

В.Л. Глазьев
УРБАНИСТИКА



2008

© еуропа

Вячеслав Глазычев

Урбанистика. Часть 2

«Европа»

2008

Глазычев В.

Урбанистика. Часть 2 / В. Глазычев — «Европа», 2008

Город, существующий тысячи лет, создавали и осмыслили, всегда осмыслили 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 осложняются. 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.

© Глазычев В., 2008

© Европа, 2008

Содержание

Городское планирование	5
Новейшая практика	6
Конец ознакомительного фрагмента.	15

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



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.

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

Примерно тому же алгоритму следует стратегия развития Сиэттла, 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.

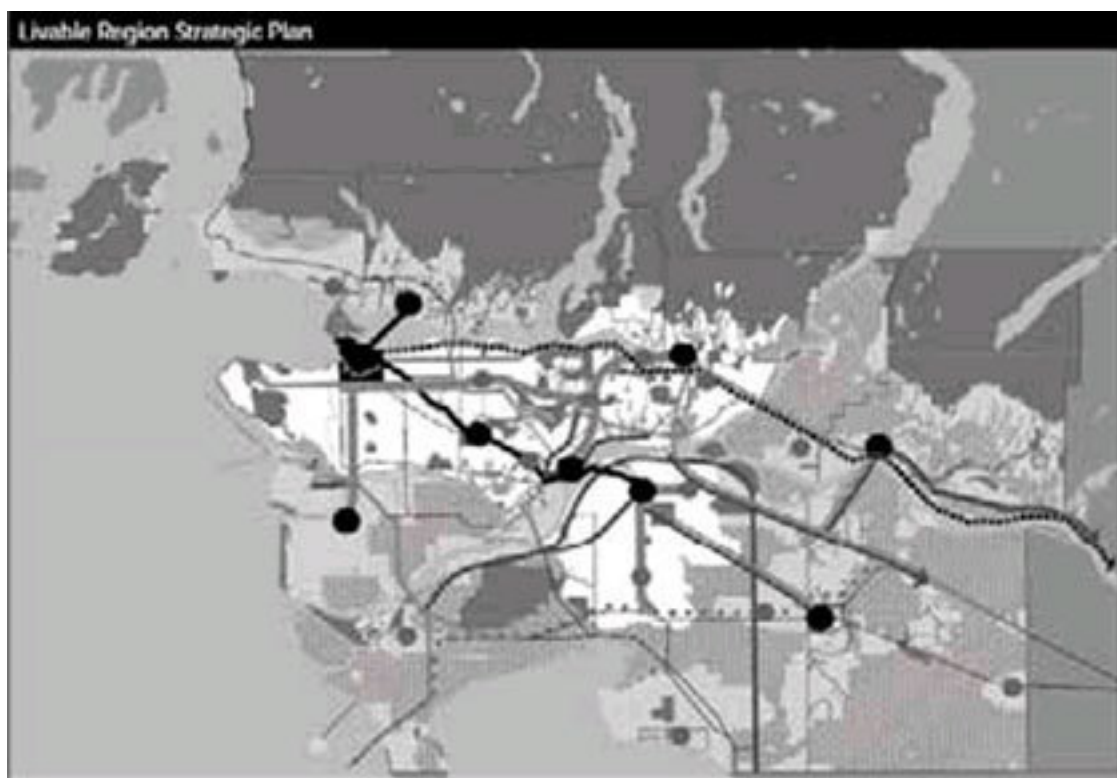
Региональный округ Большой Ванкувер из 21 муниципалитета создан в 1967 г., когда возникла Региональная администрация для управления развитием агломерации. Круг оперативных задач администрации составили координация систем водоснабжения, переработка твердых отходов, очистка сточных и дренажных вод, слежение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



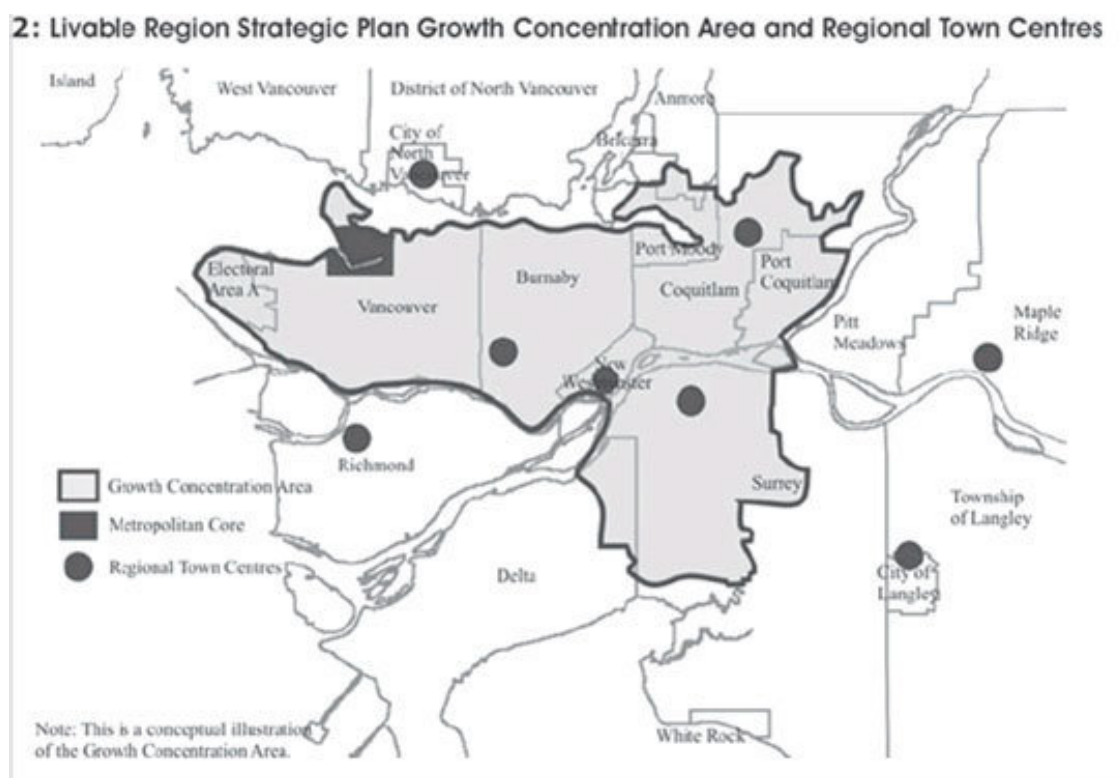
Ванкувер, расположенный на берегу Тихого океана, завоевал позицию лидера в разработке и реализации наиболее полно сбалансированной стратегии развития огромной территории. Мечты советских профессионалов о полноценной реализации проектов районной планировки пока еще реализуются только за океаном.

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 сельскохозяйствен-

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



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 расположение 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 пеше-

ходу окружающей среды предполагает создание широких тротуаров и общественных площадей, понижение скорости автомобильного движения. Как и в ряде городов США, поощряется совместное использование автомобилей соседями.

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.