

Градостроительство в Болгарии

Состояние, проблемы и прогнозы развития районной планировки, градостроительства и архитектуры в Болгарии в начале XXI века (в условиях рыночной экономики и начала действия мирового финансово-экономического кризиса)

Часть 1. Районная планировка и градостроительство

В Болгарии сегодня на основе действующего Закона об устройстве территории (2001 г. с последующими изменениями и дополнениями) разрабатывается много различных схем и планов районной планировки, градостроительства и архитектуры. Планирование территории страны осуществляется на основе плановых документов трех уровней – стратегического, тактического и оперативно-прикладного планирования.

Стратегическое планирование охватывает территорию всей страны или больших ее частей (районы, области, группа общин) и представляет собой. На его основе разработаны Национальная комплексная устройственная схема (НКУС) и Схемы районной планировки, называемые в Болгарии Районные устройственные схемы (РУС).

НКУС – документ устройства и управления национальной территории на длительный срок – как минимум 15–20 и более лет. На сегодняшний день (2012 г.) она не разработана, хотя эта схема очень важна для создания общей картины состояния, проблем и стратегии развития территории страны.

РУС могут быть комплексные и специализированные. Как документ устройства и управления территорией они разрабатываются тоже на длительный срок – 15–20 лет и более. На практике такие схемы пока мало применяются, разработана и принята лишь одна – **Районная устройственная схема территории с административным центром г. Пловдивом** (второй по численности населения город в Болгарии), включающую пять общин (Марица, Родопи, Куклен, Садово и Пловдив). Мы предложили много новых идей в области озеленения и создания мест отдыха в территориальных границах разработки, прежде всего в южном направлении, как, например, идея создания парка отдыха «Родопы» для кратковременного отдыха населения пяти общин в горах Родопы (рис. 1, 2).

Тактическое планирование предполагает более детальную разработку территории по отношению к высшему уровню территориального планирования. На этом этапе определяется общая структура территории.

В рамках тактического планирования разрабатывается Генеральный план города, или, как он называется в Болгарии, Общий устройственный план (ОУП). Это основной документ градостроительного развития территории, определяющий перспективу города на ближайшие 15–20 лет и более. В генплане дается прогноз численности населения и перспективы социально-экономического развития города, рассматриваются архитектурно-планировочная структура города, инженерно-транспортная инфраструктура, природно-экологическая составляющая.

Оперативно-прикладное планирование может охватывать территорию населенного пункта, иногда предметом планирования становится отдельный участок, квартал.

Этот уровень планирования осуществляет связь с архитектурным проектированием. На основе оперативно-прикладного планирования создается План детальной планировки, который в Болгарии называется Подробный устройственный план (ПУП).

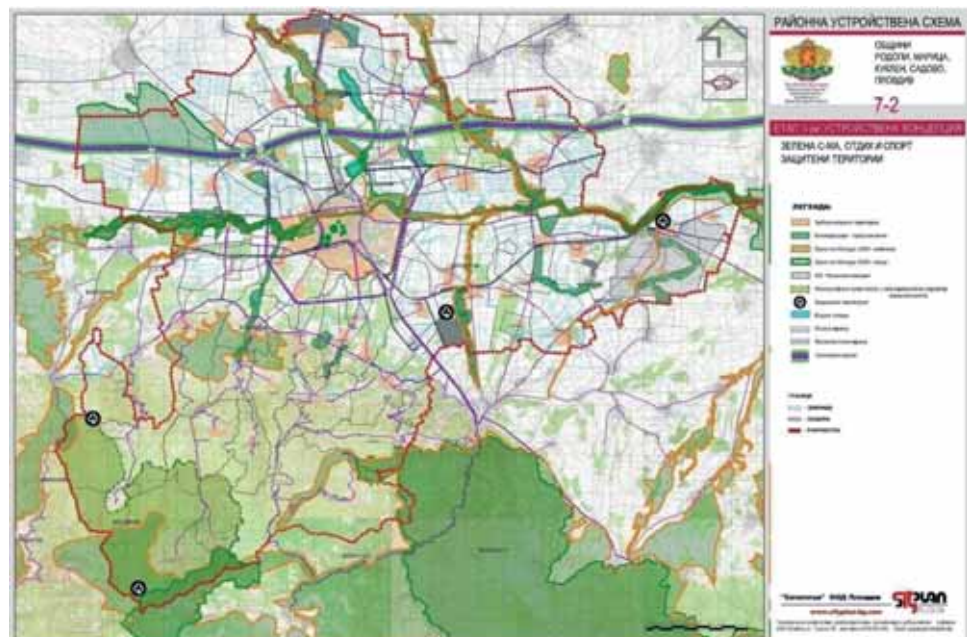
Система детального проектирования включает целый ряд планов, среди них План регуляции и застройки (ПРЗ), План регуляции (ПР), План уличной регуляции (ПУР), План застройки (строительства) (ПЗ), Рабочий устройственный план (РУП).

В конце XX – начале XXI века в условиях переходного периода от плановой экономики к рыночной, когда принимались новые по своему содержанию законы о собственности и реституции (возвращение недвижимости бывшим собственникам), действующие генеральные планы городов Болгарии оказались помехой в развитии территорий. Смена собственности оказала серьезное влияние на применение этих планов в реальной градостроительной и архитектурно-строительной практике. В связи с этим в стране началась работа по созданию новых генеральных планов городов. Этот сложный и продолжительный процесс совпал с началом мирового финансового кризиса, влияние которого в Болгарии чувствуется со второй половины 2008 года, прежде всего в финансовом и строительном секторе, и продолжается по сей день.

Работа по созданию Генерального плана города Софии и столичного муниципалитета началась в далеком 1991 году. После длительного перерыва была продолжена в 1998-м и закончилась в 2003 году, когда Генеральный план Софии был принят мэрией города. Так как в Болгарии Генеральный план столицы принимается Законом Народного Собрания, (Государственной думой), он был принят в декабре 2006 года, а Закон об устройстве и строительстве Столичного муниципалитета вступил в силу

текст
Атанас Ковачев

в Рис. 1. Районная устройственная схема (центр г. Пловдива), включающая территории пяти общин (Марица, Родопи, Куклен, Садово и Пловдив). Окончательный проект. 2008–2010 гг. «Ситиплан» – ООД. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева



> Рис. 3. Генеральный план Софии и столичного муниципалитета. Окончательный проект. 1998–2009. ОП «Софпроект» – ОГП. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева



> Рис. 4. Генеральный план Софии и столичного муниципалитета. Окончательный проект. 1998–2009. ОП «Софпроект» – ОГП. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева



v Рис. 2. Районная устройственная схема (центр г. Пловдива), включающая территории пяти общин (Марица, Родопи, Куклен, Садово и Пловдив). Окончательный проект. 2008–2010 гг. «Ситиплан» – ООД. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева

с 1 января 2007 года. Это совпало по времени с тем, что Болгария стала равноправным членом Европейского Союза. Окончательный проект Генерального плана Софии был принят в 2009 году (рис. 3).

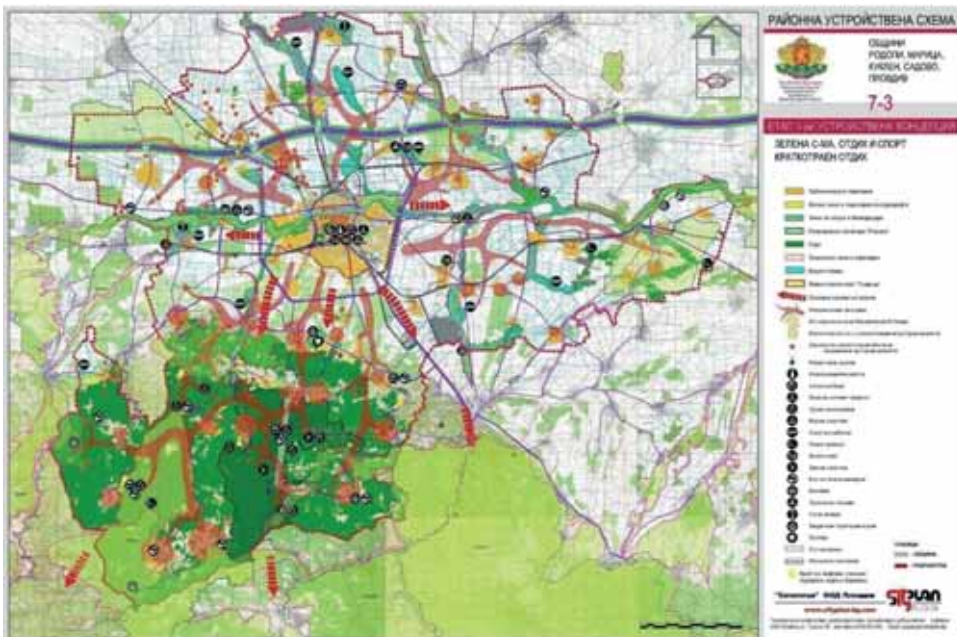
Как один из авторов проекта и руководитель коллектива по системе озелененных территорий разного предназначения, я предложил расширить существующие и создать новые парковые территории (рис. 4). Коллективом была разработана урбанистическая модель развития системы озеленения на перспективу до 2020 года (рис. 5), а также модель 15-минутного пешеходного перехода до границ городских парков (рис. 6). Было предложено три варианта развития системы озеленения. Согласно третьему (оптимистическому) варианту, к 2020 году на человека должно приходиться около зеленых насаждений общего пользования.

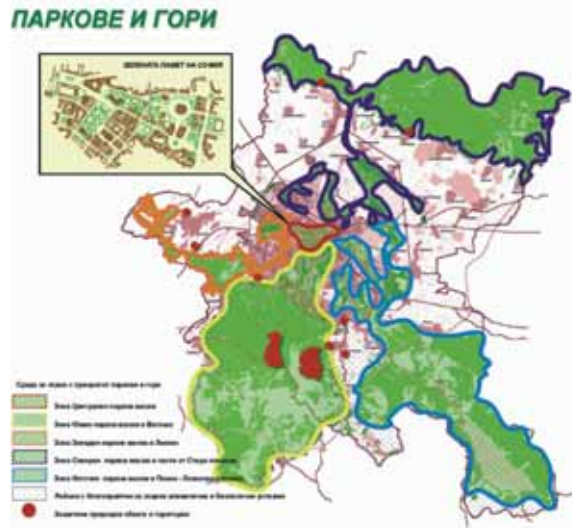
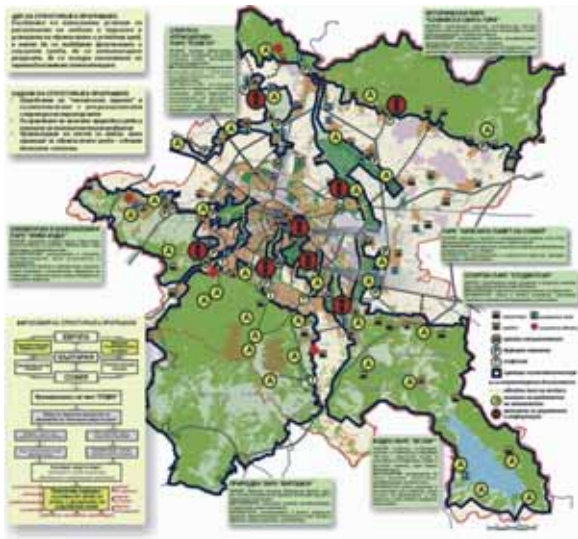
В 2000 году в стране прошел национальный градостроительный конкурс «София и европейская интеграция»

как этап разработки Генерального плана столицы. Наш коллектив был отмечен Первой премией в разделе «Структурные программы». Проект, названный «Отдых и устойчивость – тематические парки» (рис.7), является инновационной научно-проектной разработкой. Впервые в болгарских условиях была теоретически обоснована и защищена идея создания нескольких тематических парков как среды отдыха на территории столичного муниципалитета. Каждый из этих парков имеет приоритетное направление, например сохранение и развитие зеленых насаждений (рис. 8), минеральные воды и источники, спорт и аттракционы (рис. 10), культурно-историческое наследие (рис. 11).

Генеральный план города Пловдива и муниципалитета Пловдива был разработан в течение 2005–2007 годов, а окончательный проект плана принят в 2007 году (рис. 12). В проекте Генерального плана (рис. 13) наш коллектив сохранил все существующие элементы систем озеленения и нашел резервы развития новых парковых территорий, выявляя главные природные факторы – реку Марицу и удивительные пловдивские холмы (Пловдив известен тем, что с давних времен его структура развивается на семи холмах), – эти элементы являются визитной карточкой древнего и современного Пловдива.

Работа по созданию Генерального плана города Варны и муниципалитета Варны (третьего по численности населения города в стране с тенденцией стать вторым в ближайшем будущем) началась в 2006 году. В 2011-м был принят предварительный проект плана (рис. 14), в котором наш коллектив предложил много инновационных идей по системам озеленения, они связаны с созданием нескольких новых парков на юге (рис. 15). Варна, в отличие от Софии и Пловдива, имеет много реальных территориальных резервов развития новых парковых территорий на основе лесного фонда. В течение многих десятилетий город развивался на север, но направлению к известным курортным комплексам на Черноморском побережье («Св. Константин и Елена», «Золотые пески», «Албена», «Русалка» и др. По нашему мнению, территории с преобладанием промышленных и транспортных функций (железнодорожный, морской вокзалы и др.) действовали





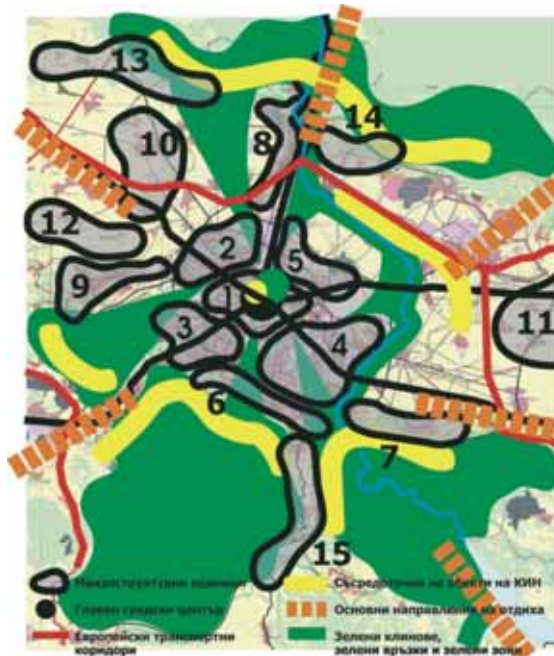
< Рис. 7. Национальный градостроительный конкурс «София и европейская интеграция», этап разработки генерального плана столицы, 2000 г. Проект «Отдых и устойчивость – тематические парки». Первая премия. Общая композиция. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева

< Рис. 8. Национальный градостроительный конкурс «София и европейская интеграция», 2000 г. Проект «Отдых и устойчивость – тематические парки». Первая премия в номинации «Городские парки и зеленые насаждения». Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева

как ограничитель развития селитебной территории на юге. В северную сторону резервы развития уже исчерпаны, на востоке – море, на западе – аэропорт, и сегодня Варна может и должна развиваться в южную сторону. Возможно, лет через 15–20, при выполнении предложенного плана, Варна может стать одним из самых зеленых городов Болгарии и Европы (рис. 16–18). К 2030 году (дата завершения реализации предложенных планом мероприятий) обеспеченность озелененными территориями общего пользования составит около на человека (в три раза больше, чем сегодня), и это с учетом прогнозируемого значительного демографического увеличения населения (почти в двое к.). Подобные идеи есть и в генеральных планах других городов Болгарии – Бургаса, Благоевграда, Шаблы, Плевена и т. д., над проектами которых посчастливилось работать.

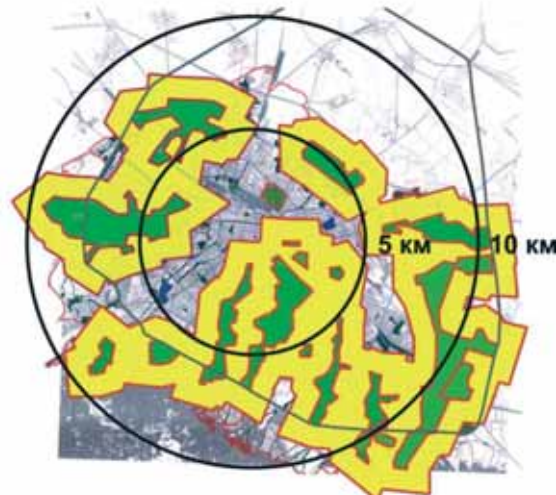
Параллельно с разработкой проектов генеральных планов крупных городов в стране идет большая работа по созданию планов детальной планировки районов, зон, частей города (в Болгарии это планы регуляции и застройки). Во многих разработанных планах регуляции и застройки жилых территорий и комплексов, прежде всего в планах так называемых панельных комплексов, которые строились во второй половине XX века («Молодость-2» (рис. 19) и «Молодость-3» (рис. 20) в Софии, «Зарница» (рис. 21) в Бургасе др.), наш коллектив апробировал идею создания урегулированных участков для озеленения (районные парки и сады, где четко указаны их границы, размеры, собственность и другие характеристики). Мы уверены, что сможем сохранить эти территории для озеленения и не допустим больше их реституции.

На сегодняшний день разрабатываются еще и так называемые **интегрированные планы городского восстановления и развития (ИПГВР)**. Они обеспечивают координацию и интеграцию государственной и муниципальной политики и плановых ресурсов для достижения цели с использованием специфических финансовых инструментов. Эти планы разрабатываются муниципальными администрациями на широкой общественной основе с участием не только профессиональных гильдий, но и всех структур гражданского общества.



< Рис. 5. Урбанистическая модель развития системы озеленения Софии до 2020 г. 2005 г. Арх. Атанас Ковачев (на основе диссертации на соискание ученой степени доктора архитектуры)

< Рис. 6. Территориально-пространственная модель 15-минутного пешеходного маршрута. 2005 г. Арх. Атанас Ковачев (на основе диссертации на соискание ученой степени доктора архитектуры)



> Рис. 10. Национальный градостроительный конкурс «София и европейская интеграция», 2000 г. Первая премия в номинации «Спорт и аттракционы». Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева



> Рис. 11. Национальный градостроительный конкурс «София и европейская интеграция», 2000 г. Первая премия в номинации «Культурно-историческое наследие». Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева



Согласно Закону о региональном развитии в Болгарии, **«Интегрированный план городского развития – это план экономического и социального развития или восстановления населенного места – города или его части, разработанный для приложения программы «Региональное развитие» и других действующих программ».** Он ставит целью улучшение экономического, социального и экологического состояния данной территории города на основе интеграции всех действий.

Где место в иерархии интегрированных планов развития городов и в чем их отличие от давно разрабатываемых и действующих в Болгарии градостроительных планов? Если Генеральный план города разрабатывается на длительный срок – как минимум 15–20 лет и более, то Интегрированный план городского развития – это среднесрочный плановый документ. В отношении территориальных границ: если Генеральный план города дает стратегическое видение развития всей селитебной территории города и поэтому рассматривает все проблемы на макроуровне, то Интегрированный план городского развития

следует разрабатывать как программный документ, который содержит конкретные параметры развития зоны (или зон) воздействия, с учетом планирования ресурсного обеспечения намеченных мероприятий.

В Болгарии уже немало лет разрабатываются **муниципальные планы развития (планы развития мэрий)**. Они охватывают территории всей общины, а это очень часто несколько населенных мест и территории между ними. Эти планы, скорее всего, определяют стратегию социально-экономического развития мэрии. Муниципальный план развития является тоже среднесрочным плановым документом, и в этом смысле его временной горизонт может совпадать с горизонтом Интегрированного плана городского развития. Что же касается территориальных границ, муниципальный план действует на территории общины, включая все населенные места в границах общины, тогда как Интегрированный план городского развития разрабатывается для части территории города.

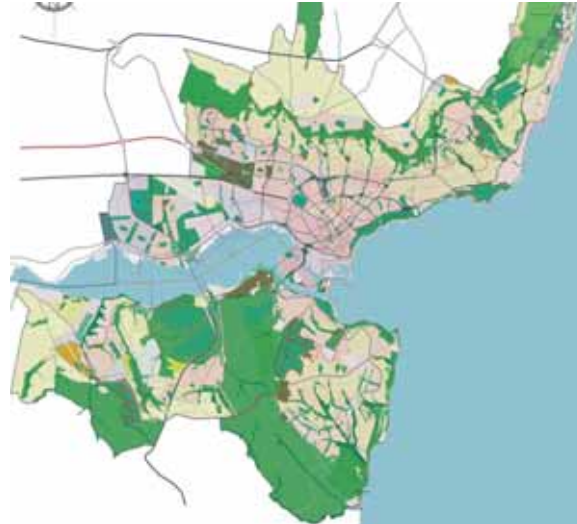
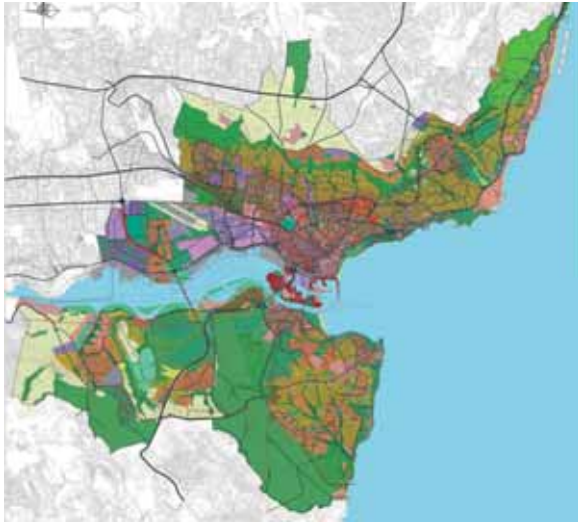
Секторы, от которых зависит экономическое развитие Болгарии, – это **инфраструктура, инновации, инвести-**

> Рис. 12. Генеральный план Пловдива и Пловдивского муниципалитета, 2005–2007 гг. Окончательный проект. «Ситиплан» – Пловдив



> Рис. 13. Генеральный план Пловдива и Пловдивского муниципалитета, 2005–2007 гг. Окончательный проект. «Ситиплан» – Пловдив. Система озеленения. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева





< Рис. 14. Генеральный план Варны и Варненского муниципалитета, 2006–2012 гг. Окончательный проект. «ТПО-Варна» и НЦТР-София

< Рис. 15. . Генеральный план Варны и Варненского муниципалитета, 2006–2012 гг. Окончательный проект. «ТПО-Варна» и НЦТР-София. Система озеленения. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева

ции, информационные технологии. Инфраструктура, особенно транспортная, имеет решающее значение для привлечения иностранных инвестиций и повышения конкурентоспособности экономики. В начале 2011 года болгарское правительство объявило приоритетным в области транспортной инфраструктуры строительство семи магистралей и семи скоростных дорог, которые будут связывать страну с европейскими странами (рис. 22). Ускоренными темпами идет строительство магистралей – некоторые уже завершены («Люлин»), другие находятся в разных стадиях реализации («Тракия», «Хемус», «Марица», «София-Калотина»), предстоит строительство («Струма»), выбирают участок ее проведения («Черное море»). Они имеют большое значение, так как осуществляют связь с Европейскими коридорами через территорию страны.

В условиях строительного бума и высокой степени урбанизации, и как следствие этого – в условиях высокой степени автомобилизации, выявился много проблем.



^ Рис. 16. Варна. Морской сад – памятник садово-паркового искусства. Фрагмент парка

< Рис. 17. Варна. Морской сад – памятник садово-паркового искусства. Фрагмент парка

< Рис. 18. Варна. Морской сад – памятник садово-паркового искусства. Фрагмент парка



^ Рис. 19. План детальной планировки жилого комплекса «Молодость-2» в Софии. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева

^ Рис. 20. План детальной планировки жилого комплекса «Молодость-3» в Софии. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева

^ Рис. 21. План детальной планировки жилого комплекса «Зарница» в Бургасе. Авторский коллектив под руководством Атанаса Ковачева



^ Рис. 22. Болгария. Приоритеты строительства – 2020

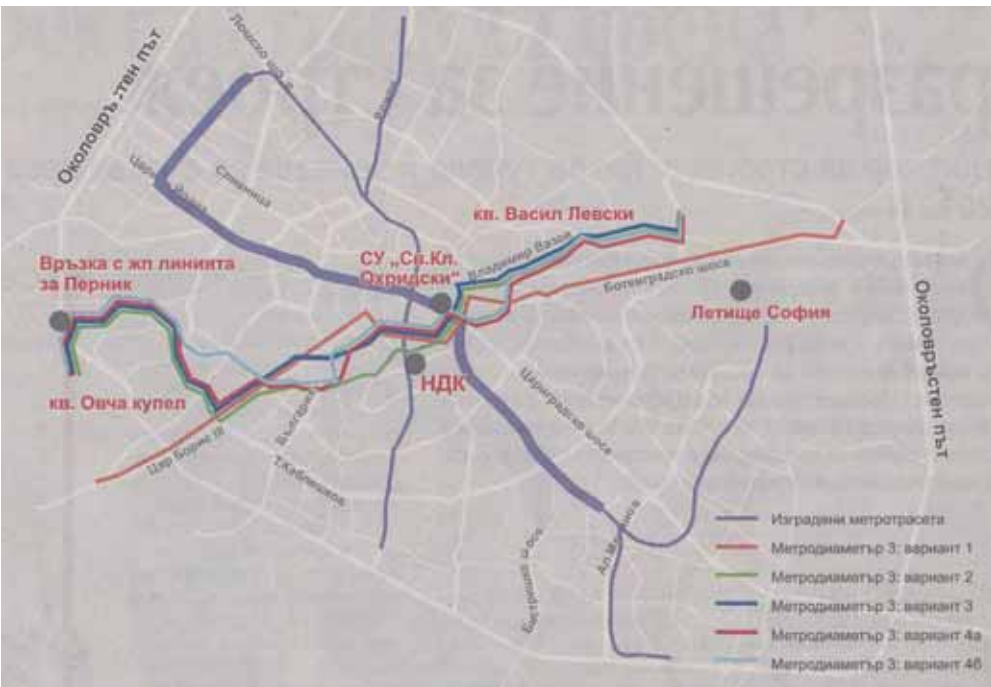
v Рис. 25. Схема метрополитена в Софии. Третий метродиаметр. Вариант 2011 г.

v Рис. 24. Схема метрополитена Софии. Продолжение первого радиуса от района «Молодость» до аэропорта

1. Перепись 2011 г. показала, что постоянно проживает в столице более 1 300 тыс. человек. По неофициальным данным, численность населения значительно выше, так как в начале демократических перемен после 1989 г. указом президента Болгарии было снято требование регистрации по месту жительства, и сегодня трудно определить точное количество проживающих в Софии.

Среди них транспортно-коммуникационные проблемы, актуальные для всех больших городов, и особенно столичных мегаполисов. Мировая градостроительная практика давно доказала, что город с численностью населения более миллиона людей не может решить транспортные проблемы без строительства метрополитена. София перешагнула этот порог более 40 лет тому назад – в далеких 70-х годах XX столетия¹. Тогда появились первые проектные предложения развития софийского метрополитена радиальной схемы, предусматривающие строительство трех метродиаметров, оптимально покрывающих территорию столицы. К сожалению, строительство шло очень медленными темпами. Сейчас действует только часть первого метродиаметра, который связывает северо-западные территории с юго-восточными (ЖК «Люлин» – ЖК «Молодость», всего 13 станций).

Самый масштабный столичный проект на ближайшие годы – это расширение метрополитена – продолжение первого метродиаметра (от ЖК «Молодость» до ЖК «Дружба» и аэропорта на северо-западе (рис. 24).





Частично линии метрополитена будут проходить по эстакаде, что является более экономичным вариантом. Метродиаметр будет иметь отклонение на юге к новому деловому району «Бизнес-парк» в Софии. Идет строительство **второго метродиаметра**, связывающего северные территории и центр города с южными районами столицы. Разрабатывается **третий метродиаметр**, соединяющий северо-восточные территории города через центр с юго-западными районами Софии.

Главный проектировщик этого метродиаметра чешская фирма «Метропроект-Прага» предложила пять вариантов (рис. 25). Метродиаметр будет иметь 18 станций, его длина 15,5 км, 8,4 км которых будут открытыми (наземно и надземно – на эстакаде). Все три метродиаметра пересекаются в центре Софии, формируя своеобразный треугольник, в углах которого расположены знаковые объекты – станция метро «Сердика» (это почти геометрический центр города), станции «Софийский университет им. св. Климента Охридского» и «Национальный дворец культуры».

Большое значение для жизни города имеет уличная сеть. Все генеральные планы Софии за последние сто с лишним лет предусматривали радиально-кольцевую схему уличной сети. К сожалению, радиусы построены, но часть кольцевых дорог не реализована, что создает много проблем. Радиальные направления «втягивают» автомобильное движение к центру города, но кольцевые дороги, в связи с их несовершенством, не могут разгрузить радиальные выходы, что приводит к пробкам. В столице самые загруженные в транспортном отношении участки уличной сети – это перекрестки. Пересечение улиц первостепенной уличной сети осуществляется в основном на уровне земли: в столице почти отсутствуют перекрестки в двух уровнях, или уличные узлы. Необходимо немедленно их реализовывать. Важнейшими являются пересечения: бульвар имени Пейо Яворова – бульвар имени Стояна Михайловского, бульвар имени Пейо Яворова – бульвар имени Драгана Цанкова (рис. 26) и много других.

Еще один масштабный проект в новейшей истории Софии – строительство Античного культурно-развлекательного комплекса «Сердика». Руины античной крепости

Сердика находятся в подземном переходе между зданиями Президентской администрации и Совета министров в самом центре Софии. Проект «Сердика» финансируется по Оперативной программе регионального развития Европейского союза. Его стоимость 15,8 млн левов (более 10,5 млн долларов). Этот проект стал возможным благодаря строительству метрополитена в центре Софии: именно оно явилось катализатором археологических раскопок, о которых давно мечтали местные археологи.

Многофункциональный культурно-развлекательный комплекс должен стать местом проведения постоянных и временных выставок с экспонированием артефактов, театральных и музыкальных спектаклей, различных встреч, в нем разместятся картинные галереи, антикварные магазины, кафе, рестораны с круглосуточным обслуживанием и др.

Комплекс имеет два уровня. Верхний, пешеходный уровень (рис. 27) включает территорию софийского района Ларго, объемно-пространственную композицию которого формируют построенные после Второй мировой войны

^ Рис. 27. Античный культурно-развлекательный комплекс «Сердика» в центре Софии, 2011 г. АБ САРХ, архитекторы Славей Галабов, Васил Китов, Красен Андреев и др. План верхнего пешеходного уровня площадки – район Софии Ларго

^ Рис. 28. Античный культурно-развлекательный комплекс «Сердика» в центре Софии, 2011 г. АБ САРХ, архитекторы Славей Галабов, Васил Китов, Красен Андреев и др. План первой части нижнего, археологического уровня

v Рис. 26. София. Сателлитный снимок. Транспортно-коммуникационная система. Проектное предложение формирования уличных узлов на два уровня. Бульвары П. Яворова и Д. Цанкова; бульвары П. Яворова и С. Михайловского



> Рис. 30. Античный культурно-развлекательный комплекс «Сердика» в центре Софии, 2011 г.

> Рис. 31. Античный культурно-развлекательный комплекс «Сердика» в центре Софии, 2011 г.



Литература

<http://aedesstudio.com>
<http://www.address.bg/>
<http://www.archelite.com/>
<http://www.archmodule.com>
<http://www.bggolftours.com/bg/>
<http://www.buildingoftheyear.bg/>
<http://www.burgas.bg/>
<http://www.businesspark-sofia.com/>
<http://cityarch.bg/>
<http://www.cityplan-bg.com/>
<http://www.forton.bg/bg/>
<http://www.lpgroup.bg/>
<http://mall.start.bg/>
<http://www.metropolitan.bg/bg/>
<http://www.moew.government.bg/>
<http://www.mrrb.government.bg/>
<http://www.mtict.government.bg/>
<http://www.ncrdhp.bg/>
<http://www.proarh-bg.com/>
<http://www.smolyan.bg/>
<http://www.sofia-agk.com/>
<http://www.sofproect.com>
<http://stroitelstvo.info/>
<http://www.tpovarna.com/>
<http://www.yavlena.com/>

> Рис. 34. Торговый центр «Софарма Бизнес Тауэрс» в Софии на бульваре Драгана Цанкова. 2011. Вид с высоты птичьего полета. Авторский коллектив под руководством Дмитрия Паскалева

здания Общественно-торгового и Правительственного центров и Совета министров на севере, Дом Партии (сегодня в нем находится Государственная дума) на востоке, здание администрации Президента и гостиничный комплекс «Шератон» на юге, а также пешеходные территории одного из главных столичных бульваров – Княгини Марии Луизы, до Банской площади, где находится минеральный источник и Софийские минеральные бани, а на юге – до древней церкви Святой Петки Самарджийской. Нижний археологический уровень включает две части. Первая часть – открытое пространство между двумя существующими пешеходными переходами – Восточной башней древнего римского города Сердика на востоке и церковью Святой Петки Самарджийской на западе (рис. 28). Вторая часть – территория ниже бульвара Княгини Марии Луизы, где будет проложена новая станция метро.

Археологические находки на этой территории датируются I веком н. э. (деревянный дом), наиболее хорошо сохранились артефакты, относящиеся к V–VI векам н. э. (рис. 30), найдена исключительно ценная мозаика (рис. 31) в помещении жилого здания, предположительно конца IV – начала V века н. э. Античные находки соседствуют с позднесредневековыми памятниками архитектуры XV–XVIII веков.

Проект рассматривает оба уровня – верхний, пешеходный (около 14 тыс. кв. м) и нижний, археологический (около 19 тыс. кв. м) как две части единого комплекса с функциональными связями между ними. Таким образом, в центре Софии появится новая пешеходная зона с историко-познавательной функцией.

Период начала XXI века характеризуется разработкой проектов, связанных с европейскими фондами финансирования. Реализация этих проектов позволит усовершенствовать инфраструктуру страны, приступить к проектированию дорог, сетей водоснабжения и канализации, объектов энергетики и др. Развитие транспортной, экологической и социальной инфраструктуры стимулирует развитие всех секторов экономики. В настоящий момент в стране реализуется много проектов этого типа. Один из них – проект «Модернизация библиотечно-информационного центра, разработка мер по энергоэффективности и

созданию доступной архитектурной среды в Лесотехническом университете в Софии» (руководитель профессор архитектуры Атанас Ковачев), стоимость строительства 3,84 млн левов (около 2,6 млн долларов), проект выигран на конкурсной основе и в настоящее время выполняется.

Стратегия развития устойчивой архитектуры требует сегодня решения важнейших задач в проектной деятельности с учетом растущих требований к экологии, экономике и качеству жизни человека. Устойчивые здания характеризуются эффективностью при использовании ресурсов и экономичностью при эксплуатации. В мире действуют различные системы сертификации устойчивого строительства. Некоторые страны имеют национальную систему сертификации, другие применяют известные мировые системы. Несмотря на многообразие мировых систем оценки устойчивого строительства, существуют базовые критерии: устойчивое планирование, эффективное управление территориями и ресурсами, энергоэффективность, качество среды, инновации и многое другое. В ноябре 1999 года в Филадельфии (США) восемь государств – США, Канада, Россия, Великобритания, Испания, Япония, Австралия и Объединенные арабские эмираты (ОАЭ) – создали Мировой совет устойчивого развития. Через десять лет после этого, в ноябре 2009-го, был создан Болгарский национальный совет устойчивого развития. В настоящий момент мировой совет объединяет более 70 национальных советов. В Болгарии уже появились первые здания, получившие сертификат устойчивого строительства, например торговый комплекс «Софарма Бизнес тауэрс» на бульваре Драгана Цанкова в Софии (рис. 34).

Тема устойчивого строительства становится все более актуальной в современном мире.

