

УДК 721.012.1

*И.Г. ЛЕЖАВА, д-р архитектуры, академик РААСН, заслуженный архитектор РФ,  
Российская академия архитектуры и строительных наук (Москва)*

## Проблемы проектирования городов России

*Приведены предпосылки разработки Градостроительной доктрины Российской Федерации и Генеральной схемы расселения. Показано, что программа «сжатия пространства», инициированная госструктурами, предполагает уничтожение 1809 малых городов и поселков городского типа. Крупным городам следует иметь экономический и пространственный прогноз развития.*

**Ключевые слова:** региональные системы расселения, генеральный план, агломерационное образование, малые города, моногорода, научное обеспечение градостроительной деятельности.

За последнее столетие Россия претерпела огромные изменения в области градостроительства, не имевшие аналогов в мире. Поэтому необходимо выработать российские градостроительные стандарты.

Напомним, что к концу 1980 г. практически все регионы, города, поселения различных видов, включая курортные зоны, поселки городского типа и даже центральные усадьбы имели регулярно обновляемые, рассмотренные и утвержденные проекты градостроительного развития. Эта работа выполнялась как крупными научно-исследовательскими и проектными институтами, так и силами коллективов Гражданпроектов, имевшихся практически в каждом крупном городе, областном или краевом центре. Вместе с тем эти генеральные планы городов и поселений, как правило, не получали воплощения в реальности. Строительство индустриального жилья выполнялось некомплексно, порождая дефицит школ, больниц, детских садов и т. д. К сожалению, в соответствии с действующими в тот период нормативными документами намеченные в генеральных планах прогнозы развития городов не должны были рассматриваться как обязанность государства по финансированию их реализации. Многие осуществлено не было или построено без опоры на генеральные планы. В результате в России кроме крупных городских образований появились сотни наспех построенных городов, поселков и кварталов, в которых до сих пор проживает значительная часть населения страны.

С 1990-х гг. градостроительство стало приходить в упадок. Многие города перестали обновляться. Оценивая в целом современные тенденции и состояние градостроительства страны, необходимо отметить, что наряду с относительно благополучными несколькими городами **подавляющее большинство городов живет по устаревшим генпланам, разработанным и утвержденным двадцать и более лет назад.** Новое строительство почти не ведется. Постройки приходят в упадок, а преобладающая часть населения находится на грани нищенского выживания. В этой связи в России с карты страны каждое десятилетие исчезают тысячи сельских поселений. За последние полвека (1959–2010 гг.) число сельских поселений сократилось более чем в два раза, с 294 до 134 тыс.

При этом произошел беспрецедентный в мировой практике скачкообразный рост числа автомашин. За последние 20 лет их количество в некоторых городах увеличилось почти в 20 раз. При этом повсеместно сеть дорог и их качество остаются крайне запущенными.

Ни у кого не вызывает сомнения, что возрождение российского градостроительства напрямую зависит от обновления и совершенствования экономики страны. Переход к прогрессивной многоотраслевой экономической структуре позволит более эффективно использовать трудовой потенциал страны.

Следует помнить, что реализация новой модели экономического и социального развития страны возможна лишь при создании благоприятных условий для воспроизводства ее главного ресурса – человеческого потенциала, что, в свою очередь, непосредственно связано с реконструкцией системы расселения и кардинальным повышением качества градостроительной среды. Только при таком подходе возможно формирование и устойчивое функционирование градообразующих объектов для преобладающей части российских городов и продвижение систем расселения на восток.

**В этой связи представляется крайне важным осознание роли градостроительства всеми ветвями и уровнями власти. Неоднократные попытки обратить внимание правительства на безотлагательную необходимость решения градостроительных проблем не встречают должного понимания.** Таким образом, новое время характеризуется:

- односторонней ориентацией структуры экономики, лишившей за последние десятилетия многие города и поселки хозяйственной основы развития. Прежде всего это результат превалирования нефтегазового сектора;
- усиливающейся региональной диспропорцией между развитием сырьедобывающих регионов и преобладающей части субъектов Федерации;
- избыточной централизацией функций и ресурсов в Москве и неравноправным характером отношений между столицей и другими субъектами Федерации;
- недооценкой роли развития транспортной и других градостроительных инфраструктур, препятствующих формированию национальной экономики;

– недооценкой важности местного самоуправления, которое при полноценном развитии может взять на себя решение большого круга задач.

Чтобы исправить положение с градостроительством, еще в 1998 г. был введен первый в истории страны Градостроительный кодекс Российской Федерации. Документ призван быстро и без затрат навести порядок в градостроительной деятельности. Однако он своих задач не выполнил. После появления нового Градостроительного кодекса в 2004 г. из него исчезло понятие «генеральная схема расселения». Тем самым градостроительство в целом оказалось вне законодательного поля. В кодексе отсутствуют понятия градостроительного законодательства: градостроительного регулирования, градостроительной документации, отсутствуют правовые акты территориального планирования и правовое зонирование. Значительно урезаны полномочия субъектов Федерации – с пятнадцати в прежнем кодексе до четырех. Полностью отсутствует раздел «экономическая основа градостроительной деятельности» и многое другое. Этот документ лишь упростил процедуру ускоренной распродажи городской территории. Действующий Градостроительный кодекс содержит ряд положений, которые могут нанести серьезный ущерб социально-экономическому и архитектурно-планировочному развитию городских и сельских поселений.

К сожалению, в данной статье нет возможности подробно проанализировать недостатки этого документа, однако кроме вопросов, связанных с землей, кодекс должен затронуть: уровень города, уровень агломерации, уровень региона и особенно уровень страны. РААСН неоднократно, без видимого результата обращалась в правительство с критикой Градкодекса.

*Полноценное формирование взаимосвязанной системы регулирования развития городов и городских агломераций возможно лишь в рамках совершенствования общегосударственной системы управления, федеративных отношений, региональной и муниципальной политики. Такой подход как одно из направлений регулирования развития городов должен базироваться на разработке градостроительной доктрины Российской Федерации и генеральной схемы расселения.*

### **Градостроительная доктрина и генеральная схема расселения**

Целесообразно выделение трех групп документов, связанных с этими понятиями.

*Первая группа* – это прогнозы развития градостроительства, содержащие концептуальные подходы и опирающиеся на долгосрочные прогнозы социально-экономического и пространственного развития страны. Эти прогнозы должны создавать благоприятные предпосылки и условия для устойчивого развития нашего государства. В качестве основного документа, относящегося к первой группе, в настоящее время разрабатывается «Градостроительная доктрина России». Она, по существу, определяет стратегию развития градостроительства и создает концептуальную основу для двух последующих групп.

*Вторая группа* включает генеральную схему расселения, региональные схемы расселения, возможно, схемы расселения субъектов Федерации. Кроме того, она включа-

ет генеральные планы развития крупных городских агломераций, а также отдельных городов и муниципальных образований.

*Третья группа* носит социально-экономический и инфраструктурный характер. Эта линия доктрины преимущественно относится к сфере территориального планирования. В изначальном понимании эта линия относилась к широко использованному на западе понятию «физическое планирование». В числе разрабатываемых документов этой группы могут быть планы экономического и социального развития на долгосрочный и среднесрочный периоды применительно к уровню субъекта – Федерации, городу или муниципальному образованию.

*Доктрина расселения* – это научно обоснованная долгосрочная градостроительная стратегия, которая служит концептуальной основой для разработки Генсхемы. Доктрина может разрабатываться на многие десятилетия вперед (до 50 и более лет).

Доктрина определяет:

- направление развития общенациональной системы расселения, способствующей: становлению новой прогрессивной модели социально-экономического развития страны; формированию единого экономического и социального пространства; обеспечению национальной безопасности и защите геополитических интересов страны; развитию внешнеэкономических связей, активизации транзитных потоков, формированию благоприятной среды жизнедеятельности, а также созданию полноценной иерархии региональных центров;

– внимание доктрины должно быть направлено на развитие региональных систем расселения применительно к районам традиционного освоения. Это развитие восточных районов, включая территории пионерного освоения.

Доктрина определяет предпочтения применительно к изменяющимся условиям и требованиям различных форм расселения. Среди них: агломерационные формы расселения, монопрофильные поселения, сельско-городские образования, а также города с историко-культурным наследием.

Иной подход должен быть применен при разработке *генеральной схемы расселения*. Ее роль определяется в доктрине как первый этап (15–20 лет) развития градостроительства. Главное предназначение генсхемы – «территориальная привязка» основных позиций, обоснованных в доктрине, и создание «задела», который не будет служить препятствием для реализации стратегических направлений, обоснованных в доктрине.

Не менее существенная цель генсхемы – обеспечение взаимосвязанного, непротиворечивого развития в крупных регионах магистральных и региональных инфраструктурных объектов. Одна из важных «расселенческих» задач генсхемы – формирование системы региональных и субрегиональных центров. Необходимо в генсхеме зарезервировать территории, которые могут быть востребованы на последующих этапах реализации доктрины. Наиболее существенные содержательные позиции генеральной схемы расселения:

- ориентация на решение задач, связанных с «территориальной привязкой» основных позиций, обоснованных в доктрине, и создание «задела», в том числе и резервирование территории, который не будет служить препятствием для реализации стратегических направлений, обоснованных в доктрине;

– обеспечение увязки непротиворечивого развития крупных объектов различных экономических сфер и видов деятельности как в целом по стране, так и в регионах. Содействие формированию системы региональных и субрегиональных центров, развитие существующих и потенциальных агломерационных образований.

Наличие градостроительной доктрины и генсхемы расселения имеет огромное значение для России. Их отсутствие рано или поздно приведет к разбалансированию всех российских экономических систем. Это выдвигает градостроительство в число главных направлений долгосрочной стратегии и государственной политики страны.

Наличие генсхемы расселения предполагает также выработку нового отношения к генеральным планам городов, которые должны определять, как макростратегию развития города до 50 лет, так и тактику ее реализации этапами по 5–7 лет. Генплан призван не столько определять всю строительную политику в городе, как это было раньше, сколько контролировать от захвата тактически и стратегически важные городские территории, необходимые для его развития. Огромную роль в этом процессе должен играть городской мониторинг.

Следует отметить, что большой вред разработке градостроительной документации принесло принятие Закона 94-ФЗ. В его основе требование – организация тендера, в котором выигрывает организация, предложившая наименьшую стоимость выполнения проекта и более короткие сроки его выполнения. Никаких требований к профессиональной пригодности организаций и исполнителей не выдвигается. Нередко отмечалось, что суммы, которые предлагали непрофессиональные организации, заведомо не позволяли качественно выполнить задание. В результате резко возросло число некачественных проектов, которые нельзя использовать на практике.

Кроме того, после более двадцатилетнего проведения «разгосударствления» в стране наблюдается неразбериха в сфере применения всех видов градостроительной документации, включая архитектурное и строительное нормирование, что является тормозом развития всей строительной деятельности в стране.

### Система расселения России

Рассматривая множество частных вопросов организации градостроительных процессов, важно не потерять страну в целом. Для этого должна быть создана полноценная концепция системы расселения России. Исследования показывают, что намечается четыре возможных пути организации систем расселения.

*Первый путь* может быть обозначен как путь активного совершенствования и развития региональных систем расселения. При этом особое внимание следует уделить восточным регионам. В этом процессе огромную роль будет играть местное самоуправление. Сейчас оно ли-

шено реальных финансовых ресурсов для обеспечения маломальского комплексного развития. Активное развитие систем расселения в тех или иных регионах будет способствовать также возрождению городских и сельских поселений. В результате диспропорции между различными городами и поселениями в этих регионах будут с каждым годом уменьшаться. Недостаток этого подхода – отсутствие некоей градостроительной системы государственного масштаба, обобщающей регионы в единое целое.

*Второй путь* – это путь первоочередного развития в стране крупных агломераций. Таких агломераций может быть около двадцати. Они будут прирастать в основном переселенцами из бесперспективных городов, сельских поселений, моногородов и рабочих поселков. Расширение Москвы может рассматриваться как первый шаг в этом направлении. Но политика «сжатия» территории России до нескольких крупных городов неминуемо приведет к гибели огромного числа населенных пунктов, а следовательно, к необходимости траты огромных средств на переселение жителей. Кроме того, это гибель сельского хозяйства страны.

*Третий путь*, предлагаемый рядом исследователей, связан с необходимостью скорейшего освоения Полярного и Приполярного региона России и возврата к проблеме формирования «северной» железнодорожной трассы, столь актуальной в 1940–1950-е гг. Доступ к значительным массивам полезных ископаемых, а также нападки «соседей» на Полярный регион делают предложение по первейшему развитию Заполярья исключительно своевременным (рис. 1). В этом отношении особое внимания заслуживает начавшееся возрождение Северного морского пути, что связано

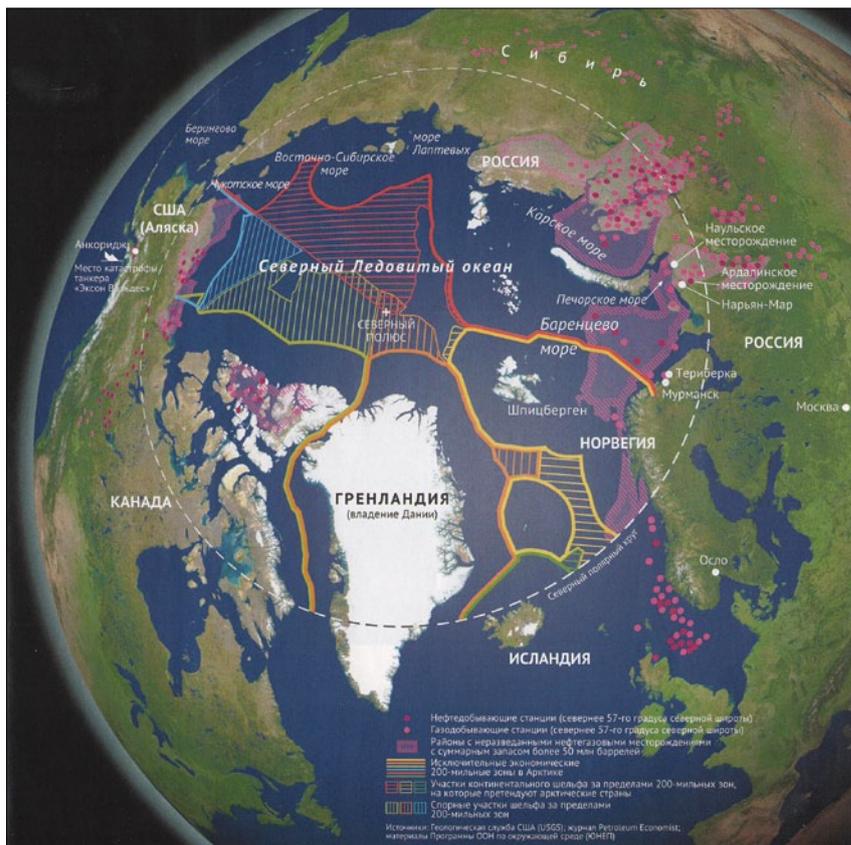


Рис. 1. Полярный и Приполярный регионы России



Рис. 2. Евразийская трасса расселения



Рис. 3. Макет транспортного коридора

с формированием и воссозданием системы городских и других поселений, связанных с его обслуживанием. Недостаток – уход, «хотя и временный», от огромных градостроительных проблем Запада России, южных областей Сибири и Дальнего Востока.

Четвертый путь – это путь дальнейшего развития гигантской Евразийской трассы расселения на базе Транссибирской магистрали (рис. 2). Вдоль этой трассы расположены основные российские города и агломерации. Опираясь на эту трассу, происходят «северные завозы». Усиление этой трассы будет способствовать созданию мощного общероссийского каркаса расселения, что приведет к активному освоению восточных регионов страны.

После строительства нового транспортного коридора (рис. 3) появится возможность передвигаться со скоростью около 500 км/ч. При этом до Владивостока можно будет добраться меньше чем за сутки. Известно, что такие скорости уже достигнуты на поездных трассах Европы и Китая.

Вместе с тем нельзя исключить и негативные аспекты при формировании подобной системы расселения. Мощный транспортный коридор может стать магнитом, притягивающим население из других регионов России, увеличивая тем самым территориальные диспропорции. Особый вред эта система расселения может нанести сельскому хозяйству.

Речь не идет о противопоставлении этих возможных систем расселения. Следует сочетать эти



Рис. 4. Сокращение числа малых населенных пунктов ведет к увеличению масштабов миграции

системы, наметить новые и определить первоочередность развития.

#### Проблема малых городов

В настоящее время именно малым городам грозит наибольшая опасность. На города с населением до 100 тыс. человек приходится 85% всех городов России (по данным В.Я. Любюбова на 2010 г.). В СССР же только поселков городского типа насчитывалось около 3,5 тыс. В связи с вымиранием, переходом в категорию сел и присоединением к городам число малых населенных пунктов сократилось вдвое. Лишаются населения и переходят в иные категории и сотни военных городков (рис. 4).

В госструктурах линия на «сжатие пространства» путем уничтожения малых населенных пунктов очень популярна. В частности, в сообщении бывшего министра экономического развития РФ Э.С. Набиуллиной на Московском урбанистическом форуме 2012 г. говорилось: «...убывание городов небольшого размера является непреодолимой глобальной тенденцией, и мы не можем не принимать ее во внимание. По некоторым оценкам, в течение ближайших

20 лет из малых городов России может высвободиться порядка 15–20 млн человек».

Цифры потрясают! Приведенные масштабы миграции (15–20 млн человек) сопоставимы с численностью в них всего трудоспособного населения. В общей сложности это 30–35 млн человек, то есть четверть всего населения России. Такое «великое переселение» равносильно стихийному бедствию. Масштабы его вряд ли имеют аналоги в мировой истории. Нечто подобное происходило только в годы Великой Отечественной войны. Тогда на советской территории было разрушено 1710 городов и поселков городского типа. Теперь, по плану инициаторов «сжатия пространства», предлагается ликвидировать 1809 малых городов и поселков городского типа!

Реализация идеи «сжатия» усугубит и без того крайне тревожную ситуацию с сельским расселением. Такое впечатление, что провальный советский опыт массового переселения «неперспективных» сел ничему не научил. За межпереписной период (2002–2010 гг.) число сел, в которых нет постоянного населения, возросло с 13 до 19 тыс.

**«Сжатие пространства» – грубое и опасное вмешательство в сложившуюся систему городского и сельского расселения России. Оно вызвано сиюминутны-**



Рис. 5. Для использования малых городов как туристических объектов потребуется перестройка инфраструктурных и инженерных систем

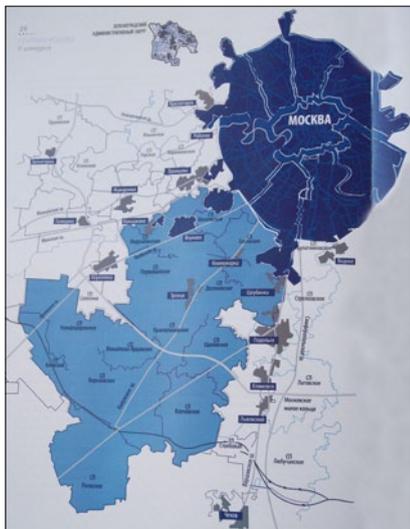


Рис. 6. Новые территории, присоединенные к Москве

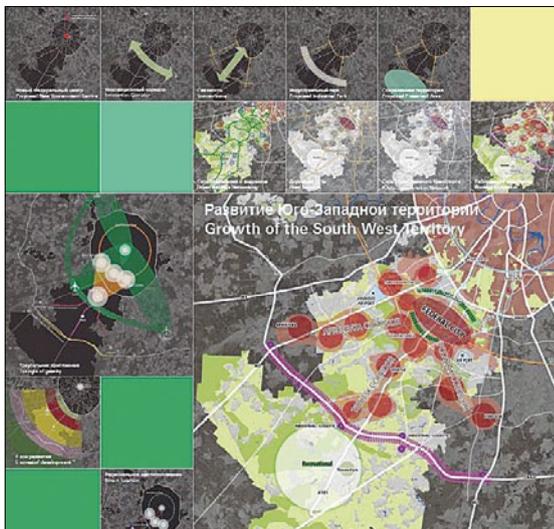


Рис. 7. Проект ЦНИИП градостроительства РААСН



Рис. 8. Проект фирмы Grambach (Франция)

**ми выгодами, игнорирующими внутрирасселенческие процессы. При этом не учитываются нарастающие тенденции жителей крупных центров переселяться в экологически благоприятные небольшие города и сельские поселения.**

По некоротким расчетам, затраты по переселению только из 20 монопрофильных городов могут составить 500–600 млрд р. Для сравнения, в 2010 г. затраты в бюджете на поддержание моногородов составили всего 10 млрд р. Но и эта цифра может оказаться заниженной, поскольку вести строительство придется по новым нормативным показателям, которые по затратам будут существенно выше.

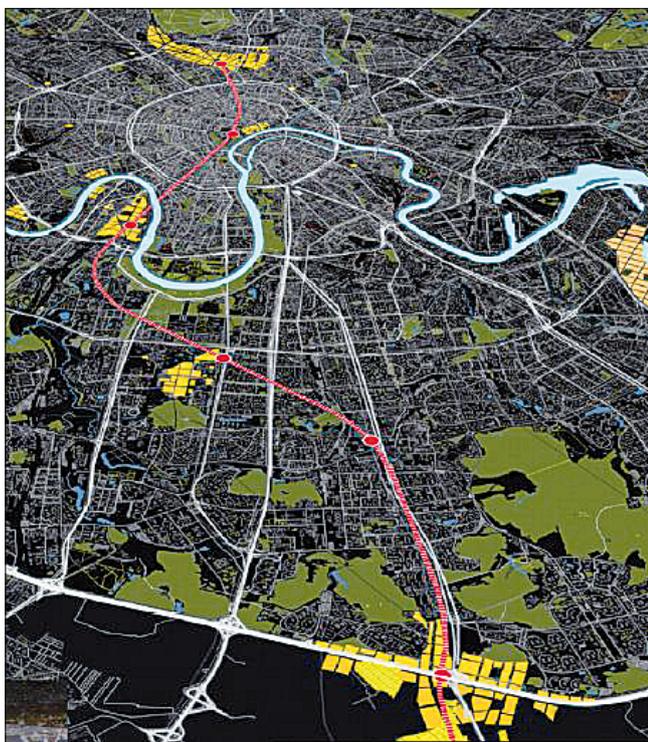


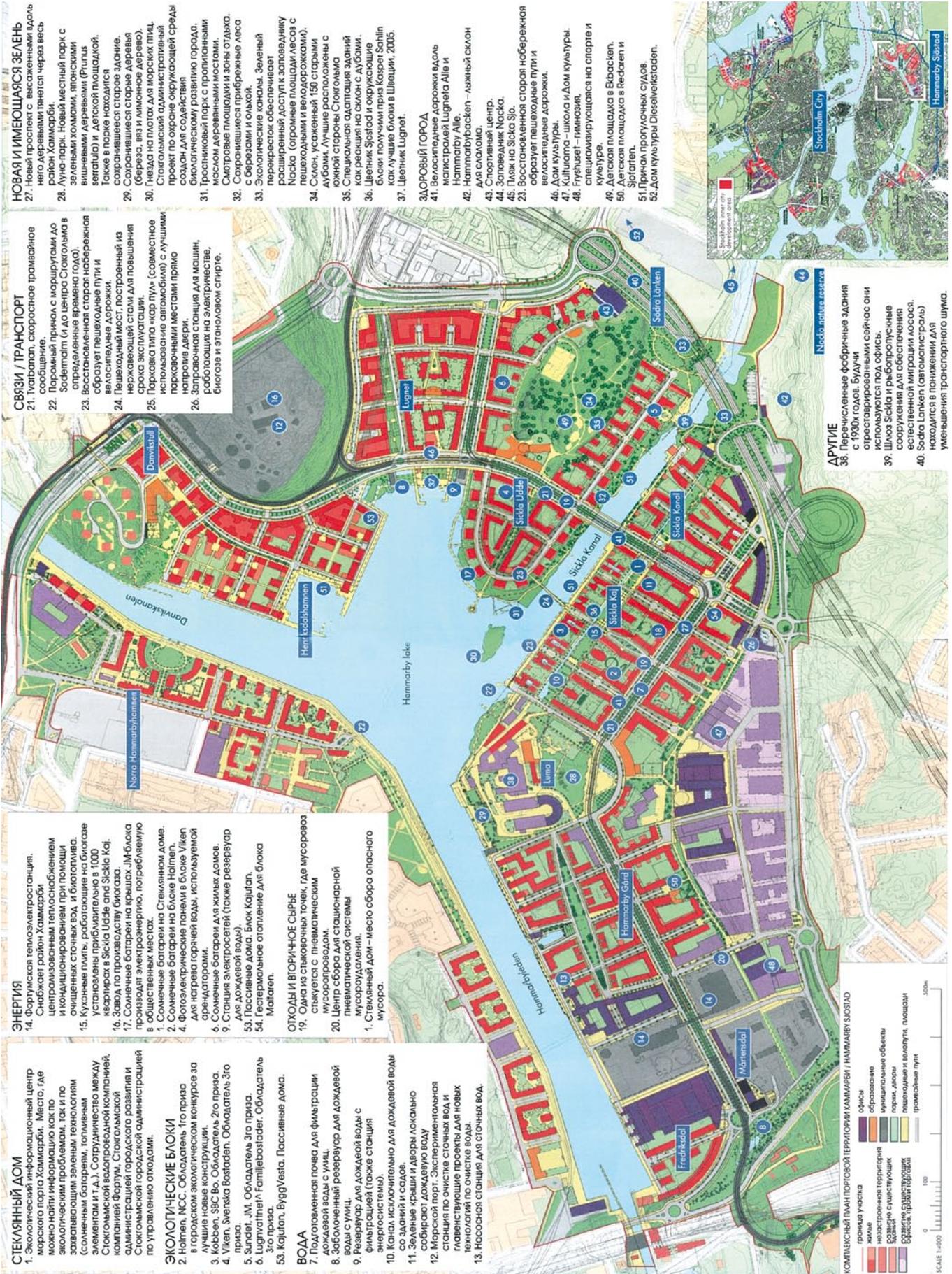
Рис. 9. Архбюро «Остоженка» (Москва) предложило новую застройку разместить вдоль Москва-реки

В советские годы в условиях преимущественно отраслевого, ведомственного управления преобладающая часть городов и поселков рассматривалась как некое приложение к предприятиям. В результате появились монопрофильные города и поселки – наиболее многочисленная и вместе с тем самая уязвимая категория населенных мест, систематически находящаяся в зоне риска. Но в них проживает 15–17 млн человек. Причем в Приволжском, Уральском и Сибирском федеральных округах их доля превышает 50% от общего числа городов.

*Проводимая в последние годы правительством работа по монопрофильным городам является важным этапом в решении этой проблемы. Но она охватывает лишь 1/10 часть городов, попавших в официальный перечень, включающий 215 городов и 120 поселков городского типа и сельских поселений. При этом оказались неучтенными несколько тысяч поселков городского типа, в которых проживают миллионы!*

Малые города очень различны. Если государство начнет интенсивно совершенствовать весь спектр малых городов, их роль в народном хозяйстве страны может быть неопределима. Среди малых городов есть такие, в которых рационально развивать или возрождать промышленность. Но часть из них может трансформироваться в центры природных заповедников, рекреационные центры, межселенные центры, обучающие центры, пересадочные узлы и т. д. Многие малые города могут стать точками нового агломерационного роста. Такие города следует выявлять и всячески развивать. Они способствуют обеспечению национальной безопасности и реализации особых геополитических интересов страны. Это система, скрепляющая наше государство, что в современных экономических и геополитических условиях является жизненно важным.

Не лишено основания и предположение, что в стране может начаться строительство новых малых городов. И не только с целью замены старых, отживших. Сколково – новый малый город. На малых городах может быть основано возрождение всего аграрно-промышленного комплекса, что позволит не только обеспечить продовольственную безопасность страны, но и расширить ее экспортный потенциал.



**СВЯЗИ / ТРАНСПОРТ**

- 22. Паромный причал с маршрутами до Zobelstäm (и до центра Стокгольма в определенные времена года).
- 23. Восстановленная старая набережная образует пешеходные пути и велосипедные дорожки.
- 24. Пешеходный мост, построенный из нержавеющей стали для повышения срока эксплуатации.
- 25. Парковка типа «кар-пул» (совместное использование автомобилей) с лучшими парковочными местами прямо напротив двери.
- 26. Зона отдыха для машин, работающая на электричестве, биотопливе и этанолевым спирте.

**ЭНЕРГИЯ**

- 14. Формулировка теплоэлектростанции, централизованного теплоснабжения и кондиционирования при помощи выходящих стоков, и биотоплива.
- 15. Кухонные плиты, работающие на биотопливе.
- 16. Завод по производству биогаса.
- 17. Солнечные батареи на крышах. И-блок производит электроэнергию, потребляемую в общественных местах.
- 18. Солнечные батареи на стеклянном доме.
- 19. Солнечные батареи на блоке Halmén.
- 20. Фотоэлектрические панели в блоке Viken для нагрева горячей воды, используемой арендаторами.
- 21. Солнечные батареи для жилых домов.
- 22. Для дождевой воды.
- 23. Пассивные дома. Блок Kajlart.
- 24. Геотермальное отопление для блока Maltaren.

**ОТХОДЫ И ВИРТИЧНОЕ СЫРЬЕ**

- 19. Одна из сточных точек, где мусоровозы собираются с пневматическим мусоропроводом.
- 20. Центр сбора для стационарной пневматической системы мусороудаления.
- 1. Стеклоянный дом – место сбора опасного мусора.

**СТЕКЛЯННЫЙ ДОМ**

- 1. Экологический информационный центр морского порта Хаммарби. Место, где можно найти информацию как по экологическим проблемам, так и по экологически зеленым технологиям.
- 2. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 3. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 4. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 5. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 6. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 7. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 8. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 9. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 10. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 11. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 12. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 13. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 14. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 15. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 16. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 17. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 18. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 19. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 20. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 21. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 22. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 23. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 24. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 25. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 26. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 27. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 28. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 29. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 30. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 31. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 32. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 33. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 34. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 35. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 36. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 37. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 38. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 39. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 40. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 41. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 42. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 43. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 44. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 45. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 46. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 47. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 48. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 49. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 50. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 51. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.
- 52. Здание ИТ-корпорации между компаниями Volvo Cars and Scania Car.

**ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ БЛОКИ**

- 2. Halmén, NCC. Обладатель 1го приза в городском экологическом конкурсе за лучшие новые конструкции.
- 3. Kobberv. SBC Wo. Обладатель 2го приза.
- 4. Viken. Svenska Vastabalen. Обладатель 3го приза.
- 5. Sundet. JM. Обладатель 3го приза.
- 6. Lugvattnet/Familjebostaden. Обладатель 3го приза.
- 53. Kajlart. ByggVesta. Пассивные дома.

**ВОДА**

- 7. Подготовленная почва для фильтрации дождевой воды с умц.
- 8. Зоболоченный резервуар для дождевой воды с умц.
- 9. Резервуар для дождевой воды с фильтрацией (также станция энергосистемы).
- 10. Канал, исключительно для дождевой воды со дворов и садов.
- 11. Зеленые крыши и дворы локально собирают дождевую воду.
- 12. Морской порт. Экспериментальная станция по очистке сточных вод и главенствующие проекты для новых технологий по очистке воды.
- 13. Насосная станция для сточных вод.

**НОВАЯ И ИМЕЮЩАЯСЯ ЗЕЛЕНЬ**

- 27. Новый протест с высаженными вдоль района Хаммарби.
- 28. Луговой парк. Новый местный парк с зелеными холмами, пыльными ветлами и дубовыми площадями.
- 29. Сохраняющиеся старые здания.
- 30. Гнезда на платформах для морских птиц.
- 31. Стокгольмский административный проект по озеленению окружающей среды создан для содействия биологическому развитию города.
- 32. Биологический парк с протипичными мостом деревянными мостами.
- 33. Мостовые площадки и зоны отдыха.
- 34. Сохраняющиеся прибрежные леса с березами и ольхой.
- 35. Экологические каналы. Зеленый перефесток обеспечивает расширенный доступ к заповеднику Naska (огромные площади лесов с пешеходными и велосипедными).
- 36. Скот, усаженный 150 старыми дубами. Лучшее расположение с южной стороны Стокгольма.
- 37. Специальная адаптация зданий как реакция на склон с дубами.
- 38. Цветник Zofstad и окружающие блоки получили при Kaspar Schlin как лучшие блоки в Швеции, 2005.
- 39. Цветник Lugnet.

**ЗДОРОВЫЙ ГОРОД**

- 41. Велосипедные дорожки вдоль магистралей Lugnet Alle и Hammarby Alle.
- 42. Hammarbyrasken – лыжный склон для слалом.
- 43. Спортивный центр.
- 44. Заповедник Naska.
- 45. Пляж на Siska Sjö.
- 23. Восстановленная старая набережная образует пешеходные пути и велосипедные дорожки.
- 46. Дом культуры.
- 47. Кильберт – гимназия.
- 48. Специализирующийся на спорте и культуре.
- 49. Детская площадка в Etabacken.
- 50. Детская площадка в Feslsten и Sjögraben.
- 51. Причал прогулочных судов.
- 52. Дом культуры Döbereckerstad.

**ДРУГИЕ**

- 38. Переписанные фабричные здания с 1930х годов. Будучи отреставрированными сейчас они используются под офисы.
- 39. Школа Ziska и рыбопромышленные сооружения для обеспечения местной миграции лососа.
- 40. Siska Länken (аэромост) находится в планировке для уменьшения транспортного шума.



КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН ПОРТОВОЙ ТЕРРИТОРИИ ХАММАРБИ / HAMMARBY SJÖSTAD

- промежуточные территории
- жилые
- незастроенная территория
- бизнес-центры
- общественные объекты
- парки, дворы
- водные объекты
- пешеходные и велосипедные площадки
- транспортные пути

SCALE 1:4000

Рис. 10. Экологический город Хаммарби (Швеция)

Кроме промышленной группы городов следует обратить внимание и на малые города, обладающие историко-культурным потенциалом. Об их сносе, переносе или интенсивной перестройке не может быть речи. Много говорится о необходимости включения их в туристический и коммерческий оборот. Следовательно, в них начнется интенсивное гостиничное строительство (рис. 5). Подобные реконструктивные мероприятия неизбежно привлекут мигрантов, а это повлечет за собой новое строительство. Для этого необходимо выработать совершенно особый, «реконструктивный» подход. А его нет! Он должен касаться не только проблем охраны архитектурных или градостроительных памятников, но и включать широкий круг проблем, связанных с созданием жилых районов по новым, современным стандартам.

Вместе с тем в советской практике градостроительства были и примеры строительства малых городов особого типа: городов науки, академгородков, а также десяти городов атомной промышленности, получивших статус городов в 1945–1958 гг.

### Проблемы крупных городов на примере Москвы

В нашей стране наблюдается нарастание региональной диспропорции между развитием столицы и экспортно-ориентированных регионов и стагнацией остальной, преобладающей части субъектов Российской Федерации. Региональная асимметрия в значительной мере является следствием избыточной концентрации финансовых потоков в столице благодаря сосредоточению в ней практически всех вертикально интегрированных компаний.

Говоря о диспропорции упорядочения городских систем России, нельзя не упомянуть о странных метаморфозах, происходящих с градостроительством крупнейших городов. Например, присоединив к Москве территорию в 1,5 раза большую, чем она занимала, судя по всему, предполагается коммерческое переселение жителей из всех малых городов страны а возможно, и иностранных мигрантов (рис. 6).

Чтобы придать этому событию профессиональную значимость, в январе 2012 г. был объявлен конкурс на разработку проекта Концепции развития Московской агломерации. Это было беспрецедентное событие. Международных конкурсов не было в России с 1930-х гг. Для участия в нем из 40 стран мира архитектурными бюро было прислано около 70 портфолио. Группа экспертов, включавшая и иностранцев, отобрала 9 проектных коллективов, из них 6 иностранных и 3 российских.

Методика проведения конкурса была довольно странной: конкурс объявлен уже после юридического акта о присоединении к городу южных территорий: любые предложения по иной структуре развития Московской агломерации не интересовали руководство конкурса; не был официально объявлен состав жюри конкурса; не были оговорены права группы, выигравшей конкурс; конкурс не предполагал наличие «конкурсной тайны» (ежемесячно с февраля по август 2012 г. все 9 участников должны были отчитываться перед некоей экспертной комиссией, перед «публикой», а также друг перед другом и таким образом раскрывать содержание своих наработок).

В проекте ЦНИИП градостроительства РААСН активно используется территория Московской агломерации. В этом проекте предлагается так называемая «дуга возможностей», некая зона вблизи Москвы, в которой могут разместиться новые жилые образования. Кроме того, авторы предлагали построить плотное городское образование Federal City в районе деревни Коммунарки (рис. 7) и пространственно соединить его с существующими городами на присоединенных территориях.

Интересен проект французской фирмы Grumbach (с участием мастерской Сергея Ткаченко), где предлагается не равномерная застройка всей присоединенной территории, а ограниченная зона в виде линейного транспортного коридора, включая и метро, идущего на юг от площади трех вокзалов через Троицк и Красную Пахру (рис. 8). Из всех проектов в нем содержится наиболее щадящий подход к присоединенной территории.

Большой интерес представляет проект архитектурного бюро «Остоженка». Авторы утверждают, что в Москве и без присоединенных территорий достаточно места для размещения объектов, указанных в конкурсной программе (рис. 9). Новую застройку предлагается разместить вдоль Москвы-реки, на промышленных территориях и на территориях железных дорог. Тем самым берега реки превращаются из городского захолустья в наиболее престижную часть столичной застройки. На присоединенных же к Москве территориях предполагается создать специфическую курортную зону с небольшими районами застройки.

По последним данным, на присоединенных к Москве территориях собираются разместить не правительственные центры и даже не курортную зону, а коммерческую застройку для 2,5 млн жителей. Эти территории уже интенсивно застраиваются. Если к столице с юга прибавится город без мест приложения труда, без школ, больниц, без мест развлечений и т. д., то в старую часть Москвы направится больше миллиона машин.

Уже сейчас в Москве число машин возросло, от 20 на 1 тыс. жителей в 1990-е гг. до 400 на 1 тыс. жителей в 2012-е гг. При этом стала резко падать скорость их передвижения. Необходимо срочно уплотнять сетку улиц и создавать стоянки, организовывать новые надземные автобусные маршруты, монорельсовые пути, зоны скоростного общественного транспорта, устраивать подземные тоннели и подземные стоянки.

Пример Москвы может служить уроком и другим крупным городам. Им не следует экономить на стратегических градостроительных исследованиях. Каждый город обязан иметь полноценный современный генплан, а также экономический и пространственный прогноз развития.

### Новый городской стандарт

Предположим, принято решение возрождать большую часть малых городов. Что делать? Необходимо в каждом конкретном случае исследовать и просчитать, что выгоднее: построить рядом поселение по новым стандартам или восстановить старое. При этом возникают два вопроса. Первый: зачем строить новые города, когда нет прироста населения? Второй: какими должны быть эти города?

Те 25 лет, когда наше градостроительство пребывало в растерянности, мир искал новые пути в проектировании

городов. В Англии и поныне идет развитие новых городов-спутников и систем микрорайонных связей. Ведутся интереснейшие поиски взаимодействия сеток улиц в жилых кварталах, организации систем обслуживания, а также поиски их взаимосвязи с общественными и личными видами транспорта. На первый план выходят экологические проблемы городов. Если проанализировать новейшие современные градостроительные подходы, то все они будут в той или иной степени связаны с экологией.

Такие города уже создаются. Например, экологический город Хаммарби в Швеции (рис. 10). Интересно, что не архитектурные решения кварталов определяют его новизну. В основе его построения лежат конкретные экологические требования. Среди них – максимально автономная энергетика, базирующаяся на солнечной энергии; полный контроль над тепловыми потерями; контроль над всей водой, потребляемой горожанами; применение новейших видов мусоропереработки для всех видов городских отходов. (Примитивное сжигание полностью исключается.) Естественно, что все перечисленное выше относится и к любым городским промышленным предприятиям Хаммарби. В городе применяется исключительно электротранспорт. В нем предполагается также максимально возможная озелененность.

Итак, в мире формируются экологические городские стандарты городов XXI в. Постепенно они, видимо, распространятся на все европейские страны. Такое впечатление,

что мир переходит на новый этап градостроительства. Город перестает быть просто набором домов. В нем появляется целый ряд технических систем, контролирующих все городские процессы. Можно назвать этот этап развития градостроительства *экотехнологическим*.

Таким образом, необходимо выделить три основных направления деятельности РААСН:

- **научное обеспечение градостроительной деятельности.** В этой связи необходима разработка прогнозов развития градостроительной деятельности. С этой целью создается градостроительная доктрина и генсхема расселения в увязке с генсхемой пространственной организации развития страны;
- **совершенствование основ градостроительного законодательства.** Для этого необходима переработка Градостроительного кодекса и Федерального закона № 94-ФЗ. Необходимо также формирование законодательства, которое жестко регламентировало бы финансовую политику в области градостроительства и создавало условия для самодостаточного развития городов и других муниципальных образований;
- **выработка методики разработки основ проектно-планировочной документации.** Содействие нормативно-методическому обеспечению при разработке генпланов и территориальных схем перспективного развития городов, городских агломераций и иных форм расселенческих образований.

ИНЖ  
ПРОЕКТ  
СТРОЙ

СОВРЕМЕННЫЕ ГЕОТЕХНОЛОГИИ

- УКРЕПЛЕНИЕ ГРУНТОВ
- ОГРАЖДЕНИЕ КОТЛОВАНОВ
- ПОВЫШЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ ОТКОСОВ
- ПРОТИВОФИЛЬТРАЦИОННЫЕ ЗАВЕСЫ
- УСИЛЕНИЕ ФУНДАМЕНТОВ
- ПРОЕКТИРОВАНИЕ ПОДЗЕМНЫХ СООРУЖЕНИЙ

(499) 951-03-21  
www.jet-grouting.ru

Реклама