

смысл места, описанного выше, полностью зависит от текущих уровней эксплуатационных расходов, в сочетании с обязательным требованием безопасности основных конечных железнодорожных станций, трудно представить, что такие изменения окажутся последовательными или успешными. На самом деле любые изменения, которым может подвергнуться Бродгейт, окажутся катастрофическими. Изображения компании «Сквинт Опера» затопленного Лондона (например, рыбалка в Кэнэри Ворф) являются поразительной иллюстрацией радикальных изменений окружения.

Организационное городское проектирование

Если адаптация очень важна для развития чувства места в пространстве и времени, она тем не менее остается вне контроля законодательства в сфере планирования. Как можно изменить эту тенденцию? Мы считаем, что проектировщики только выиграют, создавая адаптируемую застройку. По опыту знаем, что застройщики, предполагая одно, часто удивляются, когда происходит по-другому. Мы решили предложить городскую основу под бараки Челси с целью продемонстрировать этот подход.

Бараки Челси как пример

Мы пригласили в свою команду специалистов, чей опыт дополняет нашу практику планирования. Наша задача заключалась в создании городских рамок

совместно с архитекторами «Патель Тейлор», изучающими основные области общественной сферы, и архитекторами Гамильтона, «тестирующих» наши предложения с точки зрения требований к напольным пластинам, жилым зданиям. На месте, напротив Королевского госпиталя, проектированного Кристофером Реном, раньше находились бараки министерства обороны, относительно нетронутые и цельные владения, занимающие площадь примерно в 7 гектаров. Изолированные от окружающей среды, они не вписывались в структуру города.

Наш анализ показал, что результативным будет встраивание места в структуру района Белгравия, с его архитектурой в стиле английского Ренессанса периода королей Георгов. Затем мы исследовали, как улица может быть продлена через данное место с целью развития на современно уровне.

Этот небольшой пример из собственного опыта иллюстрирует наш подход к городскому планированию. В Великобритании из-за неудачи крупномасштабного планирования 1970-х годов и дерегулирования развития 1980–1990-х годов, этот вопрос был в значительной степени проигнорирован. К счастью, действие и сложность земельного права собственности в целом ограничили распространение «инертного» развития Лондона.

Проблемы градоформирования Иркутска

текст

Владимир Выражейкин

Складывающиеся рыночные отношения оказывают существенное влияние на методы градостроительной деятельности. Децентрализация экономических отношений и территориальное самоуправление становятся основой планов и проектов градорегулирования.

Целью планировочного регулирования является создание функционально-территориальных структур, которые направлены на оптимальное решение социально-экономических задач. В пространственном контексте планировочное регулирование таких градостроительных структур как город, агломерация, регион обусловлено необходимостью создания для населения благоприятных условий жизнедеятельности и качества жизни независимо от места проживания.

В Иркутске наблюдается рост центростремительных процессов жизнедеятельности, т. е. город насыщается дополнительными функциями, притягивая новые переплывающие функции, в том числе в его центральную часть. В городе в течение длительного исторического периода в силу его благоприятного экономико-географического положения складывалась многофункциональная отраслевая структура промышленного производства, которое в силу ряда причин сокращается. Одновременно город все в большей степени превращается в центр торговли, науки и культуры, образования, транспортного обслуживания прилегающих и отдаленных территорий.

Опыт экономически развитых стран свидетельствует о нарастании центробежных тенденций в размещении мест занятости. Эти тенденции кардинально преобразуют пространственно-планировочные формы формирования градостроительных процессов. Решающее значение имеет переход от точечных и очаговых к многоцентровым, пространственно-разветвленным планировочным структурам. Так, на уровне ядра города происходит отбор и сохранение административных функций общегородского и регионального значения в его центральной части. Срединная и периферийные части города реконструируются с учетом передислока-

ции в пределах агломерации непрофильных и перегружающих город объектов. В них создаются структуроформирующие системы подцентров, поддерживаемые хоровыми связями между собой.

На уровне агломерации – реорганизация функционально-территориальной и связевой структур с выявлением подцентров экономического развития и локального расселения. На уровне региона – планировочное упорядочение на основе формирования внутрирегиональной системы взаимосвязанного расселения и хозяйственного тяготения.

Значительная часть Иркутска занята производственными территориями, которые сокращаются в ядре города и его срединной части за счет вывода экологически вредных производств или их ликвидации в силу различных технико-экономических причин и факторов. Периферийное размещение предприятий обуславливает проведение их реконструкции за счет процессов их специализации и кооперирования, интеграции и насыщение новыми функциями и технологиями. К тому же здесь имеют значение агломерационные и региональные факторы.

Реорганизация производственных территорий должна производиться на основе формирования в их структуре многофункциональных подцентров обслуживания с целью повышения степени «приспособленности» производственных функций и населения, предпринимательства, инвестиций. Эти подцентры, ориентированные на агломерационные взаимосвязи, представляют собой пространственно-развитые структуры, которые насыщаются разнообразными функциями (объектами торговли, культуры и спорта), включая жилье в виде гостиниц и домов временного проживания. Важным является то, что из-за заметного сокращения рабочих мест на промышленных предприятиях и прироста мест занятости в сфере услуг появляется возможность тесной увязки жилья, работы и отдыха. Также возникают предпосылки для появления новых, концептуальных архитектурно-пространственных

решений, обусловленных в то же время функциональной направленностью места размещения – производственной, научно-производственной, логистической, транспортной и др.

Решение проблем пространственной организации социально-экономической деятельности в регионе направлено на установление целесообразной меры, концентрации, интеграции и дифферен-

циации производственных структур, что, в конечном счете, окажет влияние на процесс реализации градостроительных объектов, связанных с формированием благоприятной среды жизнедеятельности, расширением выбора и улучшения доступности мест приложения труда, общественных центров и мест отдыха.

Основные тенденции в сфере транспорта и базовые проекты в сфере инфраструктуры и транспорта

Каковы основные тенденции транспортной сферы и основные, уже реализованные, проекты в сфере инфраструктур и транспорта за последнее десятилетие?

В 1999 году участие команды французских экспертов в европейской программе ТСНГ (Техническая помощь Содружеству независимых государств) выявило некоторые методологические подходы и технические советы как в целом, так и конкретно в транспортном планировании.

А что теперь? Был открыт новый мост через Ангару, что вне всяких сомнений, улучшит сообщение между частями сибирской столицы, расположенными на разных берегах. Но, наряду с этим, считается, что отдельные виды транспорта влекут за собой классические последствия конфликта с другими видами – воздействие в плане доступа к центру города и загруженности общественного пространства.

Новые разработки, торговые центры, гостиницы, офисы... Все это способствует росту экономики города, если объекты оснащены парковками, удовлетворяющими потребность в них, связанную с самим существованием подобных организаций.

В Иркутске есть замечательный исторический центр, влияние которого распространяется и за пределы города. Как все города подобного типа, Иркутск не избежал противоречий между потребностями в доступности того или иного места и возможностями доступа к ним.

В исторических центрах больших городов этого типа транспортная сеть чаще всего является несовместимой с интенсивным использованием личного автотранспорта.

В промышленно развитых странах развитие автотранспорта в послевоенное время оправдало создание функциональных инфраструктур, способных удовлетворять новые потребности.

Общественный транспорт становится все менее и менее популярным и проигрывает автомобилям, которые поработили весь мир. Уровень загрязнения воздуха и шума растет, и пробки заметно ухудшили доступ к сети городских поселений. Это не могло не отразиться на пешеходах и не навредить имиджу города в целом. Стоимость же всего этого остается на втором плане.

С 80-х годов, в связи с безвыходной ситуацией, ставшей конфликтной и экономически невыносимой, мышление изменилось, и в некоторых городах в Италии и Нидерландов власти начали принимать меры по ограничению доступа в центр города для некоторых транспортных средств.

В большинстве городов вводятся новые планы движения, ограничивающие транзит, строятся объездные дороги, парковки, пешеходные зоны, варьирующиеся в зависимости от района города, устанавливается ограниченный доступ, увеличивается количество общественного транспорта, такого, как скоростной трамвай.

Тем не менее многие вопросы остаются нерешенными и по сей день. Противоречия, вызванные некоторыми проектами комплексов городских поселений, лишь увеличивают интенсивность трафика из-за того, что не была учтена потребность в доступе.

Транспортная схема в старинных исторических центрах не является гибкой в связи с наличием охраняемых зданий и со слабой изменчивостью распределения земли. Противоречие между уровнем привлекательности и вместимостью некоторых мест, таким образом, может быть преодолено только при помощи последовательной политики доступности.

Ограничение автомобильного движения, в соответствии с экономическим развитием, в пользу пешеходов и общественного транспорта стало неизбежным.

Создание точек соприкосновения между различными видами транспорта необходимо для того, чтобы оптимизировать их взаимодействие наилучшим образом.

Размеры парковок и места остановок должны определяться в соответствии с той ролью, которую играет в жизни города тот или иной вид транспорта.

Необходимо, чтобы каждый проект организации движения в городе сопровождался исследованием его возможного влияния на доступ и оценкой его воздействия на функционирование пригородных территорий и городских коммуникационных узлов в целом.

Только общественные органы власти в состоянии давать гарантии возможности сосуществования различных проектов и оценивать их влияние на жизнь города. Для этого необходим долгосрочный подход, заключающийся в поэтапности принимаемых мер, доступных бюджету города.

Противоречия между акантами экономического развития выходят за рамки городского планирования. Однако они не могут ограничивать значение этих проблем, рискуя отразиться на влиянии города с таким блестящим прошлым, и сейчас, на пороге своего 350-летия, город должен гарантировать своим жителям высокий уровень жизни и выглядеть значительно на международном уровне.

Для этого хотелось бы, чтобы участники симпозиума подумали над тем, какие структуры необходимо улучшить или внедрять при городском планировании с целью обеспечения последовательности и связности проектов.

Вот некоторые из аспектов и вопросов, наиболее актуальных в пределах времени и доступной информации, которые заслуживают внимания участников:

- какие ограничения, необходимые для защиты архитектурного наследия города необходимо изменить?
- состояние важных для города проектов
- тенденции развития транспорта в населенном пункте
- ситуация в сфере транспорта и тенденции развития общественного транспорта в городе
- секторы и пути сообщения, которые необходимо изменить в пользу пешеходов.,

текст
Бернар Этенжер