурсные продукты в среднем с 9,0 га земли, а каждый житель Германии или России ежегодно использует подобные ресурсы с 4,5 га земли. При этом 1/3 ресурсов нашей планеты потребляют только 4% населения Земли.

**Несмотря на экологический кризис городов и отсутствие, прежде всего, соответствующего природоохранного мировоззрения властей, общества, его лидеров и граждан, во всем мире уже идет постепенное создание концепции экогорода и решений экоустойчивой, «зеленой» архитектуры.** В основе этих схожих понятий лежит: конкретная защита окружающей нас природной среды; бережное использование природных ресурсов; создание дружественной к людям среды обитания; уменьшение энергопотребления и стоимости эксплуатации зданий; создание гарантий долговременной социальной и экономической выгоды.

В США экоархитектура – часть государственного экологического подхода в строительстве, стоящего на основе достижения независимости государства от нефти к 2020 году за счет использования альтернативной энергетики.

**Новый подход к современному градостроительному и архитектурному проектированию и строительству, в том числе в России и Москве, включает в себя совокупность прикладных знаний, правил, умений, технологий, которые должны опираться на определенную философию и мировоззрение – бережное отношение к человеку как к части природы и бережное отношение социума к самой природе.**

Целью является разработка не только экологического подхода, сфокусированного на энергетике и технических, инженерных решениях, но и разработка всеобъемлющего, эволюционно-целостного подхода к достижению устойчивого развития искусственной среды обитания, привязанной к природному окружению, а также обеспечение высокого качества жизни для всех городских обитателей.

Это подразумевает развитие в среде проектировщиков и строителей чувства общей ответственности за сохранение окружающей среды, а также активное содействие продвижению эффективных градостроительных и архитектурных решений для создания экоустойчивой городской среды и архитектуры, включая разработку соответствующей нормативно-правовой и регулятивной базы, реформирование правил, стандартов и практики поведения всех заинтересованных сторон в этом важном деле.

**Новое руководство Москвы в своих заявлениях о серьезной корректировке прежнего, актуализированного Генплана развития столицы до 2025 года всячески поддерживает внедрение к этому сроку указанных критериев экоустойчивой городской среды и архитектуры в проектную и строительную практику.** Ведь это необходимый путь для спасения нашего многомиллионного города от разрушительных процессов и последствий быстрого роста потребления и невозполнимой утраты энергетических и других природных ресурсов.

**Приоритетными направлениями работы в этой сфере признаны и заявлены следующие:**

- **сохранение и развитие природного комплекса как одной из основ градостроительной политики города и ее реализации в ближайшие годы;**
- **охрана воздушного бассейна города за счет снижения вредных выбросов в атмосферу;**
- **охрана водного бассейна и очистка сточных вод от загрязняющих веществ;**
- **утилизация и переработка промышленных и хозяйственно-бытовых отходов;**
- **скорейшее восстановление лесопаркового защитного пояса (ЛПЗП);**
- **улучшение озеленения и благоустройства всех территорий городской среды;**
- **снижение количества зон шумового дискомфорта.**



## **8. Лекция «Роль энергосбережения в жизнеобеспечении крупного города».**

Энергосбережение – это, прежде всего, экономное потребление человечеством топливно-энергетических ресурсов Земли. Ведь интенсивность и масштабы энергопотребления ведут к быстрому расходованию и возможному исчезновению энергоресурсов в ближайшем будущем. Ежегодно в мире только для целей горячего водоснабжения, отопления, и других низкотемпературных процессов расходуется около 4,0 млрд. тонн условного топлива. При этом с точки зрения специалистов топливо в данной области, как правило, используется малоэффективно. Так же удручающе обстоят дела с эффективностью использования и экономией потребления топливно-энергетических ресурсов. При этом и из-за этого атмосфера, гидросфера и литосфера Земли неудержимо загрязняются. Кроме того, из-за активной антропогенной и техногенной деятельности человечества в ряде регионов Земли изменяется среда, климат, и возврат к прежним природным условиям, в которых жили наши предки, становится невозможным.

**Особенно остро эта общемировая проблема проявляет себя в городах-мегаполисах, в том числе и Москве – крупнейшем городе Европы.** В процессе неэффективной пока работы множества городских энергетических объектов, расточительного сжигания различного топлива многими промышленными производствами и предприятиями (КПД лучших тепловых станций достигает 0,4; двигателей внутреннего сгорания – 0,4-0,5; электрогенераторов и трансформаторов 0,95– 0,98); нерациональной эксплуатации наружных сетей и внутренних коммуникаций (потери составляют от 25% до 40 % тепло и энергоносителей); неэкономного потребления и сохранения зданиями побочно выработанной ТЭЦ тепловой энергии (в зданиях тепла усредненно уходит через стены – 31%, окна – 22%, вентиляцию – 21%, перекрытия подвала и верхнего этажа – 15%, другие конструкции – 11%) безвозвратно теряется огромное количество энергии.

**Интенсивное и масштабное строительство в последние десятилетия в Москве множества жилых и различных общественных зданий и сооружений, а также определенная активизация промышленного производства вызвали небывалый рост тепловых и энергетических нагрузок на существующие тепловые и энергетические объекты и их сети, которые не всегда с ними справляются.** Не дает ощутимых результатов и городская политика, направленная на: повышение эффективности работы источников электрической и тепловой энергии (ТЭЦ и др.); снижение потерь при их транспортировке и распределении (внешние сети); экономию и учет тепла, воды и электроэнергии потребителями (приборы учета); использование передовых и эффективных технических решений в проектах зданий (рекуперация и др.); внедрение нетрадиционных и альтернативных источников тепла и энергии (солнца, ветра и др.).

При этом тепловая и энергетическая мощность монополю действующих в Москве централизованных источников тепла и электроэнергии (ТЭЦ, РТС) практически исчерпана, а имеющиеся в наличии резервные мощности новых и других источников тепловодоэнергоснабжения в городе весьма ограничены, что подтверждается рядом крупных энергетических аварий веерного характера произошедших в последние годы.

**Интересен сегодняшний анализ и прогноз (до 2025 г.) будущей структуры топливно-энергетического баланса Москвы, который определяется следующими соответствующими составляющими:** природный газ (сейчас 36%, будет 34%); нефть (сейчас 17%, будет 15%); мазут (сейчас 1%, будет 1%); уголь (сейчас 1%, будет 1%); электроэнергия (сейчас 9%, будет 11%); теплоэнергия (сейчас 24%, будет 23%); прочие (сейчас 12%, будет 15%).

Исходя из прогнозов, потребление электроэнергии должно будет увеличиться за счет большей энерговооруженности труда и повышения комфортности проживания. При этом ликвидацию дефицита свободных мощностей на существующих (традиционных и централизованных) источниках энергии и все возрастающую перегруженность сетей и коммуникаций, по мнению руководства столицы, должны будут обеспечить перспективный и более активный рост использования различных автономных и альтернативных источников энергии. Однако, даже экспериментальное опробование этих источников энергии пока еще весьма незначительно.

**Поиск и создание современных ресурсосберегающих и энергосберегающих городских образований, энергоэкономичных и энергоэффективных зданий стали актуальными направлениями градостроительства и архитектуры конца XX и начала XXI вв.** Цель этих направлений, прежде всего, заключается в создании ресурсосберегающей и экологически безопасной среды для большинства населения городов-мегаполисов. А задачи характеризуются разработкой концепций и предложений новых градостроительных, архитектурных и инженерно-технологических решений, отвечающих устойчивому развитию комфортной для человека искусственной среды и сохранению важных природных ресурсов. Вот главные из этих новаций:

- **ресурсосберегающим и энергосберегающим городам** присуща плотная застройка с применением: оригинальных градостроительных и планировочных решений; широких корпусов зданий с оригинальной планировкой и архитектурой; использованием возобновляемых источников энергии (солнца, ветра, воды, тепла земли и т.п.); экономией расходов тепла, электроэнергии, газа, воды, твердого и жидкого топлива, в том числе в наружных инженерных сетях и др.;

- **в энергоэкономичных зданиях** ликвидированы лишние траты энергии на отопление, горячее водоснабжение, вентиляцию, электроснабжение; улучшена теплоизоляция ограждающих конструкций, оконных и дверных проемов; есть обратное водоснабжение (пока в промзданиях), рекуперация отработанного воздуха и т.п. Согласно имеющейся зарубежной практике потенциал экономичности таких зданий составляет 40-50%;

- **в энергоэффективных зданиях** характерно повышение коэффициента полезного использования энергии во всех энергетических процессах, а также ликвидация лишних трат энергии. Экономический эффект достигается благодаря использованию возобновляемых источников энергии (солнечная радиация, энергия ветра, гидрогеотермальная энергия и т.п.) полностью или частично для горячего водоснабжения, отопления и электроснабжения здания. Солнечные аккумуляторы и коллекторы на крыше и стенах имеют КПД от 0,1 до 0,35 и покрывают в среднем до 40% годовой потребности в электричестве, а тепловые коллекторы для отопления имеют КПД от 0,45 до 0,6;

- **градостроительные энергосберегающие мероприятия** подразумевают: уплотнение застройки и максимальную блокировку зданий; организацию замкнутых дворов и внутриквартальных участков; ликвидацию продуваемых пространств с сохранением воздухообмена; ликвидацию потерь тепла в наружных сетях, коммуникациях и др.;

- **энергоэффективные архитектурные, конструктивные и инженерные решения зданий** включают: применение широких корпусов; минимизацию отношения площади ограждающих конструкций к общей площади здания; обеспечение площади оконных проемов от площади наружных стен не более 18-20%; теплотехническую однородность наружных ограждающих конструкций с минимумом теплопроводных включений; применение энергоэффективных заполнителей оконных и дверных проемов; повышение энергетической эффективности систем, оборудования и приборов отопления, горячего водоснабжения, вентиляции, электроснабжения; переход от ламп накаливания на использование энергосберегающих ламп освещения; установку приборов учета, регулирования и экономного потребления тепла, воды, электроэнергии и др.

**Прежнее руководство города, в соответствии с решениями Федеральной власти, уделяло вопросам энергосбережения особое внимание и из года в год принимало и совершенствовало Комплексные Целевые Городские Программы Энергосбережения, корректировало соответствующие нормативные документы и по мере сил добивалось определенных результатов в отдельных сферах городского хозяйства.**

**Новое руководство города, в русле решения актуальных столичных проблем, рассмотрело очередную Комплексную Целевую Городскую Программу Энергосбережения в городе Москве на ближайшие 5 лет, после чего приняло ее и утвердило для дальнейшей реализации, при условии достижения к 2015 году экономии энергии не менее 40% в целом.**

## 9. Лекция «Озеленение и благоустройство общественных зон отдыха».

Любой город и его застройка не могут полноценно существовать и развиваться без благоустройства и озеленения своей территории, сохранения, расширения существующих участков и зон отдыха, создания новых, по-современному благоустроенных пространств живой природы – своеобразных и жизненно необходимых «кислородных подушек» города.

**Комплексное благоустройство и озеленение зон отдыха (природно-рекреационных территорий)** – это **взаимувязанное применение ландшафтной и садово-парковой архитектуры** средствами: пластической организации поверхности земли; оборудования территории и ее застройки удобными и безопасными в использовании объектами; устройств освещения и цветового решения участков территории; соответствующих зданий и сооружений; декоративного озеленения, пластики и графики; визуальной информации, рекламы и т.п.

**Комплексное благоустройство и озеленение зон отдыха крупных городов является неотъемлемой частью существующей городской среды и ее полноценного и гармоничного развития.** При этом градостроительные и архитектурные решения не должны быть самоцелью и наносить ущерб окружающей природной среде, экологии, и, наоборот, в природном комплексе окружающей среды должна найтись удобная, безопасная ниша для полноценной жизнедеятельности человека.

**Объектами рекреации, предназначенными для того или иного вида отдыха, являются следующие территории и части территории Природного Комплекса (ПК):**

**1. Особо охраняемые природные территории ПК, где предусмотрены особо строгие и жестко регламентированные условия их содержания и эксплуатации, в том числе и градостроительной деятельности** (национальный парк; природный парк; природно-исторический парк; памятник садово-паркового искусства, истории и архитектуры; экологический парк; лесопарк). Для крупного города наибольший интерес здесь представляют:

- **лесопарки** – благоустроенные лесные массивы площадью в десятки кв. км., организованные в определенные ландшафтно-объемно-планировочные системы постепенной реконструкцией посадок, проезжих дорог, прогулочных аллей, тропинок, лужаек, водоемов и др., предназначенные для кратковременного отдыха в обстановке, приближенной к естественной, природной.

**2. Территории и части территории ПК, где осуществляется рекреационная деятельность:**

- **зоны отдыха** – озелененные территории от нескольких до десятков кв. км., с водными поверхностями, обустроенные для организации активного массового отдыха, купания и гуляния;

- **парки** – озелененные территории не менее 5,0 га многофункциональной или специализированной рекреационной деятельности с развитой системой благоустройства для массового отдыха (многофункциональные - культуры и отдыха; специализированные – дендропарки, зоопарки и т.п.; жилых районов);

- **сады** – озелененные территории от 2,0 до 5,0 га с ограниченным набором рекреационной деятельности, предназначенные для прогулок и повседневного тихого отдыха (сады отдыха и прогулок; сады при общественных и зрелищных зданиях; сады-выставки; сады на крышах);

- **бульвары** – озелененные территории вдоль улиц и русел рек, предназначенные для транзитного пешеходного движения шириной не менее 15,0 м и соотношением ширины и длины не менее 1:3. При ширине бульвара менее 25,0 м следует предусматривать одну аллею шириной 3,0-6,0 м; при ширине более 25,0 м – дополнительно к аллее устраивать боковые дорожки шириной 1,5-3,- м; При ширине более 50,0 м целесообразно устройство спортплощадок, водоемов, объектов обслуживания (павильоны, кафе), детских игровых комплексов, велодорожек и др. Система входов на бульвар устраивается по торцам или длинным его сторонам через 250 м в увязке в пешеходными переходами;

- **скверы** – компактные озелененные территории от 0,15 до 2,0 га, предназначенные для повседневного кратковременного отдыха и транзитного пешеходного движения. При озеленении скверов рекомендуется использовать приемы зрительного расширения озеленяемого пространства.

**Единое целое комплексного благоустройства и озеленения образуют основные составные части:** планировочные, архитектурные, конструктивные, технические, декоративные сооружения и устройства; растительные и животные компоненты природы; различные виды оборудования, оформления; архитектура некапитальных, нестационарных зданий и сооружений, малых форм; наружная реклама и информация.

**Благоприятные географические, климатические и природные характеристики Москвы создали все условия для полноценного решения в столице важных вопросов благоустройства и озеленения.** Существовавшие до недавнего времени внушительные озелененные пространства смешанных и хвойных лесов, дубрав, березовых рощ Лесопаркового Защитного Пояса (ЛПЗП) вокруг столицы (в радиусе до 50 км!) позволяли москвичам не только иногда дышать обновленным, свежим воздухом из Подмосковья, но и иметь возможность с удовольствием круглогодично отдыхать в этих прекрасных местах живой природы средней полосы России.

**В нашем городе до сих пор еще существуют любимые москвичами благоустроенные и зеленые уголки для отдыха пространства природы среднерусской полосы:** Тайницкий и Александровский сады московского Кремля, Бульварное кольцо, скверы, бульвары в центре и срединной части, театральные сады «Эрмитаж» и «Аквариум», Патриарший пруд, Нескучный сад, зеленые пространства спорткомплекса «Лужники» и «ВВЦ», Воробьевых гор, ЦПКиО им. Горького, ПКиО «Сокольники», Измайловского ПКиО, национального парка «Лосиный остров», исторических парков «Останкино», «Кусково», «Коломенское» и др.

**История развития благоустройства и озеленения зон отдыха Москвы – процесс постепенного преобразования декоративного садоводства сначала в садово-парковое искусство, затем в благоустройство и озеленение, а потом в ландшафтную архитектуру города.** Своеобразие России и Москвы на этом пути заключалось в том, что если в других странах эти переходы проходили постепенно и были растянуты по времени, то у нас этот переход произошел достаточно быстро благодаря Петру I, проложившему резкую границу между декоративным садоводством и садово-парковым искусством. Летний сад в С. Петербурге, Знаменитые парки Петергофа, Ораниенбаума и др. знаменовали становление садово-паркового искусства и зон отдыха в России, которые стали примером для многочисленных подражаний.

**Всю историю развития благоустройства и озеленения можно разделить на 9 периодов:**

**1. От древности до начала XVIII века (до Петра I) – декоративное садоводство.** В 1365 г. князь Д.И. Донской образовал Тайницкий сад в Кремле; в 1435 г. Иван III разбил великолепный сад-огород в 10,0 га на правом берегу Москвы-реки напротив Кремля; во второй половине XVII века А.М. Романов создал огромный сад-огород и зверинец в летнем дворце в Измайлово и др.

**2. С начала XVIII до начала XIX века (по 1801 год) – садово-парковое искусство.** В 20-е годы по указу Петра I создан Головинский сад – Анненгоф в Лефортово; парк в селе Преображенском; при Екатерине II созданы пейзажные парки Царицыно, Кузьминки, а потом регулярные сады, парки – Кусково, Архангельское, в усадьбах на Арбате, Пречистенке, у дворца Разумовского на Яузе и др.; в 1796 г. образован старейший из московских бульваров – Тверской.

**3. С начала XIX до конца XIX века (до 1890 года) – озеленение города, рост объектов садово-паркового искусства.** В 1820-1823 годах по проекту арх. О. Бове организован, посажен и благоустроен Александровский, наиболее знаменитый мемориальный сад Москвы в память Отечественной Войны 1812-1814 годов, площадью около 10,0 га; к 1825 г. существовало 6 садов и парков; в 1865 г. - уже 23 бульвара; в 1896 г. – 16 садов и скверов общественного пользования.

**4. С конца XIX до начала XX века (до 1917 года) – начало капиталистического развития, период «Вишневого сада».** Прекращение работ по комплексному благоустройству, вырубка зеленых насаждений в садах и парках, дворянских усадьбах; состав садово-парковых объектов для отдыха стал примитивным – скверы, бульвары, редко парки). К 1913 году площадь зеленых насаждений общего пользования составляла всего 830 га, а всех зеленых насаждений - 2145 га. На 1 жителя приходилось только 0,7 кв. м зеленых насаждений общего пользования.

**5. После 1917 года и до 1945 года – социалистический период, начало комплексного благоустройства и озеленения города.** В 1923 г. построен ансамбль 1-й Сельскохозяйственной выставки между Крымским мостом и Нескучным садом; в 1933 г. созданы ЦПКиО им. Горького, ПКиО «Сокольники», ПКиО «Красная Пресня» и др.; в 1935 г. создан Лесопарковый Защитный Пояс (ЛПЗП) в радиусе 10 км. от Москвы; в 1940 г. в Москве было 8 ПКиО и 29 детских парков;

**6. С 1945 года и по 1960 год – «золотой век» благоустройства и озеленения Москвы.** Время, когда столица СССР была в мировых лидерах. Благоустройству и озеленению различных зон города уделяли внимание и городская власть и Правительство СССР. Крупные лесопарковые массивы превращались в городские парки.

**7. С середины 60-х годов и до 80-х годов – период масштабного массового жилищного строительства, приведший к упадку и снижению объемов комплексного благоустройства и озеленения.** Задания Генплана развития Москвы 1971 года, Генеральной схемы благоустройства и озеленения города 1975 года систематически не выполнялись, закладка крупных объектов благоустройства и озеленения отменялась в угоду массовому жилищному строительству.

**8. С 80-х и до 90-х годов – полный провал Генплана развития Москвы 1971 года и невыполнение установок нового Генплана развития столицы до 2010 года.** Идея Генплана 1971 г. о «втискивании» столицы в границы МКАД отрицательно сказалась на организации новых, поддержании и развитии существующих зон отдыха в центре и на окраинах. Новый Генплан развития столицы в части создания единой экологорекреационной системы благоустройства и озеленения на базе агломерации Москвы и Московской области тоже оказался невыполненным.

**9. С 90-х и до 2010 года – период развития капиталистических отношений – захвата всех свободных территорий Москвы под застройку.** Произошли: планомерное сокращение комплексного благоустройства и озеленения; хищническая застройка пригородов; опасная, практически полная ликвидация ЛПЗП.

**Сегодняшняя урбанизация Москвы пугает. Такими темпами лет через 10-15, а может и раньше, под жилую и прочую высотную застройку пойдут освободившиеся после сноса ветхих строений пространства в кварталах центра, будут взрыты котлованами новостроек безлесные участки на границах парков и лесопарков.** Зеленые насаждения пока еще занимают около 30% территории города в пределах МКАД и на присоединенных ранее территориях. Это 17 лесопарков, 94 городских и районных парка, 14 садов, 427 скверов и бульваров.

На каждого москвича сейчас приходится около 15,0 кв. м зеленого пространства, что больше чем в Токио, Нью-Йорке, Мехико, но меньше, чем в Лондоне, Берлине. При этом в центральной и срединной зонах Москвы на одного жителя зелени приходится уже в десять раз меньше, чем на зеленых окраинах, что недопустимо и опасно для здоровья. При этом доступных мест отдыха становится все меньше и добираться до них становится все труднее и дольше по времени.

**Почти все озелененные и благоустроенные участки нашего столицы уникальны и интересны в зависимости от их местоположения в городе, от рельефа местности; наличия водного зеркала; своеобразия прогулочных аллей и дорожек, площадок отдыха; архитектуры легких и стационарных павильонов, элементов садово-паркового искусства, малых архитектурных форм; наличия ценных и декоративных пород деревьев и кустарников; обустройства газонов, клумб, цветников и т.п.** Многие из московских скверов, садов, бульваров, парков имеют богатую историю своего развития, раскрывающую мастерство и талант архитекторов и садовников.

**К сожалению, состояние и уровень благоустройства в Москве еще озелененных территорий и участков, особенно мест для отдыха оставляет желать лучшего.** Захламленность таких, пока еще, озелененных и природных объектов различными посторонними и непрофильными строениями, заборами и оградами, завалами упавших деревьев, загаженными костровищами от самостийных пикников москвичей, многочисленными помойками с разбросанными остатками от гуляний и выпивок на воздухе резко снижает положительное влияние этих островков живой природы на более культурных посетителей.

**Обидно и непростительно когда в центре города постоянно сокращаются озелененные, благоустроенные территории, предназначенные для отдыха, прогулок москвичей и гостей столицы России. Они повсеместно отдаются под новое многоэтажное и высотное строительство, как правило, без каких – либо компенсаций (так исчезли скверики у ЦУМа, в конце Никольской улицы и др.). Участки после сноса многих ветхих строений практически всегда используются только под уплотнение застройки и никогда не подлежат устройству новых, озелененных и благоустроенных участков и уголков столичного города.**

На тротуарах Садового кольца и многих других центральных улиц и магистралей уже давно нет деревьев и газонов, клумб и цветников. Озеленение здесь погибло от ужасающей загазованности и безумного использования реагентов, которыми обильно посыпают дороги и тротуары зимой. Это явление распространилось уже и на периферию города. Если не остановить напор бизнес-устроителей территорий города, то скоро в центральной и срединной части Москвы вообще не останется островков зелени. А недавний, очень дорогой эксперимент с огромными тумбами из полированного гранита под жидкие деревца и кустики на тротуарах Тверской улицы еще надо проверить на целесообразность и живучесть при сезонной эксплуатации.

**Москва может очень быстро лишиться своих зеленых источников живительного воздуха-кислорода, тихих мест для отдыха и прогулок, превратившись в железобетонно-асфальтовые лабиринты переполненных потоками машин улиц и магистралей, по тротуарам которых будет жутковато ходить, не имея возможности присесть и отдохнуть поблизости в тени деревьев и кустарников, в окружении цветочных клумб и зеленых, ухоженных газонов.**

**Именно поэтому важно любыми возможными средствами в первую очередь расширять, а где нужно, возрождать, реконструировать или создавать новые зеленые и благоустроенные зоны отдыха в пределах Бульварного, Садового, Третьего Транспортного кольца, а также на освободившихся территориях промышленных окраин города), а не только заниматься окультуриванием ЦПКиО и ПКиО – всем известных и уже переполненных мест отдыха горожан. Застройщикам нашего города следует более прозорливо использовать выделенные им участки под застройку, не стремиться выжать из них все возможные квадратные метры жилой или полезной площади зданий, а уделять должное место благоустройству, озеленению участков строительства.**

**По существу, в Москве нужно создавать заново всю систему озелененных и благоустроенных участков и территорий природного комплекса в виде садов, бульваров, скверов, парков и лесопарков, а также расширять, восстанавливать и образовывать на свободных территориях и в лесных угодьях пригородов Москвы зоны лесопаркового защитного пояса (ЛПЗП) столицы, практически утраченного сначала за годы активного индивидуального малоэтажного строительства, а потом и многоэтажного коммерческого.**

**Прежними Генпланами развития Москвы предусматривались определенные меры по сохранению и возрождению природного комплекса столицы за счет бережной реконструкции еще имеющихся довольно крупных зон и территорий естественных русел рек, озелененных пространств в срединной части города и на его окраинах, а также расширения существующих, возрождения утраченных благоустроенных пространств парков, лесопарков, скверов, бульваров и садов в центральной части городской застройки. Однако микроскопические масштабы конкретных действий по реализации законодательных мер в области озеленения и благоустройства по сравнению с алчным напором нового жилищного и общественного капитального строительства были явно недостаточны и не меняли угрожающего положения дел с необходимым озеленением и благоустройством всей городской среды обитания.**

**Новое руководство Москвы в лице мэра знает о создавшемся положении дел в этой сфере городского хозяйства и по мере сил осуществляет попытки хоть как-то улучшить ситуацию за счет: благоустройства дворовых пространств; сохранения и приведения в надлежащий вид существующих парков культуры и отдыха, лесопарков; создания новых озелененных пространств; а также возрождения ЛПЗП после серьезного исследования его состояния.**

## **10.Лекция «Объекты монументального искусства, дизайна и рекламы в общественных пространствах столичного города».**

**Объекты монументального искусства, как правило, посвящены славным и скорбным этапам и событиям развития нашего государства, города, напоминающих нам о знаменитых и выдающихся государственных, общественных и культурных деятелях прошлого. В Москве, как и в любом историческом городе таких объектов достаточно много.**

Всем известны монументы – Триумфальная арка на Кутузовском проспекте, Мемориальный грот «Руины» О. Бове и обелиск революционным деятелям (ранее в честь 300-летия дома Романовых) в Александровском саду, монумент «Покорителям Космоса», а также памятники – К. Минину и Д. Пожарскому, Ю. Долгорукому, А. Пушкину, А. Грибоедову, М. Лермонтову, Н. Гоголю, В. Маяковскому и др. По разным источникам к настоящему времени насчитывается от 250 (под охраной) до 1000 таких объектов. Только персональных памятников около 600. Из года в год список монументов и памятников постоянно пополняется.

**К объектам монументального искусства принадлежат также памятные и мемориальные доски** – своеобразные страницы повествования о судьбоносных датах, явлениях, знаменитых людях нашего Отечества и выдающихся зарубежных деятелях. Их насчитывается уже более 1800.

**Так или иначе, но в создании каждого из указанных произведений монументального искусства принимали участие не только скульпторы и художники-монументалисты, но и их соавторы творческого замысла – архитекторы.** Ведь при создании любого объекта монументального искусства (большого или малого) очень многое зависит от правильно и удачно выбранного места его размещения в структуре города; верно и точно выбранного масштаба самого произведения, габаритов и формы его постамента или обрамления-окружения; гармоничного и соразмерно-стилевого расположения-решения на конкретной площадке (на городской площади или бульваре, в сквере или на набережной, у театра или на стене общественного, жилого здания). Как раз эти непростые задачи и призван решать архитектор – профессионал своего дела.

**История развития и типология формообразования различных по своему характеру и внешнему облику произведений монументального искусства уходят вглубь тысячелетий и веков и могли бы послужить отдельными темами для развернутых и увлекательных исследований-повествований.**

Выдающиеся образцы монументального искусства появляются уже на заре цивилизации – в Древнем Египте, в Ассирии, в Греции. Эти традиции и достижения переняли и по-своему развили и возвеличили архитекторы и скульпторы Древнего Рима, а потом довели до совершенства всемирно известные зодчие, скульпторы, художники – титаны Эпохи Возрождения в Италии.

Отзвуки эпохи Ренессанса добрались и до Москвы. Правда весьма своеобразно – в виде белокаменных кремлевских храмов (Успенский собор) и палат (Грановитая палата), крепостных стен Кремля, колокольни Ивана Великого, надвратных плит Спасской башни, выполненных итальянскими зодчими, а также других монументальных произведений иностранных авторов.

**Эмоциональное и эстетическое воздействие различных монументов, обелисков, памятников на зрителя весьма велико и ценно для целых поколений.** Привязывая значимые для государства и его граждан исторические события и их героев к конкретному месту, эти объекты монументального искусства создают эффект реальности и правдивости, истинности истории, опосредованного присутствия в ней современного человека.

Просто невозможно представить сейчас Красную площадь без памятника К. Минину и Д. Пожарскому, Александровский сад без Мемориального грота О. Бове, Пушкинскую площадь без памятника А. Пушкину, Тверскую площадь без памятника Ю. Долгорукому и т.д.

Вместе с тем, «Ленинский план монументальной пропаганды», со сносом дореволюционных монументов, памятников и установкой новых и недолговечных памятников кумирам новой эпохи, на долгие годы оставил рецидивы губительного для нашей нации исторического и культурного нигилизма, безразличия или равнодушия.

**Неравномерная перенасыщенность отдельных мест в центральной части Москвы объектами монументального искусства иногда просто зашкаливает – настолько безалаберно, без чувства художественно-этической меры устанавливаются друг за другом или почти рядом памятники выдающимся личностям нашей страны.** Достаточно упомянуть «перегрузку» монументальными объектами площади Никитских ворот с памятниками К.А. Тимирязеву, А.Н. Толстому, ротондой «Александр и Натали» (рядом храм «Большое Вознесение» где венчались А.С. Пушкин и Н.Н. Гончарова), а также стелой в честь дружбы России и Армении. На Страстном бульваре соседствуют пафосно-распростертый монумент В.С. Высоцкому и мягко-задумчивый памятник С.В. Рахманинову (в зарослях сирени, недалеко от задворков какого-то кафе). Скоро на этом же Страстном бульваре появится и памятник поэту А.Т. Твардовскому.

**Далеко не всегда новые памятники и монументальные объекты удачно, к месту и в соответствующем масштабе располагаются в структуре городской застройки, не говоря уж про конкретное «моментально-творческое» их исполнение по чьему-то хотению-желанию-велению.** Подобных «образцов высокого скульптурного искусства» уже многовато даже для столицы: все подавляющий в округе гигантский, почти в 100 метров высотой, монумент-конструкция в честь 300-летия Российского флота (Петру I или Х. Колумбу с головой Петра I) на стрелке Москвы реки; великоватый памятник С.А. Есенину на Тверском бульваре; одинокий, оторванный от здания Российской Государственной библиотеки памятник Ф.М. Достоевскому; неожиданный, в окружении огромных валунов, памятник казахскому поэту-просветителю Абаю Кунанбаеву на Чистопрудном бульваре; изобилие «скульптурно-сказочных штучек» от З. Церетели в Александровском саду совсем рядом с могилой Неизвестному солдату и др.

**В последнее время в центре города отмечается и очень тревожное явление, связанное с явно безразличным отношением городской власти к известным и почитаемым памятникам выдающимся личностям нашего отечества.** Великолепный памятник первопечатнику Ивану Федорову совершенно потерялся в хамском окружении витрин салонов по продаже очень дорогих заграничных автомобилей. Несколько лет назад хулиганы смогли украсть звенья бронзовой цепи с подножия памятника А.С. Пушкину, а какие-то вандалы измазали краской постамент памятника А.И. Герцену и Н.П. Огареву на Воробьевых горах.

**В срединной части и периферийных жилых районах Москвы уже давно отмечается недостаток элементов городской скульптуры, памятников и т.п.)** Особенно грустны и безлики огромные, скудные и скучные до предела районы массовой застройки 1960-х – 1990-х годов. Робкие попытки монументально-скульптурного освоения окраин в то время делались, но особого успеха не имели (памятник поэту С.А. Есенину недалеко от станции метро «Кузьминки» на Есенинском бульваре, неудачный и быстро ликвидированный бюст партийному деятелю С.М. Кирову в начале бульвара между ул. Хачатуряна и станцией метро «Отрадное» и др.).

Вместе с тем, разумно размещенные в окружающей городской среде различные (порой забавные и смешные) скульптурные группы, памятники, фонтаны, монументальные объекты, отражающие и выражающие наше прошлое и настоящее, возвышенное и обыденное, могли бы не только оживить эти зоны человеческого отчуждения, но и стать местными достопримечательностями, где жители станут назначать встречи друг другу.

**Жилые окраины города объектами скульптурного, монументального искусства обогащать надо, в том числе и интеллектуальными, интерактивными произведениями.** Главное, чтобы такие объекты «говорили сами за себя», привлекали своим творческим решением прохожих и делали их соучастниками действия, что, собственно, от городской скульптуры, памятника, монумента и требуется. А время покажет, станут ли они для горожан близкими и любимыми символами места, в котором мы жили, живем и будем жить.

**Новый мэр столицы поначалу довольно критически высказался по поводу уродливой скульптуры Петру I на стрелке реки Москвы, но потом как-то замаял этот вопрос, сославшись на быстрое решение других, более актуальных и важных проблем столицы.**



**Объекты городского дизайна, их многообразное число в структуре московской застройки** – на площадях, магистралях, улицах, у зданий жилого и общественного назначения самого различного статуса, в том числе даже у исторических, культурных и архитектурных памятников, уже давно превысило не только пределы целесообразности, но и все допустимые границы здравого смысла и логического понимания происходящего.

**Размещение в центре Москвы многочисленных и разномастных объектов городского дизайна отличается исключительной хаотичностью не только их расположения в городской среде, но и отсутствием какой-либо взаимной увязки и соподчиненности между собой.** Такие дизайнерские «произведения» часто вносят сильный диссонанс в облик городской застройки центра, особенно если очень назойливо, даже по хамски лезут на глаза.

Достаточно пройтись по главным (и не только!) площадям и улицам нашей столицы, чтобы не только убедиться в сказанном выше, но и констатировать довольно неуместный, если не сказать беспардонный, уровень размещения в городской среде разномастных ларьков, павильонов, киосков, ужасных кабинок общественных туалетов и т.п. коммерчески прибыльных объектов отечественного дизайна, ставших визуальными раздражителями из-за исключительно удручающей заскорузлости и аляповатости их художественно-стилевого выполнения.

**Наружная реклама и, в особенности, ее разномастный рынок в Москве начала XXI века, по мнению горожан и некоторых специалистов, оказались слишком велики и перенасыщены.** Совсем недавно ежегодно в российской столице появлялось не менее 100 тыс. уличных рекламных конструкций различного изготовления, внешних габаритов и содержания.

Только у кремлевских стен насчитывалось более 800 (!) рекламных мест различного формата. За рекламными конструкциями (щитами, растяжками, сетками) почему-то были спрятаны (!?!) великолепные панорамы и природные ландшафты, известные культурные, исторические, архитектурные памятники. Даже многие известные жилые, административные здания, государственные учреждения (!?!) оказались увенчаны крупными рекламными конструкциями зарубежных компаний, что возмутительно и оскорбительно для отечественного самосознания.

**Реклама затеснила нашу Москву. Ее оказалось слишком много. От нее не уйдешь. Рядом с ней оказалось трудно дышать. Она стала паразитировать на зодчестве, рождая множество вопросов.** Как уменьшить вред, причиняемый ею облику столицы? Существует ли контроль за работой рекламных агентов и дизайнеров? Что нам дороже – красота Москвы или информация о поступивших в продажу модных штучках? Как быть с учетом «контекста места», когда образ места формируют коммерсанты? Можно ли ждать мастерства от зодчих, знающих, что их творения будут искажены? Не стали ли злой шуткой обещания власти сделать город краше? Нужна ли сегодня профессия зодчего?

**При любых ответах на эти вопросы ясно одно. Архитектура самодостаточна в своей эстетике и ей не требуются добавки в виде рекламы. Либо она, либо реклама.** У задачи по их слиянию нет приемлемого, нормального решения. Ведь цель рекламы – отвлечь зрителя от проблем понимания архитектурной красоты яркостью, броскостью, легкостью восприятия.

**Честно скажем: мы в своем большинстве смирились с рекламным произволом. Многие из нас видели в нем атрибут так называемой «новой, продвинутой городской среды».** Серьезных и действенных протестов от руководителей архитектуры, градостроительства и архитектурной общественности Москвы против действий рекламодателей и дизайнеров не было.

Было и продолжает быть нечто обратное – желание и городской власти и многих жителей, в том числе и зодчих, сблизить образ Москвы с образами насыщенных рекламой богатых и благополучных городов Нового Света. В этом подражательстве – смеси провинциализма, дилетантства и наивности – весь нынешний кризис отечественного зодчества.

**Рекламную вольницу создали деньги, большие деньги. Такова теперь наша жизнь и реклама – ее неотъемлемая часть. Поэтому речь может идти, увы, лишь об определенном сдерживании, а не о радикальном пресечении рекламной экспансии в столице.**

По мнению ряда известных и неравнодушных к судьбе столицы архитекторов и специалистов, было необходимо, как минимум, подчинить размещение рекламы в Москве четким правилам, достаточно оперативно приняв законодательные положения о:

**нормах допустимой концентрации рекламы** на магистралях, площадях, в центре, середине и на периферии города;

**недопустимости закрытия рекламой городских панорам, видов, исторических, культурных и архитектурных памятников, их комплексов и отдельных зданий;**

**типах зданий,** на которых разрешается развеска рекламных конструкций;

**размерах рекламных конструкций** и демонстрационных материалов;

**недопустимости внесения дизайнерских изменений** в композиционные решения и детализацию зданий;

**согласовании вопросов размещения рекламы на недавно построенных зданиях с авторами проектов этих зданий;**

**приведении ранее размещенных рекламных конструкций и материалов в соответствие с настоящими положениями;**

**регулярном вынесении проблем размещения рекламы в городе на рассмотрение Градостроительного совета Москвы.**

Определенные сдвиги по решению рекламной проблемы в городе стали происходить еще при прежнем руководстве столицы, которое наконец-то заметило возросшее, крайне негативное отношение к наружной рекламе от 60% до 80% москвичей в возрасте от 14 до 64 лет. Особенно возмущало респондентов, когда огромные рекламные баннеры, щиты и растяжки стали заслонять перспективы улиц и магистралей, фасады исторических зданий и архитектурных памятников, фактически ликвидировать дорожные знаки и важные информационные указатели.

При этом большинству горожан понравился эксперимент с установкой тематических фотостендов и устройством периодических фотовыставок на бульварах и скверах столицы.

Согласно решению прежнего мэра, здания, представляющие архитектурную ценность, на время реставрации должны были закрываться не рекламной сеткой, а фальшивыми фасадами. В первую очередь рекламу должны были убрать возле Кремля, а также около Новодевичьего монастыря, музея-заповедника «Коломенское» и др.

В исторической части города вместо громоздких рекламных конструкций должны были прийти так называемые малые формы городского дизайна и рекламы – остановки общественного транспорта, ларьки, таксофоны, скамейки и даже автоматизированные кабины туалетов (!?!), которые должны были изготавливаться, устанавливаться и эксплуатироваться за счет размещения на них рекламы. При этом на мачтах уличного освещения и фасадах зданий предполагалось вывешивать преимущественно информационные материалы. Число таких вывесок должно было вырасти до 7,5 тысяч экземпляров (!?!).

Характерно, что доля социальной рекламы (ее воздействие на население было расценено как положительное), должна была составить примерно 15% от общего числа рекламных поверхностей.

**Новое руководство города в лице мэра весьма критически отнеслось к размещению в градостроительной структуре столицы целого ряда произведений городского дизайна и, особенно, к хамскому и повсеместному размещению рекламы в исторической части столицы - на знаковых, знаменитых зданиях – памятниках истории, культуры и архитектуры.**

Очень быстро были приняты достаточно радикальные меры по сносу самостийных торговых ларьков у наружных вестибюлей станций метро. С рекламными щитами, растяжками, баннерами и прочими рекламными конструкциями в центре города поступили еще решительнее. За очень непродолжительное время число различных объектов рекламы в центре уменьшилось в разы.

Остается надеяться, что подобная работа на законодательном и исполнительном уровнях по улучшению облика столицы будет серьезно и последовательно продолжена на всей территории города, а не ограничится очередной кампанией только в историческом центре столицы.

## **11.Лекция «Мемориалы, некрополи и кладбища в городской структуре».**

**Одним из мерил духовности и нравственности народов служит их отношение к прошлому и предкам, сохранение для будущих поколений и потомков памяти к погибшим или умершим в результате самых разных жизненных коллизий давнего и недавнего прошлого.** В этом смысле очень точно и емко выражение выдающегося отечественного философа Н.А. Бердяева – «Память о прошлом – преображающая память». Без прошлого, каким бы оно ни было, нет настоящего и будущего.

И наша память – сущность, связующая прошлое и настоящее, а мемориалы, некрополи и кладбища – таинственные места встречи с теми, кто жил прежде нас и вместе с нами. Бережное, гуманное поклонение их земному праху – не только давняя, осознанная народами традиция, схожая с паломничеством к Святым местам, но еще и дань уважения каждого из нас к самому себе, к своим современникам, великим, знаменитым или простым.

**Во всем мире одним из признаков цивилизованности нации принято считать внимательное и бережное отношение к мемориалам и захоронениям погибших воинов, могилам предков, жертвам катастроф и т.п. То или иное отношение к мертвым всегда показывает и истинное лицо живых.**

**Мемориальные комплексы и ансамбли** – архитектурно и художественно оформленные погребальные и иные сооружения, служащие для увековечения памяти о чем-либо очень значимом и символическом. Воздвигаются эти объекты в честь павших воинов и героев боевых действий, крупных, драматических исторических событий или катастроф с многочисленными человеческими жертвами. Мемориалы объединяют в архитектурно-организованном пространстве различные архитектурные сооружения: монументы, памятники, часовни, скульптуру, мозаику и живопись, а иногда даже звуковые, световые и прочие визуальные, интерактивные образы.

Яркие примеры крупных государственных и городских мемориалов всем известны: «Бородинское поле» под городом Можайском, «Марсово поле» и «Пискаревское кладбище» в городе С. Петербурге, «Мамаев курган» в городе Волгограде, «Сапун гора» в городе Севастополе, «Малая земля» в городе Новороссийске и др.

В Москве – это часовня «Гренадерам – героям боев под Плевной в 1877-78 годах» у Ильинских ворот, своеобразный Пантеон на Красной площади у Кремлевской стены (некрополь жертв Октябрьской революции 1917 года, мавзолей В.И. Ленина, захоронения у Кремлевской стены и колумбарий в кладке Кремлевской стены выдающихся деятелей СССР), мемориальный комплекс сооружений в Александровском саду («Грот памяти пожара 1812 года», «Могила Неизвестного Солдата» и «Аллея городов-героев в Великой отечественной Войне 1941-1945 г.г.»), мемориально-музейные комплексы на Кутузовском проспекте и в парке Победы на Поклонной горе (Триумфальная арка Победы в Отечественной Войне 1812-14 гг., Панорама Бородинского сражения, храмы, скульптуры, образцы военной техники, обелиск и Музей Победы в Великой Отечественной Войне 1941-1945 гг.) и др.

**Отмечая важность и необходимость увековечения памяти о героях и жертвах значимых исторических событий возведением мемориальных комплексов в нашей стране и ее столице, следует обратить внимание на их особую грандиозность, крупномасштабность и, вместе с тем, сомнительность градостроительных и архитектурно-художественных достоинств некоторых, построенных в последнее время, подобных сооружений и комплексов.** В первую очередь это относится к «коврово-выставочной» застройке храмами, мемориальными сооружениями и зданиями всего паркового пространства Поклонной горы и к очень протяженной и неудобной для пешеходов фонтанной Аллее Славы к зданию Мемориального Музея Победы.

Теперь уже трудно определить, что это за парк получился – памяти, скорби, поминовения многих героев и огромного числа жертв Великой Отечественной Войны 1941-1945 г.г., или еще одно просторное место для всенародных гуляний, рок-концертов, феерических шоу или очень модных теперь скейт-ролико-вело-дромов.

Особенно сильные сомнения в правдивости отражения и осмысления событий Великой Отечественной Войны и Великой Победы нашего народа над фашистским нашествием вызывают «привязанные к месту и не к месту» в большом количестве помпезные штучки и абсурдно-неуместные скульптурно-аллегорические композиции «художника-моменталиста» З. Церетели. Поразительно, но подобная неуместность, доведенная до полного беспредела безвкусицы, была реализована этим плодовитым автором и при оформлении скульптурами персонажей русских народных сказок искусственного русла реки Неглинки в Мемориальном Александровском саду, совсем рядом с Могилей Неизвестного Солдата.

Неудивительно, что подобающих тому страшному военному времени скорбных чувств и драматических эмоций такие «скульптурные творения» не вызывают у пожилых и зрелых граждан, и, что особенно тревожно, не проникают в души нашего молодого, подрастающего поколения тревожным набатом вечной памяти, искреннего почитания и уважения.

**21 июня 2013 года на Осташковском шоссе, в 4-х км от МКАД, у деревни Дегунники министром обороны Р.Ф. был в торжественной обстановке открыт Национальный Воинский Пантеон – мемориальный комплекс и кладбище**, выполненный с большим размахом, привлечением немалых финансовых средств, творческих идей и усилий. По некоторым первым официальным сведениям на довольно большой территории этого комплекса-кладбища, возможно в будущем, будут перезахоронены урны из Кремлевской стены, и здесь же будут предоставляться места для погребения праха ушедших из жизни высших руководителей государства.

**Некрополи** – кладбища, где сосредоточены отличающиеся особыми архитектурными и художественными достоинствами места захоронений выдающихся людей, крупных государственных деятелей, признанных и заслуженных представителей науки, техники, культуры, искусства, спорта т.д. Это города мертвых, города-пристанища наших предков и современников, как в зеркале отражающие нашу жизнь – прежнюю, недавнюю и нынешнюю.

**Порядок захоронения статусных лиц в определенном месте утвердился в России давно.** Самыми древними местами таких захоронений в Москве были, а с начала XVIII официально стали монастырские и их храмовые некрополи. В Московском Кремле высших иерархов церкви хоронили в Успенском соборе; великих князей, а позднее царей – в Архангельском соборе; великих княгинь и княжен – на территории Вознесенского монастыря. Российских императоров, со времени кончины Петра I в 1725 г., хоронили в Петропавловском соборе С. Петербурга.

**С конца XVIII века и до начала XX века на благоустроенных кладбищах монастырей традиционно хоронили высшую московскую знать и заслуженных, великих граждан отечества.** До Революции 1917 года аристократическими кладбищами-некрополями особенно почитались кладбища Донского, Новодевичьего, Данилова, Симонова и других древних монастырей, а также некрополи на территории Ваганьковского, Введенского и других кладбищ.

**В ноябре 1917 года, на Красной площади у стен Кремля возник некрополь** – место захоронения погибших рабочих, солдат и граждан во время революционного восстания в городе.

**С 1919 года по решению большевистской власти закрылись для захоронений, подверглись разграблению, уничтожению многие монастырские некрополи**, а монастыри отданы под общежития рабочих, концлагеря политзаключенных, исправительные колонии.

**В 1924 году у стен Кремля появился мавзолей В.И. Ленина.** Потом участок у стены Кремля и сама стена от Спасской башни до Никольской башни стали местом захоронения выдающихся деятелей партии и колумбарием очень заслуженных граждан социалистического государства.

**В годы до начала и после Великой Отечественной Войны 1941-1945 г.г. руководством СССР и Москвы на территориях некоторых уцелевших исторических монастырских некрополей и кладбищ были организованы или выделены места под некрополи для новой советской элиты**, где нельзя было первоначально хоронить без особого разрешения властей.

Таковыми некрополями, прежде всего, стали Новодевичье, Донское и Ваганьковское. Гораздо позднее в этот привилегированный ряд были включены Кунцевское и Троекуровское кладбища.

**К настоящему времени несколько уцелевших в лихие годы различных гонений и преобразований древних московских кладбищ (Донское, Новодевичье, Ваганьковское, Введенское и ряд других) превратились в определенной своей части в некрополи – памятники ушедшим из жизни выдающимся деятелям отечественной истории, культуры, науки и техники, искусства и спорта, в собрания произведений выдающихся скульпторов, архитекторов и художников – авторов надгробий.**

**Некоторые надгробия в некрополях являются признанными классическими образцами скульптуры.** К таким образцам, ставшим самостоятельными произведениями искусства, можно отнести надгробия многим отечественным знаменитостям работы А.М. Васнецова, И.И. Шадра, В.И. Мухиной, Е.Ф. Белашовой, Э.И. Неизвестного и других известных авторов-скульпторов.

Здесь нет ничего удивительного. Ведь одно из самых впечатляющих по скорби и драматизму скульптурных произведений Микельанджело Буонарроти «Утро», «Вечер», «День», «Ночь» - это ансамбль гробниц Лоренцо и Джулиано Медичи в церкви Сан-Лоренцо во Флоренции.

**Около 1-й тысячи могил и художественных надгробий на кладбищах Москвы состоят на государственной охране как памятники истории и культуры.** Начиная с 2005 года на всех городских кладбищах и в некрополях ведутся на постоянной основе комплексные инвентаризационные работы, в том числе и по выявлению, систематизации ряда высокохудожественных надгробий как объектов истории и культуры.

**Кладбища – общедоступные, места погребения умерших граждан на территории города или за его чертой.** Издавна на территории православной Руси усопших хоронили в освященной земле около монастырей и церквей на огороженной территории. При этом самоубийц, разбойников и других представителей преступного мира хоронили за оградой.

Правила и нормы захоронения умерших со временем корректировались и менялись. Это происходило из-за смертельных эпидемий, роста населения и расширения застройки, а подчас из-за смены политического строя, отменявшего традиционные устои погребения. Но всегда неизменными были и остаются критерии властности, богатства, статуса и известности усопших.

**Древнейшие московские захоронения находятся на Соборной площади Кремля и в Свято-Даниловом монастыре (XIII век).** Обычай хоронить в городских православных храмах и возле них в церковной ограде сохранился до второй половины XVII века.

**В 1657 году после эпидемии моровой язвы появилось «Уложение о градском строительстве»,** запрещающее «совершать захоронения у церквей и на территории Кремля».

**В 1723 году Петр I запретил захоронения на территории города для всех кроме «знатных персон».** Ведь Москва шагнула за Земляной вал (сейчас это Садовое кольцо), население достигло 200 тыс. и было уже около 300 кладбищ.

**В 1771 году, из-за эпидемии чумы, Екатерина II отвела для массовых захоронений 20 особых кладбищ за границами города (за Камер-Коллежским валом).** Согласно «Врачебному Уставу», такие городские кладбища следовало устраивать в красивых и удобных местах на расстоянии не менее 100 саженей (примерно 213 м) от жилой застройки.

Подобным образом возникли многие московские кладбища: Миусское, Преображенское, Семеновское, Дорогомиловское, Рогожское, Ваганьковское и др.

**В 1927 году по решению атеистической большевистской власти был открыт I-й советский крематорий.** Совсем рядом с Донским монастырем, в перестроенной церкви С. Саровского и А. Кашинской, он проработал до конца XX века и имел на своей территории кладбище и колумбарий (в настоящее время крематорий ликвидирован, а церковь восстановлена).

**В последующем, из-за расширения застройки Москвы ряд старых кладбищ оказался в черте города.** При этом одни закрывались, как Дорогомиловское еврейское кладбище, и их территории впоследствии застраивались, другие кладбища расширялись или переносились на новые, более отдаленные от центра места в городской черте. Так, в связи с ростом населения столицы, на окраинах создавались новые кладбища (Головинское, Кузьминское и др.).

**В 1973 году, уже за пределами МКАД, был сооружен II-й московский крематорий, совсем рядом с жилым районом Новокосино, на территории Николо-Архангельского кладбища.**

**В последней четверти XX века появились новые, крупные кладбища (Митинское, Хованское, Домодедовское и др.).** Они создавались в определенной последовательности, связанной с неудержимым ростом городского населения и жилой застройки, за границей МКАД в разных направлениях развития городских территорий. На территории некоторых из них впоследствии были сооружены крематории.

**С начала 90-х годов прошлого века на самых видных и престижных местах территорий многих московских кладбищ и некрополей появились огромные и шикарные «мемориальные» надгробия (в полированном граните и кварците)** захоронений нуворишей, гангстеров и даже воров, погибших в своих криминальных разборках и перестрелках.

**В настоящее время для захоронения умерших жителей Москвы существует 63 кладбища, включая и некрополи, в том числе более 20 кладбищ находится за пределами МКАД.** Среди загородных кладбищ есть и огромные по площади Хованское и Домодедовское кладбища, по территории которых даже курсируют специальные рейсовые автобусы.

**Вместе с тем, очень старая, наболевшая проблема нашего столичного города – приведение в порядок благоустройства территорий многих городских кладбищ и некрополей.** Ведь только единицы (Новодевичье, Донское, Некрополь у Кремлевской стены, мемориал у Могилы Неизвестного Солдата) из общего списка выглядят вполне пристойно и содержатся в подобающем и приличном виде.

Что касается остальных больших и малых кладбищ и некрополей столицы, то их состояние чаще всего далеко от образцового и производит поистине удручающее впечатление:

- общей, доведенной до предела, невероятной плотностью могил и захоронений;
- запущенностью и захламленностью старых и неухоженных могил и их оград;
- сумбуром и вседозволенностью размещения мест для новых захоронений;
- сомнительностью габаритов и эстетического облика новых надгробий.

**При проведении инвентаризации Ваганьковского кладбища площадью в 50 га (захоронено более 0,5 млн. человек) было выявлено более 20% «бесхозных» могил, на рекультивированных местах которых могут быть организованы новые современные или будущие захоронения.** При этом тотальное уплотнение этого кладбища уже идет полным ходом – новые захоронения производят на центральной аллее, вскрывая асфальтовое покрытие и затрудняя подходы к уже существующим могилам, а колумбарий, переполненный урнами с прахом умерших, надстраивается и расширяется, превращаясь в подобие многоэтажного сооружения.

Мало того, поскольку в этом районе столицы озелененных и благоустроенных участков для отдыха не хватает, то живущие рядом жители-родители запросто прогуливаются с малолетними детьми меж могил и надгробий, заранее готовя своих любимых малышей к неизбежности смерти.

При этом на территории этого кладбища иногда можно увидеть, как некоторые проживающие по соседству спортсмены-любители совершают пробежки-разминки на тихих аллеях и дорожках между могилами и надгробиями, шокируя своим обликом посетителей, навещающих места упокоения родственников, друзей и близких.

**Вместе с тем Москве – мегаполису с населением более 15,0 млн. человек требуются новые территории для погребения ушедших в мир иной (ежедневно город хоронит от 400 до 700 умерших).** При этом возрождение православных традиций погребения усопших в могилы в определенной степени увеличило потребность в расширении территории существующих кладбищ.

Ведь уже давно действующие в черте города и даже организованные за его пределами относительно новые, довольно крупные, кладбища не справляются с огромным потоком умерших. И городской власти следует озаботиться перспективами выделения соответствующих участков за МКАД для устройства подобающим образом благоустроенных кладбищ под новые захоронения на удобных и доступных для посещения пригородных территориях Московской области.

## 12. Лекция «Обустройство городской среды и ее объектов для инвалидов и маломобильных групп населения в столичном городе».

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) определила, что общее число людей (разных возрастных групп), которых можно отнести к той или иной категории инвалидов (частично, полностью парализованные, без ног или рук, потерявшие зрение, слух и т.п.) составляет не менее 10% населения Земли. Если же отнести к ним еще престарелых и родителей с малолетними детьми на колясках, то общее количество малоподвижных жителей нашей планеты может приблизиться к 15%. Для России число таких людей может составить не менее 20,0 млн. человек, а для Москвы - 2,0 млн. человек.

Большинство инвалидов относится к старшим возрастным группам. При этом виды функциональных нарушений среди всех инвалидов распределяются следующим образом:

- 35% - нарушение опорно-двигательных функций;
- 35% - болезни внутренних органов;
- 5% - нарушение органов чувств (зрения, слуха, речи);
- 15% - психофизические отклонения;
- 10% - множественные нарушения здоровья и др.

Для того, чтобы хоть как-то обслужить самих себя, инвалидам нужно передвигаться по квартире, иметь возможность самостоятельно выйти на улицу, посетить учреждения и предприятия соцкультбытового обслуживания, что пока связано с многими препятствиями, непреодолимыми даже на кресле-коляске. Через проемы дверей и лифтов коляска не всегда может пройти, ступени входов и лестничных маршей не преодолеть без специальных подъемников или пандусов и т.п. Многие существующие в городе наземные и подземные переходы (даже оборудованные аппаратами или спецлифтами), остановки общественного транспорта, сами транспортные средства, станции метрополитена неудобны, не приспособлены и даже опасны для инвалидов-колясочников, малоподвижных, слабовидящих или незрячих людей.

Все это свидетельствует о том, что наши городские улицы, площади, здания, сооружения – новые и старые – не приспособлены для этой большой части нашего общества и создают для инвалидов разных категорий и возрастов условия искусственной изоляции. Эта изоляция усиливается за счет создания крупных специализированных домов-интернатов для инвалидов, специальных жилых домов и жилищно-производственных комплексов, где их условия жизни оказываются вне привычной среды и в отрыве от общества здоровых людей.

Инвалиды должны жить и работать среди здоровых людей, пользоваться наравне с ними всеми благами, чувствовать себя полноправными членами нашего общества. Особое внимание должно быть уделено физической и моральной реабилитации инвалидов, предоставлению им возможностей для продуктивного труда, учебы, творчества, занятий физической культурой и спортом. Нужно добиться такого положения, когда инвалид на кресле-коляске, незрячий или глухой сможет без посторонней помощи проехать, пройти по тротуарам улиц, аллеям бульваров и скверам нашего города.

Нужно сделать доступными для инвалидов практически все здания и сооружения, общие помещения предприятий торговли, бытового обслуживания и питания, учреждений здравоохранения и социального обеспечения, кинотеатров и клубов, концертных залов и театров, музеев и библиотек. Инвалиды самого разного возраста, но отдельных и строго определенных врачами категорий и заболеваний, должны иметь возможность посещать начальные и средние образовательные учреждения, высшие учебные заведения, спортивные залы, площадки и зрелищные сооружения.

При строительстве новых или реконструкции существующих станций метрополитена, железнодорожных вокзалов, аэропортов, речных вокзалов, автовокзалов и транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) следует устраивать специальные пандусы, подъемники, лифты для доставки инвалидов-колясочников и малоподвижных людей на платформу и к поезду.

**Основное внимание должно уделяться средствам, обеспечивающим инвалиду возможность выхода из жилого дома и посещения различных мест общественного обслуживания населения.** В первую очередь это относится к пандусам при входах в здания и переходам различного вида через проезжую часть улиц. Пандусы рекомендуется устраивать, как правило, в дополнение к лестницам и сопровождать их. В тех случаях, когда это невозможно, используются откидные или съемные пандусы в виде рам из прочных материалов с направляющими каналами для колес. Для этих же целей используются различные спецподъемники, которыми оснащаются станции метрополитена, железнодорожные платформы.

**Любая лестница без поручней представляет собой серьезное препятствие не только для тех, кто полностью или частично потерял зрение, но и для передвигающихся на костылях, для многих людей преклонного возраста.** Важно, чтобы поручни на лестницах были удобными и прочными. Тогда они станут надежной опорой и для людей с нарушением координации движений, а также будут гарантом безопасности и для других малоподвижных граждан.

**Человеку, потерявшему зрение, достаточно трудно ориентироваться на улице и в незнакомом здании.** Если такой человек попадает в незнакомое ему место, то любое, самое незначительное с точки зрения здорового человека, препятствие может создать для него серьезную опасность. Поэтому для того, чтобы заранее проинформировать слабо видящего человека о находящихся на его пути барьерах, следует использовать ярко окрашенные поверхности у наземных переходов, первой и последней ступеней лестничных маршей подземных переходов. Также следует оснащать наземные, регулируемые переходы звуковыми спецсигналами для оповещения слепых и слабовидящих об интервалах, когда можно переходить улицу.

**Вместе с тем, переоборудованная для разных категорий инвалидов городская среда должна оставаться удобной и не опасной для передвижения здоровых граждан и пешеходов, поскольку в противном случае число травмированных и малоподвижных людей может возрасти.** К сожалению, в городе уже есть примеры таких, плохо продуманных, неудачных и бездумно растраченных решений по переоборудованию городской среды и ее элементов для беспрепятственного передвижения инвалидов в Москве. Неудивительно, что такие решения вызывают возмущение и справедливые нарекания москвичей, не желающих стать инвалидами из-за непрофессионализма и ошибок работников сферы социальной защиты населения.

**Серьезную проблему для инвалидов представляют передвижение по тротуарам, улицам, а также пользование транспортными средствами.** В ближайшем будущем на городских улицах должны появиться в достаточном количестве автобусы, троллейбусы, трамваи, которые смогут перевозить инвалидов на креслах-колясках. Нужно изыскивать возможности для устройства особо оборудованных, приподнятых посадочных площадок на остановках общественного транспорта и специальных подъемных платформ в транспортных средствах. При этом очень многое зависит от правильно организованной работы соответствующих органов защиты прав инвалидов, которые, на первых порах, могли бы организовать и обеспечить наличие и движение специальных транспортных средств только для перевозки малоподвижных людей по их заказу или вызову.

**Сегодня отдельные инвалиды, способные передвигаться без посторонней помощи, пользуются специально приспособленными автомобилями.** Устройство открытых и закрытых паркингов для таких автомашин не требует дополнительных средств по сравнению с обычными автостоянками. Достаточно их разместить около жилых и общественных зданий и сооружений - то есть везде, где возникает потребность и возможность устройства таких стоянок.

**Считается, что на каждые десять обычных парковочных мест должно быть предусмотрено одно место для автомобиля инвалида-колясочника.** Несколько большие размеры этого парковочного места по ширине позволят такому инвалиду беспрепятственно выбраться из своего автомобиля, а потом спокойно подъехать к нему.



Для многих инвалидов, лишенных возможности самостоятельно передвигаться по улице, квартира очень часто становится единственной средой обитания, где он может удовлетворить свои хозяйственно-бытовые потребности. Но даже здесь у малоподвижного человека не всегда есть условия для нормальной жизни. Например, для того чтобы войти в квартиру или выйти из нее, а также попасть на летнее помещение, нужно преодолеть пороги и узкие дверные проемы, которые становятся серьезными препятствиями для кресла-коляски.

Если инвалид остался дома один, то для него каждая потребность вырастает порой в трудноразрешимую проблему. В узкой кабине уборной или ванной комнаты невозможно развернуть кресло-коляску, а перейти с нее на унитаз, в душевую кабину или ванну инвалид без ног может только с риском получить травму. Поэтому помочь инвалиду в узкой уборной, ванной комнате стандартных габаритов могут специальные поручни, которые будут удобны и для малоподвижных людей преклонного возраста.

Значительно лучше чувствует себя инвалид-колясочник в более просторном совмещенном санузле, но и там обойтись без поручней и специальных приспособлений достаточно сложно. Конструкция таких поручней и устройств может быть стационарной, откидной или поворотной в зависимости от характера инвалидности, категории и физических возможностей инвалида или малоподвижного человека.

В ряде особо тяжелых случаев инвалидности, когда больной вообще не способен передвигаться без посторонней помощи, следует использовать особый, универсальный тип кресла-коляски, где все для всего предусмотрено. В любом случае хорошо продуманное, удобное оборудование санитарного узла в квартире во многом улучшит бытовые условия инвалида, облегчит проживающим с ним членам семьи уход за ним.

В целом квартира, в которой проживает инвалид (с семьей или один), требует тщательно продуманной функциональной организации и планировки всех помещений, которые бы учитывали особые требования и эргономические возможности инвалидов. Эти особые эргономические возможности инвалидов, а также габариты кресла-коляски требуют увеличения ширины в свету всех дверных проемов, коридоров и проходов.

Уже определено и указано в соответствующих нормах, что площади таких квартир должны быть несколько больше (примерно в полтора раза) чем обычных, предназначенных для здоровых людей. Только в этом случае инвалид-колясочник не будет чувствовать себя обузой и сможет в большей мере обходиться без посторонней помощи, обслуживая себя в силу своих возможностей и различного рода приспособлений.

Инвалиды могут посещать своих родственников, друзей и знакомых, проживающих в других жилых районах города и поэтому нужно стремиться к тому, чтобы все жилые дома и квартиры были доступны для инвалидов-колясочников. Претворение в жизнь этого положения повсеместно в настоящее время представляется достаточно сложным и дорогим, однако кое-что уже делается и реализуется на конкретных и даже массовых жилых объектах при их новом строительстве, реконструкции и капитальном ремонте.

Так, первым этапом такой реализации стали: устройство пандусов при входах в подъезды жилых домов; установка специальных подъемных платформ в вестибюлях или устройство первой остановки лифта на отметке вестибюля; установка лифтов соответствующих габаритов; размещение квартир для инвалидов-колясочников на первом этаже с возможностью выхода на придомовую территорию через достаточно глубокую лоджию или балкон.

Интересно, что подобные новшества и усовершенствования, удовлетворяющие потребности инвалидов, как правило, способствуют определенному повышению общего уровня комфорта проживания всего населения в нашем жилище.

Отношение к инвалидам в обществе во многом зависит от того, насколько часто они появляются в общественных местах. Сегодня еще слово «инвалид» ассоциируется у большинства населения с определением «лежачий больной», находящийся в качестве пациента в больницах, клиниках, где ему требуется постоянный уход и противопоказано любое движение. Однако речь должна идти о том, что в общественном сознании инвалиды могут занять другое, более достойное место. Нужно сделать так, чтобы те из них, чьи физические возможности позволяют им передвигаться самостоятельно или на креслах-колясках, активно участвовали в общественной жизни и стали полноценными гражданами, обеспечивающими не только собственное содержание, но и вносящими посильный вклад в развитие нашего общества.

**Появление инвалида на кресле-коляске в магазине или школе, на стадионе или в государственном учреждении может и должно стать обыденным и привычным, если при проектировании и строительстве всех без исключения общественных зданий и сооружений будут учитываться потребности этой категории населения.** В основном для выполнения этого условия достаточно лишь устроить несколько более широкие проходы, коридоры и проемы дверей, пандусы при входе и лифты с просторными кабинами.

В отдельных случаях для обслуживания инвалидов требуется специальная мебель и оборудование, соответствующие габаритам кресла-коляски или учитывающие их ограниченные эргономические возможности. При этом следует учитывать фактор целесообразности, а также рекомендации специалистов-врачей по поводу переоборудования общественных объектов для доступа инвалидов во все помещения.

**Важное место в жизни физически активного инвалида занимают физическая культура и спорт, а проведение спортивных занятий и соревнований среди инвалидов требует организации специальных залов и помещений, плавательных бассейнов, площадок на стадионах, беговых и лыжных трасс, а также производства специального инвентаря.** Развитие и совершенствование различных видов инвалидного спорта, олимпийского движения сегодня уже стало явью. Слепые, слабовидящие, безногие и безрукие люди с упоением и азартом, нисколько не меньшим, чем у профессиональных спортсменов, соревнуются в быстроте, ловкости и силе.

Эти самоотверженные, волевые и мужественные люди показывают своим примером другим инвалидам, страдающим аналогичными заболеваниями и ограничениями, что не следует падать духом, и тогда прикладывая собственные усилия и старания, а также используя помощь окружающих, можно добиться очень многого в жизни.

**Решение всех указанных выше проблем обустройства безбарьерной среды для инвалидов в городе не требует колоссальных затрат. Устройство специальных тротуаров и пандусов, наземных и подземных пешеходных переходов, удобных входов в жилые дома и общественные здания обходится не намного дороже того, что принято в практике современного строительства.** Для того чтобы обеспечить инвалиду той или иной категории возможность передвигаться без посторонней помощи, зачастую необходимо несколько большее, чем обычно, пространство или приспособления, удобные и для других малоподвижных людей.

Создавая доступную среду без барьеров, мы не только создаем условия для нормальной жизнедеятельности инвалидов, но и в целом повышаем уровень комфорта проживания всех категорий населения в городе. Ведь и для молодого, здорового человека, везущего грудного ребенка в прогулочной коляске, в наших городах и объектах недвижимости пока еще ничуть не меньше препятствий и сложностей с беспрепятственным, удобным передвижением.

**Постановлением Правительства Р.Ф. от 16.02.2008 г. № 87 было утверждено «Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию», где в разделе 10 «Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов» определены требования к его содержанию в текстовой и графической части проекта.**

### 13. Лекция «Комплексная реконструкция существующей исторической застройки и сохранение архитектурного наследия в столичном городе».

Профессия зодчего направлена в будущее, но опирается на фундамент исторического, архитектурного наследия. Это наследие – одна из важнейших частей нашей отечественной культуры, обладающая огромным художественным, социально-этическим и патриотически-воспитательным потенциалом воздействия. Официально за годы советской власти в Москве было уничтожено 2200 памятников истории и культуры, а в новейшей истории России город потерял только 20 таких объектов (фактически – около 1000). Сейчас в Москве 6,5 тыс. федеральных и региональных памятников истории и культуры и еще около 20,0 тыс. объектов исторической застройки, под охраной – более 6,0 тыс. объектов культурного наследия.

На протяжении многих веков своего развития Москва неоднократно и быстро меняла масштабы, этажность и стилистику застройки. Образы древней, средневековой Москвы не нашли своего достаточно достоверного и полноценного отражения ни в рисунках, ни в гравюрах ни, тем более, в фотографиях. Однако с XVIII века по начало XX века правдивых изобразительных источников городской застройки и ее, сохранившихся к тому времени, объектов уже достаточно и проследить за развитием архитектурного образа нашего города можно следующим образом:

- в начале XVIII века Москва – еще средневековая, окруженная кольцами крепостных стен, валов и рвов. При этом в застройке «города храмов и палат» уже выделялись новые объекты «триумфальной» архитектуры (Меншикова башня, церковь Иоанна Воина на Якиманке и др.), а также светские общественные здания «европейского» зодчества, претендующие на соразмерную с храмами роль (Монетный двор, Земский приказ, Арсенал, Сухарева башня и др.);

- со второй половины XVIII века Москву эпохи высокого классицизма исследователи сравнивают с большой дворянской усадьбой, где в огромном парке расставлены «павильоны» – Просвещения, Разума, Закона. Это были общественные здания, вышедшие на первый план (Сенат, Университет, Дом Пашкова, Благородное собрание, Петровский театр, десятки дворянских усадеб и дворцов). Исчезают крепостные стены, регулируются улицы-аллеи. Порттики и купола, знаки классической упорядоченности и гармонии выделяются среди колоколен.

- в первой трети XIX века образ Москвы ампирной эпохи, пронизанной духом победы и торжества над Наполеоном, – несколько иной. Пейзажный парк-город стал все более регулярным. После страшного пожара французского нашествия Москва отстроилась заново в едином стиле за 10-12 лет. Обновились и появились площади-ансамбли: Красная, Театральная, Воскресенская (ныне пл. Революции). Заложен Александровский сад с мемориальным Гротом. Воскрешается «готический», древнерусский стиль (Синодальная типография на Никольской ул., церковь Вознесенского монастыря в Кремле, Никольская башня и др.).

- во второй трети XIX века «национальная» тенденция в архитектуре Москвы побеждает «интернациональную» направленность. Подрастают шатровые и столпообразные колокольни, оттесняя на второй план классические, ярусные. Строительство классического храма Христа Спасителя на Воробьевых горах отменили и стали возводить в «русском стиле» на Волхонке. Главный царский Дворец в Кремле также построили в «национальном стиле».

- в последней трети XIX века из всех перечисленных наслоений завершилось создание разностильного и уникального архитектурного образа «Москвы первопрестольной – Третьего Рима», утвердившегося в общественном сознании. Древние и новые «национальные» градостроительные доминанты в центре (Древний Кремль, Покровский собор – храм Василия Блаженного, храм Христа Спасителя) были поддержаны лесом «русифицированных» колоколен православных храмов во многих городских районах и даже на окраинах.

Этому «ретрообразу» в разных его проявлениях соответствовали и многие новостройки города того времени зарождения капитализма в России – от общественных зданий до промышленных объектов (Городская Дума, Исторический музей, театр Корша, а также многочисленные предприятия, заводы, фабрики сразу же за Садовым Кольцом, на близлежащих окраинах и др.).

- в самом конце XIX - начале XX века произошло масштабное строительство доходных жилых домов в центре и промышленных зон на окраинах Москвы, которое нарушило этот «национальный» образ и вызвало поток художественной критики. Своевольные заказчики и свободные зодчие творили свои объекты во всех стилях одновременно: «неорусском», «неоготическом», «неоклассическом». Здесь же модерн, а также зарождается русский авангард.

- после Революции 1917 года история развития архитектурного образа Москвы повторилась, с поправкой на невиданные масштабы сноса архитектурных памятников «царской» старины. Сталинская Москва 30-х – 50-х г.г. по стадиям своего развития строго соответствовала классической форме, позаимствовав при этом и стилевые мотивы классицизма. Это должен был быть упорядоченный, с прямыми линиями широких магистралей столичный город, призванный одновременно выразить собою торжество победившего социализма и величие социалистической эпохи. Ансамбль «раздвинутой» улицы Горького (Тверской) с ее ровными линиями огромных домов и подстроеными под одну линию карнизами стал чем-то напоминать идеальные улицы, сошедшие со страниц трактатов об идеальных итальянских городах эпохи Ренессанса. Сталинский ампиризм вдохновлялся духом победы в Великой Отечественной Войне 1941-1945 г.г. Как и после Отечественной Войны 1812 – 1814 г.г. в архитектуре нашей столицы появились «национальные» мотивы: декор в стиле «нарышкинского барокко», шатровые верхи «высоток» с прямыми цитаделями Кремлевских башен, храма Василия Блаженного и т.д.

- стиль архитектуры Москвы конца 1950 – середины 1960 г.г. времен Н.С. Хрущева можно соотнести с петровской эпохой. Вновь прорубается «окно в Европу» и столица полнится современными постройками, символизирующими относительную открытость нового советского общества и его стремление подтянуться к контексту мировых бетонно-стеклянных стандартов (спорткомплекс «Лужники», Дворец съездов, комплекс Нового Арбата, гостиницы «Юность», «Россия» и др.). Конечно, с архитектурной точки зрения все это безнадежное эпигонство, повторение давно пройденного на Западе, но для соотечественников, не бывавших в Нью-Йорке и Чикаго, оно было неожиданно новым, притягательным, поскольку несло в себе элементы демократизации и некоторой гуманитарной «оттепели» общественной жизни.

- Москва эпохи Л.И. Брежнева унаследовала архитектурный стиль хрущевской «оттепели», но постаралась избавиться от его социально-политического подтекста и поэтому не имела яркого художественного образа. Единственным всплеском были некоторые архитектурные объекты, построенные к всемирной летней Олимпиаде 1980 года в Москве.

- конец XX и начало XXI века отмечены очередной кардинальной «реконструкцией» исторического центра Москвы. Сопоставив все, что по этому поводу утверждали руководители города, заказчики, архитекторы, получается интересная ситуация:

**во-первых, согласно официальным заявлениям, возрождается исторический облик Москвы** («воссоздается» храм Христа Спасителя, реставрируются десятки церквей и монастырей, к новым офисным и жилым зданиям приделываются пресловутые шатровые «башенки» - необходимый атрибут «московско-лужковского» стиля);

**во-вторых, опять прорубаются бесчисленные окна и двери в Европу и США** (деловой центр «Москва-Сити» на Пресне, Новое Кольцо Высоток, проекты Н. Фостера в Зарядье и в Нагатинской пойме, жилые кварталы «Лондона» А. Скокана на Остоженке, «постмодернизм», «неоклассицизм», «хай-тек» в переулках, дворах и на тихих улицах центра столицы);

**в-третьих, исторический центр Москвы накрывает «девятый вал» доходного торгового, офисного и супер-дорогого гостиничного и жилищного строительства.** Заказчики, инвесторы и архитекторы, избавившись-откупившись от жесткого государственного контроля, работают во всех стилях сразу, да еще и придумывают «новые» (подземелье «Охотный ряд» на Манежной площади, чуждый торгово-офисный центр на месте сноса «Военторга» рядом с Кремлем, одиозный торговый комплекс «Атриум» у Курского вокзала, похожий на крепость культурный центр «Красные холмы» на Москве реке, эпатажный «Патриарх» у Патриарших прудов и др.).

По смыслу происходящего в наше новейшее время истории России и Москвы напрашивается аналогия с концом XIX началом XX века. Однако по качеству замыслов и их исполнения аналогия отпадает, поскольку московские архитекторы 1885-1915 г.г. были все же высокими профессионалами, умевшими многое, если не все. Очевидным является и коренное отличие восприятия, отношения власти и городского сообщества к архитектурным образам Москвы до и после Октябрьской Революции 1917 года.

До октября 1917 года белокаменная осознавалась и властями, и интеллигенцией и массовым общественным сознанием как самостоятельная и абсолютная историческая и культурная ценность, подлежащая сбережению. Отступления от этой нормы, конечно, происходили, но воспринимались архитектурной элитой, просвещенными москвичами, а также всем городским сообществом достаточно негативно и неодобрительно.

После 1917 года образ Москвы по велению новой власти перестал быть абсолютной ценностью. Об утрате ее древнего образа сожалели немногочисленные специалисты и ревнители старины. Большевицкая власть и ее сторонники были захвачены процессом создания нового городского образа. Но теперь уже не нововведения и перемены должны были соответствовать образу и идеалу Москвы, как это было ранее, а наоборот. По велению партии и правительства большевиков древняя столица была обязана соответствовать величию новой эпохи, процессам нового социального творчества и прочим подобным «вызовам времени».

В XX веке главным в отношении к Москве стало являться не соответствие нововведений ее сложившемуся архитектурному образу, а способность многоликого исторического города приспособиться к воинствующим большевицким и атеистическим нововведениям. И если власти и ее придворным архитекторам казалось, что древняя столица России и ее исторические здания им не соответствуют, - ими, не задумываясь, жертвовали.

Самое интересное, москвичей убеждали и, наверное, в конце концов, убедили, что это и есть столичная градостроительная традиция и политика. Теперь, на рубеже XX и XXI веков, все вышеописанное происходит одновременно и бесконечно, потому, что «комплексная реконструкция» в центре Москвы не заканчивается и, возможно, никогда не закончится. Ведь она позволяет занять множество дешевых рабочих рук в столичном строительном бизнесе, приносящем огромные доходы за счет баснословной дороговизны земли и индивидуальности, уникальности архитектурных объектов, как новых, так и спешно реконструированных.

Как же в этом активном строительном процессе выглядит проблема сохранения архитектурного наследия Москвы, особенно стремительно развивавшейся и изменявшейся в последние десятилетия? Прежде всего, это касается комплексной реконструкции исторического центра города, где сосредоточены важнейшие столичные и городские функции, а также исторические, культурные и архитектурные здания-памятники. Происходящие здесь радикальные преобразования-изменения в «градостроительной ткани» оцениваются по-разному.

Приверженцами сноса объектов архитектурного наследия и нового строительства являются, как правило, инвесторы, бизнес-менеджеры, чиновники строительной отрасли и практикующие архитекторы, заинтересованные в объемах проектных работ по уплотнению застройки центра нашего города. В дискуссиях с защитниками еще сохранившегося архитектурного наследия представители властей и некоторые архитекторы в последнее время повторяют два постулата, которые им представляются аксиомами:

- Москва, в отличие от С. Петербурга, город без стиля, город эклектики. Здесь всегда рядом барские палаты и избышки на курьих ножках. По соседству – классические портики и модерн. И «хай-тек» в историческом центре – следование старой московской традиции.

- Москва – город постоянных ежедневных перемен, это в ее природе. Здесь всегда, испокон веков, что-то постоянно ломается, строится, перестраивается, перекраивается. Комплексная реконструкция города – это образ нашей жизни и, следовательно, тоже старая московская традиция, которой нужно соответствовать.

**Иная позиция занята активной частью городской общественности – историками, искусствоведами, краеведами, москвоведомы, деятелями культуры.** Они считают, что в стране и ее столице постепенно сложился целый разрушительный культ архитектурно-строительного творчества. В рамках этого культа новое – в силу своей новизны и причастности к нему власти и «культурной элиты» - ценится заведомо выше подлинных исторических ценностей - градостроительных, архитектурных, а также культурных, моральных, социальных.

Весь период так называемых реформ 1990-х годов, приведших к упадку российского государства и общества практически во всех сферах, прошел, например, под ярким, броским лозунгом создания «новой России», «новой экономики» и т.п.

Точно так же большевистские политические лидеры 1920-х – 1930-х годов и обслуживавшие их «мастера культуры» и «инженеры человеческих душ» твердили о создании «новой культуры», «новой Москвы» и разрушали древние, исторические постройки.

**Ценности архитектуры прошлого нередко сознательно и безоглядно приносятся в жертву «ценностям архитектуры нового времени».** Это же происходит и сейчас. Соотношение ценности шедевров архитектуры прошлого и современных строительных объектов у градоначальников и архитекторов изменилось незначительно. Ряд «зодчих» даже всерьез рассуждает о том, что в московской архитектуре новый объект важнее и нужнее исторического здания, а копия имеет не меньший смысл и значение, чем сохранившийся оригинал, подлинник.

**Проблема, однако, в том, что «копии» не оригинальны. Их можно тиражировать до бесконечности, но не они определяют полноту и прочность любой национальной культуры.** Интересно, что когда одно из гневных обращений к властям города по поводу сноса в центре Москвы ценных архитектурных объектов и утраты целых кварталов исторической застройки подписало более 3000 человек, только 2% из них оказались архитекторами.

**Вместе с тем, процесс, в который вступила Москва на новом витке своего развития – это процесс выхолащивания подлинной исторической городской среды практически по всем параметрам.** И делится он на два этапа.

- **первый этап связан с кампанией начала 1990-х г.г.** по воссозданию в чрезвычайно короткие сроки утраченных в годы советской власти архитектурных памятников старины и православных святынь, что позволило отчасти восстановить исторически сложившуюся целостность панорам и силуэтов центра Москвы. Однако это определило тенденцию беспрецедентной акции по массовой переделке и «обновлению» архитектурного наследия;

- **второй этап, начавшийся с конца 1990-х г.г. и длящийся по сей день,** ознаменован уже массовыми сносами древних, исторических зданий, квартальной зачисткой исторической городской среды и ее ликвидацией как архитектурного наследия. Вместо повышения значения и материальной ценности древнего, уникального стала происходить парадоксальная девальвация и фальсификация подлинных исторических ценностей отечественной культуры и архитектуры.

**Кроме того, из-за нормативно-правовой неразберихи и грубых упущений в законодательных документах РФ «Об охране историко-культурного наследия» оказались отсутствующими точные определения понятий «городская среда», «памятник архитектуры», «реконструкция», «регенерация» и т.п.** Из-за этого сохранение памятников архитектурного наследия, исторической среды стало подменяться бизнес-интересами, ценой земельных участков, отводимых под застройку и сносом якобы состарившихся объектов.

**Сегодняшние московские законы еще мало чем помогают сохранности отдельных объектов архитектурного наследия, сносимых бульдозерами строительных фирм.** Ведь сохранение исторической среды города, при отсутствии должной государственной юридической защиты от произвола властных и коммерческих структур, просто невыполнимо и практически невозможно. Результаты комплексной реконструкции кварталов Сретенки, Трубной площади – ужасны. Они ничего не восстанавливают и не сохраняют, а только разрушают, уничтожают.

**На Остоженке, где задумывалась застройка только 2-4-этажными домами, историческая среда почти полностью уничтожена.** Здесь все поделили на лоты – и наш город получил еще одну плотную, приватную жилую застройку элитными VIP-домами с очень дорогими квартирами и апартаментами, куда всем посторонним вход строго воспрещен.

**В 2003 году в самом центре Москвы, рядом с Кремлевскими стенами, несмотря на бурные протесты общественности, московские власти приняли решение и снесли «Военторг»** (Дом Военно-экономического общества, арх. С.Б.Залесский, 1913 г., одно из лучших зданий того времени) с оригинальным решением многоэтажного внутреннего пространства в виде атриума. На его месте был выстроен по проекту М.М. Посохина торгово-офисный комплекс с подземной автостоянкой, облик которого весьма далек от образа прежнего «Военторга».

**В результате такого наглого и напористого коммерческого строительства, оставшиеся в столице архитектурные памятники отчуждаются или не учитываются в общих панорамах, перспективах и визуально теряются.** При этом главные, веками и десятилетиями устоявшиеся, градостроительные акценты смещаются, изначальные виды и панорамы перекрываются, искажаются, уродуются появлением новых «шедевров» современной московской архитектуры.

**В градостроительной ткани столицы идет и быстрый рост количества исторических зданий-воссозданий, зданий-новоделов, зданий-клонов, что создает дисбаланс в культурном пространстве города, постепенно выводит такую псевдо-историко-культурную городскую среду за рамки понятия «наследие» и обесценивает еще сохранившиеся в Москве подлинные памятники градостроительного искусства и архитектуры.** Лефортово и Измайлово, вслед за «воссозданными» дворцами в Царицыно и Коломенском, ждут такого же скоростного «радетельно-радикального» вторжения-восстановления, результаты которого очень похожи на далекую от подлинника, оригинала подделку-муляж или на аттракцион в городском парке отдыха.

Эти факты вызывают беспокойство у специалистов-историков, краеведов, московских защитников архитектурного наследия, а также у их коллег из зарубежных стран, где всерьез озабочены безвозвратными утратами старинных зданий и разрушением целостности облика Москвы как исторического города, одной из самых крупнейших и древнейших столиц Европы.

**Памятники истории и культуры, архитектурное наследие, их подлинность и судьба, прошлая, настоящая и будущая, тревожат истинных москвичей, всех кому дорога память о прошлом, дорого прекрасное.** Наши недавние представления о том, что необходимо сберечь, передать будущим поколениям, изменились коренным образом. Нас уже не устраивает сохранность отдельного здания, комплекса. Мы беспокоимся и думаем о сохранении городских ансамблей, улиц, кварталов, даже зон. Но..., как и прежде, не располагаем четкими, ясными и однозначными критериями и правилами отбора объектов архитектурного наследия.

**Уже давно настала пора более бережного отношения к еще сохранившимся в Москве культурным и архитектурным памятникам всех периодов отечественной истории, в том числе и к наследию эпохи авангарда - безоговорочно и всемирно признанному вкладу нашей страны в мировую культуру и архитектуру.** Это должно быть применено и к архитектурному наследию 1930-1950-х г.г., известному как «сталинский ампир», и к знаковым объектам 1960-1990-х г.г. для достойного обеспечения полноценной «связи времен» между историческим прошлым, настоящим и будущим градостроительства и архитектуры нашего Отечества.

**Новый мэр Москвы постарался учесть беспокойство просвещенной городской общественности по поводу уничтожения исторических зданий, целостности архитектурной среды в центральной части столицы и принял решение об объявлении временного моратория на снос и новое строительство в центре города до принятия обоснованного и взвешенного решения, которое, возможно, будет означать, что город Москва должен сохранить свой архитектурный облик.**

**Остается надеяться, что это решение мэра не останется только декларацией о намерениях, а будет правильно, однозначно понято и воплощено в конкретных действиях.**

#### **14.Лекция «Население города и социально-пространственная среда его обитания, их формирование и развитие».**

Городская среда обитания населения в общем смысле – это совокупность всех тех элементов городского окружения, с которыми данное и конкретное население взаимодействует. Среда всегда существует во взаимодействии и взаимовлиянии «среда – субъект» и «субъект – среда». Жизненную среду человека условно можно разделить на вещественную (материально-пространственную) и духовную (социально-культурную). Первая включает природный, антропогенный и техногенный компоненты. Вторая включает компоненты человеческих (социальных) и культурных (цивилизационных) отношений. И город, являясь наиболее яркой и емкой формой жизни людей, соединяет и интегрирует в себе элементы вещественной (материально-пространственной) и духовной (социально-культурной) среды.

При этом социально-культурная среда наделяется также определенным набором характеристик – эстетических, психологических, биохимических, гигиенических и трактуется как динамический процесс биологического и социального существования человека. Трактовка жизненной среды как синтеза естественных (природных) и искусственных (архитектурных) компонентов особенно широко распространена в применении к городу.

Общеизвестно, что все современное население и гражданское общество развитых европейских стран, представляющих собой наследие греко-римской цивилизации, вышли из среды своего обитания - чрева городской цивилизации. Компактность расположения государств в этой части света, близость их центров друг к другу стимулировали создание в Западной Европе благоприятных условий для образования городов и горожан. Не случайно же латинское «civitas» означает одновременно и «горожане», и «граждане». Средневековый европейский город своим рождением был обязан ремесленникам, людям третьего сословия, представителям творческих, технических специальностей, принадлежавших к различным цехам и сословиям городского населения. И именно в этом городе родился горожанин, обыватель, мещанин – основной обитатель города, гражданин самоуправляющейся городской общины.

Эффективность, масштабы, темпы развития земной цивилизации и жизнеустройства человечества даже в третьем тысячелетии напрямую зависят от качества населения и среды его обитания. Ведущая роль в этом развитии отводится большим, крупнейшим городам - мегаполисам. В России это в первую очередь Москва, С. Петербург, другие города-миллионники. Именно эти города сегодня не выдерживают перенаселения и, в большей мере, за счет миграционного давления извне. Социальная среда городов все более разрыхляется, население становится маргинальным, а образ его жизни деформируется в сторону полугородской культуры. В связи с этим создается особая среда, благоприятная для массового недовольства жителей, активизации радикальных и экстремистских настроений, криминализации среды обитания.

Городские проблемы решаются в градостроительном проектировании; проблемы с конкретной застройкой, зданиями – в архитектурном проектировании; создание малых форм, благоустройства и т.п. – в дизайнерском проектировании. А с помощью чего создается городская среда обитания населения и решаются ее проблемы? По мнению специалистов в области развития городской среды обитания населения, главным исходным моментом ее становления является взаимодействие людей с их физическим и социальным окружением.

Формирование городской среды предполагает не только создание зданий, сооружений, магистралей, другой инфраструктуры города, но и «создание» человека городского, с его цивилизованностью, образованием, приобщением к особой культуре «места». Все это составляет первый, подготовительный уровень формирования городской среды, где перечисленное выше - исходные компоненты среды. Формирование самой среды начинается на следующем уровне, где «созданное» окружение и человек встречаются в целостном акте взаимного сосуществования, узнавания, обживания, освоения, развития, преобразования, совершенствования.



Для понимания процессов формирования среды так же важно, что природа, живые существа и даже рукотворные вещи – все обладают собственной энергетикой. Это предполагает, что энергия, движущаяся от человека в окружение, соединяется со встречным потоком от окружения и создает средовую сущность, ее первооснову. Размеры открытых пространств, масштаб застройки, пропорции улиц и многое другое ощущаются человеком не только визуально, но, прежде всего, непосредственно через свое чувствительное тело. При этом и вещи, включенные в среду, окружающую человека, несут печать его личности: стоит вспомнить, с какой легкостью мы отличаем жилое помещение от нежилого; вещь, включенную в жизнедеятельность, от ничьих, выкинутых, забытых предметов; участки города, наделенные «жизнью», от заброшенных и «пустующих» районов.

Можно также утверждать, что еще одна важная особенность пространственно-временной организации городской среды заключается в том, что в среде люди, места, здания, сооружения, вещи, предметы, разнесенные в физическом времени и пространстве не только на малые, но и на огромные дистанции, могут быть очень тесно сближены, скреплены друг с другом. Для москвичей, живущих у Никитских ворот «прошлое здесь реально, по-житейски сосуществует с настоящим, а исторические лица воспринимаются как соседи: церковь – здесь женился А.С.Пушкин, а здесь во дворе у нас (у нас!) А.В.Суворов» или «здесь идешь – Н.В.Гоголя можно встретить».

Сущностные свойства городской среды проявляются на разных уровнях взаимодействия человека с материальным окружением и конструкция этих свойств основывается на специфике и взаимодополнительности телесного (подсознательного), разумного (сознательного) и духовного (надсознательного) начал человека.

На уровне подсознательного создается и воспринимается свойство формирования среды независимо от воли человека. Это среда его чувствительного тела. На сознательном уровне действует оценка и эмоциональная окрашенность среды, дающие возможность корректировать привлекательность формирующейся среды. Это среда разума человека. На надсознательном уровне проявляются умозрительные свойства среды, ее связи с сопредельным миром, позволяющие перенести на среду вечные признаки и качества нравственного совершенства, тем самым компенсируя недостатки формируемой среды.

Однако среда обитания, при всех усилиях, затрачиваемых на ее создание, далеко не всегда удовлетворяет человека. Так было всегда и везде: и в средние века, и сегодня; и в глухой деревне, и в шумном, веселом Париже. И всегда исчерпание всех психоэнергетических и мыслительных ресурсов средообразования восполняется светом внутреннего чувствования - связующим звеном между земной и сопредельной, неземной сферой существования человека.

Возможно, сегодняшний кризис наших крупных и крупнейших городов, прежде всего как среды обитания (в эколого-биологическом, социальном, психологическом, духовном, культурологическом и художественном смыслах), явился неизбежным следствием чисто потребительского отношения к жизненной среде, связанного с долговременной утратой среднего слоя горожан - истинных представителей городского сообщества и носителей городской культуры. И тому причина – многолетний, исключительно искусственно-технический, а не гуманный энтузиазм формирования города, как места и среды обитания населения.

Насыщенность всякой достаточно обжитой среды образами духовности в виде произведений разных искусств (и в первую очередь образцами и образами достойной, хорошей архитектуры) ясно показывает, насколько необходимо человеку для нормального обитания и самоощущения наполнять все окружающее пространство знаками художественной (а не прагматической, утилитарной) осмысленности, возвышенности и духовности.

Эти, иногда неизъяснимые, но всегда волнующие образцы-образы говорят обитателю города, что среда его обитания не бездушна, а связана с ним обменом чувств. Безобразная, угрюмая и безразлично однообразная городская среда мало пригодна для человеческого обитания.

**В России с ее необъятными пространствами, крестьянско-общинным строем, многонациональным крепостным населением, большими перепадами в уровне культурного развития различных регионов, процесс долговременного и гармоничного формирования городов и городского населения был изначально очень затруднен.** Роль городов в России была слаба, как и малочисленность населения городов, а также неразвитость его городского сознания. Городское начало вносилось, внедрялось как бы извне, что тормозило масштабное развитие слоя истинных горожан, не способствовало укреплению и распространению городской цивилизации и великогородской культуры.

Относительно короткий период городского развития нашего государства до событий 1917 года, устойчивость патриархально-общинных, уравнилельных, опиравшихся на специфику византийского православия, стереотипов в сознании и культуре – все это объясняет слабость городов и городских традиций в дореволюционной России.

**После Октябрьской революции, в годы Гражданской войны и перелома всего социально-экономического жизнеустройства населения городская среда его обитания изменилась, но не в лучшую сторону.** Даже масштабная индустриализация и коллективизация 20-х – 30-х годов, дав импульс урбанизации, по существу, не могли содействовать раскрытию социальных потенций города. Это было отображением общей ситуации в стране, когда задача достижения экономического могущества неоправданно подминала под себя социальную сферу. Освоение территорий и ресурсов в СССР способствовало росту количества городов и городского населения, но также разжижало ту небольшую по потенциалу городскую культурную среду, которой мы обладали к началу XX века. Человек рассматривался как средство, принадлежность производства, а город – как поселок, придаток этого производства и вместо городского населения и сознания формировались население и сознание поселкового (полугородского) типа.

**Десятилетиями наплыв «недогорожан», людей, уже порвавших с селом, с деревенской культурой, но не ставших горожанами, размывал исторически сложившуюся культурную среду и сам генофонд горожан.** Так в 1924 году в стране было 10,4% рабочих и 4,4% служащих, а в 1939 году – соответственно 33,7% и 16,5%. Таким образом, становился шире слой людей, плохо ориентированных в сложностях городской цивилизации, искавших простые, доступные их пониманию, решения, основывающиеся на раздельном подходе к экономике, политике, культуре, социальным отношениям. И вот теперь в начале XXI века на разных уровнях государственной, городской власти – яркие представители той генерации людей, которые не прошли длительную и многотрудную школу «обучения городом» и не стали знатоками городской цивилизации.

**История показывает, что российское пространство всегда было барьером для модернизаций вследствие гигантских его размеров и слабо развитой инфраструктуры. Масштабы отсталой экономической периферии огромны.** Даже в более плотно заселенной европейской части страны есть только чуть более 40% муниципальных образований. Еще один барьер – малочисленность городов, которых в России всего 1090. Крупных городов (более 200 тыс. чел.) уже менее сотни, городов-миллионников около десяти (!). А ведь именно крупные города всегда играли, играют и будут играть роль центров развития для окружающей территории.

**Уже многие годы основную массу населения в крупных и крупнейших городах Р.Ф. составляют переселенцы – неурбанисты, выходцы из сел, деревень, рабочих поселков – люди, оторвавшиеся от сельской жизни, но не освоившиеся в жизни вполне городской, сохраняющие и воспроизводящие стойкие атавизмы, «деревенские» нормы, стереотипы и «надевающие» их на все реалии новой псевдо-городской жизни.** На протяжении всего послереволюционного периода количественному росту городов и их населения сопутствовали реурбанизационные процессы особого рода – вымывание городской интеллигенции, потомственных горожан за счет эвакуации, репрессий, ссылки, волн эмиграции. В городах катастрофически быстро исчезали целые слои горожан – живые носители подлинной городской цивилизации, хранители традиций, культурных и бытовых устоев городского образа жизни.

**Только в России новая полугородская формация населения городов заняла позиции столь явного доминирования над великогородской культурной традицией. Последняя была не в состоянии выдержать столь бурного натиска, так как сама еще не имела прочных корней и широкого распространения.** Ведь Россия подошла к Революции 1917 года как аграрная держава, где в городах проживало только 15% населения, а 85% составляли крестьяне.

После Революции, в СССР в результате быстрых и масштабных социально-экономических преобразований к 1940-м годам в городах проживало уже 35% населения страны, а к 1980-м годам – уже более чем в два раза больше. Сейчас в городах живет более 85%, а на селе - около 15%.

**Профессии горожанина надо обучаться долгие годы и менталитет горожанина рождается постепенно, со временем.** Не городской человек, благодаря своим правам и обязанностям, уважению к законности, а не своим генам, постепенно входит, ассимилируется в окружающую его сложную среду общения и обитания в городе, что и создает основу городской цивилизации.

Все законы, порядки городской жизни у горожанина в крови: он знает, что территорию перед домом нужно содержать в чистоте; знает как ориентироваться в сложных городских ситуациях; умеет вести себя на улице и в общественных местах; способен общаться с разными людьми и др.

**Даже сегодня наш город создается отнюдь не для полноценной жизни его обитателей, их успешного функционирования, репродукции, восстановления своих ресурсов, интеллектуального и культурного развития человеческого потенциала.** В результате созданное тело полугородской среды обитания негативно оценивается с рациональных позиций динамики своего дальнейшего развития, поскольку лишено «питания» живительным светом городской цивилизованности, высокой нравственности, индивидуальной и духовной общности людей, позволяющей трансформировать многообразную действительность городской среды обитания в положительном направлении ее истинного совершенствования и процветания.

**Лавинообразное нарастание в последние 20-25 лет количества неоурбанистов – переселенцев, лимитчиков, гастарбайтеров, мигрантов (в том числе иностранных, нелегальных) и т.п. в нашей столице, определило тотальную маргинализацию горожан и расцвет полугородской культуры и среды обитания населения города.** Полугородская культурная формация, как «основной средообразователь современного города», оставляет, естественно, многочисленные градостроительные следы и конкретные, архитектурные отметины субъектов, носителей-держателей этого особого «полугородского» средового поведения.

Перечень негативных последствий этого явления, составленный архитекторами, демографами, социологами и другими специалистами-градоведами на сегодняшний день уже достаточно длинен. Полугородская культура и среда представляются гигантским монстром, ужасом торжества «культуры хамства» и уже привычно и довольно жестко оцениваются интеллигентами как нечто, требующее обязательного изживания, преодоления, перевоспитания ее носителей-держателей и т.п.

**Ценностные рамки каждой культуры и среды формируются на основе некоторых фундаментальных расчленений – понимания времени, пространства, личности.** Время в недрах и основе полугородской культуры оказывается внеисторическим; временной процесс – обрубленным, укороченным. В нем как бы отсекаются все прошлые элементы, нивелируются элементы настоящего, но в полную, «властную» силу звучит грядущее будущее. **Вот основные принципы формирования полугородского сознания и полугородской культуры:**

**Старое – все отжитое, прошлое, ненужное – старая, деревня, древний, царский город;**

**Сегодняшнее – временное, сиюминутное, проходящее, неважное – палатка, землянка, казарма, барак, коммуналка;**

**Новое – то, что будет потом – светлое будущее – город-сад, современность, прогресс и т.д.**

**Причем чем сильнее и жестче элементы временности, тем выше ценность будущего. Все эти неудобства – сейчас, а подлинная, настоящая и счастливая жизнь – после, потом. И этот процесс продолжался из поколения в поколение, да и сейчас никуда не исчез.**

**Деградация ценностей прошлого, настоящего и будущего городской среды в условиях тотальной маргинализации нашего общества сделала свое черное дело - вся государственная жизнь оказалась подчиненной «движению вперед».** Так народилось уродливое детище полугородской культурной формации, специфической среды обитания, названное учеными и специалистами обществоведами «барачной культурой».

Очень точное, емкое описание явления «барачной культуры» было приведено в статье «Почему трудно говорить правду?» политолога И. Клямкина: по его мнению для огромного числа строителей светлого будущего всего человечества «не было личного быта, его заменяли казенные койки в бараках, общежитиях, вагончиках, не было ни вещей, ни знаний, ни развитых индивидуальных потребностей, не было ни прошлого, которое они презирали, ни настоящего, которое ощущали чем-то временным, походным... Они могли жить только будущим...».

**Барачный быт – будь то палаточный городок первопроходцев-строителей, вагончики в степи покорителей целины, общежитие-казарма для рабочих по лимиту – пропагандировался советской властью как явление временное (и в этом, безусловно, корни варварской психологии «временщиков»), но высокоценное – школы жизни, закалки характера, коллективизма и пр.** Естественным представлялось сохранение и воспроизводство такого быта, чему в немалой степени способствовали разные формы «крепостной зависимости»: городская прописка, договор по найму, очередь на жилье, распределение после учебы и пр.

Многие акты вандализма к объектам недвижимости (исписанные стены подъездов и лифтов жилых домов, «пахучие метки» в подъездах, выбитые лампочки, горы мусора у мусоропроводов и т.п.) являются следствием прямого переноса норм поселковой, барачной жизни в среду города.

**Особого внимания заслуживает тот факт, что проводником барачного освоения нашей городской среды нередко выступали и выступают градостроительство и архитектура.** Прошлое всегда отвергалось и отвергается барачной культурой, и нет нужды подробно описывать, как это пагубно сказалось на исторической и культурной среде российских городов, поскольку об этом в свое время писалось, пишется и говорится предостаточно.

**Сегодняшнее состояние наших городов невыгодно отличается от зарубежных городских образований какой-то особенной переполненностью «временками».** Но это не те временные объекты, которые всегда были, есть и будут существовать в пространстве города (сезонные, праздничные, ситуативные и т.п.), а само явление – психологическое ощущение «временки», «временной» среды обитания, возникающее «даже там, где вроде бы задумано отнюдь не временное оформление городской среды».

**В качестве таких гигантских временок продолжают проектироваться и строиться целые микрорайоны и даже новые города,** где повсеместные, гигантские, конструкции безобразно-наглядной рекламы, в том числе и в СМИ, пронизывающие и опоясывающие многие деградирующие территории городской среды, подобно цветастым занавескам в «трущобном» жилище, стыдливо прикрывают убожество реального бытового неустройства горожан.

**В нашей городской среде этот культ реализуется, в частности, в колоссальном размахе начатого, но не завершенного строительства.** Ни одна столица в мире не может сравниться со столицей России ни по объему «незавершенки» на душу населения, ни по срокам возведения практически любых объектов. Причина, очевидно, в особом культе плановых показателей всех сортов и качеств, которые потом «с благополучным успехом» срываются или выполняются.

**Еще одной формой культивации будущего выступает специфическая тирания амбициозных и масштабных градостроительных проектов, рассчитанных на длительные сроки реализации, порой исчисляющиеся десятилетиями.** Такие крупные проекты запускаются в массовое обращение с целью пропаганды «комплексного удовлетворения потребностей населения городов в ближайшие 10-15-25 лет». На деле же эти проекты-прожекты почти никогда не выполняются в срок и не реализуются так, как было задумано и продекларировано властью.

Полугородская культурная формация, накрывая, укутывая собою город со всей его сложной, дифференцированной жизнью, изобилующей разными формами разделения труда, с размытостью пространственно-типологических градаций, с анонимностью городских территорий, навязывает ему аграрные социально-поведенческие схемы и стремится «переорганизовать» городское пространство в соответствии с ними.

Настоящие горожане, как правило, не склонны активно вторгаться в городскую среду. Одним из главных признаков чисто городской культуры является нейтральность по отношению к городу, способность встраивать индивидуальное поведение в сложную структуру социально-пространственных связей. Вырабатываемая в течение многих сотен лет развития города терпимость его жителей к многообразным, далеко не всегда понимаемым и принимаемым проявлениям чужой жизни породила множество различных способов избегания конфликтов – от ухода и замыкания в собственном пространстве до вхождения в чужую среду посредством временного перевоплощения, смены ролей, костюмов и т.п.

В этом смысле истинный горожанин «входит» в городскую среду, осуществляет ее персонализацию практически незаметно. Носителям же полугородской культуры присущ особого рода средовой экспансионизм, связанный с «предъявлением прав» на территориальное владение.

**В активной и даже агрессивной форме предъявляют свои права на территориальные владения неурбанисты – обитатели новых жилых районов.** Их средовая экспансия выражается в захвате участков придомовых территорий, «ничейных» пространств пустырей, огораживаемых спинками кроватей и панцирными сетками, кусками фанеры и колючей проволокой. Иногда элементы подобной персонализации становятся знаком отчаянной борьбы с анонимностью городских пространств: стулья и скамейки, привязанные цепями к опорам козырьков у входов в дома. Иногда это осуществляется в трогательных формах в виде: палисадных «под своим окошком» (отзвук привычных деревенских форм организации около жилого пространства); крашенных скамеек («завалинок»), располагающихся так, чтобы наблюдать происходящее вокруг; самочинных цветочных клумб в автопокрышках или бордюрах из кирпича в центре двора и т.п.

**В городском сообществе город всегда рассматривался и рассматривается как жизненная ценность.** Город как ценность наглядно выступает при изучении миграционных потоков, которые во всем мире направлены прежде всего в города... Те сельские жители, которые не сумели адаптироваться к городу, все же остаются в нем, не возвращаются в деревню, ибо рассматривают такое возвращение как падение их престижа. Усомниться в ценности современного города может утомленный горожанин, мучимый ностальгией по естественности человеческих, цивилизованных и культурных отношений. Такие сомнения немыслимы для живущих в городе переселенцев с не городским прошлым. При этом понимание города и городской жизни для них весьма специфично.

**Город для недогорожанина - аналог праздничного инобытия и сети развлечений, где допустимо нарушать все привычные жизненные нормы.** Схема «праздничной» жизни – возможно единственное, что позволяет ему как-то отнестись к городу: видимая бесконтрольность городских пространств, нарядная, модно одетая публика, неявленность труда (он скрыт за стенами учреждений и предприятий) и пр. – все это напоминает «наоборотные» формы деревенской праздничной жизни. А если добавить к перечисленному множество иномарок автомобилей, дорогих ресторанов и развлекательных заведений разного толка, то, возможно, именно здесь коренятся причины многих актов средового вандализма – выплесков как неуправляемого «праздничного буйства», так и озлобленности из-за недоступности богатства и благополучия.

**По мнению проф. Международного независимого эколого-политологического университета (МНЭПУ) В.В. Владимирова, у маргиналов размыты социальные ориентиры и ущербна нравственная основа.** Многие маргиналы – переселенцы из села в город, это уже не крестьяне, но еще не рабочие, не инженерно-технические работники и не интеллигенты. Типичными чертами современных отечественных маргиналов являются патологическая амбициозность, функциональная неграмотность и криминальная нравственность.

**В социологии принято считать, что городской образ жизни мигранты начинают вести только в третьем поколении при наличии в городе не менее 90% потомственных горожан, обладающих многими знаниями и умениями городской культуры. Только в таком плавильном котле городской культуры мигранты могут постепенно и очень не скоро стать горожанами.**

**Средообразующий потенциал полугородской культуры должен быть «замечен» специалистами – архитекторами и дизайнерами – и учтен особым образом: не как объект переустройства, место приложения насилия, т.е. не в логике «сильной проектности». Попытки силового давления в данном случае обречены на неуспех. Во-первых, потому, что могут привести к новым культурным руинам и катаклизмам – ведь объектом посягательства в данном случае станет именно культура, пусть и очень своеобразная, а не бескультурье, или даже новый этнос со своей особенной метафизикой. А, во-вторых, потому, что самим современным градостроителям, архитекторам, дизайнерам сегодня достаточно трудно или даже невозможно вырваться из тенет новой культурной формации и производить действия над ней, но вне ее.**

**Проблемы городской среды, средового подхода в градостроительстве и архитектуре стали исследоваться в нашей стране в 60-е – 70-е годы, в период, отмеченный победоносным шествием массового типового индустриального строительства и парадоксально перевернувший нормальные, гармоничные взаимоотношения человека с городом. Главный фактор зодчества, то ради чего существует архитектура, - человек – был отодвинут на второй план. Правда, вчерашним деревенским и поселковым жителям и такие скупые жилищные и социокультурные условия казались земным если не раем, то светлым будущим.**

**Вплоть до последнего времени среди наших зодчих бытовало узкое, ограниченное понимание своей профессии, как только «проектной» деятельности. В действительности же проектировщики должны отвечать не только за то, как спроектирована и реализована городская среда, но и за то, как она функционирует, как ею пользуется, как ее осваивает и преобразует само население. Ведь городская среда никогда не бывает законченной, она создается постоянно и ее качественное состояние зависит как от профессионалов, так и от каждого жителя города.**

**Проблема развития городской среды обитания – лишь часть общей проблемы развития современного города, и, безусловно, наиболее запущенная. Это именно та ее часть, к которой более всего причастны и городское руководство, и население города и конкретный человек. Вся организация архитектурно-градостроительного проектирования и эксплуатации уже построенной, созданной городской среды пока представляет собой жесткую, заорганизованную систему, способствующую отчуждению населения от непосредственной среды его обитания.**

**В отечественной науке и архитектурной практике пока еще часто используется термин «архитектурно-пространственная среда», содержание которого за последнее время несколько расширено и частично сведено к понятию городской среды. На самом деле эти понятия не тождественны, поскольку архитектурным пространством города традиционно принято считать только визуально воспринимаемую материальную оболочку. В связи с этим в отечественной градостроительной науке и практике одностороннее развитие получила разработка проблем визуального восприятия облика города. Вместе с тем формирование городской среды обитания населения, а также организация совместной деятельности специалистов и населения по ее созданию, до настоящего времени развивались в меньшей степени и чаще всего в отрыве от многообразной жизнедеятельности города и его населения.**

**Сегодня уже очевидно, что на смену традиционно сложившемуся приоритету проектно-строительных целей создания городской среды приходит более тесное взаимодействие в этом процессе потребителя и проектировщика. Средовые разработки научных специалистов последних лет привели к представлению о целостности городской среды обитания населения, под которой подразумевается единство процессов средовой деятельности, средового поведения и понимания, а также средового воздействия, т.е. единство процессов взаимодействия людей с материально-духовным окружением и его сознательным преобразованием.**

По мнению исследователей городской жизни, изучение поведения людей в рамках функционального использования городской среды включает в себе возможность объективной оценки качества сформированной среды и позволяет проследить те изменения, которые реальная жизнь вносит в осуществленные проектные решения. В связи с этим, постоянное усложнение и дифференциация городской среды обитания ставят перед архитектурно-градостроительной теорией две проблемы: воздействия этой среды на население города и воздействия самого населения на эту городскую среду. И здесь актуальными становятся только еще зарождающиеся исследования по изучению важных проблем формирования и развития: «городского населения», «городского сознания», «городской и полугородской культуры».

Комплексное развитие городской среды обитания есть постоянный процесс ее создания, использования и непрерывного преобразования. В этом сложном процессе принимают участие как различные профессионалы (градостроители, архитекторы, проектировщики, строители и т.п.), так и многоликое население города (различные союзы, общественные организации, социальные группы, отдельные лица и т.п.). Города являются не только объектами сознательной градоформирующей деятельности, но и «самоорганизующимися» системами. Важную роль в их самоорганизации играют развивающиеся хозяйственные, материальные, социально-культурные, бытовые и другие потребности населения, учреждений, предприятий, как правило, опережающие развитие материального содержания среды города.

Отсюда вытекает одна из причин многочисленных отклонений от проектов планировки в процессе их реализации в натуре. Любой проект не в состоянии учесть всего многообразия форм функционирования города. И очень часто население города само, по мере своего разума, компенсирует недочеты планирования, проектирования, строительства, благоустройства и т.д.

Существует диалектическое взаимодействие между городской средой обитания и ее населением. Критическое отношение населения к среде и фиксация выявленных недостатков побуждают ее улучшать и преобразовывать. Это новое, улучшенное состояние среды стимулирует дальнейший рост потребностей населения, которые, в свою очередь, порождают требования к ее последующей трансформации, развитию и т.д.

Организация деятельности по формированию городской среды обитания населения предполагает не только работу городских, в том числе градостроительных, архитектурных служб, активное участие городского населения, но также и организацию постоянного комплексного надзора, контроля, учета и оценки как самого процесса преобразования среды (планирование, проектирование, строительство, художественное оформление, озеленение, благоустройство), так и его результатов (эксплуатация, ремонт, уборка). Состояние городской среды обитания населения должно оцениваться в соответствии с действующим законодательством, нормами, критериями качества, потребительскими характеристиками и фиксироваться контролирующими механизмами.

При проектировании городской, в том числе московской, среды обитания населения сегодня очевидна необходимость новых подходов, предусматривающих тесное взаимодействие и взаимовлияние человека, различных групп населения с рукотворной архитектурно-пространственной средой. Само собой разумеется, что организация всей этой средоформирующей деятельности невозможна без дальнейшего развития демократии и самых различных форм самоуправления населения. Развитие самоуправления и гуманное преобразование городской среды обитания населения – взаимообусловленные процессы в полноценном функционировании современного города, каким мы хотим видеть Москву – столицу России.

Руководство столицы в определенной степени понимает необходимость всестороннего улучшения существующей в столице среды обитания населения и в чем-то разделяет позицию специалистов по ее скорейшему совершенствованию. Теперь важно не ошибиться с соответствующими, правильными решениями и их реализацией в жизни столицы.

## 15.Лекция «Современное восприятие и оценка жителями городской среды обитания».

**Качество жизни** – это многомерное понятие, характеризующее совокупность условий и факторов, необходимых для существования отдельного человека как биологического организма и для существования и сохранения человечества как биологического вида и части биосферы Земли. Это очень важно и для формирования отдельного человека как личности и для существования и устойчивого развития сообществ людей и земной цивилизации в целом. Человек не может существовать вне материально-пространственного окружения, соответствующего его биологической и социальной природе – вне пространственной среды, включающей элементы природного происхождения и искусственно созданные объекты, образующие «техносферу».

**В широком понимании пространственная, в том числе городская, среда обитания** – это все обитаемое, освоенное и приспособленное человеком для своей жизнедеятельности пространство, имеющее сложную многоуровневую иерархическую структуру, включающую:

- **индивидуальное (личное) пространство** – пространство «для себя» обособленное «от других» - своя жилая комната, кабинет, рабочее место;
- **пространство для тесных межличностных контактов** – квартира (индивидуальный жилой дом), многоквартирный жилой дом, свой трудовой коллектив;
- **«соседское» пространство** - пространство повседневных пешеходных связей – «свой» двор, квартал, микрорайон;
- **пространство тесных обезличенных контактов** – общественный и личный транспорт, улица, площадь, общественное здание или сооружение;
- **пространство регулярных пешеходно-транспортных и ближних транспортных связей** – «свой» район в городе, город (городское поселение, городской округ), муниципальный район;
- **национальное пространство** – регион, географическая зона, страна;
- **глобальное пространство** – континент, обитаемая поверхность земли.

**Качество городской пространственной среды обитания, равно как и ее восприятие, определяются степенью безопасности и комфорта этой среды. При этом:**

- **безопасность городской пространственной среды обитания** - это, во-первых, безопасность для жизни и здоровья человека окружающих его материальных объектов природного и искусственного происхождения, а во-вторых, безопасность созданных человеком материальных объектов для устойчивого существования и воспроизводства окружающей природной среды.

Обеспечение безопасности городской среды – это комплексная проблема, требующая системного подхода в градостроительном и архитектурно-строительном проектировании, в инженерных изысканиях, опытно-конструкторских работах, в осуществлении государственного надзора и контроля при строительстве и эксплуатации объектов строительства и т.д.;

- **комфорт городской пространственной среды обитания** – это такое ее объективное состояние и субъективное восприятие, которое соответствует системе сложившихся в данное время, в данном месте, в данном обществе потребностей, ценностей, этических норм и культурных традиций, формирующих представление о том какие элементы и свойства пространственной среды необходимы для достойного существования человека.

**Ощущение и осознание городской пространственной среды обитания как комфортной или дискомфортной является результатом сложного сочетания физиологических, психологических и социокультурных реакций отдельных людей и их групп на состояние этой пространственной среды и ее изменения.** Дискомфорт городской пространственной среды становится постоянно действующим источником негативного воздействия на психическое и физическое состояние человека, провоцируя стрессы, депрессии, маргинальное поведение, социальную апатию или агрессию. Дискомфортная городская среда обитания – это заброшенные и захламленные территории, «неблагополучные» и ветшающие дома и районы, депрессивные и экологически неблагополучные города, вымирающие поселки и деревни.



Говоря про безопасное и комфортное обустройство городской среды обитания, нельзя не упомянуть о восприятии и оценке самими жителями принимаемых и реализуемых городской властью градостроительных, архитектурных решениях, направленных на повышение уровня безопасности обитания различных социально-демографических групп населения в нашем городе, а также улучшение их социальной, трудовой, культурной и бытовой комфортности в повседневной жизни.

Современный архитектор – человек, профессиональная задача которого – превратить различные программы-сценарии жизнедеятельности людей в ту или иную градостроительную пространственную среду обитания, а также функционально удобную, надежную, безопасную и эстетически привлекательную внешнюю и внутреннюю архитектурную форму зданий, сооружений и их комплексов. Искусственно созданная городская, архитектурная среда, организуя пространство человеческой жизнедеятельности, как воздух окружает нас со всех сторон. Но процессы средового обитания и восприятия это не только физиологические и духовные потребности, но также и психологические потребности и возможности людей.

Всемирная история архитектуры, особенно жилой, светской и культовой, дает множество примеров того, как зодчие могут управлять обустройством среды жизнедеятельности и душевным состоянием, а также психологией и эмоциями различных слоев населения.

В любом произведении архитектуры кроме «пользы и прочности» должна быть и «красота», и не только как формальная находка, композиционная вершина, а еще и как «смысл», понимание потребителем-зрителем (в меру развитости его интеллектуальных потребностей-возможностей) художественно-образной сути этого произведения. Здание это не только коробка, в которой люди живут, работают или отдыхают, но это еще и история его создания, объяснение при помощи понятийно-семиотического, смыслового текста его внутреннего устройства и внешнего облика, то есть «образа».

Образ – это мост между реально существующим архитектурным произведением и нашей познавательной способностью, багажом знаний и жизненной практики в этой сфере человеческой деятельности.

Уже выявлена психологическая структура процесса осмысления, возникающего при восприятии человеком градостроительных и архитектурных объектов и формировании их образа в нашем сознании. Это:

- образ ориентации, помогающий человеку в его перемещении в пространстве;
- образ узнавания, помогающий человеку опознать тот или иной объект;
- образ интерпретации, помогающий человеку разобраться в самом объекте и оценить его;
- образ интуиции, помогающий ощутить безопасность и комфортность окружающего пространства для жизни.

При этом ученым удалось определить, какие средства архитектурной деятельности могут управлять каждой из упомянутых четырех составляющих.

Используя образы ориентации и интуиции можно управлять движением и поведением людей, применяя известные композиционные средства и типологические приемы организации различных градостроительных пространств и архитектурных форм.

Образы узнавания и интерпретации – более современные средства управления механизмом восприятия и оценки потенциала зодчества. В исторической, стилевой архитектуре существовали закрепленные тысячелетней и многовековой традицией определенные значения градостроительных и архитектурных форм, частей и элементов различных зданий и сооружений, а в современном зодчестве этого пока нет, и рядовой зритель-потребитель, как правило, их пока не может полноценно воспринять, или вовсе отторгает как чуждое и непонятное.

Кроме того, исследования психологов в указанной области показали, что люди испытывают определенную биологическую, психологическую и социокультурную потребность в различных типах, формах и размерах окружающего их пространства. Прежде всего, градация размеров пространства, воспринимаемых человеком, связана с ограничениями возможностей зрения. Например, городские пространства, размеры которых:

- не превышают 25,0 м. – создают ощущения интимности, так как в пределах этого расстояния сохраняется возможность узнавания людей, выражения их лица;
- до 130,0 м. – позволяют различать жесты, движения людей (это размеры стадиона);
- превышают 130,0 – 140,0 м. - кажутся человеку гипертрофированными;
- приближаются к 1200 м. – уже не позволяют различать человеческие фигуры.

**Психологический комфорт человека в различных пространствах города связан также с наличием выбора места, ситуации, форм общения, вида деятельности.** Например, вариантность путей передвижения, дублирование пешеходных дорожек – мимо скамьи или минуя ее – должны способствовать общению, облегчить возможность контактов, но не навязывать их.

Так, при средней площади двора 0,5 - 0,7 га, длина его стороны и диагонали колеблется от 70 до 120 м. Это позволяет и узнавать желаемого партнера, и не узнавать его, если к этому нет расположения. Тут проявляется психологически необходимая избирательность поведения и восприятия, создающая психологический комфорт пространства городской среды обитания.

**Архитектор – это дирижер, организующий пространственную среду жизнедеятельности людей, которая по масштабу и силе воздействия на человека во многом превосходит и дизайн, и прикладные искусства вместе взятые.** Комфортная в психологическом плане пространственная окружающая среда обитания, способствующая развитию полноценного человека, - вот цель архитектора, а не только и не столько его творческое самовыражение.

На протяжении всего развития градостроительного искусства и архитектуры зодчие, разделяя пространство города на площади, улицы, кварталы, дворы, дома, квартиры помогали упорядочению, своего рода систематизации бессознательных ожиданий людей в пространстве. Такое разделение было присуще градостроению и архитектуре старых городов с их четкими логически понятными элементами, связанными с определенными, исторически сложившимися культурными стереотипами: дом, двор, арка, переулок, улица, квартал, район и т.д.

**В конце XIX начале XX века в связи с отходом от традиционного классического проектирования архитекторы встали на путь создания новой, современной реальности градостроительных решений и архитектуры строящихся объектов.** Отход от традиционного стиливого проектирования породил множество нестыковок между психологическими потребностями человека в искусственно созданной среде и стремлением архитектора проявить свою оригинальность. Начиная с XX века механизмы традиционной стиливой архитектуры, связывающие между собой форму и смысл, содержание – стали утрачиваться, а аналогичные механизмы новых стиливых направлений пока еще не утвердились.

Один из ярких примеров тому – современный район Дефанс в Париже, растражированный во множестве изданий по архитектуре и не пользующийся популярностью ни у жителей, ни у гостей Парижа. Этот район пуст и в дневные и в вечерние часы. Люди почему-то стремятся провести свое свободное время не в современном районе, демонстрирующем достижения модернистской архитектуры, а в старых исторических кварталах. Что-то отталкивает современных потребителей и на Западе и в нашей стране от технологичной, авангардной, немасштабной человеку архитектуры.

**Взаимное непонимание архитектора, как творца различных объектов современного жизнеустройства, и потребителя, воспринимающего и оценивающего эти творения, становится одной из острейших проблем современной архитектуры и градостроительства.** Большинство обывателей не принимают полеты творческой мысли современных зодчих, они им просто не интересны, не затрагивают корней, а апофеоз модернистской формы человека с улицы не очень занимает, разве, что иногда удивляет и поражает.

**Традиционное зодчество опиралось на повторяемость строго определенных функциональных элементов и декоративных деталей, обеспечивающих узнаваемость объекта, его вписываемость в окружающую застройку, сомасштабность человеку.**

**Современное зодчество, отказавшись от применения традиционных классических приемов формообразования, лишило архитектуру «дара речи». Новые объекты, построенные по законам формальной композиции и достижений техники своего времени, как правило, не имеют этого подтекста и не могут быть адекватно поняты обывателем.**

**Многообразие современной городской пространственной среды характеризует степень ее соответствия многообразию человеческих потребностей и способов самореализации в виде:**

- **социально-демографических и социокультурных особенностей различных групп и слоев населения;**
- **специфики жизненного уклада в малых или крупных городах, в крупнейших городах-мегаполисах или городах-мегаполисах с пригородами (агломерациях);**
- **природно-географического, социально-экономического и этнокультурного многообразия в крупных и крупнейших городах-мегаполисах.**

Такое многообразие городской среды обитания – необходимое условие и стимул для развития человека – свободного выбора соответствующих его целям и ценностям жилища и места жительства, образования и работы, общения и досуга, пространственной и социальной среды, способов передвижения – пешеходного, на индивидуальном или общественном транспорте.

**Структурная упорядоченность городской пространственной среды – это свойство, характеризующее целесообразность и рациональность взаиморасположения ее элементов и объектов – это мера «порядка» или «хаоса» наличествующего в городской пространственной среде обитания крупных и крупнейших городов-мегаполисов. По мнению отечественных градостроителей современную структурно упорядоченную городскую пространственную среду характеризуют наличие в ней:**

- **градостроительного «каркаса» и «ткани»;**
- **«центральных» и «периферийных» зон и объектов;**
- **«ячеисто-сетевой структуры», образуемой пространственными «ячейками» и «сетями» коммуникаций;**
- **общественных пространств, сформированных и взаимодополняющих «приватных» (только «для себя» и «своих») и «общедоступных» (для более широкого круга лиц);**
- **иерархичности (многоуровневости) элементов и объектов пространственной среды – помещение, здание, комплекс, квартал, микрорайон, район, город, агломерация.**

**Только с определенного времени и момента социально-психологическое восприятие образа города, собирательное представление о нем людей, проживающих в нем, стали объектом внимания градостроителей и архитекторов, обратившихся к мнениям и оценкам «простых граждан» по поводу реализуемых градостроительных и архитектурных решений.**

Это произошло потому, что действительное воздействие на среду возможно лишь через ее субъекта – обитателя, потребителя, «хозяина». Истинный результат этого воздействия проявляется только после адаптации построенного в деятельности, поведении, сознании населения. Пока горожане не начнут использовать вновь появившийся объект, не привыкнут к нему, не наделят его особыми смыслами, он безжизнен. И если нам интересна живая городская среда обитания, а не только ее видимая «оболочка», мы вынуждены думать об образе.

Теоретическая модель городской среды обитания отражает как представление о ее внутреннем устройстве, так и связи образа города и градостроительной деятельности.

**Упрощенная схема внутренних взаимосвязей между различными «слоями» среды такова: материально-пространственная основа среды, предоставляя физические условия для жизнедеятельности, влияет на восприятие, эмоции, сознание человека – субъекта среды.**

Существует два типа внешних воздействий на среду обитания.

- **1-й тип - воздействие в рамках традиционного ведомственного подхода («лобовые» проникающие удары)**, нацеленного прямо в материальные структуры и игнорирующего содержательную многослойность среды обитания;

- **2-й тип - воздействие, осмысленное с учетом деятельности и восприятия субъекта (человека)** и учитывающее внутренний механизм формирования среды обитания.

**Вывод: чтобы проектно-строительная акция встретила адекватную реакцию социума, была принята им, не повлекла непредсказуемых негативных последствий, нужно опираться на имеющиеся в городской культуре системы представлений, использовать сложившиеся стереотипы в сознании горожан (представителей современного населения города).**

Не учитывать восприятие реальных людей, проектируя и строя как-бы для них, - значит совершать извечную ошибку градостроителя-архитектора, забывающего, что он всего лишь персоне на службе социума. И особенно это касается работы с историческими городами, попавшими в нашей стране за последний век под такие жестокие удары, что само их существование как феноменальных градостроительных объектов часто стоит под вопросом.

**Здесь очень важны примеры взаимодействия архитекторов-профессионалов с социумом посредством то ли научного выявления, то ли проектного прогнозирования образа города.** Ведь эти усилия направлены на поиск взаимосвязей между утилитарными и символическими качествами среды и тех ее элементов, которые важны и интересны.

Характерно, что наиболее проблемными оказались главные, центральные площади крупнейших, крупных и средних городов с большим историко-культурным прошлым (минимизация их общественных функций...). Ведь центры городов посещаются сегодня в основном с целью покупок, мимоходом – проездом – транзитом, или как место работы.

Только очень небольшая доля горожан появляется здесь для посещения объектов культуры, зданий религиозного культа, экскурсионных прогулок, общения и встреч с друзьями.

**Взаимодействие утилитарных и символических составляющих среды можно и следует рассматривать как действенный метод совершенствования среды городских центров.**

На общем фоне доминирования модернистской парадигмы в широкой проектной практике и связанной с ней «ведомственной», чисто «архитектурной» трактовке городской среды, действительно социально ориентированные программы и проекты остаются редкими исключениями, а их реализация – проблематичной и не всегда успешной.

Здесь применим закон, открытый французским специалистом по политической рекламе Ж. Сегелой («пиар»щик в 1-м поколении...), гласящий – «избиратели голосуют сегодня за человека, а не за партию; за идею (проект), а не за идеологию; за будущее (мечту), а не за прошлые заслуги». **То есть людские массы всегда голосуют за внятный, понятный, динамичный, векторный образ кого-то или чего-то...**

**Итак, образность городской пространственной среды обитания – это свойство, отражающее психологические и социокультурные механизмы восприятия и оценки этой среды.** Городская пространственная среда и ее элементы воспринимаются и оцениваются человеком как совокупность знаков и символов, формирующих ее собирательный «образ».

**Позитивное образное восприятие и оценку городской пространственной среды определяют:**

- **наличие в окружающем человека пространстве города того, что унаследовано им «от бога и от предков»** - фрагментов природы в ее свойственном данному месту ландшафтном и биологическом своеобразии; культурных ценностей и фрагментов исторической застройки; сохранность, защищенность, доступность для рационального использования всего этого наследия;

- **«узнаваемость» элементов и объектов городской пространственной среды.** Человек ориентируется в окружающем пространстве города «читая» язык его знаков, символов и образов – жилой дом, общественное, производственное здание, общественно-деловой центр, культовое здание, спортивное сооружение, городской парк, бульвар, набережная и т.д.;

- **соразмерность элементов и объектов городской пространственной среды человеку** – присутствие в них «человеческого масштаба», определяющего положительное влияние такой среды, ее элементов и объектов на психическое состояние здоровья населения;

- **визуальное многообразие форм и образов пространственной среды** – ее архитектурных и дизайнерских решений, планировки застройки и ландшафта, открытости пространственной среды для формообразования и образного освоения новых культурных образцов и видов деятельности;

- **эстетические, художественные достоинства градостроительных и архитектурных решений давнего и недавнего прошлого, а также таких решений сегодняшнего времени**, благотворно влияющие на чувства, эмоции и понимание зрителей-потребителей и формирующие хороший эстетический вкус.

**Слово «город» в настоящее время вызывает в памяти множество разных образов:** ущелья, заполненного потоками автомобилей; интенсивности переживаний человеческой активности, вызывающей и подъем чувств и стресс; свалки полуразрушенных зданий, используемых отнюдь не в тех целях, для которых их проектировали и строили; жестких призм «современных» зданий с плоскими фасадами; шума-гама, нищеты, напряженности, раздражения и рядом – богатства, роскоши, благополучия, вседозволенности и недоступности...

**Есть множество видов городов и в этом множестве встречаются разные типы городской среды обитания.** Уютные аллеи с плиточным покрытием, затененные деревьями и свободные от транзита могут быть в непосредственном соседстве многоэтажных бетонных брусков-зданий среди вытопанной земли и асфальтовой пустыни. Символы престижа из стекла и стали находятся в двух шагах от зданий в полном упадке, на которых отпечатались исторические события. Используя общее слово «город» для описания этого бесконечного многообразия, следует сосредоточить внимание на их общих проблемах, на их общем потенциале.

**Проблемы города не сводятся только к проблемам автомобильного движения, загрязнения среды и преступности.** Все факторы: социальные, демографические, инженерные, экономические, экологические и т.д. – переплетаются между собой, образуя вместе живой, пульсирующий и несовершенный мир в миниатюре – город. Выстроенный в капитальных конструкциях материал города влияет на все – иногда это удобно, красиво и привлекательно, иногда приносит людям дополнительные серьезные проблемы и разочарования.

**Города нуждаются в рукотворном окружении, которое несло бы с собой здоровье в широком смысле.** Им это остро необходимо, тем более что неосознанные, невидимые процессы скорее склоняют чашу весов в негативную сторону, прочь от здоровья. Уже очень многие города разрушили свою цельность до такой степени, что множество людей ощущают их как отчужденные, давящие, жесткие, непривлекательные места. Но ведь это не имеет ничего общего с истинным содержанием полноценной и комфортной городской жизни.

**Независимо от того, нравятся кому-то города или нет, они, во всяком случае, занимают центральное место в нашей цивилизации.** Уже поэтому они не должны находиться под мощным прессом коммерческих, эксплуататорских целей, как это нередко бывает. Чисто теоретически, город - это место, где культурные и творческие формы работы собираются вместе, обогащая друг друга, где экономика услуг выступает навстречу потребностям с огромным многообразием и высокой степенью насыщенности и где собрано вместе достаточно людей, способных поддержать внеэкономическое общее благо. Если удерживать в сознании высокий образ города, каким он мог бы быть, то можно видеть дальше и шире, чем одни только несчастья и катастрофы – социальные, духовные, средовые.

**Города теряют смысл, если они не конденсируют в себе и не питают дух людей и земли, на которой и с которыми они выросли.** Это не означает, что городская архитектура должна воспроизводить некий местный стиль, – речь о том, чтобы характер региона, страны мог найти отражение в рукотворном окружении, создаваемом городом. Париж безошибочно выражает дух Франции, как Эдинбург – Шотландии, Вашингтон – США, Мадрид - Испании, а Рим - Италии.

Сегодняшние бюро производства архитектурных решений, более озабочены «имиджем» клиентов, чем объемно-пространственной гуманностью городской среды обитания. Вместе с «импортом» международного стиля, они лишают центры городов укорененности, служащей ядром их экономической, культурной и общественной жизни. Но и за пределами все более обезличенных центральных зон городов строительные компании и проектировщики стандартных построек склонны экономить на качестве среды обитания за счет тиражирования повторных решений.

**В чрезмерно большой группе городов по всему миру возникло уже слишком много таких участков застройки, которые не приглашают прохожего остановиться, осмотреться, заинтересоваться окружением.** Одни из них полностью подавлены транзитным движением транспорта, шумом, вибрацией, запахом, другие – безразличием монотонности, однообразия, отчужденности застройки. Многие города угрожающе зажаты высокими ящиками-этажерками для статистики (столько-то тысяч или сотен тысяч человеческих существ!), вместо комфортного жилья, мест работы или площадей для встречи горожан и их социальных групп между собой.

**Абсолютное большинство из нас проводят наибольшее время внутри, рядом или хотя бы под прямым воздействием рукотворной, построенной среды обитания. Мы проводим жизнь среди того, что некогда было замыслом градостроителя, архитектора.** Часто весьма дурно придуманном, но, так или иначе, созданном по каким-то проектам. Ведь завтрашний мир формируется нашей мыслью, нашими проектами. Если мы отдаем себе в этом отчет, то во весь рост выступает огромность ответственности. Если нет, - то нет никаких оснований считать, что несчастье в результате будет, хоть чуть меньше, чем печальные факты недавнего прошлого. За тридцать лет архитектура смогла разрушить и города и большие территории вне их по всему миру.

**Даже глобальная экология оказалась под угрозой из-за дополнительных вредных выбросов и ущерба природе, вызванных градостроительными и архитектурными решениями.** Деяния людей оставляют больше или меньше места для того, чтобы могли продолжать работать животворные силы природы и космоса. Много, слишком много перемен к худшему, но есть также и сдвиги к лучшему, достаточно мощные, хотя они и не бросаются в глаза.

**Эволюция города, развитие его среды обитания совершенно не обязательно должны и впредь идти в негативном направлении.** Город создается деятельностью людей-горожан, места в городе обретают свою индивидуальность благодаря правильному, профессиональному выбору красок на палитре человеческой деятельности. На этой палитре тысячи цветов!

**Каждый новый вид деловой активности населения, если он верного, гуманного оттенка, способен обогатить и улучшить городскую среду обитания. Разумеется, не без участия профессионально грамотной архитектурной обработки.** Да, это сложный и трудный процесс. Но только таким образом можно создавать такую среду обитания, которую заслуживает человек.

Такова заданная ситуация, таков контекст, в котором необходимо видеть работу градостроителя и архитектора. Будет ли эта работа помогать все еще слабым росткам развития и свободы или продвигать мощно давящие бизнес-интересы, стягивающие нас вниз?

**Именно поэтому базовой задачей градостроительной, архитектурной науки и их практики является строгая качественная и параметрическая характеристика понятия «комфортная городская пространственная среда обитания».** В сознании наших горожан уже начинают формироваться представления о том, каким требованиям и критериям должна соответствовать современная, комфортная, пространственная городская среда, каким должен быть «социальный заказ» для градостроительного и архитектурного проектирования такой среды.

**В эпоху крупномасштабного строительства в Москве особенно актуальным стало серьезное изучение проблем, связанных с восприятием и оценкой нашими жителями качества градостроительных и архитектурных решений различных частей и объектов городской среды.** Ведь очень важно и необходимо не только изучение поведения людей в городе, но также изучение и обратной связи – восприятия и оценки городскими жителями окружающей градостроительной ткани, архитектурно-пространственной среды, отдельных объектов города.

В последнее время усиливается интерес определенных, достаточно просвещенных социально-демографических групп москвичей к судьбе родного города, возрастает их активность в восприятии и оценке масштабных и локальных преобразований в его градостроительстве и архитектуре. Ведь общественное мнение, – одно из древнейших проявлений общественного сознания – основы гражданского общества. Теперь горожане довольно часто реагируют на перемены в столице – хотят познакомиться с решениями руководства и предложениями градостроителей, архитекторов, поучаствовать в обсуждении проектов.

**Проблема налаживания обратной связи в системе «повелитель-руководитель - производитель-архитектор – потребитель-житель» особенно важна для городской среды обитания**, поскольку связана с конкретной оценкой (положительной или отрицательной) населением различных проектных предложений или уже построенных объектов, способствующих, по мнению зодчих, улучшению среды жизнедеятельности жителей нашей столицы.

**Оценочные критерии общего восприятия окружающей городской среды у большинства жителей Москвы основываются на положительно-эстетическом отношении к исторической застройке городского центра, его примечательным уголкам.** Сохранение этих жемчужин отечественной культуры оказывает, и, надеемся, будет оказывать важное влияние, как на взрослых жителей, так и на подрастающее поколение москвичей, воспитывая у них чувство любви к своему городу. Не случайно общественное мнение (восприятие и оценка) служит критерием реальной, а не проектной, оценки социальной эффективности деятельности московских зодчих.

**Ярким свидетельством заинтересованного и активного отношения москвичей к столице стали всем известные общественные инициативы**, связанные с: сохранением исторического парка «Лефортово»; ограничением «точечной» застройки; обновлением территории застройки и здания ЦДХ; критическим обсуждением Генплана развития Москвы до 2025 г.; обустройством подземно-надземных пространств площадей у Белорусского, Павелецкого вокзалов и др.

**Городская среда обитания в силу процессов своего развития постоянно изменяется и ускоряющиеся процессы ее дифференциации в нашей столице остро ставят перед градостроительной, архитектурной теорией и практикой решение проблемы восприятия и оценки этой среды горожанами.** Состояние и дальнейшее развитие Москвы в немалой степени зависят от общественного мнения истинных жителей города, в том числе и, возможно в первую очередь, независимого экспертного. От того как различные социально-демографические слои и группы населения воспринимают, оценивают и предлагают совершенствовать, исходя из своих интересов, окружающую их городскую среду, подчас, зависят успехи или неудачи нашей работы.

Особую, очень важную и определяющую роль здесь могут и должны сыграть наиболее просвещенные группы, слои и сообщества городского населения – настоящая, а не назначенная, элита ярких представителей великогородской культуры, включая экспертов-профессионалов.

**К сожалению, очень многие руководители и даже архитектурные деятели нашего города, а также изрядная доля его жителей (носителей полугородской культуры), считали и пока еще считают, что всю нашу древнюю столицу надо так перестроить-обустроить, чтобы ее было невозможно узнать и чтобы она как можно быстрее стала настоящим символом преуспевающей России, причем обязательно таким же, как Нью-Йорк или Гон-Конг (!?!).** Очевидно, в их понимании настоящий и будущий образ Москвы – это внушительные, сверкающие зеркальным стеклом, металлом и керамогранитом административные, офисные и банковские здания; самые высокие в мире небоскребы; роскошные, многозвездные гостиницы; шикарные жилые здания для преуспевающих граждан; огромные торгово-развлекательные мега-центры; площадки в центре и на окраинах для еженедельных народных гуляний, праздников и т.д.

**Хотелось бы надеяться, что в ближайшем будущем руководство и архитекторы Москвы будут иметь иную, более просвещенную и современную, точку зрения в отношении сохранения облика и обустройства среды обитания нашей, пока еще любимой, столицы.**

