

Вячеслав Глазычев

Урбанистика. Часть 2

предоставлено правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=172333
Владимир Глазычев «Урбанистика»: Европа; Москва; 2008
ISBN 978-5-9739-0148-6

Аннотация

Город, существующий тысячи лет, создавали и осмысливали, всегда осмысливали и всегда переделывали заново. Но особенную напряженность этот процесс приобрел в последние полтора века, когда города начали распухать на дрожжах индустриализации. В этом году впервые в истории человечества численность городского населения в мире уже сравнялась с численностью сельских жителей. В европейских странах, включая Россию, доля городского населения превышает три четверти и продолжает расти. Растет и исход населения из городов, где условия жизни становятся все труднее, в пригороды, где, однако, эти условия тоже стремительно усложняются. Автор книги предпринял попытку в сжатом виде изложить опыт удач и опыт провалов в различных подходах к стратегии развития городов, накопленный за полтора века.

Книга, свободная от академической усложненности, адресована всем, кто хочет узнать, что происходило и происходит с городами, в которых мы живем, и чего можно ожидать от ближайшего будущего в организации городской жизни.

Содержание

Городское планирование	4
Новейшая практика	5
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Владимир Глазычев

Урбанистика. Часть 2

Городское планирование

(Окончание. Начало главы см. часть 2)

Новейшая практика

Легко увидеть, что сегодняшние работы, где бы они ни осуществлялись, в той или иной степени вбирают в себя весь опыт, накопленный поколениями урбанистов за два столетия. Разумеется, конкретные формы преломления этого опыта зависят от великого множества обстоятельств, среди которых экономические соображения занимают хотя и важное, но далеко не всегда ведущее место. Несмотря на то, что мир глобализован, что опыт универсален, несложно заметить, что по-прежнему на результаты влияют как нормы локальной культуры (или отгораживание от них полицейским кордоном, как в случае Арабских эмиратов), так и конкретика политических условий. Говорить о возможности какого-либо обобщения обширной и разнородной практики планирования уже поэтому крайне затруднительно, в связи с чем ограничимся чередой примеров, в совокупности охватывающей всю шкалу размерности задач, о которой мы рассуждали в вводной главе книги. Поскольку в связи с новым урбанизмом мы уже упомянули Нью Орлеан, резонно начать с него.

Нью Орлеан. Восстановление.

Мы вкратце уже упоминали работу Кендзо Танге над генпланом Скопье, который был разрушен землетрясением. Ситуация не столь уж редкая – не говоря о масштабах восстановления городов после войн, стихии дают о себе знать регулярно. В свое время был восстановлен Ашхабад, полностью разрушенный в 1948 г., хотя мир узнал об этом единственно из показаний сейсмографов. Ташкент пострадал в 70-е годы значительно меньше, однако все силы Советского Союза были брошены на его реконструкцию в Гранд-стиле, хотя и в модернистских (с условно национальным акцентом) одеждах. Был уничтожен землетрясением армянский Спитак, что пришлось на период распада Советского Союза, и потому внимание к нему быстро было утрачено. Наводнение 2005 г., затопившее почти весь Нью Орлеан и проявившее слабость предыдущего регионального планирования в устье Миссисипи, потребовало ускоренной планировочной работы, к тому же наконец можно было заняться расчисткой территории, где 15 % домов в беднейших районах, задавленных преступностью, было заброшено еще до наводнения.



Значительные масштабы перестройки городов не только малых, но и крупных по-прежнему вызваны стихийными бедствиями. Затопленный в 2005 г. Новый Орлеан на годы превратился в крупнейшую строительную площадку США.

Предполагается, что в город вернется от силы половина прежних жителей, так как у другой половины не будет средств ни на восстановление жилищ, ни на аренду нового жилья. Детали генерального плана только разрабатываются на момент написания книги, однако основные его позиции опубликованы. Наряду с созданием усиленной системы защиты от наводнений, из федерального бюджета финансируется реорганизация всей транспортной инфраструктуры города, затопленную часть которого разделили на дюжину планировочных районов и полсотни кварталов. При стремлении сохранить исторический облик города в духе нового урбанизма, запланировано создание новых внутрирайонных парков и парков вдоль каналов, равно как строительство ряда высотных жилых комплексов под арендуемые квартиры.

В контрасте к американской традиции последних пятидесяти лет планируется сформировать развитую систему общественного транспорта, включая обычный и скоростной трамвай, линии легкого метро. Все они рассчитаны на обслуживание и города, и пригородной территории, вплоть до города Батон Руж. Это существенно, так как до наводнения из почти 200 тыс. человек, ежедневно прибывавших в НьюОрлеан на работу, только 26 тыс. пользовались общественным транспортом. Все крупные улицы города планируется озеленить и сделать удобными не только для автомобилистов, но также для пешеходов и велосипедистов. Набережные Миссисипи, ранее занятые полузаброшенными заводами, складами и доками, должны быть обустроены. Внутри кварталов, на месте разрушившихся домов, планируется создать мини-парки.



В случае Нового Орлеана, как бывает нередко, несчастье сотен тысяч, лишенных возможности вернуться на место после катастрофы, оборачивается выигрышем для города, в котором наконец-то можно осуществить реконструкцию чрезвычайно устаревшей транспортной системы.

Нет сомнения в том, что, благодаря вливаниям из федерального бюджета и бюджета штата, основной объем плана будет реализован, как нет сомнения и в том, что спекулятивное строительство приведет к существенным потерям его содержания, тогда как значительная часть квартир в высотных жилых домах останется пустовать – с довольно плачевными результатами для качества обслуживания и, соответственно, их дальнейшей судьбы.

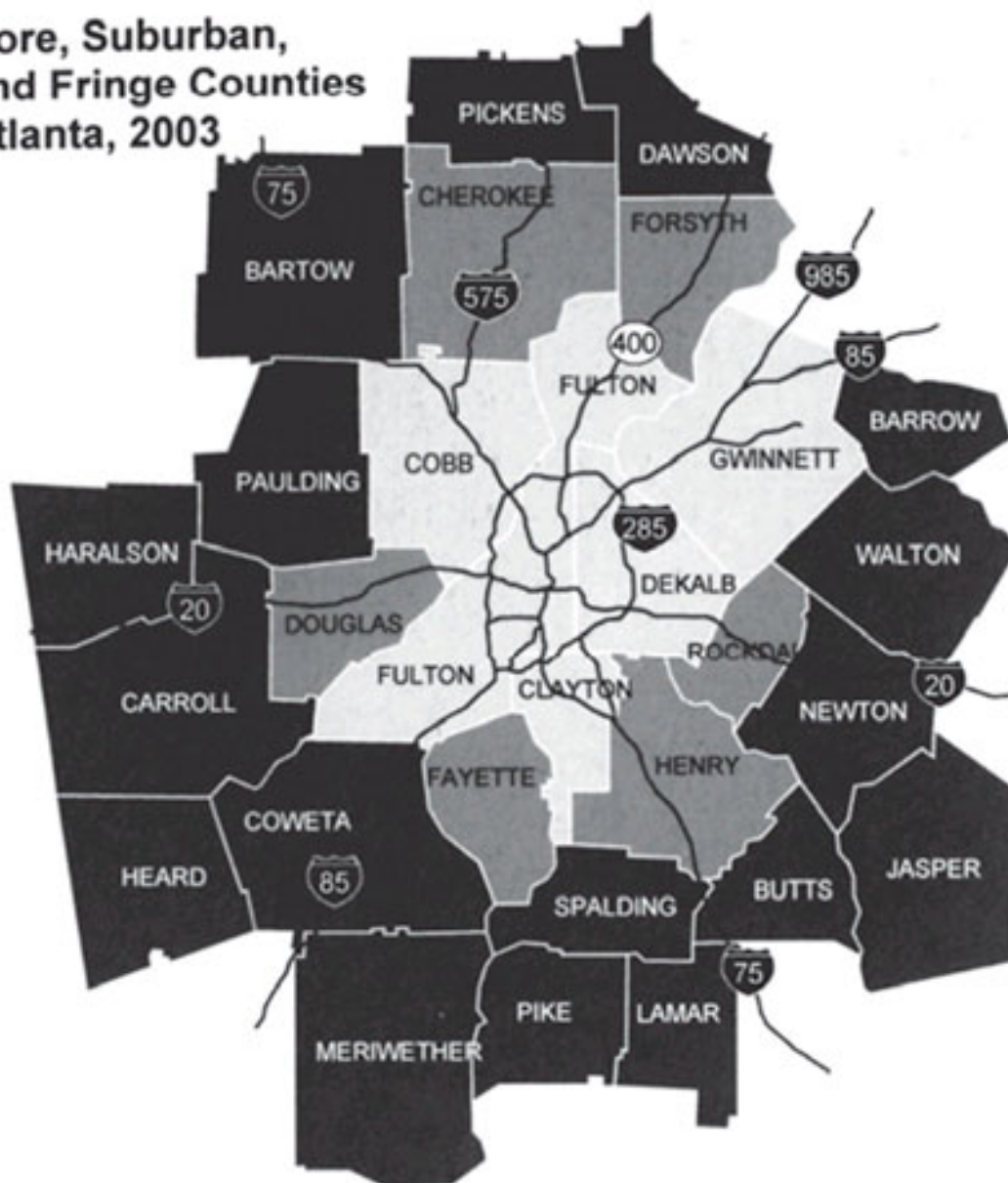
Атланта, США: стратегический план развития на 2004–2019 г.

Атланта – типичный для США город-регион. Его ядро – столица штата Джорджия с населением всего полмиллиона человек, тогда как общее население урбанизированного региона превышает 5 млн. В США такое образование именуется Столичным статистическим округом, включающим ближнее и дальнее кольца «графств».

Вместе с Майами, Далласом и Хьюстоном Атланта образовала ассоциацию городов «Новый Юг». С 1970 по 1990 гг. в процессе так называемого «белого бегства» белое население города уменьшилось более на 100 000 чел. однако вследствие процесса реконструкции старых районов (джентрификации, или «облагораживания»), доля белого населения в ядре вновь возросла, приблизившись к 50 %.¹

¹ После того, как в Атланте провели летнюю Олимпиаду, в городе началось оживление, и теперь он вошел в десятку американским городов второго ряда, стратегия которых подчинена идее создания благоприятных условий для концентрации наиболее продвинутой части творческой молодежи, формирующей новое знание и новый бизнес. Денвер, о котором

Core, Suburban, and Fringe Counties Atlanta, 2003



Наибольшим достоинством стратегического плана развития Атланты, стремительно превращающейся в место концентрации наиболее талантливой научной молодежи, стала полнота договоренности городских властей с властями ближних и дальних графств относительно правил игры.

С 1999 г. принимается оперативный Ежегодный план развития, определяющий текущую политику реконструкции 24 жилых районов («соседств») и коммерческих ареалов, с учетом их объединения в выборные округа. Соответственно, Стратегический план разрабатывался, с учетом поступления грантов от федеральных программ жилищного строительства и развития городов, в режиме последовательной отработки ежегодных «консолидированных» планов, на основе заявок от предпринимателей и сообществ граждан. Лето отводится для публичного обсуждения поправок к плану, которые вносятся в него осенью.

речь пойдет ниже, занимает в этом ряду городов одно из первых мест.

Ранее стратегический план рассматривал только Атланту в ее административных границах, тем самым в наибольшей степени приближаясь к тому, что именуется генеральным планом в России. Стратегический план 2004–2019 гг. рассматривает процессы развития в региональном масштабе, но включает только 4 из 10 графств статистического округа.



Атланта, до недавнего времени бывшая изрядной провинцией, быстро обретает сочетание внешнего лоска с подлинным комфортом проживания, что привлекает в город все новых жителей.

Ключевой задачей стратегического плана было определено преодоление резкого дисбаланса между северными и южными «соседствами» Атланты и прилегающих графств. Этот контраст сложился исторически, как наследие расовой сегрегации в южных городах. В результате на севере сосредоточены «чистые» производства, привлекающие, как правило, высококвалифицированное белое население. Отсюда здесь высокие цены на недвижимость, дефицит доступного жилья, уплотнение застройки, дорожной сети, производств и как следствие сокращение зеленых ареалов, нарушение экологического баланса территории. На юге города исторически сосредоточены «грязные» производства, неквалифицированная рабочая сила, недоразвитая инфраструктура, слабая система образования. И здесь нарушен экологический баланс, но уже за счет санитарного состояния территорий и производств.

Срединная зона между севером и югом, как обычно в США, признана «мертвой зоной», поскольку новый бизнес стремится пропускать ее, устремляясь в более дешевую южную зону. Естественно, что та же диспропорция характерна для графств, которые примыкают к городу с севера и с юга.

Задача стратегического плана заключается в стимулировании центров развития на юге и в срединной зоне; стимулировании повышения плотности жилья вокруг многофункциональных промышленно-коммерческих ядер; в устройстве системы зеленых коридоров, связывающих ядерный город и регион. Наряду с оптимизацией дорожной сети, ставится задача определения особенностей урбанистического развития каждого из четырех графств в опоре на исследование их исторической и культурологической специфики. В связи с этой установ-

кой, к работе над стратегическим планом с самого начала были привлечены четыре архитектурные фирмы.

Примерно тому же алгоритму следует стратегия развития Сиэтла, в которой, однако, прочитывается заметное влияние работы канадских планировщиков.

Ванкувер, Канада: стратегический план «Региона, пригодного для жизни»

В отличие от своего южного соседа, Канада, при ее федеративном устройстве, демонстрирует существенную роль правительственных структур в развитии территорий. Если Торонто на долгие годы утратил преимущества, которые давала ему концепция столичного округа, инициированная еще в 1934 г., то Ванкувер являет собой пример наиболее эффективно развивающейся агломерации на 2 млн. жителей.

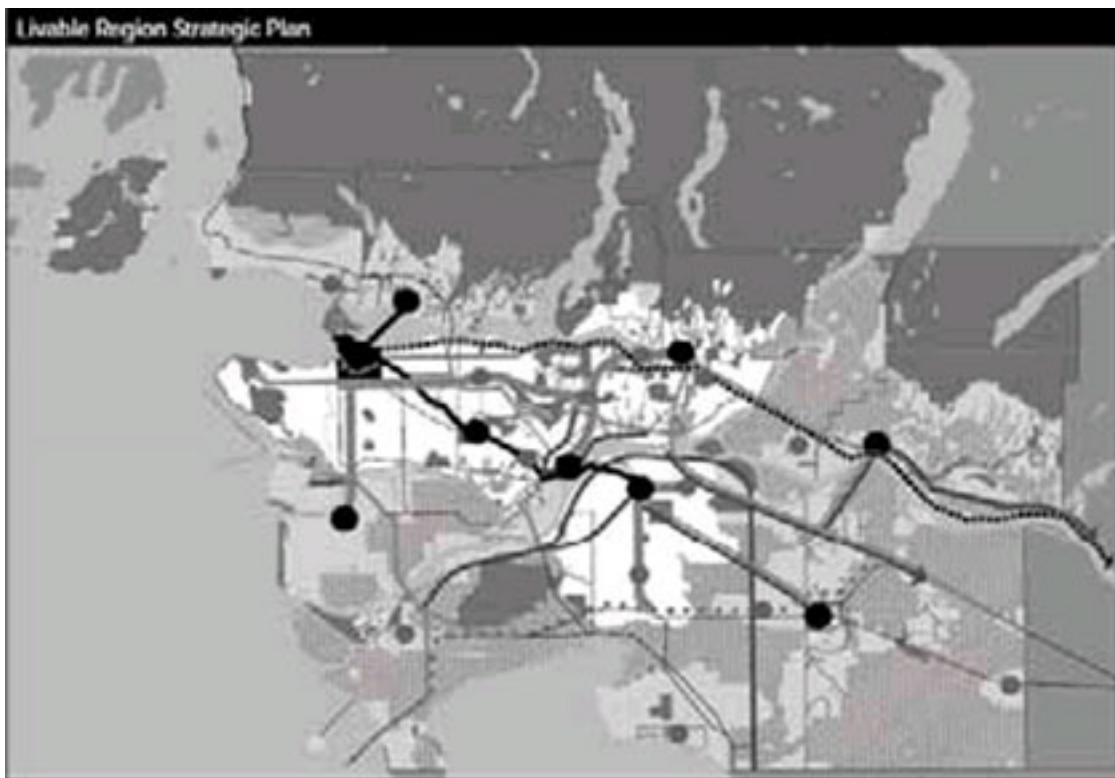
Региональный округ Большой Ванкувер из 21 муниципалитета создан в 1967 г., когда возникла Региональная администрация для управления развитием агломерации. Круг оперативных задач администрации составили координация систем водоснабжения, переработка твердых отходов, очистка сточных и дренажных вод, слежение за чистотой воздуха, состоянием региональных парков, строительством доступного жилья, устройство телефонной системы безопасности и регулирование вопросов занятости полиэтничного населения.

В 70-е годы Канада пережила экономико-управленческий кризис, приведший к пересмотру принципов градостроительной деятельности. Возникло движение «Города, пригодные для жизни».

Стратегический план Региона, пригодного для жизни (Livable Region Strategic Plan (LRSP)) был принят в 1996 г. Он содержит стратегию правового зонирования и управления развитием региона, суть которой заключается в защите зеленых зон; в создании «улучшенных коммьюнити», т. е. микрорайонов, обладающих полнотой структуры услуг; в развитии коммуникаций ради развития столичного округа.

После долгих дебатов между профессионалами были проведены масштабные опросы населения с вопросом «что есть город, пригодный для жизни?».

Был сделан вывод о том, что для ответа на этот вопрос недостаточно осуществить функциональное зонирование, распределить плотности и этажности застройки, реконструировать транспортные системы. Процесс проектирования округа Большой Ванкувер развернулся в серии программных документов. «Выбор нашего будущего» разрабатывался в 1989–1996 гг., «Создание нашего будущего» принят в 1990 г., в 1993 и 1996 гг. последовали его редакции. В 1995 г. принята Стратегия развития региона.



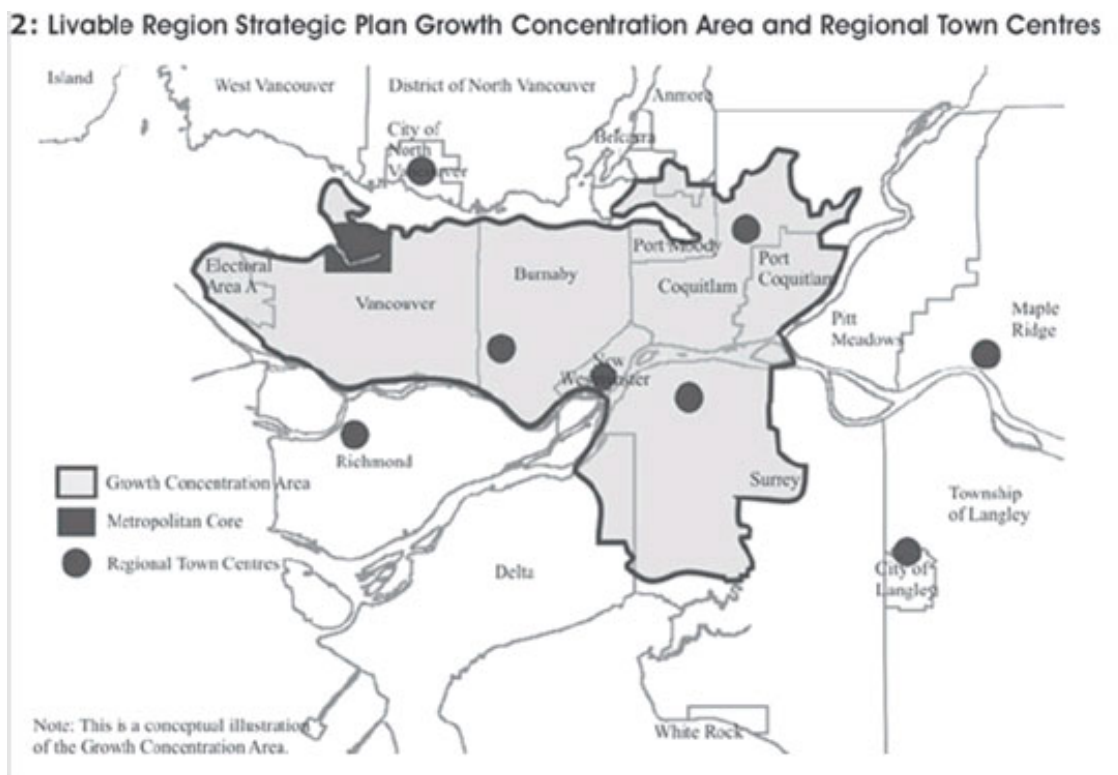
Ванкувер, расположенный на берегу Тихого океана, завоевал позицию лидера в разработке и реализации наиболее полно сбалансированной стратегии развития огромной территории. Мечты советских профессионалов о полновесной реализации проектов районной планировки пока еще реализуются только за океаном.

Стратегия опирается на понятие «качество жизни», при всей его нечеткости, и связывается с возможностью жителей полностью использовать преимущества инфраструктуры урбанизированной территории: с достаточным количеством пищи, чистого воздуха, доступного жилья; с широким рынком трудоустройства; с доступными местами отдыха. Неравноценный доступ жителей города к инфраструктуре и преимуществам инженерного благоустройства резко обостряет вопросы социального неравенства. Жизнеспособность города также зависит от возможности граждан участвовать в принятии планировочных решений. В этом контексте «устойчивость» есть способность поддерживать «качество жизни», которое мы устанавливаем или к которому стремимся. Существо термина «устойчивость» для жителей города заключается в ключевых понятиях равенства, достоинства, доступности; в планировочном смысле – это создание «дружелюбных» мест, из которых состоит город. Проектирование и строительство таковых осуществляется стимулирующими, а не директивными мерами, путем создания благоприятных условий изменений среды эволюционным путем, но с заданными характеристиками. «Пригодность для жизни» опирается на собственный опыт горожан. Высокое качество жизни в городе возможно только тогда, когда для достижения одной из его составляющих не приносятся в жертву другие.

Поскольку доступное жилье – важнейший аспект «города, пригодного для жизни», а строительство микрорайонов привело к социально сегрегированному городу, в основу плана была положена необходимость создавать в микрорайоне широкий выбор жилых домов разного ценового уровня, с различной политикой приобретения жилья.

Стратегический план предполагает, что достичь желаемого качества жизни возможно только при создании компактных по площади «соседств», составляющих основу территориальной организации, а также сохранении территорий естественной природы и сельскохо-

зяйственных земель, связанных оптимальными транспортными системами. Транспортные системы решаются по давно отработанному принципу зеленых коридоров, т. е. линейных парков, и парковэев.



Ключевым принципом развития Большого Ванкувера стало создание «региона пригодного для жизни», рассчитанного на 100 лет вперед. В результате многолетнего процесса обсуждения всех сторон жизни на территории, где иммигранты составляют уже треть населения, удалось достичь согласованности интересов и огромного Ванкувера и каждого из окрестных малых городов.

Развитие метрополии-региона включает: определение ареалов концентрированного роста, составляющих до 46 % от всей урбанизированной территории. Цель стратегии – к 2021 г. оттянуть до 70 % населения в эти ядра. С 1996 по 2001 годы здесь было построено около 17000 новых единиц жилья. Предполагается, что ядра роста должны иметь индивидуальный образно-культурный характер. Восемь из них это районные центры, которые в контексте региона рассматриваются как «усовершенствованные районы».

Одно из главных положений Стратегического плана состоит в том, что «низкоплотное расползание застройки, перемежающееся участками высокоплотной урбо-концентрации, плохо обслуживаемое транспортными системами, с угнетением зеленых ареалов, транспортными пробками и ухудшением санитарного состояния воздушного бассейна и почвы было недостаточно осознано». Согласно Стратегическому плану, следовало определить территории, которым нужно было бы присвоить статус «зеленых», затем выделить из них зоны, подлежащие охране или специальному режиму использования. Зеленые пространства региона составляют сегодня треть от общей площади земель – 2 тыс. кв. км., из которых почти половина это охраняемые земли, включающие 26 региональных парков и «зеленых» дорог. В результате примерно половина урбанизированных территорий получила статус охраняемых зеленых зон.

Немаловажный аспект категории «качества жизни», рассматриваемый в Стратегическом плане региона, пригодного для жизни – мобильность. Проектирование дружественной пешеходу окружающей среды предполагает создание широких тротуаров и общественных площадей, понижение скорости автомобильного движения. Как и в ряде городов США, поощряется совместное использование автомобилей соседями.

Приоритет автомобиля стал падать в истории Ванкувера с 1970 года, когда протест жителей города отменил строительство фривэя через его центр. Сокращению автомобильного движения способствует налоговое поощрение строительства малых производств и офисов недалеко от дома – в рамках программы чистоты воздуха.



За стандартным морским фасадом канадского Ванкувера, которому характер придает лишь цепь гор на заднем плане, достаточно трудно разглядеть всю необычность программы развития региона. Это особенно выпукло подтверждает давно установленный факт: между видимой формой города и подлинной структурой городского сообщества трудно установить четкую взаимосвязь. Именно поэтому городское планирование наших дней стало задачей, поддающейся работе лишь множества разных специалистов.

Для мониторинга осуществления Стратегического плана были выбраны 29 индикаторов, обобщённых в 8 укрупнённых показателях, включая соотношение нового строительства в Ванкувере и региональных подцентрах (в отдельности пропорциональное отношение площади офисов), количество транзитных поездок и т. п. . .

В 2001 г. «Инициатива устойчивого региона» признала значимость исторических зданий и памятных мест в опыте восприятия города жителями как одну из составляющих устойчивости среды. Определение уникального «генетического кода» региона становится основанием для вариантного проектирования. В городе должны быть общественные пространства для фестивалей и массовых празднований, которые собирают людей вместе и выдыхают жизнь в город. Так, территория Фэлс Крик (60 га) в собственности города, ранее занятая промышленностью, рассматривается как один из наиболее привлекательных для застройщиков районов, где легко использовать доступность наиболее привлекательных городских объектов Ванкувера. В Фэлс Крик должна разместиться Олимпийская деревня 2010 гг., после чего гостевые дома и часть гостиниц будут переоборудованы в 1 100 жилых единиц (квартир и домов), включая 250 единиц доступного муниципального жилья.

Каждый из региональных городов-центров должен иметь свое собственное «сердце», где может осуществляться культурный диалог. Большой Ванкувер – один из крупнейших

поликультурных регионов, где этнические и расовые группы, составляющие половину населения, должны жить «в гармонии и доверии».

В конкурсе на план перспективного развития градостроительных систем на сто лет вперед концептуальный проект Регионального округа Большого Ванкувера был отмечен первой премией. Особо отмечена постановка ключевого вопроса: «Вместо того, чтобы быть потребителями природных ресурсов и загрязнителями окружающей среды, могут ли города включиться в реставрацию природных систем через свое функционирование?».

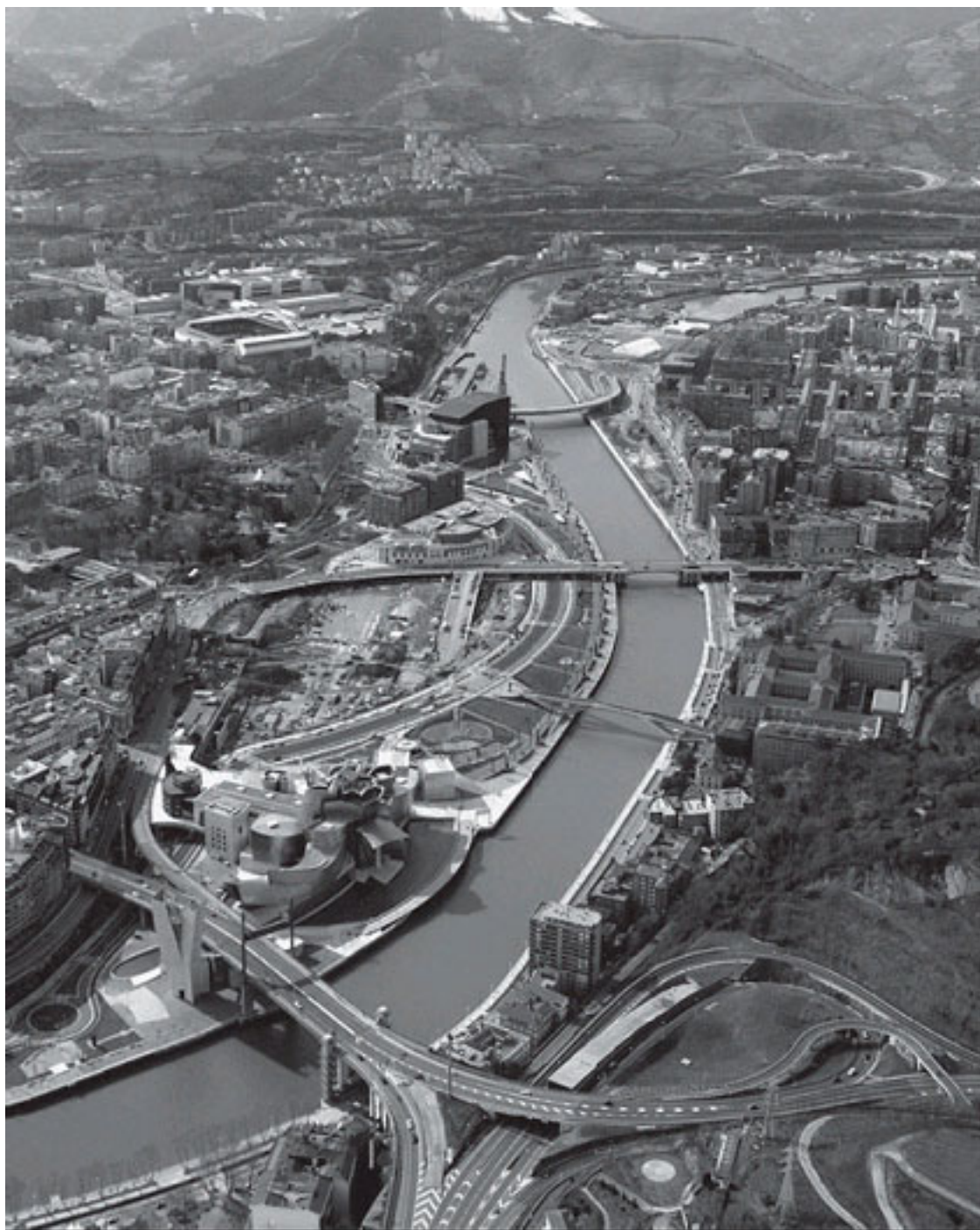
Главным вкладом в региональное проектирование, привнесенным конкурсной работой, стало понимание необходимости организации «адаптивного управления» с тем, чтобы своевременно и по возможности адекватно реагировать на способность урбанистической системы к самоорганизации, а значит и к проявлению тех свойств городской среды, которые невозможно запланировать. Адаптивное управление есть предупреждающий подход, провоцирующий экспериментирование, создание системы обратной связи для слежения за состоянием и оценки происходящего. Он направлен на поддержание интегрированных градостроительных форм и инфраструктуры, процессы обеспечения и обслуживания с целью изучения происходящего как движения к заданным перспективам, уточнение и постоянное совершенствование управленческих ответов на новую информацию. Опыт заслуживает изучения.

Бильбао, Испания: развитие агломерации

Если в США роль государства сводится к грантовой поддержке проектов, то в Европе роль государства остается существенно большей. В «старых» странах Евросоюза подобные задачи в целом решены в прошлом веке, и речь идет, как правило, о корректировке уже осуществленных региональных планов. Соответственно, заново такие задачи ставятся в ранее периферийных странах – при очень значительной помощи агентств Еросоюза.

Большой Бильбао – агломерация, объединяющая 30 муниципалитетов разного размера. Большая часть из них расположена на берегу реки Нервион, впадающей в Бискайский залив, или на океанском побережье. Население агломерации составляет около 1 млн. человек. Валовой региональный продукт агломерации составляет половину ВВП Баскской автономии, наполовину представляя сектор услуг. К началу XX века город-порт, основанный в 1300 году, вырос в крупный индустриальный центр, но в начале 70-х годов начался затяжной спад, вызванный изменением географии морских перевозок. Город лишился основных источников доходов и начал быстро деградировать.

В конце 70-х годов, в рамках политики модернизации Испании после эпохи Франко, Страна Басков, вернувшая себе статус автономии, была освобождена от уплаты налогов в национальную казну, что позволило накопить значительные средства и, на основе широкой публичной дискуссии, вырабатывать долгосрочную стратегию развития столичной агломерации. Бильбао, зажатый меж двух горных хребтов, веками застраивался вдоль узкой долины реки Нервион, где у воды расположились, портовые, складские и промышленные сооружения. Свободных участков под застройку в городе не было.



Вынос портовых сооружений и корректировка сети основных транспортных коммуникаций привели к тому, что Бильбао вернул себе реку и ее набережные.



Провинциальный центр Земли басков, Бильбао интересен тем, что здесь удалось достичь согласия относительно выноса за городскую черту порта и плавной передачи земельных участков, ранее бывших в распоряжении железной дороги.

Ключом к радикальной реконструкции было решено определить территории вдоль реки, освобождаемые от производственных и портовых функций. Согласно плану, река превращается в структурирующую ось агломерации.

Принятые в 1992 году Градостроительная программа и Стратегический план обозначили четыре основные цели. Во-первых, усиленное развитие получала транспортная инфраструктура связи между муниципалитетами. Во-вторых, следовало очистить реку и ее дно, осуществить программу улучшения ситуации в области образования, культуры и досуга. Подготовить специалистов, сделать город более привлекательным для проживания и туризма, улучшить его международный имидж.

Для достижения этих целей в 1992 году была учреждена Bilbao Ria 2000, особая администрация, объединившая усилия правительств Испании, Баскской автономии, Совета провинции Бискайя, городских советов Бильбао и соседнего Баракальдо, и выступившая посредником между государством и бизнесом. Эта администрация была почти сразу же преобразована в акционерное общество, и важнейшим инструментом модернизации Бильбао стали широкомасштабные инфраструктурные, планировочные и архитектурные проекты.

Bilbao Ria 2000 первоначально столкнулась с недоверием частных инвесторов, однако компании удалось склонить администрации порта и железной дороги уступить права на несколько городских участков, в обмен на строительство нового порта в устье реки и прокладку железнодорожной ветки в обход центра. Переход ранее производственных территорий под контроль Bilbao Ria 2000 позволил компании успешно реализовать первый проект – перепродажу участков прежней железнодорожной товарной станции под жилищное строительство. Полученные доходы сразу же были инвестированы в последующие проекты. Сильным стимулом к развитию рынка недвижимости стало строительство музея Гуггенхайма, порученное архитектору Фрэнку Гери, что обеспечило международный интерес к проекту.

Ежегодно музей (не только и не столько коллекция, сколько само здание с его необычными формами) привлекает до 800 тысяч туристов. Значительный финансовый вклад в реализацию крупномасштабных проектов внес Европейский Союз, что создало гарантию надёжности Bilbao Ria 2000, обеспечив приток частных средств в сферу строительства. Вторым крупным участником процесса модернизации Большого Бильбао стала корпорация Metropoli 30, учреждённая в 1991 году властями автономии и объединившая муниципалитеты провинции Бискайя и около сотни частных компаний.



Проект здания музея Гугенхейма был заказан Фрэнку Гери в качестве надежного средства привлечь внимание к ранее мало известному городу.

Проектирование метро было заказано британскому консорциуму, и две его линии были созданы под руководством другого архитектора с мировым именем – Норманна Фостера. Новый аэропорт был создан еще одной знаменитостью – архитектором Сантьяго Калатравой. Реконструкция транспортной инфраструктуры продолжена прокладкой новых трамвайных линий, и строительством мостов, способных пропускать морские суда.

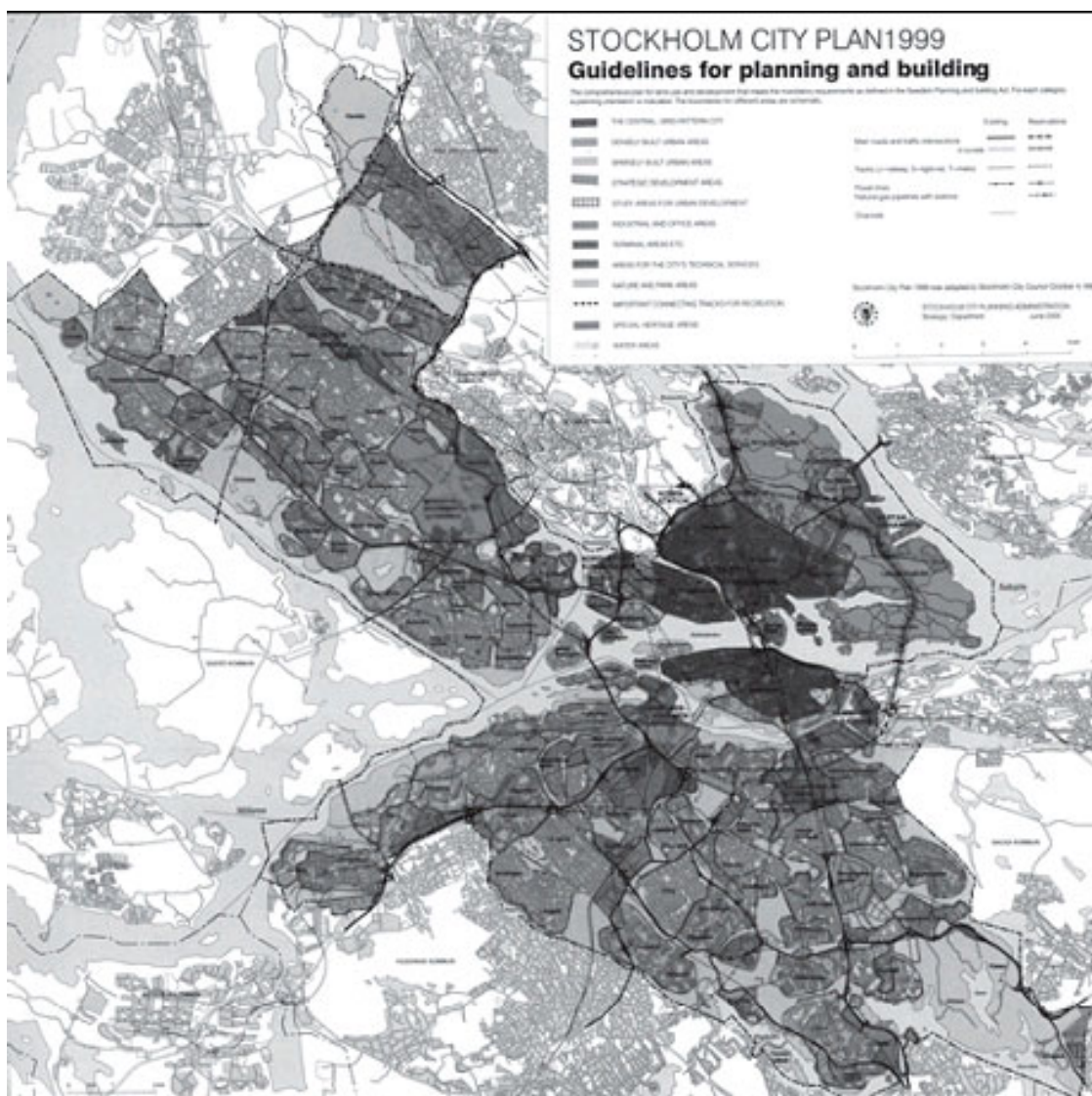
В центральной части города разбит парк Рибера, связанный с расположенным по соседству парком Итурришар, обустроен трехкилометровый променада вдоль реки, от Дворца конгрессов до здания городской ратуши. Через Нервион перекинут пешеходный мост, соединивший территорию Абандоибарра с университетским комплексом на противоположном берегу. В настоящее время Бильбао приступает к реализации новых крупных проектов, среди которых выделяется реконструкция прибрежной территории в городе Баракальдо, а также промзоны Шоррошаурре, расположенных ниже по течению Нервиона. Застройка Шорроушаре осуществляется по генеральному плану, который разработан еще одной «звездой» мировой архитектуры – Захой Хадид.

«Проект Бильбао» получил широкий резонанс за пределами Испании и может быть сочтен одной из крупнейших удач городского планирования начала нынешнего века.

Стокгольм: развитие метрополии

Стокгольм, которому мы посвятили ранее немало места, в 80-е годы пережил радикальную смену политики развития, связанную, в первую очередь, с крахом социалистической модели строительства многоэтажных микрорайонов. Жители Стокгольма, из числа которых 85 % работают теперь в сфере обслуживания и в сфере высоких технологий, решительно отдали предпочтение односемейным домам.

Стратегия развития Стокгольма, принятая в 1999 г., объявила главной целью пересмотр характера землепользования. Принцип «построить все в границах города» переведен в скорректированный свод правил застройки, включивший список памятников и территорий ценного наследия. Под давлением общественного мнения, обеспокоенного ростом числа иммигрантов, было принято решение об отказе от застройки социальным жильем территорий, ранее зарезервированных для этой цели.



Власти Стокгольма загодя озаботились приобретением крупных участков под развитие и соглашениями с окрестными районами по общим правилам застройки.

«Построить все в границах города» означало ревизию использования застроенных территорий с целью повышения «городского статуса», т. е. архитектурных качеств застройки. Предстояло трансформировать старые промышленные ареалы в новые многофункциональные планировочные единицы, включающие жилье, обслуживание, средний и малый бизнес. Задачи устойчивого развития для Стокгольма получили следующую редакцию: идентифицировать наиболее важные экономические, социальные и экологические аспекты; рассмотреть стратегию развития города с позиций устойчивых элементов (планировочных, культурологических, социальных), распознать конфликтующие цели, определить отправные точки для продолжительного генерального планирования.

В генеральном плане 1999 г. определены приоритетные территории реконструкции и нового масштабного строительства. Среди них «научный город» Киста – на северо-западе, с подключением четырех прилегающих муниципалитетов. Сюда выносятся новый университет, деловой центр, предполагается строительство нескольких микрорайонов и новой ветви скоростного трамвая, связывающего все четыре муниципалитета.

Старый район Каролинского госпиталя и Королевского Технологического Института рассматривается как территория, специализированная на развитие научного центра, за счет уплотнения застройки, а также как место нового жилого микрорайона с низкой плотностью застройки на коммунально-складской прирельсовой территории города.

Хаммерби Стод – микрорайон, первая очередь которого возведена на месте складов нефтепродуктов грузового порта. Градостроители посчитали, что следует восстановить нарушенные ландшафты, но сохранить рисунок пирсов. Следуя задачам «связывания» разобщенных территорий и сохраняя «память места» вдоль берега внутренней лагуны, проектируется набережная-пирс для частных яхт. Первые этажи жилых зданий, выходящих на набережную отданы под предприятия обслуживания и малого бизнеса. На наиболее эффективных ландшафтных точках, включая искусственный полуостров, размещены деловые и общественные здания. Жилые дома ограничивают чередующиеся дворы-садики и дворы-парковки. Параллельно линии застройки набережной построен линейный парк, куда помимо площадок отдыха вынесены контора жилищного управления и технического обслуживания, церковь и клубное помещение.



Стокгольм являет собой пример совершенства длящейся десятилетия стратегии развития, соединившей качества природного окружения с грамотным, опережающим ростом системы общественного транспорта – метрополитена.

Совершенствование связности Стокгольма означает сохранение экосистемы города, входящей в единую систему региональных парков, лесов и национальных парков. Эта система уже есть, и добавить к ней нечего. Под центральным городским ядром планируется новый туннель и несколько добавочных подземных уровней для железной дороги, новых линий метро и скоростного трамвая. Все вновь проектируемые транспортные пути через столицу интегрируются в единую систему экономического коридора Стокгольм – Упсала. Этот «коридор» рассматривается как межуниципальная территория для развития всех видов кооперации в сфере высокотехнологического бизнеса.

Альмире, Нидерланды: новый город

Новые города в Европе возникают редко. Решение о строительстве города Алмире на отвоеванных у моря землях было принято в 1966 г. Новый город близ Амстердама должен облегчить жилищную проблему северной части агломерации в соответствии с государственным планом рассредоточения населения и сохранения «Зеленого сердца» Нидерландов – т. н. кольцевого города – Ранштадта, в который входят все крупные и часть средних городов Голландии. Социально-политическая цель проекта – создание возможности приобретения в Алмире жилья небогатыми семьями. Градостроители ориентировались на использование опыта старых городов и создание поселения, отличающегося от ранее созданных голландских городов Белмеер и Лелиштад.

План развития предусматривал последовательное возведение городских районов разной величины, разделенных сельскохозяйственными землями и зелеными, рекреационными

территориями. Величина каждого районного центра определялась возможностью его независимого функционирования, в то время как главный городской центр был призван выступить в роли связующего элемента.

Основную планировочную идею Алмире разработал Теун Кулхаас, выполнивший проект региональной планировки, генеральный план и схему функционального зонирования города. Ландшафтный архитектор Алле Хоспер выполнил проект озеленения территорий между городскими районами. В отдельных районах планировалось создание различных по архитектуре малых жилых зон, рассчитанных на различные стили жизни. Тем самым новые жители получали возможность выбора соседей со сходными жизненными установками, формировались малые однородные жилые группы. Разработчики плана стремились привлечь население в Алмире за счет создания привлекательной жилой среды: при малоэтажной застройке половина территории в 250 кв. км это водоемы и зеленые зоны.

Особое внимание получили разработка транспортной системы города: региональный и городской общественный транспорт, отсутствие пересечений жилых районов транзитными дорогами, создание новых рабочих мест и сети услуг, способной сразу же обеспечить комфорт проживания. Следуя рекомендациям Римского клуба по экономии энергии, планировщики выбрали основным транспортом автобусы и велосипеды (и те и другие движутся по специальным дорогам), тщательно продумали пешеходную доступность общественных центров. Основная связь с Амстердамом планировалась по железной дороге.



При всем накопленном в Нидерландах опыте планировки при создании Алмире не удалось избежать ошибок в расчетах мощности городского центра и темпов его роста.



Несмотря на грамотное проектирование общественного и делового центра Алмире, ошибка в расчетах численности населения уже выявила недостаточность его мощности.

Алмире стал самым быстрорастущим городом Голландии. С 1976 г. город принял 182 тыс. человек. В истории формирования Алмире прослеживаются четырехлетние периоды, связанные с местными выборами, и перемены, вызванные принятием новых общегосударственных градостроительных программ.

В 1978–1981 гг. Алмире проектируют как компактный город. Район Алмире-Город, к строительству которого приступили после завершения района Алмире-Гавань, получает четкую, прямолинейную планировочную систему. В 1984 г. Алмире получает самоуправление, поселение становится городом. Создается структурный план, по которому город с двух сторон граничит с территориями, зарезервированными для сельского хозяйства. Открытие в 1987 г. прямого железнодорожного сообщения Алмире с Амстердамом послужило дополнительным импульсом роста города. В 1980–1990-х гг. 65 % алмирцев трудоспособного возраста работали в Амстердаме. В 1994 г. население Алмире достигает 100 тыс. жителей. В 1998–2001 гг. Алмире уже планируют на 400 тыс. жителей. Строятся новые районы, и население города достигает 150 тыс. жителей. В 2002–2005 гг. проектную численность Алмире сокращают до 300 тыс. жителей. В этот период идет строительство нового центра города.

Скромный первоначальный центр города к 90-м годам морально устарел, и в 1994 г. известное бюро Рема Кулхааса выиграло конкурс на перестройку центра, которая потребовала снести жилые дома, построенные всего тринадцать лет назад. Выбор отнюдь не случаен – Рем Кулхаас, архитектор и автор ряда значимых книг, наиболее полно мог ответить на задачу создания индивидуальности городского центра на пустом месте, полностью лишенном истории. На месте четкой, ортогональной структуры старого центра Кулхаас создает усложненную, сознательно затесненную градостроительную композицию, близкую по духу проектам Лиона Крие. Неожиданные в прямоугольной решетке города диагональные улицы, искусственный холм, насыпанный на плоской территории полдера, что позволило создать

крупную подземную автостоянку. Ниже уровня земли – пространства для велосипедистов, автобусов, машин и автостоянок. Выше, на холме, доступном только пешеходам – магазины, жилье, предприятия общественного питания и увеселительные заведения. Проекты отдельных элементов городского центра – театра, концертного зала, библиотеки и др. – были заказаны разным архитекторам, голландцам и иностранцам. В результате Алмире стал одним из самых интересных в архитектурном отношении городов Голландии – здесь можно проследить все новейшие тенденции в архитектуре, градостроительстве и ландшафтном дизайне последних лет.

Осуществление генплана центра растянулось на 10 лет, и его реализация завершилась в 2007 г. Пока Алмире ждал центра, его население росло, жители привыкали делать покупки за пределами города, да и сам проект устаревал, так как центр был рассчитан на город со 120 тыс. жителей, а сейчас эта цифра возросла до 300 тысяч. Менялись и подходы к управлению градостроительным процессом. Если вначале управление было в руках государства, потом власть перешла к муниципалитету, то теперь ведущую роль играют известные частные градостроительные бюро. Также изменилось соотношение основных форм собственности жилья. В начале строилось много социального жилья, теперь преобладают частное и кооперативное строительство.



При создании города по единому плану бывает чрезвычайно сложно достичь эффекта естественного разнообразия городской среды, и результат в Алмире все же отдает картонным макетом.

Для обеспечения успешного начала работы комплекса городского центра его владельцы, держатели акций, девелоперы, объединения предпринимателей, гостиничный и ресторанный бизнес разработали совместный маркетинговый план. Проводились различные акции и рекламные кампании, нацеленные на привлечение в новый центр города алмирцев и жителей региона. Новый центр Алмире стал архитектурным выражением характерной

для Голландии «полдерной модели», исторически сложившейся системы выработки «платформы» для достижения компромиссов.

Алмире стал достаточно удобным городом для среднего класса. Однако увеличение числа иммигрантов десятков национальностей привело к возникновению общих проблем современного европейского города. Несмотря на все градостроительные успехи, Алмире страдает от нарушения социальных связей, обилия анонимных пространств, плохой репутации отдельных районов. Вопреки первоначальным установкам, автомобиль оттесняет общественный транспорт на второй план. При этом Алмире продолжает прирастать на 3000 жилых единиц в год, и через 10 лет может стать пятым по численности населения городом Нидерландов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.