

СОВРЕМЕННАЯ ПРАКТИКА АРХИТЕКТУРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ ПОСЕЛЕНИЙ

М.А. Игнатьева

Проблема нехватки жилья в России в постоянно растущих городах уже не может решаться постоянным строительством новых, более высоких зданий или уплотнением существующих селитебных территорий. Это не соответствует уровню жизни, который должен создавать современный город, что особенно актуально для мегаполисов и крупных уральских промышленных городов.

Например, г. Челябинск окружен сетью коттеджных поселков, большая часть которых уже заселена людьми, постоянно проживающими там. Поселки должны влиться в общую систему организации пригорода, тогда можно констатировать, что в г. Челябинске складывается система приго-

родов, свойственная европейским и американским городам. В настоящее время строительство ведется хаотично и бессистемно, поселки не учитываются при проектировании транспортной сети города, хотя в ближайшие 20–30 лет поток автомобилей в город со стороны пригорода возрастет весьма существенно.

Челябинск – крупнейший город России, административный центр Челябинской области с населением более 1,1 млн человек. В настоящее время г. Челябинск территориально разделён на семь районов, в черте города находится несколько посёлков, являющихся отдельными административными единицами в границах города. Часть этих поселков вошла в состав города в середине 40-х гг. XX в., часть была включена в середине 2000-х гг. Как поселения поселки сложились в 1930-х гг., но отдельные появились в XVIII в. (например, поселки Першино, Каштак). Как правило, они были созданы на базе промышленных предприятий, некоторые из которых функционируют в настоящее время.

Вокруг г. Челябинска по основным магистральным направлениям располагаются массивы садовых объединений. Очень часто садовые образования препятствуют развитию и росту города и занимают огромные пространства пригородных территорий.

В 1990–2010 гг. вокруг г. Челябинска сложилось второе кольцо поселков: коттеджные поселки-спутники, без какой-либо возможности приложения труда внутри жилого образования. Эти поселки в последнее время демонстрируют интенсивный территориальный рост и развитие социальной инфраструктуры. Большим толчком к развитию поселков послужила масштабная программа газификации, прошедшая в Челябинской области в 2006–2009 гг., благодаря которой, жизнь в пригородном поселке стала близка по бытовому комфорту к городской.

Пригород – это общее название населённой территории или населённого пункта, находящегося за административной границей города, неподалёку от неё. Большинство современных пригородов являются «спальными районами» со множеством жилых домов. У многих пригородов есть некоторая степень политической автономии и в них более низкая плотность населения, чем во внутренних районах города, в основном за счёт индивидуального жилья. Механический транспорт, включая автомобили и высокоскоростные поезда, в XX веке позволил пригородам разрастись, что дало толчок к быстрому увеличению близлежащих поселений с обилием земельных территорий, пригодных для заселения.

В состав пригородной зоны должны входить населенные пункты, связанные с основным городом по линии расселения и систематического обслуживания населения, участки, которые могут быть использованы для массового отдыха населения (пляжи, парки и др.), лесные массивы и зеленые зоны.

Одним из вариантов создания собственной системы проектирования пригородных поселений в г. Челябинске может быть использование евро-

пейского опыта градостроительного проектирования, складывающегося в течение более чем тысячу лет, в то время как в России средний возраст города триста–пятьсот лет, на Урале и в Сибири города еще моложе. На примере европейских городов есть возможность проследить развитие города на протяжении всей его истории, увидеть трансформацию пригорода в жилой район.

Прага – столица и крупнейший город Чехии. С X века она является столицей Чешского государства. Общая площадь территории г. Праги в административных границах города составляет 496,07 кв. км. В черте города находится 49,20 кв. км лесов. Сегодня г. Прага состоит из районов, которые долгое время считались отдельными городами: Старое Место, Новое Место, Градчаны, Мала Страна, Вышеград.

В 1866 г., когда из-за политических изменений в восточной Европе, город окончательно утратил своё оборонное значение, начался снос большей части городских укреплений, прежде всего вокруг Нового Места и Малой Страны. Результатом этого явилось развитие пригородов г. Праги: Краловске-Винограды, Жижков, Карлин, Вршовице, Нусле, Смихов, Коширже, Подоли, Височани и многих других. В этих городах, в отличие от плотно застроенных старых кварталов г. Праги, возникали новые заводы и фабрики, привлекавшие рабочую силу из сельской местности. Пражская агломерация становилась наиболее важным промышленным центром всей Австрийской империи.

В 1922 г., к г. Праге, уже столице независимого Чехословацкого государства, было присоединено 37 окружающих её городов и «местечек». В эти годы также большое развитие претерпела транспортная инфраструктура города: трамвайная сеть охватила почти всю её территорию, окраины получили автобусное сообщение, началось строительство линий троллейбуса. На периферии возникали новые жилые районы как вилловой застройки (Оржеховка, Ганспаулка, Баба, Бубенеч, Заградни-Место), так и многоэтажных домов (Голешовице, Дейвице, Вршовице, Страшнице, Подоли и др.), отличавшиеся значительным для своего времени уровнем благоустройства, а также детские сады, школы, рабочие общежития, дома культуры, спортивные объекты.

С 1990 г. город был разделен на 56 городских частей, образовавшихся на базе присоединенных в разное время пригородных поселков. Районы несут ответственность за парки и охрану окружающей среды; заказ оборудования для школ и добровольную пожарную охрану, некоторые культурные и спортивные мероприятия, социальные и медицинские программы, кладбища и др.

Будапешт – столица Венгрии и самый крупный город страны, с населением более 1,7 млн жителей. Город образовался в 1873 г. в результате слияния нескольких венгерских городов: г. Пешта, расположенного на восточной стороне реки Дунай, г. Буды и г. Обуды, занимающих западный берег Дуная.

В 1949 г. г. Будапешт был объединен с пригородами и окрестными селами. В тот момент были присоединены территории, не имевшие достаточных причин, это неблагоприятно отозвалось на росте и организации городской территории и населения. Особенно неблагоприятными, с точки зрения более развитых территорий, оказались поселения сельского типа.

В 1960 г. был составлен новый генеральный план г. Будапешта, так как тесная связь города с его окрестностями потребовала общий план развития столицы и простирающейся вокруг на 15 км окружающей территории. Новый генплан преследовал две основных цели: создание политики размещения промышленности и формирование современной городской структуры, ступенчатой системы обслуживания и разуплотнение густонаселенных районов. Основным принципом развития г. Будапешта являлась децентрализация всех структурных элементов города.

По всей Европе в период после Второй мировой войны остро встает проблема децентрализации густонаселенных районов и выравнивание баланса между городским и сельским населением. Процесс рассредоточения промышленности, не только тяжелой, но и легкой, сопровождался одновременной децентрализацией жилищ, для сохранения регионального равновесия в отношении мест приложения труда.

Стокгольм – столица и крупнейший город Швеции. Город был построен на четырнадцати небольших, не связанных друг с другом островах. С XIII века г. Стокгольм является крупным экономическим центром страны. В настоящее время это крупнейший шведский город с населением 0,84 млн жителей, в пригородной зоне г. Стокгольма живет 1,2 млн человек.

По генеральному плану 1952 г. главной задачей было проектирование и строительство здоровых, комфортных микрорайонов за пределами «темного», непригодного для жизни внутреннего города. Контрастный ландшафт способствовал идее микрорайонирования и формированию своего собственного архитектурного облика каждой из элементарных планировочных единиц. Микрорайоны оказались отрезанными до исторического города и друг от друга. Кроме того, предполагались отдельные ареалы для работы, проживания, торговли.

В генеральном плане 1999 г. была принята стратегия пересмотра землепользования и строительных процессов. В первую очередь изменениям подлежали прилегающие к г. Стокгольму муниципалитеты. Самый крупный проект – «научный город» Киста. Сюда выносятся новый университет, деловой центр, несколько жилых микрорайонов. Реконструкция промышленно-складских территорий предполагала строительство научного центра, включающего лаборатории, кампусы и жилые корпуса, деловые и торговые кварталы. Планировочными связующими элементами стали зеленые пояса и экологический каркас города, транспортная система, состоящая из метро и скоростного трамвая.

Анализ истории развития городов показал, что на первых же этапах планирования необходимо четкое единение планировки пригородных поселений и композиционной системы всего города. Любое поселение, когда-либо находящееся на границе, в перспективе станет жилым районом и структурной единицей города. Планомерное развитие жилой зоны вдоль основных магистральных путей позволит сохранить зеленые и рекреационные «рукава» к центру города, и оптимизировать основные направления перемещения транспорта.

Мировой опыт демонстрирует, что только города достаточной величины могут снабжаться всеми нужными населению товарами и обеспечить высокий уровень социально-бытового и культурного обслуживания, а также занятость людей. Центр городов-районов должен находиться у транспортных магистралей, окружен плотной и высокой застройкой, город должен постепенно растворяться в окружающей среде. То есть, город без окраин, переходящий в деревню.

Системное проектирование пригородных поселений будет возможно не только со сменой градостроительных правил, оно потребует пересмотра уклада городской жизни в России, организации мест приложения труда, децентрализации промышленных гигантов и деловых зон, создания скоростной системы общественного транспорта. Сегодня в России социальные и культурные вопросы «жилья за городом» решаются исключительно на уровне граждан, а не на уровне государственной политики.