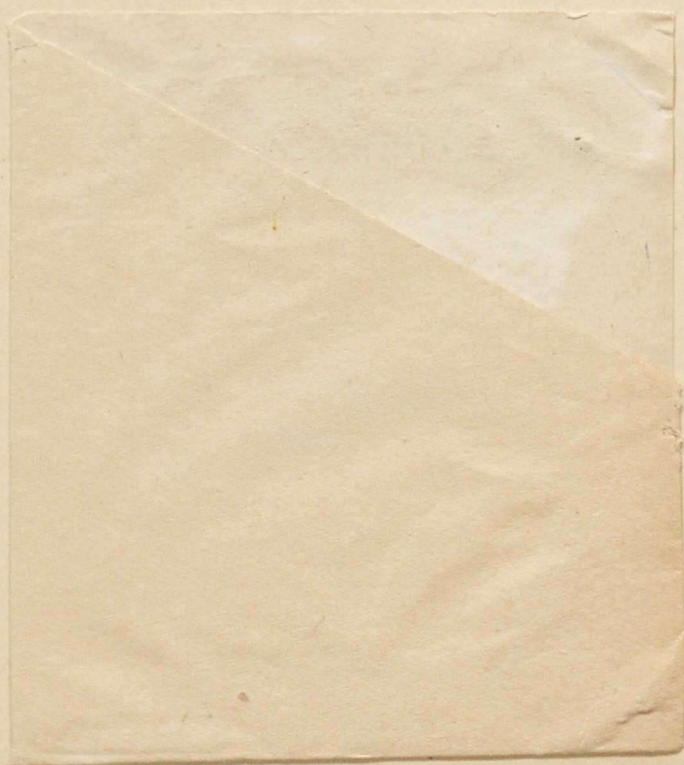


XX 515
13

1956

7-8

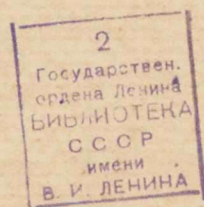


1017

21

26/

XX $\frac{515}{13}$



АРХИТЕКТУРА СССР

7

1956

СОДЕРЖАНИЕ

ЗАДАЧИ ГРАДОСТРОИТЕЛЕЙ НА НОВОМ ЭТАПЕ	Стр. 1
*	
РАЙОННАЯ ПЛАНИРОВКА И ЕЕ НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ	Стр. 3
В. Ахутин	
Стр. 3	
*	
КАЖДОМУ ГОРОДУ — ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН СТРОИТЕЛЬСТВА	Стр. 6
Б. Светличный	
Стр. 6	
*	
О ПРИНЦИПАХ ПЛАНИРОВОЧНОГО РЕШЕНИЯ ГОРОДОВ-СПУТНИКОВ	Стр. 9
В. Каменский	
Стр. 9	
*	
ВОКРУГ КИЕВА	Стр. 11
БЕСЕДА С ГЛАВНЫМ АРХИТЕКТОРОМ КИЕВА Б. ПРИИМАКОМ	
Стр. 11	
*	
НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ	Стр. 12
А. Кузнецов	
Стр. 12	
*	
О ВЕЛИЧИНЕ ГОРОДОВ И ПОСЕЛКОВ	Стр. 15
В. Давидович	
Стр. 15	
*	
НОВЫЕ ПРАВИЛА И НОРМЫ ПЛАНИРОВКИ И ЗАСТРОЙКИ ГОРОДОВ	Стр. 19
В. Бабуров	
Стр. 19	
* *	
ОПЫТНАЯ ЗАСТРОЙКА ЖИЛОГО КВАРТАЛА В ЮГО-ЗАПАДНОМ РАЙОНЕ МОСКВЫ	Стр. 21
Г. Павлов, В. Свирский	
Стр. 21	
*	
ЧЕРТЫ НОВОГО В ЗАСТРОЙКЕ КИЕВА	Стр. 27
А. Заваров, А. Фельбейн, И. Бронштейн	
Стр. 27	
*	
ИЗ ПРАКТИКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МАГНИТОГОРСКА	Стр. 31
И. Рожкова	
Стр. 31	
*	
ОШИБКИ В ЗАСТРОЙКЕ ГОРОДА КРАСНОЯРСКА	Стр. 34
Н. Солофенко	
Стр. 34	
*	
ОБ ИЗДАНИИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	Стр. 35
О. Швидковский, В. Белоусов	
Стр. 35	
*	
ТИПОВЫЕ ПРОЕКТЫ В ЗАСТРОЙКЕ ЦЕНТРОВ РУССКИХ ГОРОДОВ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XVIII века	Стр. 37
В. Лавров	
Стр. 37	
*	
МУЗЕЙ ИМЕНИ РУБЛЕВА	Стр. 39
М. Алпатов	
Стр. 39	
*	
ПО ГОРОДАМ ИНДИИ	Стр. 41
А. Короцкая-Ерзина	
Стр. 41	
*	
СОВЕЩАНИЕ МОЛОДЫХ АРХИТЕКТОРОВ МОСКВЫ	
На вклейке между стр. 6 и 7 цветное фото В. Игнатовича.	
Благоустройство нового жилого квартала на Боровском шоссе в Москве	

XX 515
13

АРХИТЕКТУРА С С С С Р

Государственная
Библиотека
СССР
им. В. И. Ленина

17-57-506

ОРГАН АКАДЕМИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И АРХИТЕКТУРЫ СССР,
СОЮЗА АРХИТЕКТОРОВ СССР
И ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА СОВЕТА МИНИСТРОВ РСФСР
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И АРХИТЕКТУРЫ

7
1956

ЗАДАЧИ ГРАДОСТРОИТЕЛЕЙ НА НОВОМ ЭТАПЕ

Гигантская программа промышленного, жилищного и культурно-бытового строительства, предусмотренная директивами XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану, ставит перед советским градостроительством небывалые по своим масштабам и многообразию задачи. Предстоит по-новому, комплексно развернуть работы во всех звеньях градостроительной практики — от важнейших народнохозяйственных проблем районной планировки до планировки и застройки квартала, выбора рациональных типов жилых и общественных зданий.

В связи с освоением новых экономических районов страны особое значение приобретают правильное размещение промышленных предприятий и организация городского строительства.

Партия и правительство не раз указывали на недопустимость чрезмерного сосредоточения промышленных предприятий в крупных городах, которое ведет к их перенаселенности, увеличивает протяженность и стоимость городских коммуникаций, удорожает благоустройство и в конечном счете ухудшает условия жизни населения. В то же время ряд малых городов, располагающих необходимыми условиями для размещения и быстрого развития промышленности, не застраивается и не благоустраивается, жилой фонд их приходит в ветхость. Размещение промышленности в таких городах способствовало бы быстрейшему экономическому освоению новых районов и их культурному развитию.

Государственные комитеты по делам строительства и архитектуры и госпланы союзных республик должны изучать возможности размещения нового промышленного, жилищного и культурно-бытового строительства в каждом городе республики, выяснять, где имеются удобные для нового строительства площадки, необходимые водные ресурсы, источники промышленного сырья и

строительных материалов, соответствующие условия для организации транспорта, получения электроэнергии и т.п.

Создание резервного фонда площадок для размещения новой промышленности и вызванных ею к жизни новых городов и рабочих поселков зависит от четкой организации в общегосударственном масштабе работ по составлению схем районной планировки и проектов планировки городов. В настоящее время эти работы недопустимо отстают от запросов народного хозяйства.

Со дня постановления Совета Министров СССР «О порядке утверждения проектов планировки и застройки городов Советского Союза» прошел почти год, но до сих пор нет плана даже первоочередных работ по составлению схем районной планировки важнейших промышленных районов страны. Госстрою СССР и госстроем союзных республик следует незамедлительно организовать эти работы. Одновременно надо укрепить местные проектные организации, чтобы они могли комплексно решать многообразные планировочные задачи, включая районную планировку.

Много нерешенных задач стоит перед советским градостроительством в области реконструкции сложившихся городов. Необходимо прежде всего пересмотреть порядок размещения промышленных предприятий на территории городов. Сосредоточение в городах многочисленных предприятий не только ухудшает санитарное состояние городов, но и препятствует их нормальному развитию.

Строительство промышленных предприятий должно идти по пути создания в городах промышленных районов, достаточно удаленных как от жилых кварталов, так и друг от друга. При размещении предприятий надо учитывать перспективы комплексного развития всего промышленного района, включая строительство железных дорог и высоковольтных линий электропередач, а

также целесообразную и экономичную организацию городского инженерного хозяйства. Очень важно также улучшить гаражное и складское хозяйство, уделив особое внимание правильному размещению его на территории города.

Вопрос об улучшении условий жизни городского населения выдвинул перед градостроителями новую и чрезвычайно важную задачу — разуплотнить крупные города страны путем организации вокруг них городков-спутников. В решении многих вопросов, связанных с созданием таких городков, большую помощь должна оказать современная разработка проектов планировки пригородных зон.

Публикуемая в этом номере журнала статья главного архитектора Ленинграда В. Каменского свидетельствует о том, что перед проектировщиками возник целый ряд неясных вопросов, связанных с решением проблемы создания городков-спутников. Градостроительная наука должна незамедлительно заняться этими актуальными вопросами практики.

Продолжает оставаться нерешенным важнейший вопрос советского градостроительства — о наилучших приемах застройки жилых районов и кварталов. В этой области было допущено немало недостатков и ошибок. До недавнего времени была широко распространена главным образом застройка по красным линиям городских магистралей. Этим преследовалась, как правило, лишь чисто эстетическая цель «показной реконструкции» города. Тем самым игнорировались задачи создания необходимых удобств для населения, организации в жилых кварталах мест для отдыха и спорта, исключалась возможность организовать хозяйственное обслуживание населения и правильно разместить культурно-бытовые учреждения. Кроме того, такая система застройки вызывает удорожание строительства, так как требует больших сносов зданий и приводит к неэкономичному использованию инженерных коммуникаций.

Несмотря на это, в ряде городов все еще практикуется застройка только по магистралям. В Ереване, например, вдоль красных линий строятся дома длиной в 200, 300 и 400 м почти без разрывов. Даже в том случае, если между домами есть разрывы, их застраивают дорогостоящими декоративными арками, не имеющими никакого практического назначения.

Надо решительно переходить к комплексной застройке групп кварталов, размещая внутри них культурно-бытовые учреждения, общественные площадки и водоемы, удобные хозяйственные дворы и стоянки для индивидуальных машин.

До сих пор у нас практикуется переуплотненная застройка. Слишком плотно застроены, например, кварталы в левобережной части Ульяновска, некоторые кварталы Москвы и других городов. В наших городах надо шире применять свободную застройку, с открытыми, хорошо проветриваемыми и инсолируемыми пространствами.

Решая задачи планировки и застройки советских городов, надо всемерно способствовать ускорению темпов жилищного строительства, резкому повышению его качества. Это может быть достигнуто лишь при условии массового сооружения жилых домов по типовым проектам, рассчитанным на передовые, индустриальные методы строительных работ, с применением конструкций и деталей заводского изготовления. Однако во многих городах типовые проекты применяются в очень незначительном количестве, а иногда ими и совсем не пользуются. Например, в Ереване, где ведется большое строительство, не было построено по типовым проектам ни одного дома. Наблюдается и такое явление, когда типо-

вые проекты применяются неправильно. Так, в Красноярске застройка ведется по типовым проектам 30 различных серий, что только осложняет индустриализацию строительства.

Республиканским проектными организациями и госстроем союзных республик предстоит проделать большую работу по внедрению наиболее совершенных типовых проектов. Одновременно, в связи с переходом на массовую застройку по типовым проектам, должно быть уделено особое внимание рациональной планировке жилых районов и кварталов, обеспечивающей создание необходимых удобств для населения.

Важным мероприятием, направленным на улучшение жилищных условий трудящихся, является индивидуальное жилищное строительство. Партия и правительство не раз подчеркивали необходимость его всемерного развития, однако эти указания часто нарушаются. Интересы населения требуют, чтобы индивидуальное жилищное строительство в городах было хорошо организовано и проводилось в достаточных размерах.

Правильному развитию градостроительной практики мешает неупорядоченность планирования. Как известно, наши города не имеют пятилетних планов строительства. Общий объем строительства в городах складывается из несвязанных между собой планов жилищного и культурно-бытового строительства, осуществляемого различными застройщиками, что серьезно затрудняет плановую застройку и благоустройство городов.

В крупных городах необходимо организовать, по примеру Москвы, единые строительные и проектные организации, передав все средства на городское строительство горисполкомам. Опыт Главмостроя показал, что такая система способствует успешному выполнению планов городского строительства и снижению его стоимости.

Серьезного укрепления требует градостроительная дисциплина. Многочисленные факты свидетельствуют о том, что утвержденные проекты планировки городов нарушаются, имеются массовые случаи самовольного строительства. Нередко здания заселяются до завершения строительных работ. Одной из причин такого нетерпимого положения является невнимательное республиканских госстроев, а также горисполкомов к контролю за застройкой городов. Инспекции Госархстройконтроля, как правило, малочисленны, их штаты остаются в течение многих лет неизменными, несмотря на увеличение объемов городского строительства. Назрела необходимость решительного улучшения работы Государственного архитектурно-строительного контроля.

Решением правительства руководство планировкой и застройкой городов в союзных республиках возложено на республиканские комитеты по делам строительства. Большое значение в упорядочении планировки и застройки городов имеет разработка нормативных и инструктивных материалов. Госстрой СССР должен ускорить выпуск инструкций по составлению схем районной планировки, а также по планировке и застройке городов. Оба эти документа крайне необходимы проектно-планировочным организациям, органам по делам строительства и архитектуры на местах. В этом году должно быть закончено также составление «Правил и норм по проектированию городов».

Вся градостроительная деятельность направлена в нашей стране на улучшение жизни и быта народа, рост его благосостояния и культуры. Это обязывает советских градостроителей, а также государственные органы, ведающие планировкой и застройкой городов, умножить свои усилия в большом и благородном деле развития и благоустройства городов нашей Родины.



КНИГА ИМЕЕТ

8108p

Печатн. листов	Выпуск	В перепл. един. соедин. №№ вып	Таблиц	Карт	Иллюстр.	Служебн. №№	№№ списка и порядковый	1955 г.
6	2	1956 7-8	1	накл. + 7	28	195		

627/16—250 тис.

2

1607

W

W

РАЙОННАЯ ПЛАНИРОВКА И ЕЕ НАРОДНО-ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ

Инженер В. АХУТИН

Партия и правительство всегда уделяли большое внимание вопросам правильного размещения производительных сил, вовлечения в хозяйственный оборот новых источников сырья, топлива, электроэнергии.

В директивах XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану вновь поставлена задача — улучшить размещение производительных сил, приблизив промышленность к источникам сырья, топливно-энергетическим ресурсам и к районам потребления, обеспечить правильную специализацию и комплексное развитие основных экономических районов страны.

Огромные масштабы предстоящего промышленного строительства, особенно в восточных районах, сооружение мощных гидроэлектростанций, увеличение роста добычи угля и нефти в районах европейской части СССР и Урала требуют проведения большой работы, направленной на наиболее целесообразное размещение новых промышленных предприятий, не допуская при этом чрезмерной концентрации промышленности в районах крупных центров.

Разработка перспективных планов развития народного хозяйства, предусмотренная XX съездом партии, связана с составлением перспективной схемы комплексного размещения промышленности по экономическим районам страны. Ясно, что эта работа не может ограничиваться только географическим размещением промышленности, а должна сопровождаться техническими решениями, обеспечивающими правильность как выбора площадок, в особенности под крупные производства тяжелой промышленности, так и взаимное размещение в районе будущего строительства промышленных предприятий, городов и рабочих поселков, строительных баз, карьеров, транспортных, инженерных и других сооружений. При этом должны учитываться перспективы развития промышленности на территории этих районов.

Известно, что расположение в районах нового строительства отдельных промышленных предприятий и электростанций без учета дальнейшего развития промышленности приводило к тому, что для новых предприятий и жилой застройки не оставалось удобных участков, осложнялись условия электроснабжения, водоснабжения, транспортных связей предприятий и населенных мест, ухудшались и санитарно-гигиенические условия жизни населения. Само собой разумеется, что все это приводит не только к снижению качества строительства, но и к его удорожанию. Поэтому технические решения территориального размещения промышленности требуют предварительного изучения естественных условий района, выбора площадок, пригодных для строительства, источников водоснабжения, хороших транспортных связей с железнодорожными магистралями и водными путями и т. д.

Комплексное решение всех этих вопросов и является задачей разработки схем районной планировки.

* * *

Районная планировка имеет особое важное значение для новых районов сосредоточенного промышленного строительства. Своевременно составленная для таких районов схема позволит избежать возможных ошибок, связанных с неправильным размещением отдельных объектов промышленного строительства.

В развитых промышленных районах районная планировка позволяет устанавливать масштабы и целесообразность дальнейшего развития существующих промышленных центров и расположенных поблизости от них малых и средних городов. Это особенно важно для районов, где современные крупные промышленные города оказались чрезмерно насыщенными промышленностью, а расположенные в этом же районе малые города не развиваются. Такое положение имеет место в Свердловском, Челябинском, Молотовском, Новосибирском и некоторых других промышленных районах.

Первостепенное значение имеют схемы районных планировок для районов, богатых полезными ископаемыми, но развитие которых сдерживается из-за ограниченности местных водных ресурсов. В этих районах рост промышленности зависит прежде всего от правильного использования и распределения водных ресурсов. К таким районам относятся Карагандинский, Джезказган-

ский, Экибастузский, Кустанайский районы Казахстана, западные районы Туркмении и др.

Районная планировка призвана обеспечить наиболее экономичное и рациональное использование территории района, резко сократить сроки по выбору площадок для промышленного строительства, помочь координации проектно-изыскательских работ проектных организаций, находящихся в ведении различных министерств и ведомств. Схема районной планировки позволяет выяснить целесообразность строительства общерайонных водопроводов и канализационных сооружений, объединенных тепловых электростанций, сортировочных железнодорожных станций, обслуживающих различные предприятия, а также правильно решить ряд других вопросов, имеющих общерайонное значение. Все это вместе взятое и определяет народнохозяйственное значение районных планировок в деле планового размещения и перспективного развития промышленности и создания хороших условий для проживания местного населения.

Районной планировкой должны быть охвачены: районы строительства крупных гидроэлектростанций, где находятся энергоемкие производства и предприятия обрабатывающих отраслей промышленности;

каменноугольные бассейны с предприятиями угледобывающей промышленности, крупными тепловыми электростанциями, промышленными комбинатами, связанными с переработкой и использованием угля;

районы нефтеносных месторождений, для которых важнейшими задачами являются: расселение, организация внутрирайонного транспорта и водоснабжения;

районы комплексного промышленного развития, где сосредоточиваются крупные предприятия различных отраслей промышленности или комплексы предприятий, кооперированных по условиям производства, развивающегося на базе использования энергетических и сырьевых ресурсов данного района.

Большое значение районная планировка имеет для курортных районов страны. Вопросы курортного зонирования, правильного распределения курортного строительства, охраны минеральных источников, использования морских пляжей, организации парковых зон, размещения промышленности, обслуживающей курорты, электростанций, водоснабжения, транспорта и др. требуют комплексного решения, с учетом интересов всего курортного района в целом.

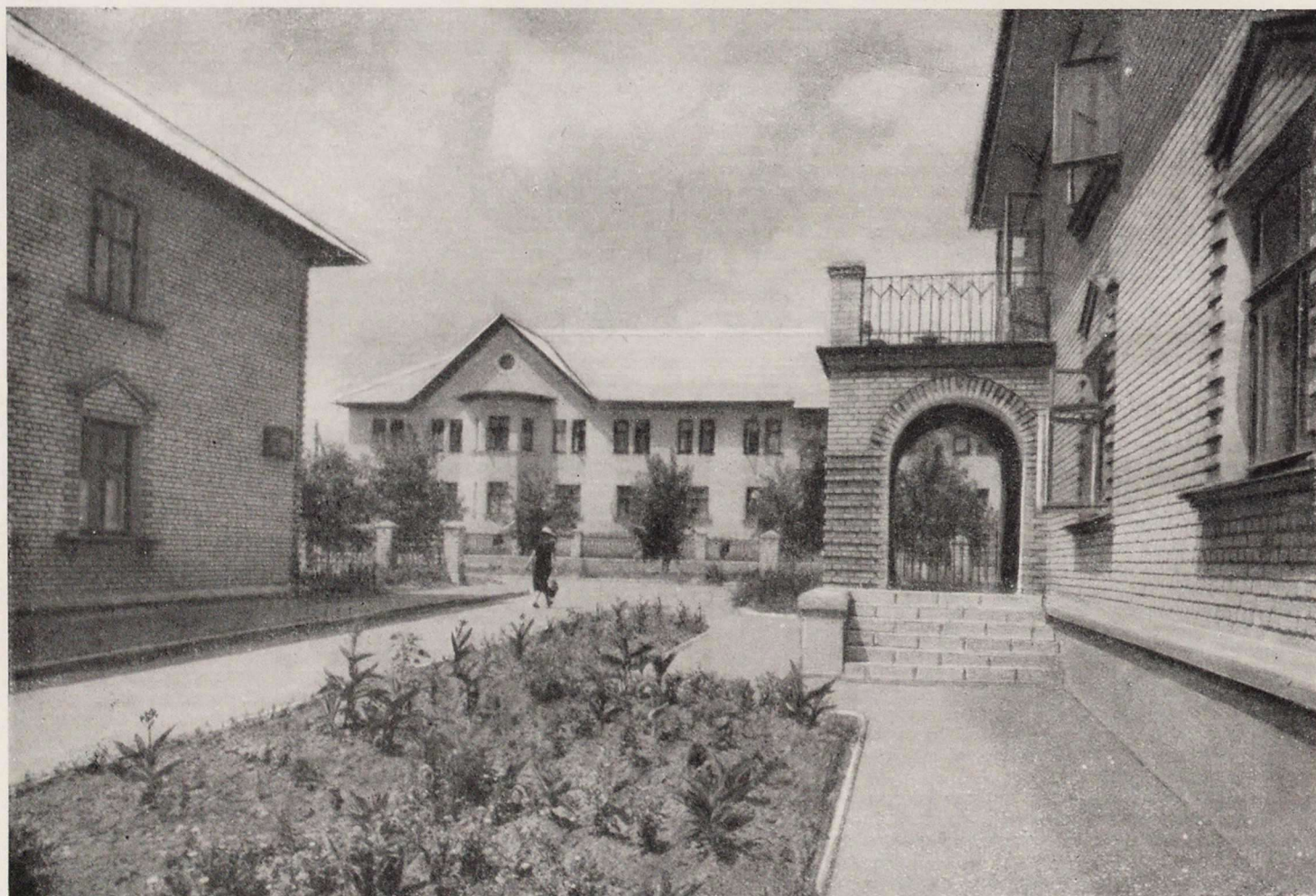
В схеме районной планировки подробно разрабатываются принципы застройки населенных мест, организации транспорта, строительства электрифицированных железных дорог, трамвайных линий и шоссейных дорог, изучаются местные водные ресурсы, места забора воды, выделяются зоны санитарной охраны источников водоснабжения, места спуска сточных вод. Одновременно решаются вопросы инженерной подготовки территорий, осушения заболоченных пространств, изучаются ресурсы местных строительных материалов, вопросы организации пригородных сельскохозяйственных зон и мест отдыха населения района.

Чтобы обеспечить планомерное использование территории района и рациональное размещение на ней промышленности, жилой застройки, электростанций, транспортных и других сооружений, а также охрану источников водоснабжения, зеленых массивов и т. д., схема районной планировки составляется примерно на 20 лет на основе детально разработанных перспектив развития хозяйства района. На этот же срок рассчитывается рост численности городского населения района и его отдельных населенных пунктов.

В постановлении «О порядке утверждения проектов планировки и застройки городов Советского Союза» Совет Министров СССР указал, что проекты планировки и застройки городов и поселков, подлежащих строительству в районах, где намечается строительство группы промышленных предприятий, связанных между собой единой системой расселения, общей сырьевой и энергетической базой, объединенной системой транспорта, дорог, инженерных сооружений и сетей, составляются на основе утвержденных схем районной планировки, разработка которых для строительства в таких районах обязательна. Таким образом, районная планировка является признанным методом планового и комплексного разме-



Кировакан. Жилые дома рабочих химического комбината



Запорожье. Жилые дома на улице Щербакова

щения на территории района всех видов строительства, всех отраслей народного хозяйства.

* *
*

Работы по районной планировке были начаты в нашей стране еще в 1930—1931 гг. Тогда районная планировка включала лишь пригородные районы отдельных крупных городов.

В дальнейшем работы по районной планировке охватили ряд промышленных и курортных районов страны.

В Академии архитектуры СССР был создан в качестве научно-методического центра специальный научный отдел по районной планировке.

Для руководства делом районной планировки и разработки схем по единому плану был образован специальный отдел в Комитете по делам строительства при СНК СССР.

Украинским Гипроградом была закончена начатая еще до войны схема районной планировки Донбасса.

Начиная с 1950 г., Гипрогор приступил к разработке схем районной планировки Иркутско-Черемховского промышленного района, зон Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций, Бугульминского и Туймазинского нефтеносных районов, а также курортного района южного берега Крыма. Все эти работы закончены.

Одновременно Центрогипрошахт Министерства угольной промышленности СССР разработал схему районной планировки Карагандинского промышленного района. Рассмотренная Советом технико-экономической экспертизы Госплана СССР и Госстроем СССР эта схема не получила одобрения в связи с завышенными масштабами промышленного развития района.

В Эстонии разработана схема районной планировки сланцевого района.

В настоящее время Гипрогором составляются схемы районной планировки Красноярского района, Экибастузского и Кустанайского промышленных районов Казахской ССР. Начаты также работы по схемам районной планировки Абакано-Минусинского района Красноярского края, районов Братской, Воткинской, Саратовской и Чебоксарской гидроэлектростанций, а также по Енисейскому промышленному району.

Бакинский Горпроект разрабатывает схему планировки Апшеронского полуострова, Армянская республиканская проектная организация — схему планировки Зангезурского района.

Проектными организациями Мосгорисполкома разрабатывается схема планировки пригородной зоны Москвы. Эта работа приобретает особое значение в связи с задачей рассредоточения населения крупных городов и строительства вокруг Москвы небольших благоустроенных городов с переводом сюда из столицы отдельных промышленных предприятий.

Медленное развитие работ по районным планировкам объясняется, в частности, тем, что бывшие республиканские управления по делам архитектуры и местные архитектурные органы не уделяли этой важной государственной проблеме должного внимания.

Академия архитектуры СССР совсем перестала заниматься вопросами районной планировки и даже исключила их из своих планов. Отдел районной планировки был ликвидирован.

Развитие работ по районной планировке сдерживалось также из-за отсутствия перспективных планов развития и размещения важнейших отраслей промышленности, которые должен был разрабатывать Госплан СССР.

* *
*

Нередко высказывается неправильное суждение о том, что схема районной планировки является чисто технико-экономической задачей и что архитектурно-планировочные вопросы имеют в ней подчиненный характер и поэтому ими можно не заниматься.

Между тем решение основных планировочных проблем требует подлинно творческого подхода к работе над схемой районной планировки.

Таковыми планировочными проблемами, помимо правильного взаимного размещения промышленных предприятий, населенных мест, транспортных и других сооружений, являются рациональное использование территории района и, главное, тщательно разработанная и продуманная схема расселения трудящихся. Первостепенное

значение имеет разработка вопросов, связанных с первоочередным строительством в районе.

При составлении схемы расселения трудящихся главное внимание проектировщиков должно быть направлено на выбор для жилой застройки участков, наиболее благоприятных по своим природным условиям и удобным с точки зрения строительства.

Схема районной планировки должна не только определять общие принципы городского строительства, но и обосновывать типы жилой застройки в зависимости от размеров отдельных населенных пунктов, наличия местных строительных материалов, условий рельефа, климата и других местных особенностей.

Рекомендации по выбору территорий для промышленного и жилищного строительства, схема расселения, установление масштабов развития отдельных населенных пунктов должны быть проработаны с такой тщательностью, чтобы принятые в схеме принципы планировки могли быть полностью положены в основу дальнейшей разработки проектов планировки и застройки отдельных населенных пунктов района.

При составлении схемы районной планировки и планировочных предложений по развитию существующих и размещению новых населенных пунктов нельзя ограничиваться решением узкой технической задачи — выбором пригородных в строительном отношении площадок.

Планировочные решения схемы должны базироваться на глубоком изучении и анализе природных и ландшафтных особенностей района, которые следует также учитывать и при проработке вопросов организации пригородных и районных мест отдыха населения, размещения пионерских лагерей, загородных школ, физкультурных баз и др.

Создание рациональной системы расселения трудящихся приобретает особо важное значение для угольных, нефтяных и горнорудных районов, отличающихся разбросанностью мест приложения труда и невысокой концентрацией в них населения. В этих районах наряду с рабочими поселками должны создаваться культурные и промышленные центры. В таких центрах размещаются ремонтные и металлообрабатывающие промышленные предприятия, предприятия пищевой промышленности, районные производства по изготовлению строительных деталей, а также административно-управленческие, научные и проектные организации, техникумы, специальные высшие учебные заведения, крупные культурно-бытовые учреждения.

Естественно, что задача рационального расселения трудящихся в таких сложных в планировочном отношении районах может быть успешно разрешена лишь при организации хорошо налаженного скоростного пассажирского внутрирайонного транспорта.

По этому принципу развивается Караганда, где центральный городской район является административным и культурным центром для жилых районов и поселков, расположенных в пределах городской черты. По этому же принципу, как административный центр нефтеносного района, создается г. Альметьевск. На тех же основах ведется застройка расположенных в центре Кузбасса городов Прокопьевска и Киселевска, где наряду с большим числом ограниченных по размерам и достаточно удаленных друг от друга жилых районов, застройка которых осуществляется по типу рабочих поселков, создаются крупные жилые районы — Черкасов Камень, центральная часть Прокопьевска, Тынган и др.

Для районов, в которых намечается строительство большого количества предприятий различных отраслей промышленности, схема размещения этих предприятий и схема расселения должны обеспечивать равномерное использование имеющихся в районе строительных площадок.

Нельзя допускать излишнюю концентрацию промышленности и населения в каком-либо одном или ограниченном числе населенных мест и оставлять без развития другие населенные пункты района, которые также обладают удобными площадками и другими благоприятными для строительства условиями.

Так, большинство предприятий, намеченных к строительству непосредственно в Красноярске, возможно было разместить в Красноярском промышленном районе, а также в Ачинске и Канске, превратив эти города в крупные промышленные центры с большим населением и концентрированной промышленностью. Однако Гипрогор, изучив на месте возможности района, внес совершенно правильное предложение о равномерном размещении промышленных предприятий во всех населенных пунктах района, расположенных на берегах рек, вблизи железных дорог и располагающих удобными площадками для строительства.

Большое внимание при разработке схем районной планировки должно уделяться вопросам правильного раз-

мещения крупных промышленных предприятий тяжелой промышленности, намеченных к строительству в ближайшие годы.

Правильное решение вопросов первоочередного строительства определяет условия перспективного развития промышленности и позволяет рационально организовывать населенные места.

С особой тщательностью вопросы первоочередного строительства должны разрабатываться в районах с ограниченными местными водными ресурсами, где развитие промышленности связано со сложными устройствами водохранилищ для регулирования стока, бурения большого количества глубоких артезианских скважин или с перекачкой воды из дальних водных источников. Недооценка этих обстоятельств приводит к неправильной ориентации промышленных министерств при выборе площадок для размещения новых предприятий и определения их производственной мощности, а также может вызвать большие осложнения в снабжении водой населения и промышленных предприятий.

Основным недостатком разработанной институтом Центрогипрошахт схемы районной планировки Карагандинского промышленного района было именно отсутствие четкой разработки вопросов первоочередного строительства. Вместо того, чтобы увязать масштабы промышленного развития района на ближайшее время с имеющимися местными водными ресурсами и дать соображения о его возможном перспективном развитии с учетом водоснабжения за счет дальних источников, в разработанной схеме предусматривается уже в ближайшие годы возможность подачи воды от источников, находящихся за несколько сот километров.

* * *

Своевременно разработанная схема районной планировки и тщательно проработанные вопросы первоочередного строительства позволяют иметь достаточно обоснованные суждения о предстоящих в районе объемах работ по промышленному, жилищному, культурно-бытовому и другому строительству.

Схема размещения объектов строительства и примерные объемы предстоящих строительных работ позволяют рационально планировать строительную индустрию, намечать расположение крупных территориальных строительных организаций, объединенных предприятий по производству строительных материалов и крупных механизированных карьеров.

Строительство крупных гидроэлектростанций, развитие промышленности и использование богатых природных ресурсов восточных районов страны требуют проведения здесь неотложных работ по районной планировке.

Необходимы в ближайшие 2—3 года составить схемы районной планировки по зоне влияния гидроэлектростанции на р. Оби, а также Нижне-Камской, Кременчугской и Днепродзержинской гидроэлектростанций; по Ишимбаево-Стерлитамакскому, Соликамско-Молотовскому, Барнауло-Чесноковскому и Губахо-Кизеловскому промышленным районам.

Одной из первоочередных задач является разработка схемы планировки Южного Кузбасса в связи с проекти-

рованием и строительством здесь крупных промышленных предприятий, тепловых электростанций и дальнейшего развитием угледобывающей промышленности.

Большой интерес представляет собой район северной части Кемеровской области, прилегающий к главной Сибирской железнодорожной магистрали. Здесь возможно строительство крупных промышленных предприятий в небольших городах и поселках. Своевременно должны быть развернуты работы по районной планировке Алдано-Чульминского, Сретенско-Нерчинского и Читинского промышленных районов, а также в ряде других районов Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Для правильного решения задачи рассредоточения населения крупных городов Ленинградский, Киевский и Харьковский горисполкомы, а также горисполкомы таких крупных городов, как Свердловск, Новосибирск, Куйбышев, Днепропетровск, Одесса и др., должны обеспечить в короткий срок разработку схем районной планировки пригородных зон этих городов.

Серьезное народнохозяйственное значение схем районной планировки и большие объемы предстоящих работ обязывают руководителей республиканских комитетов по делам строительства и архитектуры, их местные органы, а также руководителей проектно-планировочных организаций и Академию строительства и архитектуры СССР сосредоточить внимание на правильной организации работ по районной планировке с тем, чтобы они получили широкое развитие уже в ближайшие годы.

Для выполнения предстоящих работ необходимо укрепить республиканские проектные организации квалифицированными кадрами архитекторов, экономистов и инженеров. Надо разгрузить проектные институты Гипрогор и Гипроград от большого количества разрабатываемых ими проектов застройки и привязки типовых проектов жилых и гражданских зданий, передав это местным проектным организациям. В этих же институтах следует сосредоточить проектно-планировочные работы, организовать здесь крупные комплексные мастерские или специальные отделы по разработке схем районной планировки.

Надо шире привлекать опытные коллективы планировщиков Горстройпроекта, в частности его ленинградского отделения, к разработке схем районной планировки для районов, где размещаются заводы черной и цветной металлургии и предприятия химической промышленности.

Большую помощь проектным организациям может оказать Академия наук СССР, ее филиалы, Совет по изучению производительных сил и научно-исследовательские институты.

Академия строительства и архитектуры СССР должна обеспечить научно-методическое руководство делом районной планировки, сосредоточив у себя соответствующие материалы для научных обобщений. Академия обязана оказывать проектно-планировочным организациям повседневную помощь в вопросах разработки рациональных систем расселения трудящихся, установления оптимальных размеров развивающихся городов, принципов их застройки, целесообразного использования территории района и в других проблемных вопросах, требующих научных обоснований.

Каждому городу — пятилетний план строительства

Архитектор Б. СВЕТИЧНЫЙ

За годы шестой пятилетки в городах и поселках нашей страны предстоит осуществить огромный объем жилищного, культурно-бытового и коммунального строительства.

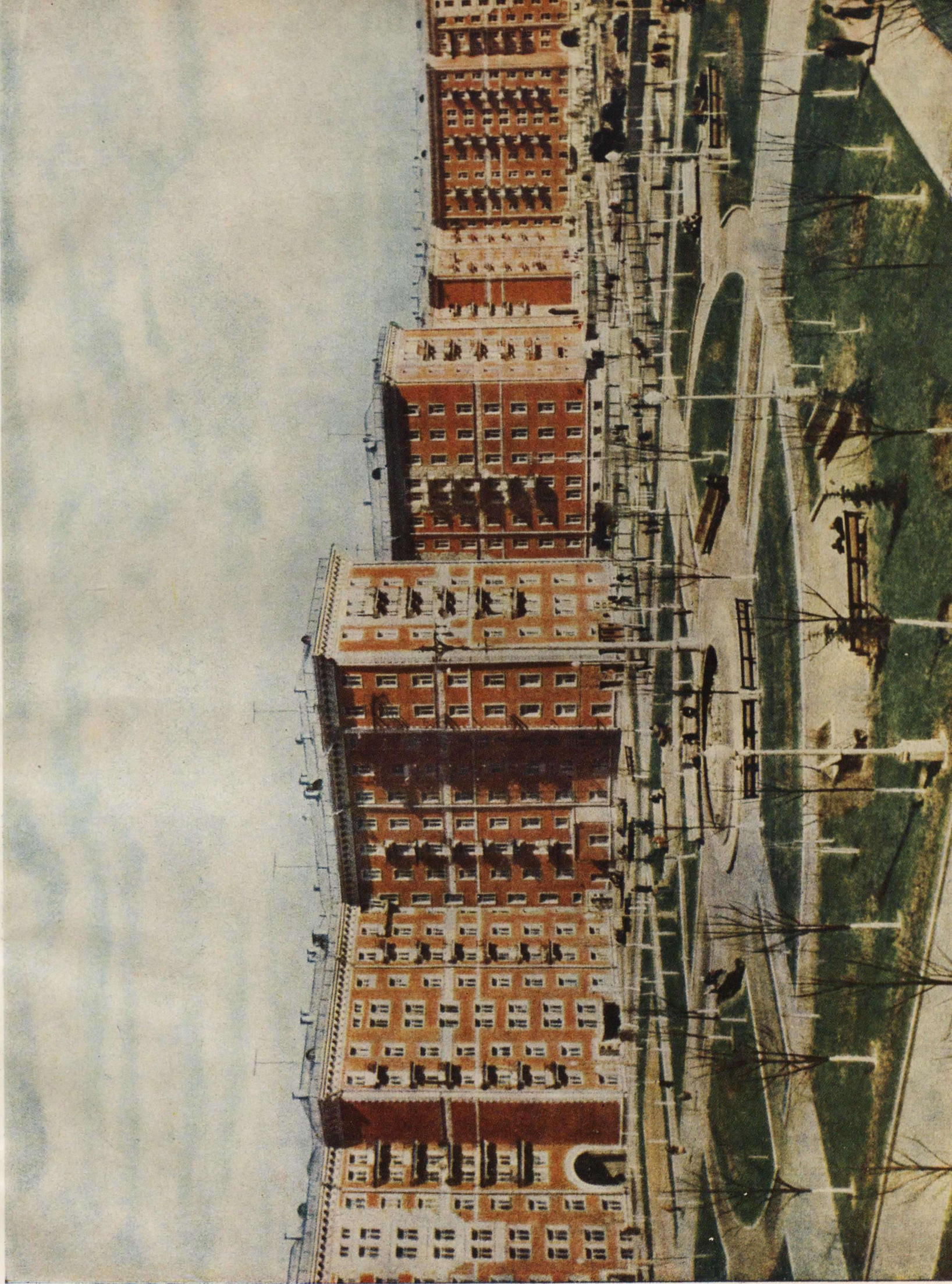
Государство будет ежегодно вкладывать в городское строительство около 60 млрд. рублей, что примерно в полтора раза больше годовых вложений на эти цели в минувшей пятилетке. В переводе на новое строительство это значит, что за пять лет мы должны построить примерно 200 городов, на 100 тыс. жителей каждый, или 20 таких городов, как Киев.

Интересы государства требуют, чтобы огромные средства, ассигнуемые на городское строительство, расходовались продуманно и расчетливо, отвечали бы в полной мере интересам социалистического преобразования наших городов. Нельзя забывать, что на каждый процент эконо-

мленных средств, отпускаемых в шестой пятилетке на городское строительство, можно дополнительно построить около двух миллионов квадратных метров жилой площади со всеми видами культурно-бытового обслуживания и благоустройства. А это ведь целый город, такой, как Хабаровск, Иркутск или Магнитогорск.

Для успешного осуществления градостроительных задач и наиболее целесообразного использования государственных средств первостепенное значение имеет правильная планировка городов, продуманное и взаимно увязанное решение их застройки и благоустройства. Между тем от бесплановости, которая наблюдается еще в застройке многих наших городов, государство несет непроизводительные расходы, а население терпит большие неудобства.

Даже в таких крупных городах, как Киев, Харьков,





Запорожье. Кремлевская улица

Город Жуковский Московской области. Жилые дома на улице Пушкина



Ашхабад, Свердловск, Новосибирск и многие другие, застройка ведется разбросанно на многих улицах, а нередко под нажимом ведомственных застройщиков и на случайных участках. Реконструкция же центральных районов городов осуществляется крайне медленно.

В Красноярске, например, около заводов строится одновременно более 40 поселков, а в городе строительство расплывлено на 50 изолированных участках. В Ашхабаде за семь лет восстановительных (после землетрясения) работ нет ни одной полностью застроенной улицы, площади или квартала. Многие капитальные здания размещаются здесь среди глинобитных временок.

Такая практика приводит к тому, что из-за нескольких изолированных домов приходится тянуть в разные концы города водопровод и канализацию, а там, где средств не хватает, разбросанные по городу дома и целые кварталы остаются вообще без благоустройства.

Как известно, наши города не имеют пятилетних планов строительства. Объясняется такое положение ведомственной системой планирования и финансирования городского строительства, когда застройка города составляется механически из разрозненных планов строительства различных министерств и ведомств.

Такой порядок был введен много лет назад, когда даже в больших городах было всего по два-три крупных застройщика и объемы строительства были сравнительно невелики. Теперь, когда увеличилось число застройщиков и неизмеримо вырос объем строительства, такая система полностью изжила себя. Ясно, что нельзя вести огромное промышленное, жилищное, культурно-бытовое и коммунальное строительство без их взаимной увязки, не зная перспектив развития каждого из этих видов строительства. Поэтому назрела острая необходимость в том, чтобы каждый, по крайней мере крупный город имел пятилетние и годовые планы своего развития. Все средства на городское строительство должны, по примеру Москвы, передаваться горисполкомам.

Понятно, что изменение всей системы планирования и финансирования городского строительства — сложный процесс, который нельзя произвести сразу, однако упорядочение городского строительства и введение его в плановое русло не терпит отлагательства. Осуществлять перевод городского строительства на плановые рельсы нужно уже сейчас, при существующей еще системе ведомственного планирования, самими горисполкомом совместно с застройщиками и местными плановыми органами. Эта задача вполне реальная, и ее следует решать, не откладывая, воспользовавшись составлением плана новой пятилетки. В этих условиях пятилетние планы городского строительства могут быть поставлены на совершенно реальную основу шестого пятилетнего плана развития народного хозяйства.

Попытки составления схем размещения городского строительства на 2—3 года предпринимались по ряду городов и раньше. Однако они не были связаны с народнохозяйственными планами, составлялись в отрыве от финансовых и строительных возможностей застройщиков, и поэтому большинство их оказалось нереальными. Это вызвало у некоторых работников органов по делам архитектуры скептическое отношение к таким схемам. Именно этим объясняется, в частности, тот факт, что руководство бывшего Управления по делам архитектуры РСФСР, израсходовав большие суммы на составление схем размещения городского строительства, в конце концов забросило эту работу, что нанесло нашему градостроительству немалый ущерб.

Пятилетние планы строительства городов могут и должны стать важнейшим средством улучшения планировки, застройки и благоустройства наших городов. Составление таких планов — кропотливый и очень трудоемкий процесс, который должен объединить силы и средства застройщиков, направить их по единому плановому руслу, чтобы обеспечить концентрированную, комплексную и архитектурно полноценную застройку наших городов. Решение этой задачи будет способствовать улучшению условий жизни населения, планомерной реконструкции обветшалой городской застройки и в то же время открывает путь к широкой индустриализации строительства с применением поточно-скоростных методов строительства.

Разработкой пятилетних планов городского строительства должны, по нашему мнению, заниматься, как правило, городские проектные организации — горпроект, мастерская главного архитектора города, а в столицах республик — республиканские проектные институты.

С чего начинать и как надо осуществлять разработку пятилетних планов городского строительства?

Прежде всего необходимо определить объемы предстоящего промышленного строительства как экономической основы развития города, твердо установить в соответ-

ствии с проектом планировки города размещение намеченных к строительству предприятий.

После этого выявляются объемы жилищного, культурно-бытового и коммунального строительства, намечаемые основными застройщиками города.

Обобщив полученные от застройщиков данные, необходимо сопоставить их с реальными потребностями города в жилье, школах, больницах, детских садах и яслях, магазинах, столовых, банях, прачечных, водопроводных и канализационных сетях. Объемы всех этих видов строительства определяются из расчета ожидаемого прироста населения и необходимой обеспеченности его жилой площадью, культурно-бытовым и коммунальным обслуживанием. При этом должна учитываться ожидаемая убыль жилого фонда в результате его износа, а также в связи с реконструкцией города.

Если намеченные застройщиками объемы строительства окажутся заниженными или несоответствующими действительным потребностям города, они должны быть скорректированы с участием застройщиков, а в случае необходимости — и через соответствующие министерства и ведомства. Это относится в первую очередь к строительству культурно-бытовых учреждений, дорог, водопровода, канализации и городского транспорта.

В минувшем году правительство предоставило Советам Министров союзных республик право — кооперировать средства ведомственных застройщиков для строительства общегородских инженерных сооружений и сетей, а в отдельных случаях и централизовать эти средства. Эту возможность горисполкомы должны использовать в полной мере, так как промышленные предприятия нередко расходуют имеющиеся у них средства, не считаясь с интересами города. Они строят «свои» изолированные, часто неполноценные водопроводные и канализационные системы, дороги и электросети.

Приходится признать, что трудности, связанные с кооперированием застройщиков, породили на местах неверие в возможность успешного проведения этой работы. Однако несостоятельность такого скептицизма можно подкрепить опытом хотя бы Еревана, где по указанию Совета Министров республики в сметы застройщиков города включались необходимые средства на строительство общегородских инженерных сооружений и сетей.

Одновременно с установлением объемов городского строительства необходимо вести тщательную проектную проработку правильного размещения всех видов строительства города, так как эти два процесса неизбежно будут корректировать друг друга. С одной стороны, выявленные объемы строительства подскажут районы его размещения и те или другие приемы застройки, например, на свободных территориях или с реконструкцией застройки, по улицам или целыми кварталами и районами. С другой стороны, определенные требования к размещению строительства в данных конкретных условиях и принятые приемы застройки могут существенно повлиять на объемы строительства дорог, линий водоснабжения, канализации, городского транспорта, озеленения, которые необходимо включить в планы министерств и ведомств.

При распределении жилищного строительства необходимо прежде всего учитывать трудовое тяготение населения, чтобы не заставлять трудящихся тратить на поездки лишнее время и средства. Одним из важных принципов при размещении жилой застройки должно быть правило — жить возможно ближе к месту работы. Вместе с тем это правило не должно быть самодовлеющим. Нельзя, например, сосредоточивать всю жилую застройку на окраинах города вблизи предприятий, оставляя центральные районы без реконструкции и благоустройства.

Самой собой разумеется, что при правильном размещении застройки следует исходить из требований экономики. Необходимо, в частности, найти наиболее целесообразное соотношение размеров строительства на свободных территориях с реконструкцией ветхой застройки как по городу в целом, так и на участках отдельных застройщиков, для которых размеры сносов при осуществлении нового строительства имеют первостепенное значение. Очень важно также добиться наиболее экономичного использования существующих и проектируемых инженерных коммуникаций.

Следует организовать разработку комплексного проекта развития коммунальных сетей на пятилетку, обеспечивающего полноценное обслуживание жилой и общественной застройки водопроводом, канализацией, теплоснабжением, электроснабжением, слаботочным хозяйством, дорогами и городским транспортом.

Госстроям союзных республик необходимо обратить особое внимание на эту сторону работы, так как она является наиболее слабым звеном в системе проектно-планировочной документации. Проверка показала, что даже такие города, как Свердловск, Киев, Ашхабад, Крас-



Новая Каховка. Прибрежная часть города

ноярск и многие другие, фактически не имеют проектов детальной планировки. Между тем нужные для разработки этих планов средства не планируются, что приводит во многих случаях к бессистемности застройки.

Одновременно с разработкой этих документов, имеющих важнейшее значение для правильного архитектурно-градостроительного формирования городов, необходимо отобрать наиболее подходящие для данного города типовые проекты, считаясь с его сложившимся архитектурным обликом, климатом, местными строительными материалами и другими особенностями, присущими данному городу.

В крупных городах, таких, как Москва, Ленинград, Киев, Харьков, Баку и другие, видимо, уже в текущем пятилетии придется практически решать проблему уплотнения городов путем организации вокруг них городов-спутников.

Дальнейшее развитие индивидуального жилищного строительства поставит вопрос о дополнительном отводе необходимых земель и создании в пригородных зонах крупных городов районов индивидуальной застройки, что также должно предусматриваться при разработке пятилетних планов городского строительства.

Во многих городах имеется явная недооценка этого вопроса. Так, например, в Киеве, Ереване, Ашхабаде, Тбилиси и некоторых других городах горисполкомы искусственно ограничивают отвод земельных участков под индивидуальную застройку, ссылаясь на недостаток городских территорий, что тормозит прирост жилого фонда этих городов.

Утвержденный горисполкомом план пятилетнего строительства города должен стать незыблемым законом для всех участников городского строительства. Необоснованные нарушения этого плана могут легко разрушить предусмотренную им единую систему развития различных отраслей городского строительства и привести к хаосу и неразберихе.

С утверждением пятилетнего плана работа главного архитектора города приобретает целеустремленность и ясную перспективу, позволит ему четко планировать свою работу. К осуществлению этого плана должна быть направлена и работа всех отделов горисполкома.

Пятилетний план строительства города должен сопро-

вожаться планом мероприятий, направленных на его осуществление. К ним относятся: организация строительной базы и стройорганизаций, отвод необходимых земельных участков, подведение к ним дорог, воды, электроэнергии, строительство подсобных предприятий и жилья для строительных рабочих, организация питомников для озеленения города и т. д.

Опыт показывает, что при умелой и целеустремленной застройке можно за пять лет в любом городе сделать очень многое. Возьмем сравнительно небольшой город, где строится в год 25 тыс. м² жилой площади; во второй пятилетке она увеличится по крайней мере до 50 тыс. м²; следовательно, в городе за пять лет будет построено 250 тыс. м² новой жилой площади со всеми учреждениями культурно-бытового обслуживания населения.

Простой расчет показывает, что вновь застроенная территория, включая улицы, составит при этом большой район, площадью примерно в квадратный километр. Такого объема строительства будет достаточно для того, чтобы построить 10 больших кварталов размером по 8 га каждый.

Для противников микрорайонов, считающих, что для их осуществления требуется слишком много времени, скажем, что при том же объеме строительства можно создать за пять лет в среднем городе не один, а три микрорайона площадью по 20—30 га. Если же использовать те же 250 тыс. м² для полноценной реконструкции магистралей, то за их счет можно построить 8—10 км новых улиц, или три Невских проспекта!

В отдельных городах, например, Архангельске, Иванове, Куйбышеве, Нижнем Тагиле, Электростали и некоторых других, уже составляются планы пятилетнего развития, включающие конкретные мероприятия по всестороннему их преобразованию, улучшению застройки и благоустройства.

Составление пятилетнего плана строительства города — это благодарная творческая задача.

Разве не увлекательно заглянуть в будущее города и претворить в жизнь мысли, чувства и желания советских людей, на благо которых и направлен труд градостроителей.

О ПРИНЦИПАХ ПЛАНИРОВОЧНОГО РЕШЕНИЯ ГОРОДОВ-СПУТНИКОВ

В. КАМЕНСКИЙ, главный архитектор Ленинграда

«Желательно также рассредоточить население крупных городов, построив вокруг таких центров, как Москва, Ленинград, Киев, Харьков и других, небольшие благоустроенные городки. ...Это значит, что хорошие, благоустроенные дома надо будет строить не на территории самих крупных городов, а в некотором отдалении от них, создавать там такие жилищные условия, чтобы люди стремились туда переселяться. В эти городки необходимо перевести некоторые предприятия, чтобы трудящиеся могли там работать».

(Н. С. Хрущев. Из отчетного доклада ЦК КПСС XX съезду партии).

Вопрос о целесообразной или максимально допустимой величине социалистического города не разрешен еще в советском градостроительстве и не получил освещения в специальной литературе.

В свое время различные авторы доказывали, что наиболее полноценным, обеспечивающим населению необходимые удобства, является город со 150—200 тыс. жителей.

Трудно определить, с какой именно величины начинается понижение градостроительных качеств города. Но совершенно неоспоримо, что перед крупнейшими городами, численность населения которых перешагнула 600—800 тыс. человек, неизбежно возникает задача прекратить дальнейшую концентрацию на своей территории промышленности и населения.

Вряд ли можно оспаривать такое положение, что жизнь в городах, где сосредоточиваются огромные массы людей, производственные мощности и транспортные средства, неизбежно приводит к напряжению физических и духовных сил человека (преодоление больших расстояний, шум, большое движение транспорта и т. п.). Ясно, что такие города далеки от идеи создания социалистического города. Поэтому исключительно важное и актуальное значение имеет выдвинутая в отчетном докладе ЦК КПСС на XX съезде партии проблема организации благоустроенных городков-спутников вокруг крупных центров. Эта новая для советского градостроительства проблема требует всесторонней и серьезной разработки.

Как известно, процесс индустриализации в нашей стране коренным образом перераспределил массы сельского и городского населения. За 20 предвоенных лет городское население СССР увеличилось на 40—45 млн. человек. Этот процесс шел особенно бурно в годы первых пятилеток. Получилось так, что объем жилищного строительства, несмотря на его огромный размах, в ряде случаев сильно отставал от промышленного развития и роста населения. Поэтому недостаток в жилой площади остается еще значительным. Надо, кроме того, учитывать растущие потребности советских людей в дальнейшем улучшении жилищных условий. Следовательно, даже если бы удалось полностью приостановить рост численности населения крупных городов, жилищное строительство в них все равно будет идти не менее бурными темпами.

Таким образом, даже прекращая строительство в крупных городах промышленных предприятий, общественных зданий, институтов и других градообразующих объектов, мы практически не в состоянии приостановить строительство в этих городах жилых домов, школ, детских учреждений, больниц и других общественных зданий.

В крупных городах непрерывно расширяются застроенные территории, нарастают все новые и новые жилые зоны. Целесообразен ли этот процесс? Следует ли даже путем удачных композиционных добавлений увеличивать территорию уже и без того разросшегося крупного города?

По нашему мнению, здесь сталкиваются два явно противоречащих друг другу градостроительных момента: с одной стороны — неизбежность быстрого и значительного роста, с другой — невозможность беспределельного, почти механического увеличения территории крупного города. Для крупных городов, таких, как Ленинград, уже давно назревает проблема разуплотнения, от решения которой зависит осуществление крупнейшей градостроительной задачи — резкого улучшения санитарно-гигиенических и иных условий жизни в городе.

С нашей точки зрения, создание вокруг крупных центров страны небольших благоустроенных городов-спутников — наиболее целесообразный выход из создавшегося положения, но при решении этой проблемы сразу же возникает целый ряд новых вопросов. Каковы должны быть количество городов-спутников, их величина, характер их размещения в пределах зоны, окружающей основной город? Как использовать и развивать уже сложившиеся пригороды? Какова специфика городов-спутников и вытекающих отсюда принципов их формирования? Как следует решать транспортную проблему связи городов-спутников с основным городом? Ответить на эти вопросы, значит определить направление проектных работ.

Каждый из этих вопросов представляет сам по себе весьма серьезную градостроительную проблему, пока еще в литературе не освещенную.

Разумеется, научно обоснованное и экономически оправданное решение этой проблемы для Москвы, Ленинграда и других наиболее крупных городов может быть дано лишь путем разработки проекта районной планировки всей пригородной зоны и при этом — во всем комплексе.

В частности, указанные выше вопросы тесно связаны друг с другом, а кроме того, целесообразное решение их зависит также от решения проблем электроснабжения, газоснабжения, теплоснабжения, водоснабжения и ряда других.

Однако было бы неправильно дожидаться создания проектов районной планировки, которые требуют значительных затрат времени на геодезические работы, инженерные изыскания, изучение естественных условий на больших пространствах, да и на самое проектирование.

Первоочередные объекты в небольшом количестве можно выбрать и обосновать, и не имея проектов районной планировки. Наоборот, эти проекты должны учесть наличие первоочередных работ и органически включить их в будущее решение.

Количество и величина городов-спутников настолько взаимно связаны, что оба эти вопроса следует рассматривать совместно. Величину города-спутника нельзя определять академически, в виде какой-то общей рекомендации, отвлеченно от конкретных условий строительства. Наоборот, эта проблема должна рассматриваться в каждом отдельном случае, в зависимости от реальных обстоятельств, влияющих на организацию того или иного города-спутника или группы их.

Поэтому нельзя говорить, например, что четыре города по 50 тыс. жителей каждый лучше или хуже двух городов по 100 тыс. жителей. Надо думать, что в одном случае лучше одно, в другом — другое, а в третьем возможна какая-либо иная комбинация.

Сравним для примера условия возможной организации новых городов-спутников вокруг Москвы и Ленинграда.

Для Москвы чрезвычайно важными обстоятельствами, в большой степени влияющими на решение всей проблемы, являются замечательные природные условия Подмосковья и разветвленная сеть электрифицированных железнодорожных линий, веерообразно, в одиннадцати направлениях расходящихся от Москвы во все стороны. Эти направления к тому же, как правило, дублируются хорошими асфальтированными автострадами. По нашему мнению, Москва располагает большими возможностями планировочных и композиционных решений городов-спутников. Приходится, разумеется, учитывать освоенность подмосковных пространств и необходимость соблю-



Севастополь. Большая Морская улица

дения разрывов между новыми городами, существующими населенными местами и объектами народного хозяйства.

Пригородная зона Ленинграда представляет собой совершенно иную картину. Здесь выключаются из решения задачи все пространство Финского залива, весь сектор правого берега Невы с углом (близким к $75-80^\circ$), покрытый торфоразработками, болотами и заболоченностями, а также крупные массивы аналогичных территорий в районе Мги и южных направлений. Нельзя не учитывать и особые качества Карельского перешейка, лежащего к северу от правого берега Невы, ограничивающие целесообразность развития городов-спутников в этих направлениях.

Таким образом, нам приходится считаться с весьма ограниченными возможностями строительства новых городов в радиусе хорошей транспортной связи с Ленинградом.

Следовательно, в условиях Ленинграда необходимо особо тщательное изучение конкретных особенностей каждого из направлений, в которых целесообразно развивать новые города.

Анализ конкретных условий возможного развития вокруг Ленинграда таких городов показывает, что размеры их, очевидно, наиболее целесообразно наметить в пределах 50—100 тыс. жителей, с тем чтобы иметь какие-то резервы дальнейшего их развития в основном за счет роста жилой площади. Ежегодно в Ленинграде возводится 400—450 тыс. m^2 новой жилой площади. Иначе говоря, один город-спутник можно выстроить в течение двух лет.

В городах, значительно меньших, чем Москва и Ленинград, вопрос о величине новых городов-спутников также, очевидно, должен решаться по-новому. Здесь, по всей вероятности, следует организовывать пригороды в 25—30—35 тыс. жителей.

Если величину города-спутника можно известным образом ограничить, то ясно, что их количество не может быть постоянным. С развитием и совершенствованием транспорта, с ростом скоростей движения географические возможности размещения их будут расширяться.

Размещение городов вокруг крупных центров, видимо, также должно быть индивидуальным, с учетом

в первую очередь природных условий и сложившихся транспортных связей.

В то же время отдельные положения имеют общее значение для всех крупных городов, например, расстояние, отделяющее «спутников» от основного города. Здесь возможные планировочные решения лимитируются двумя моментами: затратой времени на поездку к местам работы и необходимостью улучшить природные условия жизни. Максимально допустимая отдаленность городов-спутников от основного города, если исходить из первого условия, не должна превышать 1 час.—1 час. 15 минут, затрачиваемых на поездку, т. е. 50—60 км (при условии пользования электрифицированной линией пригородного сообщения). Для того же, чтобы выполнить второе условие, т. е. сохранить хорошие природные условия жизни в городах-спутниках, следует располагать их не ближе 30—35 км от центра основного города. Это расстояние покрывается современными видами транспорта, в том числе и электрифицированным поездом, примерно за полчаса. Надо полагать, что это время будет сокращаться.

Какова характерная, специфическая черта любого города-спутника? Являясь местом расселения трудящихся, связанных в той или иной степени с основным городом, он представляет собой как бы район этого основного города, расположенный в известном отдалении от него. Это отдаление, разумеется, должно компенсироваться хорошим решением транспортной проблемы. Поэтому мы считаем, что город-спутник должен быть планировочно организован так, чтобы массовый внешний пассажирский транспорт, представленный, как правило, электрифицированной линией железной дороги, был максимально приближен к жилым кварталам. Жители города должны пользоваться внешним транспортом примерно так же, как население основного города пользуется городским транспортом. Это создаст максимум удобств для жителей города-спутника и в первую очередь для тех из них, кто трудится в основном городе.

Планировочное решение такой задачи необычно для нашей градостроительной практики. Однако его можно осуществить, используя ряд интересных композиционных приемов. В качестве одного из таких приемов можно было бы рекомендовать, например, ввод электрифицированной железнодорожной линии в самый город и линей-

ное размещение основной жилой застройки при соблюдении соответствующих зеленых разрывов и организации необходимой частоты остановок в пределах города.

В тех случаях, когда город-спутник будет сравнительно невелик (25—30 тыс. жителей) или когда он решается линейным размещением зданий по отношению к электрифицированной линии железной дороги, в нем не следует проектировать внутригородской транспорт. В этом случае большое внимание в планировке следует уделить пешеходному движению по бульварам и аллеям. При этом систему кварталов можно вообще отвергнуть, так как здесь открываются широкие возможности для свободной планировки города-сада. Нельзя, разумеется, забывать при этом о требованиях экономики строительства.

Город-спутник фактически всегда будет ориентирован на обслуживание его населения системой ряда культурных учреждений и предприятий бытового обслуживания основного города. Поэтому театры, музеи, а также крупные универмаги и ряд других общественных сооружений можно здесь не проектировать в нормах, предусмотренных для обычных городов. Это потребует внести значительные коррективы действующих нормативов.

Понятно, что город-спутник должен иметь пределы своего развития. Нам представляется, что эти пределы должны прежде всего исключить сращивание или чрезмерное приближение друг к другу городов-спутников, так как в противном случае они неизбежно утратили бы свои благоприятные градостроительные качества.

Одной из характерных особенностей городов-спутников является то, что они должны быть созданы как единое комплексное сооружение, которое будет иметь целесообразно увязанные друг с другом отрасли городского хозяйства. Вместе с тем город-спутник должен рассматриваться и решаться в органической связи с основным городом и со всей системой других «спутников», окружающих его.

Изложенные нами положения приняты за основу в решении проблемы создания городов-спутников под Ленинградом.

Исходя из объема жилого и культурно-бытового строительства, планируемого для Ленинграда на текущее пятилетие, и из предположительного объема этих работ на

десять лет, мы произвели обследование свободных территорий, расположенных вокруг города. В результате отобран ряд площадок для размещения городов-спутников. Три площадки отведены для размещения строительства городов первой очереди: территория бывшего поселка Красный Бор и две площадки в районах Гатчины и Отрадного.

К строительству первого из городов мы приступим, как только будут выполнены геодезическая съемка, инженерно-геологические и гидрологические изыскания. Одновременно ведется подготовка к разработке проекта планировки и застройки, к организации строительной площадки, подъездных путей, баз снабжения строительными материалами и т. д.

При выборе мест для размещения будущих городов мы руководствовались санитарно-гигиеническими, экономическими и природными показателями, а также наличием разветвленной сети железных дорог и автомобильных магистралей.

На территории городов-спутников предполагается разместить, кроме жилых, культурно-бытовых и общественных зданий, также определенное количество градообразующих объектов, которые будут перебазированы из Ленинграда или построены заново. По нашим расчетам, 50% жилищного строительства потребуются для трудящихся, связанных по работе с Ленинградом, и 50% — для трудящихся, которые будут работать на предприятиях и в учреждениях, разместившихся в новых городах. Застраивать города-спутники намереваем 2—3—4-этажными жилыми домами. Строительство будет производиться индустриальными методами, при максимальном использовании сборных деталей и узлов заводского изготовления.

Развитие сети городов-спутников вокруг Ленинграда вызовет значительное увеличение пассажирского движения на пригородных железных дорогах и автомобильных магистралях. Предполагается, что 95% новых пассажирских потоков должны проходить по линиям электрифицированных железных дорог и только 5—10% пассажиров намечается перевозить автомобильным транспортом.

В нашей статье затронуты лишь некоторые вопросы, связанные с решением проблемы создания городов-спутников. Многие из них требуют обсуждения, и мы надеемся, что это найдет свое отражение на страницах журнала «Архитектура СССР».

Вокруг Киева

БЕСЕДА С ГЛАВНЫМ АРХИТЕКТОРОМ КИЕВА Б. ПРИЙМАКОМ

Выдвинутая в докладе товарища Н. С. Хрущева на XX съезде КПСС проблема рассредоточения населения крупных центров городов путем строительства вокруг них небольших благоустроенных городков имеет для Киева большое практическое значение.

Решение этой задачи позволит, по нашим предположениям, расселить вокруг Киева более 100 тыс. человек и перевести из города некоторые предприятия, расположенные сейчас среди жилых кварталов.

При выборе территории для будущих городков мы руководствовались прежде всего тем, чтобы они могли размещаться среди зеленых массивов, вблизи водных бассейнов и имели удобную транспортную связь с Киевом.

В центре нашего внимания находились, разумеется, перспективы экономического развития городков с учетом использования местных ресурсов.

Нам представляется принципиально важным, чтобы новые городки размещались поблизости от существующих районных центров и населенных пунктов. Это позволит использовать имеющиеся инженерно-технические коммуникации и благоустройство.

Один из новых городков намечено, например, построить возле районного центра Борисполя, расположенного в 37 км от Киева, у железной дороги. Перспективы экономического развития этого районного центра связаны с обработкой сельскохозяйственной продукции Бориспольского района. Под новый городок предполагается отвести свободную территорию площадью в 200 га.

В разработанных нами предложениях намечается создать вокруг столицы Украины, в радиусе от 25 до 45 км, десять городков, связанных с Киевом электрифицированным железнодорожным сообщением и шоссе, по которому будут курсировать автобусы.

Мы считаем, что население городков, расположенных в 30—45 км от Киева, должно в основном работать на месте жительства — на предприятиях, выведенных из города, а также на вновь создаваемых предприятиях местной и кооперативной промышленности.

Для нужд населения в городках будут возведены благоустроенные жилые дома, построены детские учреждения, школы, больницы, кинотеатры, магазины. Застраивать жилые кварталы, по нашему мнению, следует двух-трехэтажными домами с малометражными квартирами, рассчитанными на заселение одной семьи. Учреждения культурно-бытового назначения и магазины лучше размещать в отдельно стоящих зданиях.

По нашим первоначальным наброскам общий объем жилой площади по десяти городкам составит примерно 900 тыс. м².

Мы намереваем, кроме того, создать вдоль линии электрифицированной железной дороги восемь благоустроенных поселков индивидуального жилищного строительства, расположенных в непосредственной близости к Киеву. Население этих поселков будет связано с работой в городе.

В живописной пригородной зоне предполагается также создание дачно-курортных поселков, в которых расположатся дома отдыха, дачи и пионерские лагеря.

Некоторые вопросы градостроительной практики

Архитектор А. КУЗНЕЦОВ

XX съезд КПСС выдвинул перед советскими градостроителями большие задачи, решение которых требует определения новых прогрессивных путей и приемов в планировке и застройке городов.

Одной из важнейших градостроительных задач является решение проблемы развития промышленности в городах.

Партия и правительство не раз указывали на нецелесообразность сосредоточения промышленных предприятий в больших городах.

В каждом районе нашей Родины есть небольшие города со значительными территориальными резервами и удобным железнодорожным сообщением. В них и могли бы разместиться любые промышленные предприятия. Между тем у нас еще не изжитая узковедомственная тенденция, которая вопреки целесообразному развитию городов приводит к размещению предприятий в крупных центрах, где уже есть развитая промышленность и значительное население. Тем самым создаются трудности с расселением, усложняется пользование городским транспортом, ухудшаются санитарно-гигиенические условия и удобства жизни в городе. Приходится наблюдать, что и сейчас крупные промышленные предприятия размещают в таких, например, сложившихся промышленных центрах, как Красноярск, Томск, Курган, несмотря на то, что поблизости от них имеются города, располагающие лучшими и более удобными площадками для размещения промышленности. Так образуются большие разнородные и разнохарактерные промышленные районы.

Проектировщики, занятые проектированием таких городов, не могут решить эти вопросы самостоятельно, так как любые предложения министерств и ведомств о размещении промышленных предприятий в областном или краевом центре всегда находят поддержку местных организаций.

Сейчас, когда в нашей стране проводится, в соответствии с решениями XX съезда КПСС, размещение промышленных площадок в городах, есть еще время предупредить возможные ошибки и направить промышленное строительство по правильному руслу, руководствуясь постановлением Совета Министров СССР от 24 августа 1955 г., в котором сказано: «не допускать излишнего сосредоточения промышленных предприятий в крупных городах и увеличения в связи с этим численности населения, имея в виду целесообразность размещения предприятий в малых и средних городах, имеющих благоприятные условия для развития промышленности...».

Госплану СССР и госстроем союзных республик пора навести порядок в этом важнейшем государственном деле.

У нас накоплен небольшой опыт проектирования промышленных районов. До сих пор в этом направлении в проектах планировки городов фактически вся работа сводилась к оконтуриванию промышленного района и защитной зоны. А это приводило к тому, что границы промышленных участков назначались необдуманно. Железнодорожные ветки, высоковольтные линии, складские и энергетические устройства, инженерные коммуникации, предзаводские площади, общегородские магистрали, связывающие промышленные предприятия с жилыми районами, проектировались вне единого плана.

Необходимо коренным образом изменить отношение застройщиков промышленных предприятий и проектных организаций к проектированию промышленных районов. Следует уже на стадии генеральных планов предусматривать основы организации этих районов. Пора, наконец, начать составление проектов детальной планировки промышленных районов, подчинив интересы отдельных ведомств заранее продуманному плану, отвечающему общегосударственным интересам.

* *

*

Как известно, в планировке города самым существенным является определение его основной планировочной структуры.

В градостроительном проектировании послевоенных лет установилась точка зрения, что компактный город — наиболее экономичный и удобный для жизни населения.

Поэтому даже очень крупные города проектировались как компактные образования: размещение промышленности предусматривалось в крупных промышленных районах, жилые же районы размещались главным образом за счет реконструкции существующей застройки.

На практике же структура городов складывалась иначе. Большие города с населением в 500 тыс. и выше строились расчлененно. Как правило, от основного города отпочковывались обособленные жилые районы. Это имело место в Челябинске (район ЧМЗ), в Свердловске (район Химмаша). Новосибирске (Первомайский район), в Горьком (район автозавода) и др.

Обычно проектировщики относились к таким обособленным селитебным образованиям пренебрежительно, стремясь стянуть застройку ближе к основному городу, несмотря на многочисленные противоречия, возникающие при этом в его структуре: чересполосицу функциональных зон, неизбежность членения селитебной территории искусственными препятствиями, условиями рельефа и т. д.

Думается, что настало время глубже проанализировать такие решения и найти более разумную структуру городов, разумеется, подойдя к осуществлению этой задачи научно обоснованно. Идею компактности города не следует отрицать. Малый город — в 30—50 тыс. жителей — будет (вернее, должен быть) всегда компактным. Большинство средних городов со 150—200-тысячным населением вряд ли было бы правильно, в нормальных территориальных условиях, членить на меньшие селитебные образования.

Нельзя забывать и о том, что в расчлененном городе много еще неясного, непроверенного практикой и экономикой.

Если создавать вокруг основного города городки-спутники, то возникает много вопросов — на каком расстоянии от основной части города надо создавать такие города, потому что малые расстояния всегда приведут к слиянию основного города с городом-спутником, а при значительном расстоянии необходимы большие затраты на первую очередь строительства таких городков.

В больших городах фактически запрещено промышленное строительство; в таком случае городки-спутники должны проектироваться и строиться как жилые районы основного города, что вызовет значительные пассажирские перевозки.

Неясно, что делать с существующей застройкой городов, реконструкция которой всегда вызывала возражения ведомственных организаций, а ведь замена части пришедшего в ветхость жилого фонда неизбежна. Производить же реконструкцию будет затруднительно, так как основные средства на строительство при расчлененном городе должны будут вкладываться в строительство городков-спутников.

Идея расчлененного города может возродить порочную практику строительства ведомствами мелких поселков, которые подчас размещаются с нарушением элементарных санитарно-гигиенических условий. Поэтому очень важно, чтобы градостроительная наука и практика ведущих проектных организаций правильно решили эту важнейшую проблему современного этапа развития советского градостроительства.

* *

*

Разрабатывая структуру городов, следует особо поставить вопрос о их магистральной и уличной сети. В послевоенные годы в практику составления проектов многих городов стали внедряться приемы регулярных градостроительных планов XVIII столетия. Например, веерный план Костромы, трехлучье б. Твери, центрическая площадь Полтавы стали исходными творческими позициями целого ряда архитекторов. Этим планам подражали, их копировали, брали в основу планировочного построения сетки улиц не только в реконструируемых, но и в новых городах. Так была запроектирована и осуществляется центральная часть Нижнего Тагила, первая очередь г. Волжска, новый город Ставрополь в районе Куйбышевской ГЭС, ряд площадей в Новосибирске, Воронеже и т. д.

Своеобразно проектировалась сеть жилых улиц, повторявшая систему магистралей, давался ложно «изящный» рисунок улиц, подчас членивший селитебные территории на мелкие кварталы, плохо учитывающие рельеф, создающие большие трудности в застройке.

Такие магистрали с нанизанной цепочкой площадей рассматривались как главные улицы города, на которых размещались крупные общественные здания и магазины. Одновременно по этим же магистралям усиливался поток транспорта. Устаревшие формы построения плана города вступали, таким образом, в противоречие с современными требованиями, предъявляемыми к сети улиц городским движением. В результате в городах не используются возможности скоростного современного транспорта. В жизни города, особенно на основных магистралях жилых районов, возникают большие неудобства от все увеличивающегося потока машин.

Нам представляется, что следует радикально изменить отношение проектировщиков к городским магистралям, в особенности в крупных и средних городах.

В проектах планировки должна быть прежде всего установлена классификация городских магистралей, которая предусматривала бы систему транспортных артерий с редкими переходами и с удобными развязками на особо важных транспортных узлах. Транспортные артерии (магистрали общегородские, районные, обходные и т. п.) должны быть дифференцированы по величине и характеру движения. Ширина таких магистралей может быть очень экономной, ее не следует связывать с регламентацией линии застройки. Застройка может отступать на любые расстояния, но при всех условиях должна быть отделена от потоков движения зелеными барьерами.

Следует отказаться от проектировок на таких магистралях площадей (кроме транспортных), крупных общественных зданий и других сооружений, привлекающих массы населения.

Одновременно с этим в планах городов надо предусматривать парадные проспекты (главные улицы) как в центральной части города, так и в крупных жилых районах. На главных улицах могут быть размещены все важнейшие здания города (жилого района), система пло-

щадей, бульваров, набережных и т. п. Необходимо так проектировать эти магистрали, чтобы на них исключалось движение массового городского транспорта.

По нашему мнению, надо отказаться от графических рисунков жилых улиц, повторяющих систему транспортных артерий. В пределах территорий, ограниченных магистралями движения или естественными условиями (рельеф, водное пространство, отдельные функциональные зоны и т. п.), улицы следует решать свободно, создавая любые планировочные построения в зависимости от композиции застройки, условий рельефа, инсоляции, транспортных подъездов к основным магистралям движения. Тем самым будет заложена новая основа в структуре городов и их жилой застройке.

* *
*

Важнейшей задачей советского градостроительства является формирование жилых районов городов. Дать как можно больше удобного, добротного и экономичного жилья — основа всех проектных предложений по застройке городов.

В послевоенные годы наряду с хорошей комплексной застройкой в ряде городов допускались серьезные ошибки. Они начинались с генерального плана, который часто устанавливал завышенную или заниженную этажность жилых зданий. Жилая застройка рассматривалась как основное средство реконструкции центральных районов городов, иногда с большими сносами существующих домов. Господствовала ленточная обстройка магистралей со сплошной (без разрывов) периметральной застройкой улиц и площадей.

Осевая, центрическая композиция площади, улицы, квартала, общественного или жилого здания была непреложным законом. Широко практиковались не свойственные жильным домам башни, шпили, портики, сложные архитектурные детали. За последнее время архитекторы много сделали, чтобы освободиться от этих ошибок. В проектных и научных организациях намечились новые прогрессивные пути в проектировании жилых районов.



Запорожье. Новая Парковая улица

Основой застройки городов становятся типовые дома, что открывает широкие возможности для индустриализации строительства.

В проектах застройки кварталов все больше и больше внимания уделяется удобству и гигиене жилого дома и квартала, условиям проветриваемости и инсоляции, борьбе с шумом, а также удобному размещению школ, детских учреждений, физкультурных площадок, зеленых массивов, правильной организации и размещению хозяйственных дворов, гаражей, котельных и т. п.

Однако кое-где еще заметны неуверенность и робость в новых планировочных построениях кварталов или их групп, некритическое восприятие зарубежной практики, попытки целиком перенести в застройку наших городов чуждые им формы.

Нам представляется, что прежде всего необходимо уже в проектах планировки городов предусматривать четкое выделение целостных комплектов жилых районов, имеющих ясную архитектурно-планировочную структуру и разнообразную систему обслуживания. В зависимости от условий города жилые районы могут быть организованы на свободной территории или с реконструкцией ветхой застройки.

Опыт застройки наших городов показывает, что величина таких районов колеблется от 30 до 50 тыс. жителей. Такой жилой район должен иметь развитую систему культурно-бытовых и коммунальных учреждений, физкультурных сооружений, зеленых и открытых пространств. Архитектурно-планировочную структуру его следует закладывать уже в проектах планировки. Мы представляем ее в виде композиционного ядра (площади, парка, открытого пространства, квартала, нескольких кварталов); главной улицы или проспекта (в зависимости от величины района их могут быть два-три), где могут размещаться лучшие здания и сооружения жилого района; развитой системы зеленых насаждений; общегородских магистралей движения, изолированных от жилой застройки; системы жилых и общественных кварталов, которые могут быть в пределах межмагистральных пространств организованы в группу кварталов — микро-районы.

Правительство определило основную этажность жилых зданий в крупных городах — четыре—пять этажей, в малых городах — не свыше четырех этажей. Необходимо при распределении такой застройки пересмотреть в планах городов приемы ее размещения. В проектировании схем строительного зонирования предусматривалось застраивать большие территории домами одной этажности. На практике же применялась смешанная этажность, имеющая свои преимущества. Надо сохранить преимущественную этажность отдельных районов, но вместе с тем практиковать и смешанную застройку для домов разной этажности, имеющих единый уровень инженерного оборудования и благоустройства.

Особенно внимательно надо отнестись к системе застройки кварталов. Опыт показывает, что в городах, развертывающих массовое жилищное строительство, следует переходить к системе укрупненных кварталов — микрорайонам в 20—50 га, дающей лучшую организацию жилой и общественной застройки. В таких кварталах легче выделить значительный зеленый массив; здесь удобнее размещаются школы и детские учреждения; радикальнее можно решить размещение индивидуальных групповых гаражей, хозяйственных дворов, межквартальных котельных и т. п.

В настоящее время в проектировании застройки кварталов еще много неясного. Колеблется номенклатура зданий культурно-бытового обслуживания, их нормирование. Большие творческие споры ведутся вокруг приемов застройки — периметральной, строчной, свободной, о типах домов. Есть, например, тенденция отрицать встроенные магазины, угловые секции и т. д.

Нам кажется, не следует догматически подходить к решению даже небольшого вопроса в застройке города.

Условия застройки наших городов настолько разнообразны, что они требуют конкретного рассмотрения в каждом отдельном случае. Мы убеждены, что при рассмотрении конкретных условий городов потребуются различные приемы застройки и различные типовые дома.

* *
*

Освоение новых экономических районов, как показывает опыт составления ряда районных планировок по восточным районам страны, вызывает к жизни новые социалистические города.

Новый город на свободных территориях позволит организовать архитектурно-планировочную структуру, учитывая удобства жизни населения, экономику строительства. Вместе с тем открывается широкая возможность дать архитектурную композицию города — яркую, разнообразную, с максимальным использованием природных качеств территории (рельефа, водных пространств, зеленых насаждений).

Особо важно определить величину новых городов. Опыт строительства городов и экономика их эксплуатации показывают, что создание новых городов с населением больше 200—250 тыс. жителей экономически нецелесообразно.

Экономически не оправдано и строительство городов повышенной этажности или городов только малоэтажных. Основная этажность жилых зданий не должна превышать четырех этажей. В разумных пропорциях должно проводиться и малоэтажное строительство, особенно индивидуальное.

Основное внимание должно быть уделено удобствам и созданию в городах наилучших санитарно-гигиенических условий для проживания населения.

В новых городах нет стесняющих узких улиц, малых площадей, высоких плотностей застройки, неудачно размещенных общественных и жилых зданий. Градостроителю предоставлена широкая возможность дать гармоничную систему нового города, с учетом новейших достижений науки и техники.

Современный городской транспорт, в том числе и индивидуальные машины, предъявляет требования по-особому решать систему транспортных магистралей. Передача на большие расстояния энергии и тепла освобождает жилые районы от котельных установок, что позволит санитарно оздоровить города. Развитие мощных систем водоснабжения и канализации обеспечивает населению более благоустроенные жилища.

Градостроитель может решить в новом городе и более совершенную систему обслуживания населения, наиболее рационально разместив школы, детские учреждения, больницы, клубы, кино, спортивные учреждения, магазины, столовые, административные, управленческие и прочие здания, создающие удобства в жизни жителей. Свободная, ничем не ограниченная и не занятая территория позволяет уделить большое внимание системе зеленых насаждений внутри и вне городов.

Широкие творческие возможности открываются в построении архитектурной структуры и архитектурного облика нового города. Простая строгая архитектура зданий в сочетании с разнообразной композицией площадей, бульваров, набережных, зеленых массивов, центральных частей городов должна сочетаться с интимной, хорошо инсолируемой территорией благоустроенных жилых районов, насыщенных зелеными насаждениями. Простые по архитектуре жилые дома в разнообразных сочетаниях с общественными зданиями должны создать тот новый радостный облик новых городов, который характерен для Магнитогорска, Запорожья, Дзержинска, Каховки, Электростали, Рустави, новых районов Челябинска, Харькова и ряда других крупных городов.

Таковы, на наш взгляд, основные проблемы советского градостроительства и основное направление их творческого решения.

О величине городов и поселков

В. ДАВИДОВИЧ

В шестой пятилетке советский народ будет осваивать новые месторождения угля, нефти, железа, цветных металлов, строить мощные гидроэлектростанции, развивать старые и создавать новые промышленные узлы, в особенности в районах Западной и Восточной Сибири и Казахстана. В ближайшие 10 лет предстоит решать задачи расселения в промышленных узлах и на целинных землях Востока около 10 млн. жителей — больше, чем все население такого континента, как Австралия. Раскрываются широкие перспективы строительства новых городов и поселков. В этой связи вопрос о величине населенных мест приобретает весьма актуальное значение.

Вопрос о концентрации населения в различных городах и поселках необходимо рассматривать, учитывая следующие его стороны: 1) народно-хозяйственные интересы планомерного развития и размещения производства; 2) требования гигиены и культурно-бытового обслуживания населения данного города (или поселка); 3) требования экономики жилищно-коммунального хозяйства.

Такой комплексный подход к этой задаче требует сопоставления — в пределах экономического района — вариантов размещения населения, предприятий и транспортных путей, т. е. в сущности всех производительных сил и потенций в пределах данной территории ...»¹.

Следовательно, сравнение городов и поселков различной величины необходимо при решении комплексной проблемы целесобразного размещения производительных сил — для использования в практике планирования народного хозяйства и районной планировки.

Вместе с тем такое сопоставление необходимо непосредственно для решения задач градостроительства: выбора территорий и форм расселе-

ния при планировке отдельных промышленных узлов, где часто возникает вопрос о строительстве либо большого числа малых поселений, либо небольшого числа крупных. Примерами могут служить Криворожье, ряд районов Донбасса, Сталиногорский район, Кизелово-Коспашский, Туймазинский, Карагандинский бассейны, Прокопьевско-Киселевский и другие районы Кузбасса, Байкало-Черемховский комплекс и многие другие.

Для сравнения населенных мест различной величины предварительно должны быть освещены вопросы: а) выбора этажности застройки; б) расчета селитебной территории; в) расчета числа поездок жителей по территории города.

ЭТАЖНОСТЬ ЗАСТРОЙКИ

Из всех условий, влияющих на выбор этажности жилой застройки, наибольшую роль играет величина города (численность его населения) и связанный с нею уровень требований к выбору типов благоустройства и видов транспорта.

Для исследования проблемы этажности исходим из следующих обозначений:

$\delta_{\text{нетто}}$ — плотность населения на 1 га территории жилых кварталов;

$\delta_{\text{брутто}}$ — плотность населения на 1 га селитебной территории (включающей жилые кварталы, участки административно-хозяйственных и культурно-бытовых учреждений, внутригородские зеленые насаждения общего пользования, улицы и городские площади).

На рисунке 1 иллюстрируются результаты расчетов плотности населения¹ на обобщенном примере крупного города, величиной порядка 400—800 тыс. жителей.

Плотность населения нетто растет быстро по мере увеличения этажно-

сти жилых домов до 4—5, а затем темп роста замедляется вследствие появления лифтов, увеличения разрывов между зданиями (а также зданиями и детскими площадками) и увеличения объема и территории детских учреждений.

Плотность населения брутто увеличивается весьма медленным темпом с ростом плотности населения нетто, так как в состав селитебной территории, кроме жилых кварталов, входят участки культурно-бытовых учреждений, зеленых насаждений, улиц и площадей.

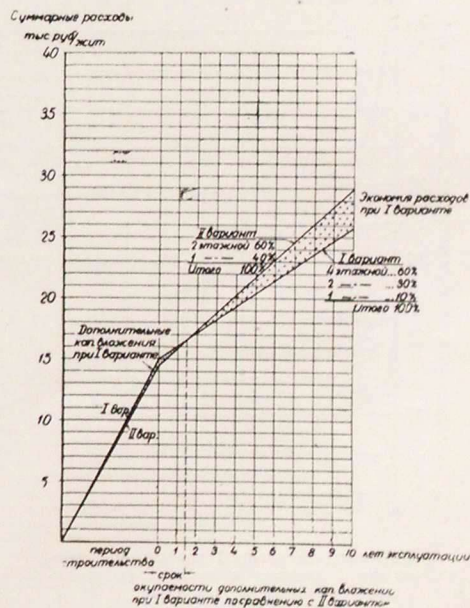
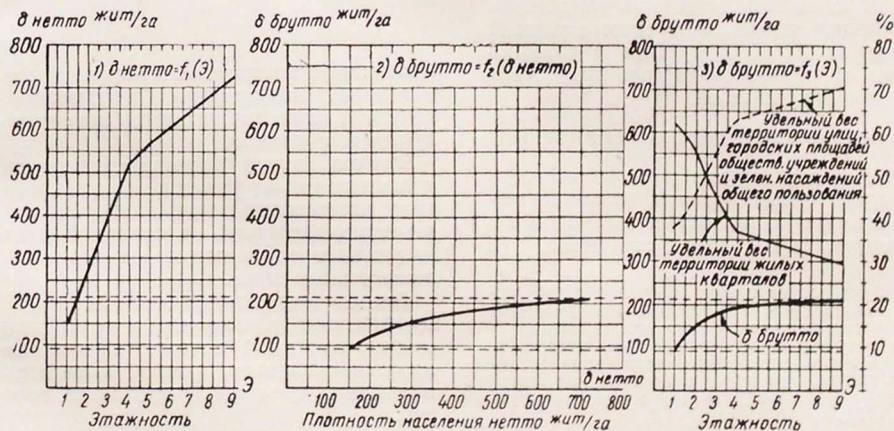
В результате обнаруживается следующая закономерность. При повышении этажности свыше 4—5 рост плотности населения брутто становится незначительным, а площадь улиц, приходящаяся на одного жителя, увеличивается. Поэтому применение жилых домов в 6—7 и более этажей для массовой застройки жилых улиц и участков внутри кварталов следует признать экономически неоправданным даже в весьма крупных городах (на 400—800 тыс. жителей).

Преимущественное применение 1—2-этажной застройки в крупных городах экономически неэффективно, что видно из анализа примера города на 200 тыс. жителей (рис. 2). Дополнительные капитальные вложения при первом варианте (преобладании четырехэтажных домов) по сравнению со вторым вариантом (1—2-этажные дома) окупаются через 1½ года, так как при втором варианте резко возрастают расходы по эксплуатации благоустройства и транспорта. Малоэтажное строительство может быть допущено в этих городах лишь в меньшем объеме, чем многоэтажное: в пределах потребностей населения в индивидуальном жилищном строительстве, в связи с особенностями местных условий и т. п.

Рассмотрим, можно ли распространить этот вывод также и на малые города и поселки. С этой целью сравним для малого города, на 10 тыс. жителей, следующие варианты вы-

Рис. 1. Плотность населения нетто и брутто в их взаимной связи и в зависимости от этажности застройки (слева)

Рис. 2. Сравнение вариантов выбора типов застройки на примере крупного города на 200 тыс. жителей (справа)



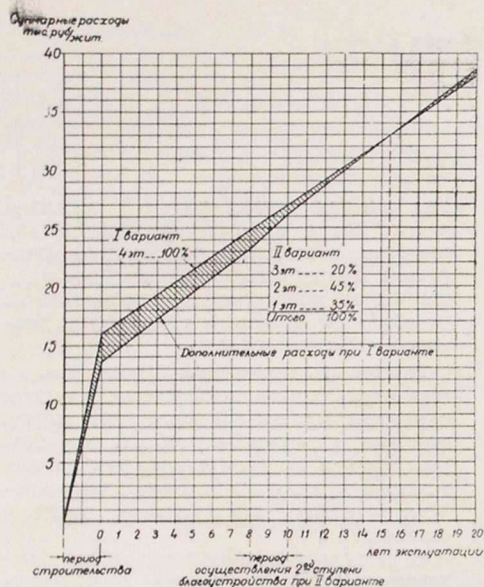


Рис. 3. Сравнение вариантов выбора типов застройки на примере малого города на 10 тыс. жителей

бора типов застройки: первый вариант — 4-этажные дома со всеми видами благоустройства; второй вариант — 1-2-этажные дома (и частично 3-этажные) с осуществлением всех видов благоустройства в зоне 1-этажной застройки в течение 10-летнего периода эксплуатации.

При первом варианте потребуются дополнительные капитальные вложения в значительном размере (за счет жилищного строительства и благоустройства) — свыше 24 млн. рублей по городу в целом. Между тем экономия суммарных расходов составит лишь около 6 млн. рублей — и то только через 20 лет периода эксплуатации. Следовательно, выбор первого варианта хотя и обеспечит более бы-

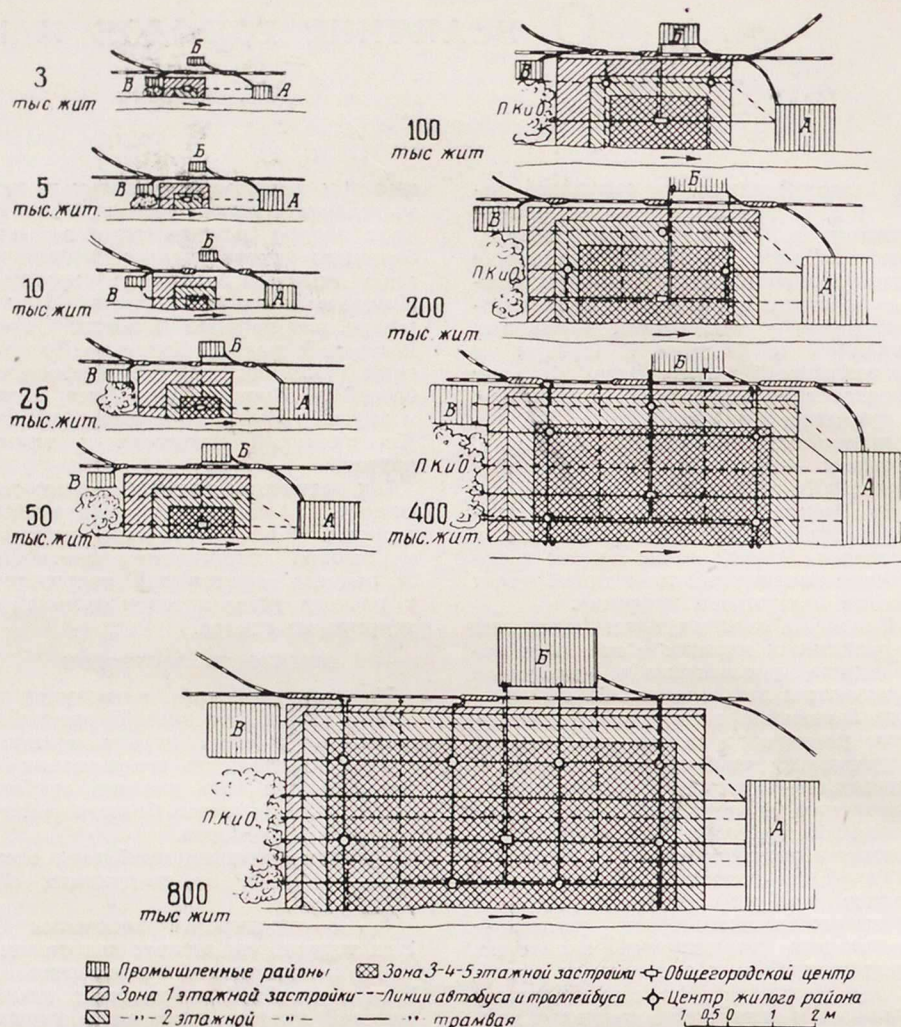


Рис. 4. Экспериментальные схемы планировки городов (и поселков) различной величины

стрый темп развития благоустройства, чем при втором варианте, но вызовет дополнительные капитальные вложения, которые окупятся лишь за длительный период. Этот пример показывает, что преимущественное применение многоэтажной застройки в поселках и малых городах нельзя принять экономически оправданным.

Можно рекомендовать следующие соотношения типов застройки и плотность населения брутто для новых городов и поселков — в зависимости от их величины¹ (см. табл. справа).

Эти соотношения следует рассматривать лишь как ориентировочные. Они могут быть иными в зависимости от местных условий: характера народнохозяйственных функций города, ресурсов местных строительных материалов, условий климата и рельефа и т. п. Но основная тенденция изменения пропорций многоэтажной и малоэтажной застройки в зависимости от величины населенных мест должна сохраниться.

РАЗМЕРЫ СЕЛИТЕБНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Расчеты размеров селитебной территории, числа поездок жителей, капитальных вложений и расходов по эксплуатации благоустройства и

¹ Эти соотношения соответствуют рекомендованным Академией архитектуры СССР для практики градостроительства (для городов от 20 до 500 тыс. жителей). См. Определение стоимости строительства элементов города. Гос. изд-во литературы по строительству и архитектуре. М. 1951.

Величина населенных мест	Числ. населения (в тыс. жителей)	Удельный вес застройки разной этажности в % жилой площади			Плотность населения брутто ж./га*
		3-4-5	2	1	
Поселки и малые города	3	—	55	45	70
	5	—	60	40	80
	10	20	45	35	90
Средние города	25	33	40	27	100
	50	40	40	20	115
Крупные города	100	50	35	15	130
	200	60	30	10	140
	400	70	25	5	160
	800	80	17	3	175

* При 9 м² жилой площади на 1 жителя.

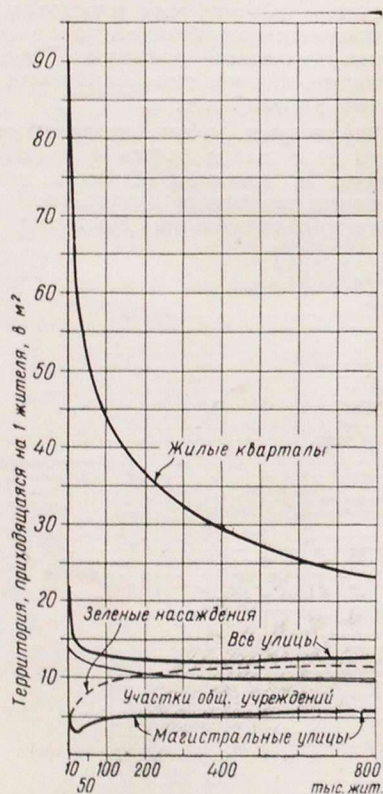


Рис. 5. Элементы селитебной территории, приходящиеся на 1 жителя в городах (и поселках) различной величины

транспорта построены по единой методологии: на примерах экспериментальных схем планировки новых городов и поселков.

Анализ итогов расчета территорий показывает следующие закономерные изменения натуральных технико-экономических показателей планировки в зависимости от величины населенных мест.

Территории жилых кварталов, общественных учреждений и улиц, приходящиеся на 1 жителя, весьма велики в поселках, резко снижаются в малых, средних и крупных городах.

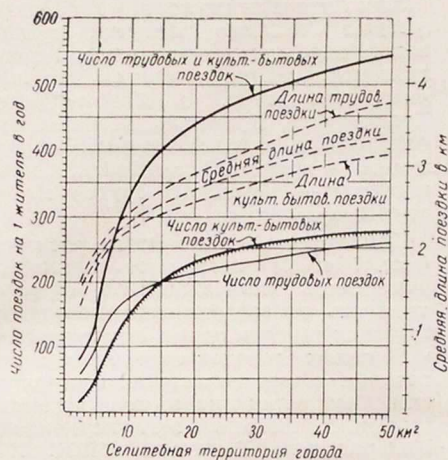


Рис. 6. Число поездок (на 1 жителя) и их средняя длина в зависимости от размера селитебной территории

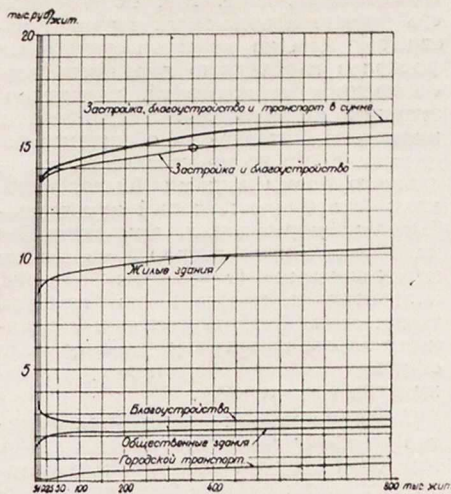


Рис. 7. Капитальные вложения в застройку, благоустройство и транспорт

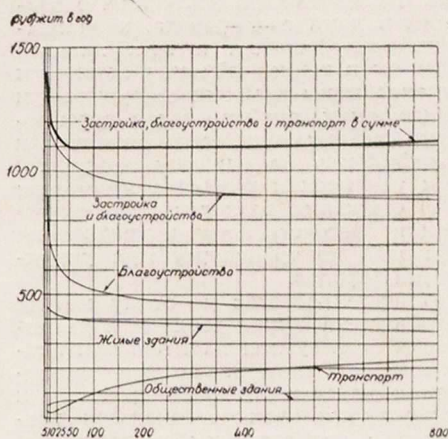


Рис. 8. Расходы по эксплуатации застройки, благоустройства и транспорта

При сравнении крупных городов, на 200, 400 и 800 тыс. жителей, видим, что темпы снижения ряда показателей (территории жилых кварталов и общественных учреждений — на 1 жителя) замедляются, а территория улиц, в особенности магистральных, на 1 жителя возрастает.

Площадь зеленых насаждений общего пользования (садов, скверов, бульваров, внутригородских парков) увеличивается по мере укрупнения населенных мест.

Изменения этих натуральных показателей вызывают соответственные изменения стоимости благоустройства и транспорта, что видно из сопоставления рисунков 5, 7 и 8.

ЧИСЛО ПОЕЗДОК ЖИТЕЛЕЙ

Для определения числа поездок жителей по территории города с учетом условий его планировки необходимо предварительно выяснить общее количество передвижений жителей (пешком и на транспорте).

Предлагаемая гипотеза количества трудовых и культурно-бытовых передвижений построена на основе: а) положения Г. В. Шелейховского о том, что число поездок (на 1 жителя в год) возрастает в зависимости от величины города лишь благодаря уменьшению удельного веса передвижений пешком, а общее количество передвижений (пешком и на транспорте) может быть принято постоянным; б) изучения трудовой структуры населения; в) расчета числа трудовых передвижений; г) изучения итогов статистических обследований посещаемости культурно-бытовых учреждений; д) заданий по охвату населения различными видами обслуживания и норм числа мест в культурно-бытовых учреждениях.

В итоге расчетов по этому методу определено вероятное количество передвижений на 1 жителя в год: трудовых — 300, культурно-бытовых 1100, всего 1400.

Зная число передвижений, можно определить число поездок, исходя из следующих данных: а) распределения количества трудовых и культурно-бытовых передвижений между районами и центрами города: промышленными предприятиями, железно-

дорожными станциями, культурно-бытовыми учреждениями — общегородскими, районными и т. п.; б) расположения районов и центров города; в) расположения зон различной этажности и соответственного размещения населения; г) закономерности расселения трудящихся по отношению к местам работы в зависимости от затрат времени на передвижения; д) закономерности изменения посещаемости культурно-бытовых учреждений — тоже в зависимости от затрат времени на передвижения; е) коэффициентов пользования транспортом в зависимости от длины передвижений.

Расчеты по этому методу на примерах экспериментальных схем (рис. 4) показали следующую закономерность увеличения числа поездок на 1 жителя (рис. 6): резкий рост числа поездок при размерах территории до 8 км² с последующим постепенным замедлением темпов роста, при преобладании трудовых поездок до 14 км², а свыше 14 км² — культурно-бытовых.

КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ И РАСХОДЫ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ЗАСТРОЙКИ, БЛАГОУСТРОЙСТВА И ТРАНСПОРТА

Размеры капитальных вложений и расходов по эксплуатации застройки, благоустройства и транспорта новых городов и поселков различной величины определены на основе следующих методологических предпосылок: а) одинаковых (для населенных мест различной величины) благоприятных природных условий территории: рельефа — с пологими уклонами местности порядка 0,01 к реке и параллельно реке, с расположением плавных второстепенных водоразделов перпендикулярно реке на расстояниях 1,5—1,7 км один от другого, и грунтов — средней категории, сухих, при глубоком залегании грунтовых вод;

б) двух ступеней благоустройства: первой ступени — с упрощенным уровнем благоустройства в зонах одноэтажной усадебной застройки: с водоразборными колонками, без канализации; второй ступени — с оди-

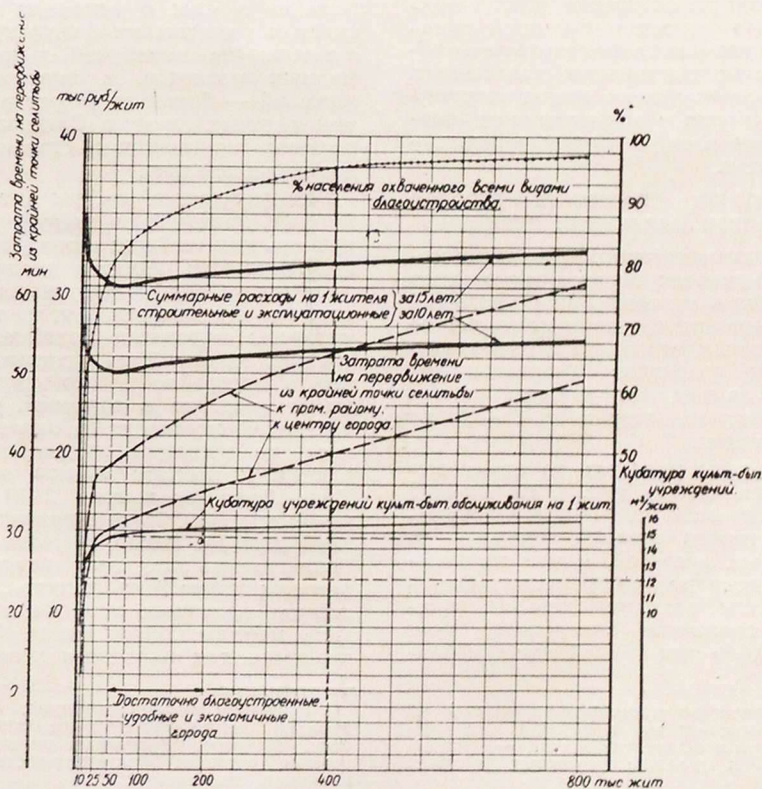


Рис. 9. Комплексное сравнение городов и поселков различной величины (при 1 ступени благоустройства)

наковым, высоким уровнем благоустройства как при многоэтажной, так и одноэтажной застройке, с вводами в дома водопровода, канализации, теплофикации и газификации;

в) уменьшения объема и стоимости строительства главных сооружений и подводных трубопроводов водопровода, канализации, теплофикации и газификации на единицу продукции при увеличении размеров хозяйства;

г) снижения расходов по эксплуатации благоустройства и увеличения расходов по транспорту при укрупнении городов.

В итоге расчетов по этому методу установлена общая тенденция увеличения всей суммы капитальных вложений на 1 жителя¹ по мере укрупнения населенных мест (рис. 7) и уменьшения эксплуатационных расходов с последующим возрастанием в крупнейших городах (рис. 8).

Размеры эксплуатационных расходов в жилищно-коммунальном хозяйстве по сравнению с капитальными вложениями значительны. Число лет, в течение которых сумма эксплуатационных расходов становится равной капитальным вложениям, составляет: по жилым зданиям 18—28, по общественным 30—31, по благоустройству 4—6, по транспорту 3—5; в целом по городу (поселку) 10—14 лет.

Следовательно, при сравнении населенных мест различной величины учет расходов по эксплуатации не менее важен, чем капитальных вложений.

В расходах по эксплуатации наибольшую роль играет благоустройство: его удельный вес составляет от 39 до 63%, жилой застройки — от 31 до 37%; транспорта (в крупных городах) — свыше 20%. При расположении предприятий вдали от жилья удельный вес транспорта может оказаться весьма значительным даже в средних и малых городах. Следовательно, экономика благоустройства и транспорта имеет большое значение для сравнения населенных мест различной величины.

Приведенные размеры затрат относятся к примерам экспериментальных схем (рис. 4) и поэтому будут иными при рассмотрении других примеров. Но характер основной закономерности — **рост капитальных вложений при укрупнении населенных мест и уменьшении эксплуатационных расходов с последующим возрастанием в крупнейших городах — сохраняется.**

КОМПЛЕКСНОЕ СРАВНЕНИЕ ГОРОДОВ И ПОСЕЛКОВ РАЗЛИЧНОЙ ВЕЛИЧИНЫ

Для экономического сравнения малых и крупных городов и поселков может быть применен как условный метод — расчет суммарных расходов: капитальных вложений и эксплуатационных расходов (нарастающим итогом) за ряд лет, начиная от периода строительства и до 10—15 лет эксплуатации.

Результаты расчетов по этому методу показаны на рис. 9. На первый взгляд кажется, что наиболее экономичны города средней величины, на 50—70 тыс. жителей, и что дальнейшее укрупнение неэффективно. Однако с таким выводом нельзя согласиться: сравнение населенных мест произведено при первой ступени бла-

гоустройства, т. е. при пониженном его уровне в зонах одноэтажной застройки. Анализ размеров суммарных расходов необходимо дополнить рассмотрением показателей, характеризующих уровень благоустройства и культурно-бытового обслуживания (рис. 9): а) процента населения, охваченного всеми видами благоустройства; б) кубатуры зданий культурно-бытовых учреждений, приходящейся на 1 жителя; в) затрат времени на передвижения (с учетом ходьбы, ожидания и поездок) из крайней точки селитебной территории к главному промышленному району и к общегородскому административно-культурному центру.

Создание малых населенных пунктов неэффективно по сравнению с городами средней величины: суммарные расходы больше, а уровень благоустройства ниже. Кроме того, недостаточно крупные размеры ряда культурно-бытовых учреждений, неизбежные в поселках и малых городах, отражаются на качестве и экономике обслуживания населения.

При переходе от средних к крупным городам — до 200 тыс. жителей — процент населения, обслуживаемого всеми видами благоустройства, растет быстрее, чем суммарные расходы.

В городе на 400 тыс. жителей затраты времени на поездку из крайней точки к центру — около 40 мин., к промышленному району — свыше 50 мин.

Анализ требований гигиены и удобства жизни населения и экономики городского хозяйства показывает (рис. 9), что **желательно развитие городов величиной от 50 до 200 тыс. жителей¹** и можно считать допустимым — от 10 до 400 тыс. жителей.

Эта мысль вкратце может быть сформулирована следующим образом: «города-карлики невыгодны, города-гиганты неудобны и невыгодны».

Приведенные выводы получены на примерах новых городов и поселков, но они справедливы и в отношении существующих, реконструируемых городов — тем более, что старые города застроены в основном экстенсивно и развитие их благоустройства и транспорта потребует больших суммарных расходов, а передвижения жителей — больших затрат времени, чем в новых городах. Следовательно, развитие крупнейших старых городов нежелательно.

Рекомендуемые цифры (от 50 до 200 тыс. жителей) не следует рассматривать как шаблон: они не снимают необходимости анализа конкретных местных условий и допускают отклонения в случаях, когда этого требуют интересы народного хозяйства. Например, может быть принято решение о постройке нового рудника и малого поселка в гористой, труднодоступной местности (в качестве одного из примеров можно привести рудник и поселок Актюз в горах Тянь-Шаня, на высоте 2200 м над уровнем моря). Хотя строительство и эксплуатация такого поселка потребуют весьма крупных затрат, эти затраты могут быть допущены, если добыча полезных ископаемых данного месторождения имеет большое значение для народного хозяйства.

Если интересы народного хозяйства требуют большого развития производств в данном центре в связи с его экономико-географическим положением (например, в Новосибирске, Красноярске, Иркутске), обязательно создавать единый огромный город, лучше — путем рассредоточения производств — образовать группу менее крупных городов.

Приведенные выше итоги расчетов (рис. 7 и 8) позволяют примерно определить **экономическую эффективность рассредоточения населения крупных городов путем строительства небольших городов-спутников с переводом в них некоторых предприятий.** Осуществление этого предложения, внесенного в отчетном докладе Центрального Комитета КПСС XX съезду партии Н. С. Хрущевым, даст большую экономию. Если из города такой величины, как Киев, Харьков, переселить 200 тыс. жителей в 4 города-спутника по 50 тыс. жителей, экономия капитальных вложений составит примерно 400 млн. рублей, а с расходами эксплуатации за 10 лет — около 0,5 млрд. рублей. Если создать 8 таких городов, экономия достигнет 1 млрд. рублей. Эта экономия может оправдать — в той или иной степени — расходы по переносу ряда промышленных предприятий из крупных городов.

Приведем подсчет такого же рода для характеристики неэкономичности малых городов. Если бы вместо 160 малых городов по 5 тыс. жителей в каждом (масштаба городов Кадников, Кириллова, Климовичей, Шклова, Алексина и т. п.) мы создали бы 16 городов по 50 тыс. жителей в каждом (масштаба Лысьвы, Ельца, Ржева, Борисоглебска и т. п.), то при осуществлении первой ступени благоустройства потребовалось бы дополнительных капитальных вложений на 460 млн. рублей, зато ежегодно получали бы экономию расходов по эксплуатации — 190 млн. рублей, а суммарных расходов в течение 10 лет эксплуатации — 1440 млн. рублей. Дополнительные капитальные вложения оправдали бы себя уже через 2,5 года.

Вопросы перспективного планирования величины городов и поселков следует рассматривать, исходя из **определяющей роли народнохозяйственных задач развития и размещения производства, в особенности тяжелой промышленности, и вместе с тем во взаимосвязи интересов производства и расселения.**

Большое значение для решения этой проблемы имеет величина «градообразующей силы» тех или иных промышленных предприятий. «Градообразующая сила» групп предприятий добывающей промышленности обычно невелика и приводит к развитию поселков и городов от 1—2 до 10—15 тыс. жителей, достигая большей величины — в десятки, а иногда и сотни тысяч жителей — лишь в районах наиболее мощных месторождений угля и нефти. Однако и в районах не столь мощных месторождений центры добывающей промышленности начинают «обращать» предприятиями обрабатывающей промышленности, что вызывает дальнейший рост численности населения.

Группы предприятий обрабатывающей и добывающей промышленности достигают значительных размеров и могут вызвать к жизни города с чис-

¹Все расчеты произведены при 9 м² жилой площади на 1 жителя при первой ступени благоустройства — применительно к средним условиям Урала и Сибири.

¹Проверка итогов анализа, произведенного при первой ступени благоустройства, расчетом суммарных расходов при второй ступени благоустройства, подтвердила эти выводы.

ленностью населения до 100—200—300 тыс. жителей. Однако концентрация комбинирующихся предприятий экономически эффективна лишь до известной степени. Нагромождение крупных предприятий в одном промышленном центре приводит к усложнению и удорожанию их транспортного, энергетического и других видов обслуживания, затрудняет рост жилых районов и ухудшает условия жизни населения. Чрезмерная концентрация промышленных предприятий нежелательна как с точки зрения интересов производства, так и расселения и обороны.

Пора перейти от разрозненных проектировок по определению перспектив развития ряда отдельных городов к охвату сети городов всего СССР, его республик и областей. Давно назрела потребность осуществлять перспективное планирование развития всей сети городов — как

необходимое звено работы по целесообразному размещению производительных сил, учреждений культуры и здравоохранения, распределению административных функций между городами страны.

При решении этих задач желательно: 1) размещать новые заводы преимущественно в малых и средних городах в целях их укрупнения; 2) избегать создания изолированно расположенных мелких предприятий и, соответственно, отдельных мелких поселков; 3) не располагать новых заводов в наиболее крупных городах (400 тыс. жителей и более), чтобы ограничить их рост; новые предприятия, необходимые для этих городов (по производству строительных материалов, пищевых продуктов и т. п.), размещать в пригородных зонах, развивая промышленные города-спутники; 4) рассредоточить население крупнейших городов (Москвы,

Ленинграда, Киева, Харькова и др.) путем строительства благоустроенных городов-спутников и перевода в них некоторых предприятий; 5) улучшить организацию системы административно-хозяйственных и культурно-политических центров для руководства развитием промышленности, транспорта, сельского хозяйства, культуры — сети областных и районных центров, сети центров высших учебных заведений, научно-исследовательских организаций и т. п.; 6) улучшить размещение центров здравоохранения (в широком смысле этого слова): курортов, пригородных дачных поселков, туристских баз и т. п.

Планирование развития сети городов поможет улучшить размещение производительных сил СССР, обеспечить планомерное освоение новых районов Востока.

НОВЫЕ ПРАВИЛА И НОРМЫ ПЛАНИРОВКИ И ЗАСТРОЙКИ ГОРОДОВ

Архитектор В. БАБУРОВ

Институт градостроительства Академии архитектуры СССР для упорядочения дела планировки и застройки городов разрабатывает проект «Правил и норм планировки и застройки городов».

Изданные в 1954 г. «Строительные нормы и правила» (СНИП) во многом не определяют практической работы по проектированию и регулированию планировки городов.

По своему содержанию и составу «Правила и нормы», разрабатываемые Институтом градостроительства, намного превосходят СНИП, охватывая регламентацию всех существенных элементов плана города. В состав «Правил и норм», кроме обязательных положений, включены также и рекомендации. В форме рекомендации даются те положения, которые не могут быть даны в качестве жестких обязательных требований как по методологическим соображениям, так и по соображениям большого различия местных условий.

Основное содержание «Правил и норм» определилось практическим назначением их и охватывает как задачи регламентации планировки города в целом, так и положения и требования, определяющие планировку и застройку отдельных его элементов, экономику, благоустройство и инженерное оборудование городов.

Проект «Правил» состоит из следующих разделов:

1. Общие указания.
2. Определение перспектив развития, выбор территории и функциональное зонирование городов.
3. Размещение и планировка промышленных и транспортно-складских территорий.
4. Планировка и застройка селитебной территории.
5. Расчетные нормы по учреждениям культурно-бытового обслуживания.
6. Планировка и застройка жилых кварталов.
7. Планировка и устройство парков, садов, бульваров и других видов зеленых насаждений.
8. Планировка и застройка городских площадей и улиц.
9. Устройство улиц и организация движения.
10. Инженерное оборудование городов.
11. Инженерные подземные сети.
12. Инженерная подготовка и вертикальная подготовка территории.

«Правила и нормы» имеют комплексное построение, позволяющее одновременно и во взаимосвязи учитывать необходимые санитарно-гигиенические, экономические, инженерные, архитектурно-планировочные и прочие требования в проектах планировки и застройки городов.

Следует оговориться относительно области применения «Правил и норм». Проект «Правил и норм» в 1955 г. разрабатывался для планировки и застройки городов средней полосы СССР. Условия и требования для планировки и застройки городов Крайнего севера и наиболее жарких районов юга будут разработаны в форме приложений в 1956 г.

В связи с развернувшейся большой работой по проведению в жизнь указаний партии и правительства о строительстве, в области планировки и застройки городов ряд устоявшихся, но отсталых позиций и положений подвергается в настоящее время архитекторами и строителями пересмотру. Это нашло отражение в проекте «Правил и норм». Авторы считали необходимым формулировать по-новому, в прогрессивном толковании основы формирования советских городов. Эти важнейшие позиции планировки городов касаются общей структуры и расположения города; организации городского движения и построения системы магистралей; организации построения селитебной территории и сетей учреждений обслуживания; принципов застройки городских дорог, магистралей и местных улиц; принципов планировки и застройки жилых микрорайонов; построения системы и нормирования общественных городских насаждений; инженерного оборудования и благоустройства городов.

В отношении вопросов общей структуры и расположения городов в проекте «Правил и норм» проводится мысль о правомерности и преимуществах рассредоточенного расселения в противовес ранее господствовавшей догме о преимуществе компактности плана города, в том числе и для крупного города. Значение качества компактности плана сохраняется для отдельных частей расчлененного города, а в целом также для малого города, где этот признак не вступает в противоречие с интересами гигиены города, правильной организации городского движения и требованиями МПВО и в то же время сохраняет экономические преимущества в строительстве и эксплуатации.

Проект «Норм и правил» учитывает, что в существующих крупнейших городах, согласно постановлениям правительства, дальнейшее строительство промышленности прекращается.

В целях разуплотнения сложившихся жилых районов в этих городах часть нового жилищного строительства должна быть размещена в городах-спутниках, располагаемых на удобных путях сообщения и на известном (в 20—40 км) расстоянии от основного города.

По-новому разрешается проблема организации движения и построения системы городских путей сообщения

при планировке и застройке городов. В проекте «Правил и норм» авторы исходили из необходимости обеспечения тесной связи построения системы городских магистралей со структурой города и прежде всего структурой селитебной территории.

В основе новых предложений проекта «Правил и норм» лежит положение об определенной и очень отчетливой дифференциации городских улиц по их транспортному и архитектурно-планировочному назначению.

Основными классами в развитии СНиП по этим признакам устанавливаются: А — городские улицы с подразделением их на магистральные улицы и местные, в том числе жилые улицы, и В — городские дороги. В условиях рассредоточенного расселения и расчлененного построения селитебной территории городские дороги становятся автомобильными, с наличием пересечений их с другими дорогами и с городскими магистралями в двух уровнях. Эти три основных класса городских дорог и улиц получают дальнейшую дифференциацию в зависимости от характера и интенсивности движения и условий городской застройки. В дальнейшем устанавливаются оптимальные условия проектирования сети магистральных улиц, узлов и пересечений, приводятся указания о нормировании гаражей и автостоянок.

В разделе построения селитебной территории города проект «Правил и норм» устанавливает следующую структуру селитебной территории: а) город в целом; б) городской район с населением от 50 до 200 тыс. жителей; в) жилой район с населением от 30 до 50 тыс. жителей; г) микрорайон с населением от 5 до 15 тыс. жителей.

Состав населения указанных подразделений в зависимости от размеров города, этажности, плотности застройки и конкретных местных условий территории будет колебаться. В проекте «Правил и норм» даются основные признаки и условия, определяющие различия в построении структуры селитебной территории.

Основной смысл этого нового предложения заключается в улучшении обслуживания. Предлагаемая структура селитебной территории города позволяет установить систему учреждений обслуживания населения и их размещения в плане города в зависимости от степени связанности их с бытовыми и культурными потребностями жителей, начиная от учреждений повседневного обслуживания, размещаемых в пределах микрорайона, и кончая учреждениями районного и общегородского значения.

При строгом согласовании размещения учреждений обслуживания со структурой селитебной территории автоматически обеспечиваются равномерность их размещения и необходимый радиус их доступности.

Размещение насаждений общественного пользования в соответствии со структурой построения селитебной территории обеспечит порядок в функциональном использовании и распределении в плане города районных парков культуры и отдыха, садов жилых районов и межквартальных садов (садов микрорайонов).

При построении системы магистралей города на основе предлагаемой структуры, обеспечивающей образование микрорайонов на межмагистральной территории, достигается изоляция жилья от городского транспорта и упорядочивается движение по самим магистралям со значительным освобождением их от излишних потоков пешеходов.

Назначение местных улиц в составе селитебной территории ограничивается распределением пассажиров массового транспорта с остановочных пунктов на магистралях среди жилых комплексов микрорайонов. При этом исключается пропуск как коммунального, так и инди-

видуального транспорта по внутренним проездам микрорайонов.

На магистральных улицах массового городского движения предлагается исключить размещение школ, детских учреждений, поликлиник и больниц. Допускается размещение на этих улицах учреждений, обслуживающих население города и жилого района (магазины, кинотеатры, столовые и др.), а также жилых домов при условии создания защитной зеленой полосы между жильем и улицей.

При наличии размещения учреждений обслуживания в первых этажах жилых домов зеленые полосы должны быть устроены между тротуарами и проезжей частью. На магистральных улицах интенсивного автомобильного движения, включая и грузовое, ограничения в видах застройки должны быть повышены.

Если же эти магистрали предназначены для обслуживания товарных железнодорожных станций, пристаней, складов и т. п., то должно быть исключено размещение на них как школьных, так и общественных зданий. Жилые дома должны быть хорошо изолированы защитными полосами насаждений общей шириной не менее 15 м.

На местных улицах (на селитебной территории — жилых) могут быть размещены детские учреждения, школы, жилые дома, учреждения, обслуживающие микрорайон и жилой район. Не может быть допущена застройка жилых улиц крупными общественными зданиями (театр, универсам), а тем более зданиями производственными или близкими к ним по назначению.

В проекте «Правил и норм» выделяются главные улицы городов. По характеру использования их населением они часто служат местом закупок, а также целям прогулок и отдыха. Нежелательно допускать на них массовый городской и тем более транзитный транспорт, которые целесообразно переводить на близко расположенные улицы-дублеры. На главных улицах рекомендуется размещать, как правило, крупные общественные и торговые здания; в ширине тротуаров, озеленении и убранстве улицы необходимо учитывать наличие большого количества пешеходов. Автостоянки, которыми должны быть достаточно обеспечены главные улицы, целесообразно устраивать на улицах-дублерах.

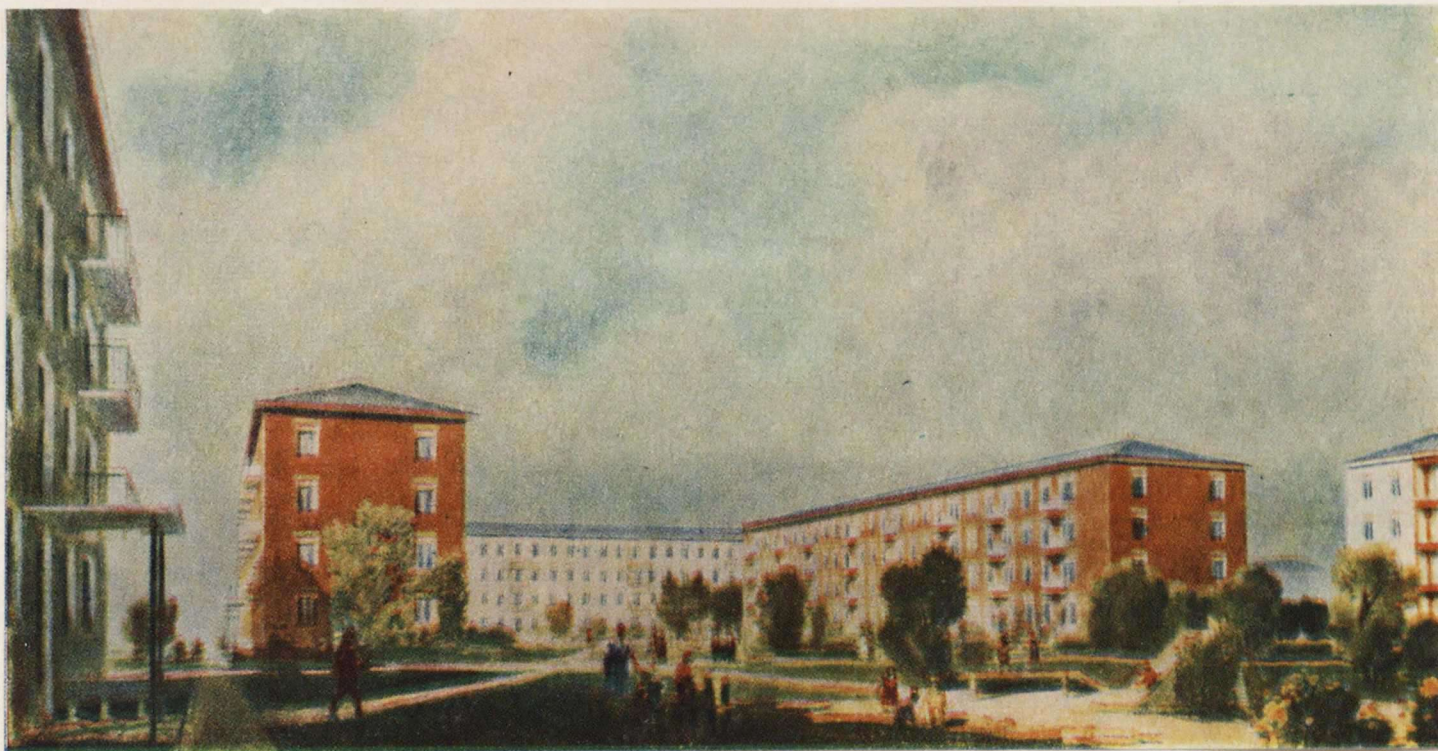
Архитектурно-планировочный принцип организации жилой застройки через микрорайон получил достаточное выражение в особом разделе «Правил». В проекте «Правил» приводятся нормы расположения жилых домов, зданий учреждений обслуживания, разрывов между зданиями и ориентации их по странам света, плотности застройки, озеленения территории микрорайонов и др. При этом необходимо отметить, что микрорайон может быть запроектирован и построен в виде группы кварталов, а также и приемом бесквартальной застройки.

Принцип объединения группы кварталов позволяет провести идею микрорайона не только в новых, но и в реконструируемых районах городов, где основа квартальной застройки сложилась.

В инженерных разделах проекта «Правил и норм» приводятся положения о наиболее экономичных и рациональных методах инженерного оборудования и благоустройства городов.

В разработке «Правил и норм» авторами был использован опыт как отечественной, так и зарубежной практики планировки и застройки городов.

В настоящее время проект «Правил и норм» проходит экспертизу и, кроме того, разослан на отзыв всем министерствам и ведомствам, заинтересованным в вопросах планировки и застройки городов. Замечания и предложения экспертизы, а также отзывы министерств и ведомств помогут коллективу Института градостроительства закончить работу в этом году.



Перспектива внутреннего двора квартала № 9 в Новых Черемушках

ОПЫТНАЯ ЗАСТРОЙКА ЖИЛОГО КВАРТАЛА В ЮГО-ЗАПАДНОМ РАЙОНЕ МОСКВЫ

Архитекторы Г. ПАВЛОВ, В. СВИРСКИЙ

Актуальность задачи создания удобных и экономичных типов малометражных квартир вызвала необходимость экспериментального проектирования и опытной проверки различных проектных предложений в строительстве. С этой целью коллективом проектировщиков Специального архитектурно-конструкторского бюро АПУ Мосгорисполкома при участии Академии строительства и архитектуры СССР разработан проект планировки и застройки жилого квартала в Юго-западном районе Москвы. В квартале будет 13 четырехэтажных жилых домов, а также культурно-бытовые здания. Весь комплекс намечено построить в течение года.

Строительство опытного квартала поможет проверить на практике новые рациональные приемы городской застройки, благоустройства и озеленения, а также инженерного оборудования территории. Однако важнейшей задачей этого строительства остается изучение и проверка новых типов жилых домов с малометражными квартирами, предназначенными для массовой 3—4—5-этажной застройки.

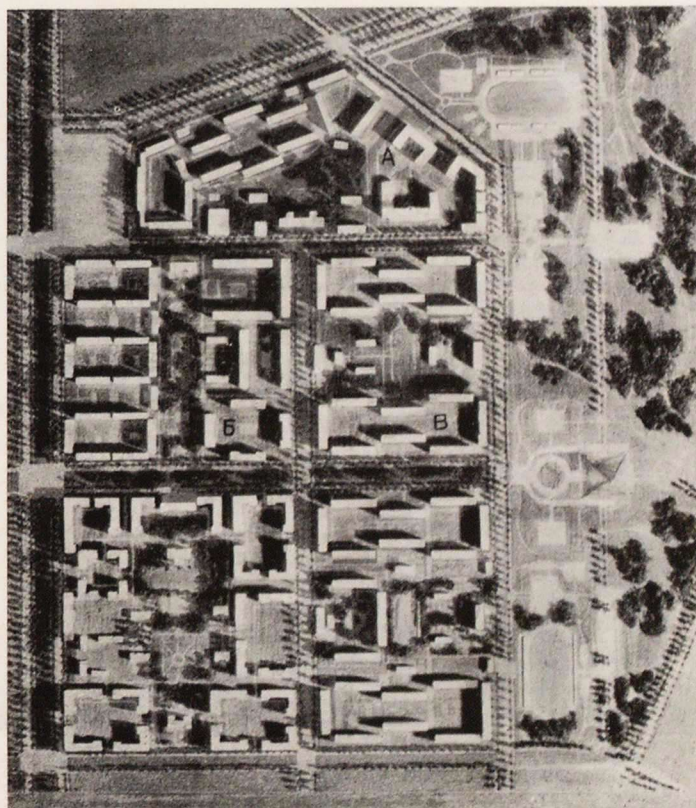
В чем же состоят основные особенности экспериментального проекта?

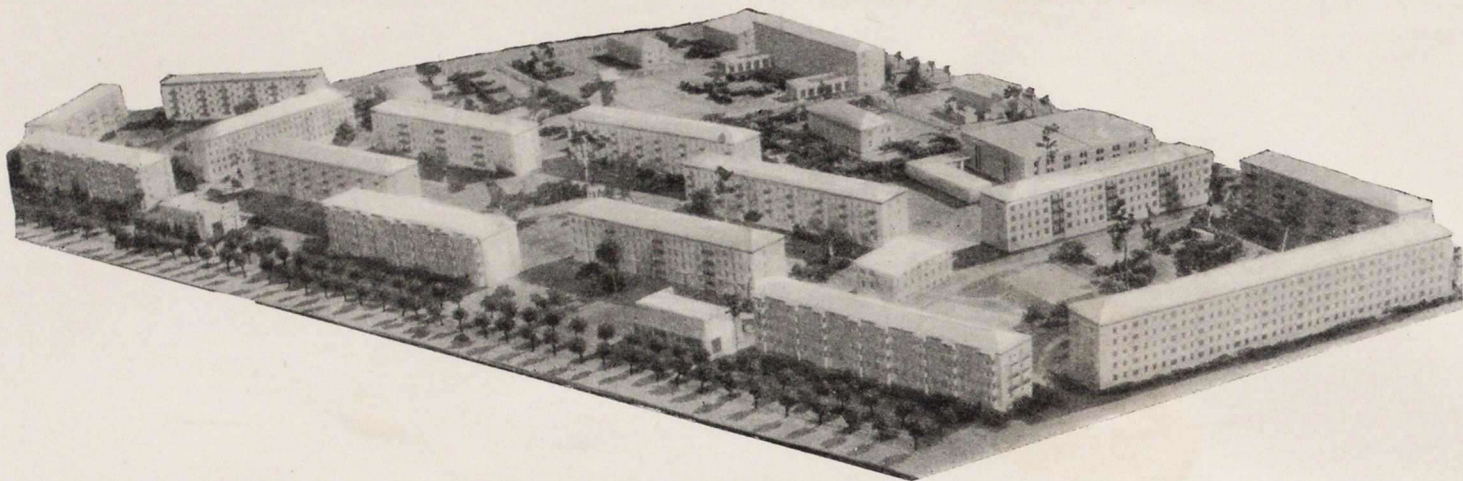
ПЛАНИРОВКА И ЗАСТРОЙКА КВАРТАЛА

Вместо широко распространенной сплошной периметральной застройки предусмотрена относительно свободная расстановка домов с большими озелененными курдонерами вдоль улицы. Жилая часть квартала отделена

Планировка части района Новые Черемушки

А — квартал № 9, отведенный для экспериментального строительства жилых домов с малометражными квартирами; Б — квартал № 11, предназначенный для строительства панельных жилых домов; В — квартал № 12, предназначенный для строительства типовых жилых домов из крупных бетонных блоков





Общий вид квартала № 9 со стороны магистрали (фото с макета). Авторы комплексной застройки квартала: архитекторы Н. Остерман, С. Лященко, Г. Павлов, В. Калафатов, В. Свирский, М. Фрадин, В. Нудельман, инженеры В. Шапиро, Ю. Бубнов, Ф. Итциксон

от общественной; в последней размещаются: школы, детские сады и ясли, столовая, магазины, а также гаражи для индивидуальных машин. Проведено зонирование территории (жилая зона, зона отдыха, спортивная, детских учреждений, хозяйственная).

Авторы отошли от строго симметричной, регулярной системы застройки, чему способствовала и сложная конфигурация участка.

Дома, расположенные по фронту квартала, поставлены с отступом от красной линии на 8 м.

Внутри квартала нет проезжих дорог, все они вынесены за пределы жилого массива. Это делает безопасным передвижение пешеходов, уменьшает транспортные шумы, а также сокращает количество асфальтированных дорог и удешевляет строительство. В особых случаях, например во время пожара, автомашины смогут проехать внутрь квартала по газону, что учтено при распределении посадок деревьев.

В центральной части жилого массива запроектировано здание для размещения домоуправления, клубного зала на 100 человек и прачечной.

В последнем варианте проекта предлагается построить в головной части квартала три восьмизатяжных отдельно стоящих дома-секции на значительном расстоянии друг от друга и между ними расположить спортивные залы.

ИНЖЕНЕРНАЯ ПОДГОТОВКА И БЛАГОУСТРОЙСТВО ТЕРРИТОРИИ

Принятая планировка участков позволила организовать так называемую поточно-кольцевую систему организации коммуникаций: все инженерные сети (кроме канализационной) проходят по техническим подвалам зданий, образуя замкнутое кольцо. Здесь нет обычной разводки от одного общего коллектора к отдельным домам. Такой способ прокладки инженерных коммуникаций намного сокращает объем земляных работ и расход материалов, обеспечивает удобства эксплуатации сетей. Теплоснабжение жилых домов регулируется единой насосной станцией, которая позволяет путем изменения количества подаваемой горячей воды поддерживать нужную температуру во всех жилых домах квартала, устраняя обыч-

ный в весенний период перегрев при снабжении от ТЭЦ. Это мероприятие дает до 40% экономии на строительстве системы теплоснабжения и значительную экономию при ее эксплуатации. Для каждого двух домов устраивается хозяйственный дворик, рядом с которым находится мусоросборник, обслуживающий два дома. В большинстве домов запроектированы колясочные. Сложный рельеф участка позволил организовать эти помещения так, что спуск в них будет большей частью незначительным (2-3 ступени). В этих же помещениях можно хранить велосипеды, мотоциклы, лыжи и т. д.

Большое значение придается озеленению участка. Кроме специальных посадок, вокруг домов будут устроены палисадники. Зелень должна украсить и в значительной степени организовать внутреннее пространство квартала.

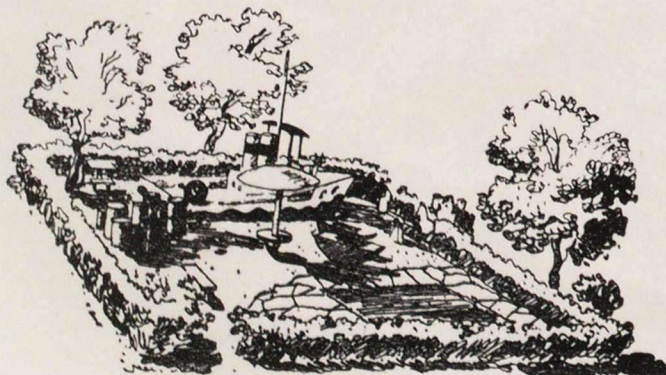
ПЛАНИРОВКА КВАРТИР

Вопрос о том, какими должны быть планировочная структура и оборудование малометражной квартиры, — один из наиболее существенных вопросов типового проектирования для массового жилищного строительства. Чтобы правильно его решать, необходим массовый эксперимент, проверка планировочных качеств квартиры в период эксплуатации дома.

В экспериментальном проекте решено испытать наибольшее количество различных вариантов планировки квартир, в том числе и таких, которые, по мнению самих авторов, являются спорными. В каждом из жилых домов опытного квартала имеются различные по своей планировке квартиры. Но все многообразие их планов можно свести к нескольким основным схемам, отличающимся взаимоположением жилых и вспомогательных помещений квартиры. При одной и той же схеме секции могут отличаться не только параметрами и экономическими показателями, но и различными возможностями организации быта семьи (использование алькова, шлюзов и т. п.).

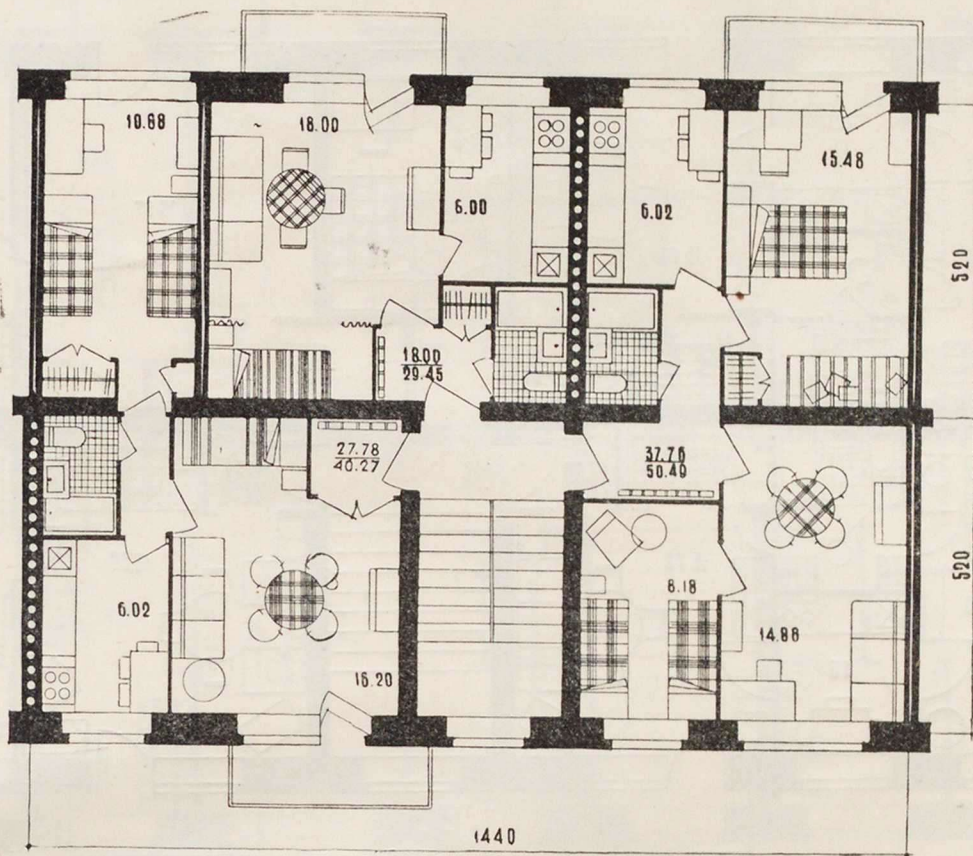
Именно поэтому экспериментальное строительство поможет проверить в натуре не только принципиальные планировочные схемы, но и различные варианты бытовой организации квартир в пределах одной и той же планировочной схемы.

Неоднократные обсуждения проектов малометражных квартир, общественные просмотры проектов экспериментального строительства, беседы с жильцами и, наконец, творческие споры, возникающие между самими проектировщиками, свидетельствуют о том, что единое мнение о наилучших типах планировок квартир и секций в условиях многообразия сегодняшних требований к проектированию и строительству еще не сложилось. Такое единое мнение отсутствует даже как будто бы в элементарных вопросах. Так, например, обычно проектировщик считает целесообразным устроить альков в общей комнате. Но Госсанинспекция всячески возражает против устройства таких альковов; некоторые потребители также выступают против альковов. Вместе с тем имеется немало аргументов в пользу устройства альковов, а именно: удобство размещения кровати в изолированном месте, возможность закрыть занавеской постель, отделить больного человека на некоторый период от детей и т. д.

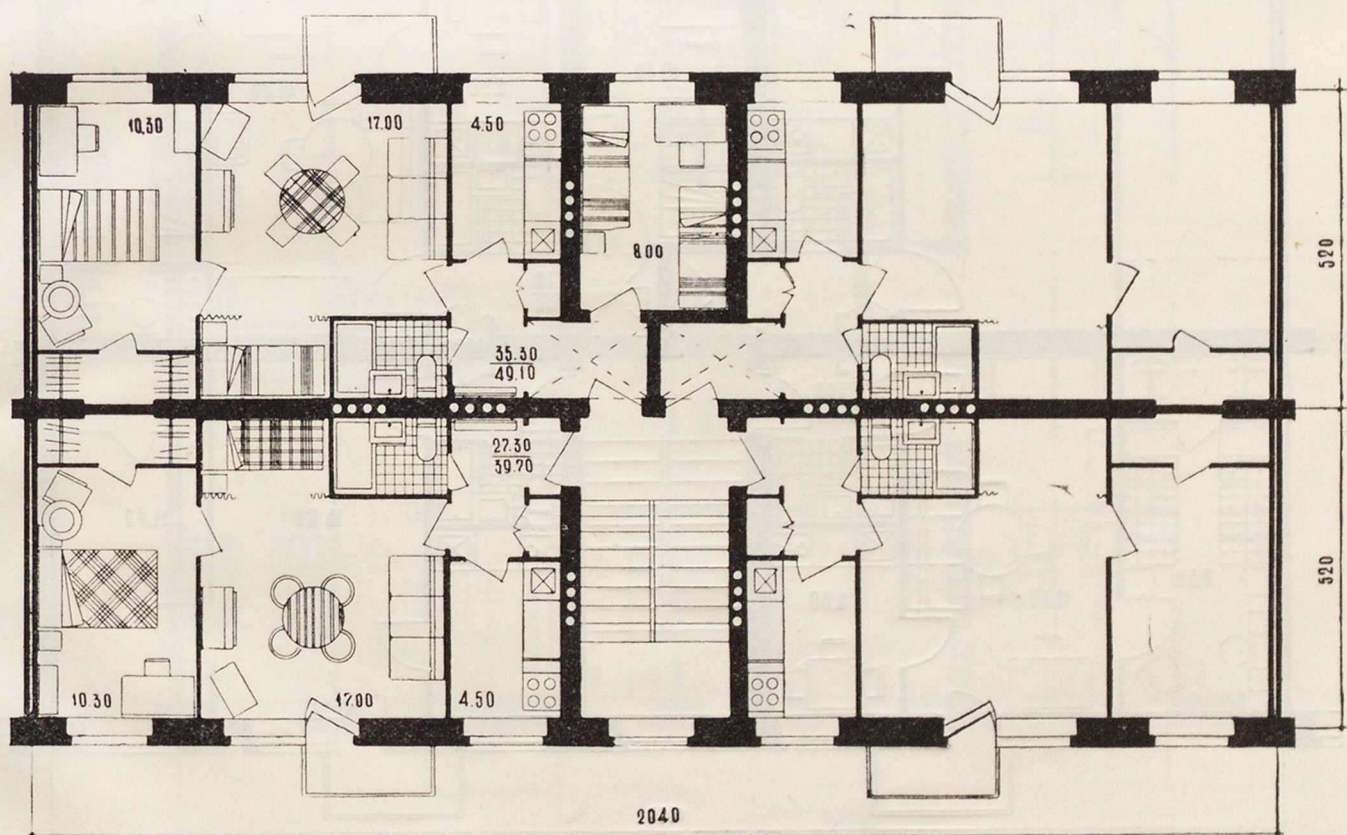
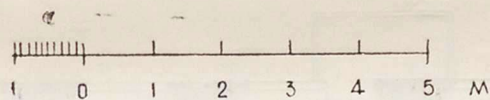
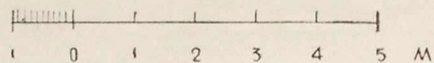


Детская площадка

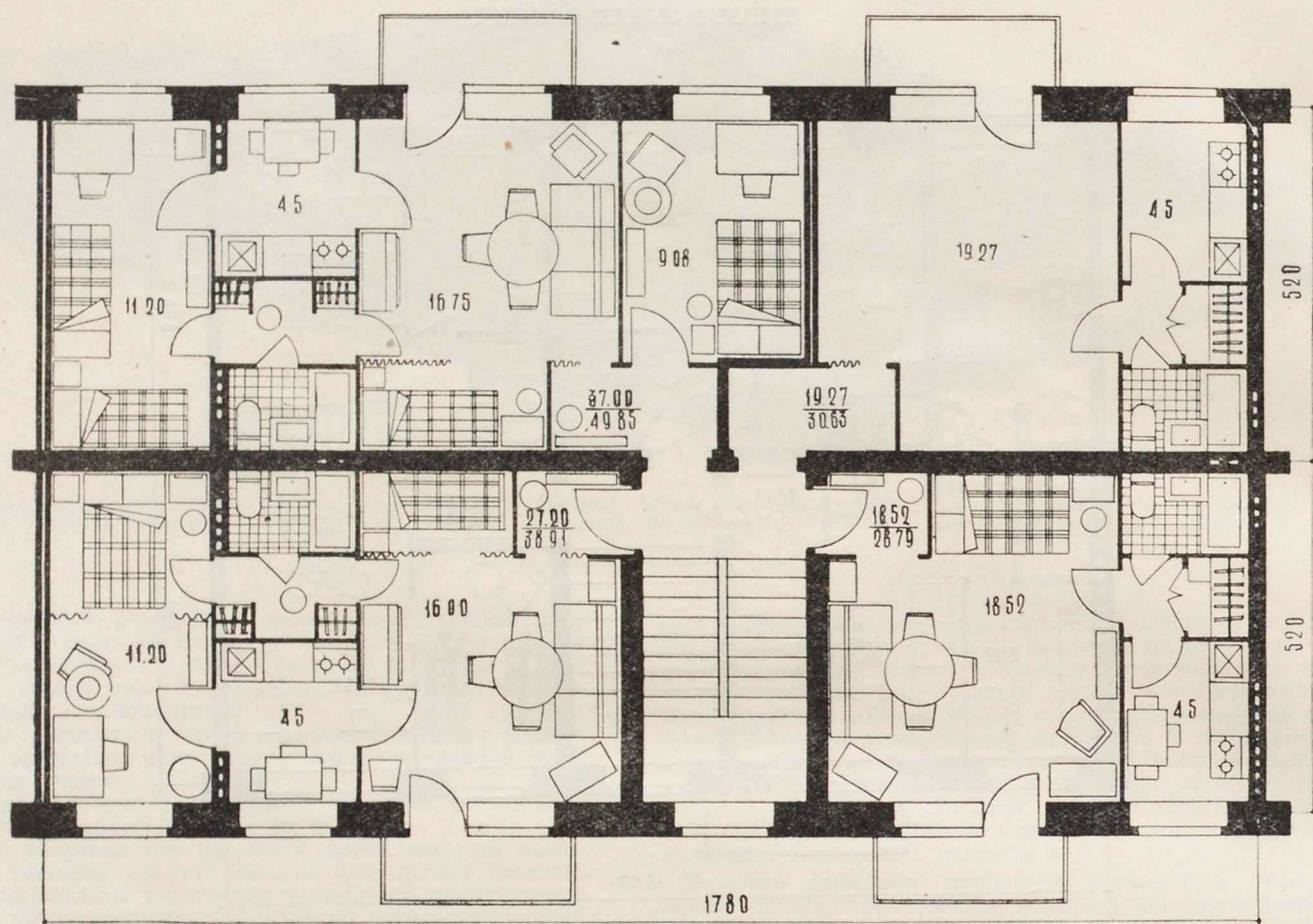
ТИПЫ ЖИЛЫХ СЕКЦИЙ



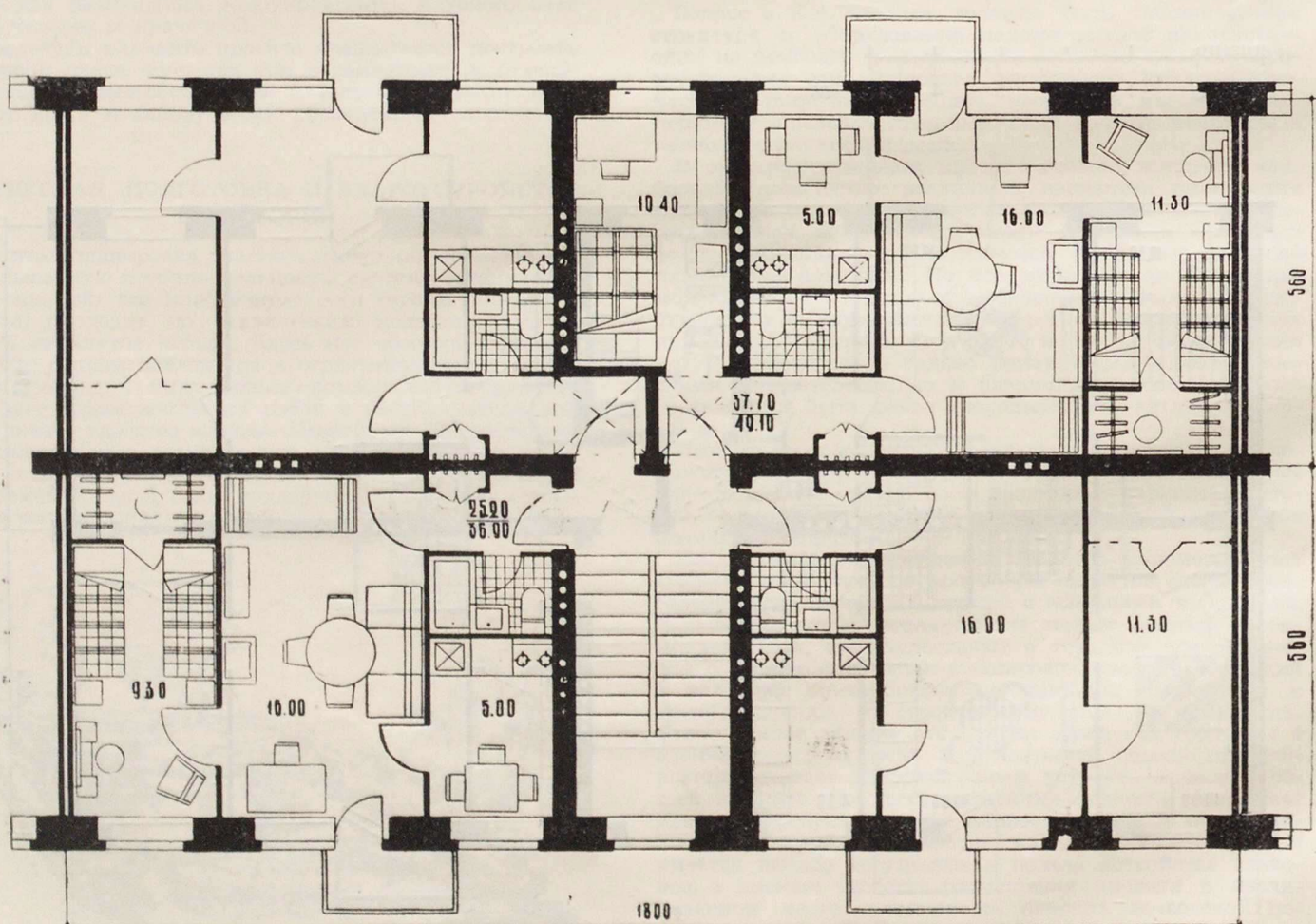
Секция № 1



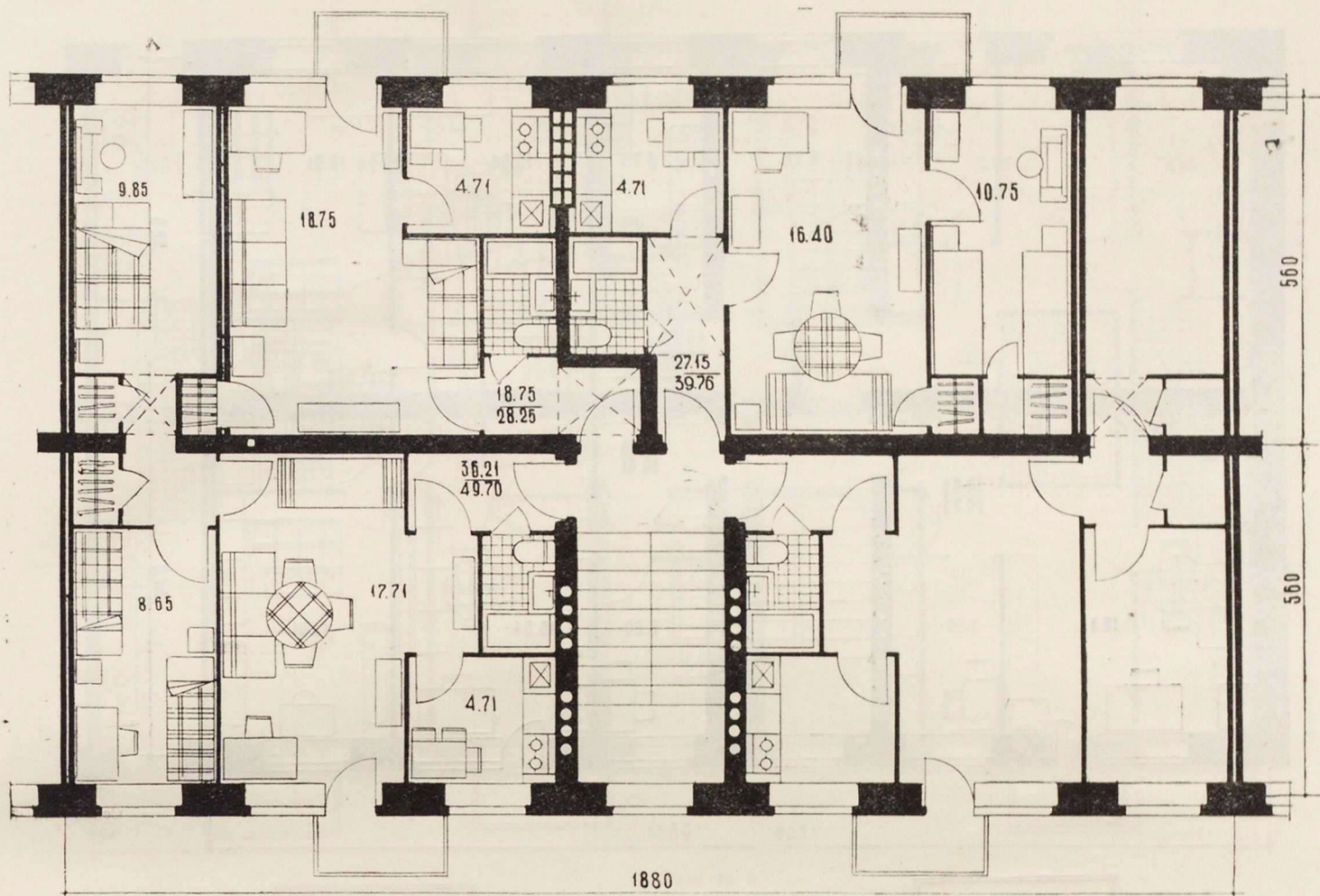
Секция № 2



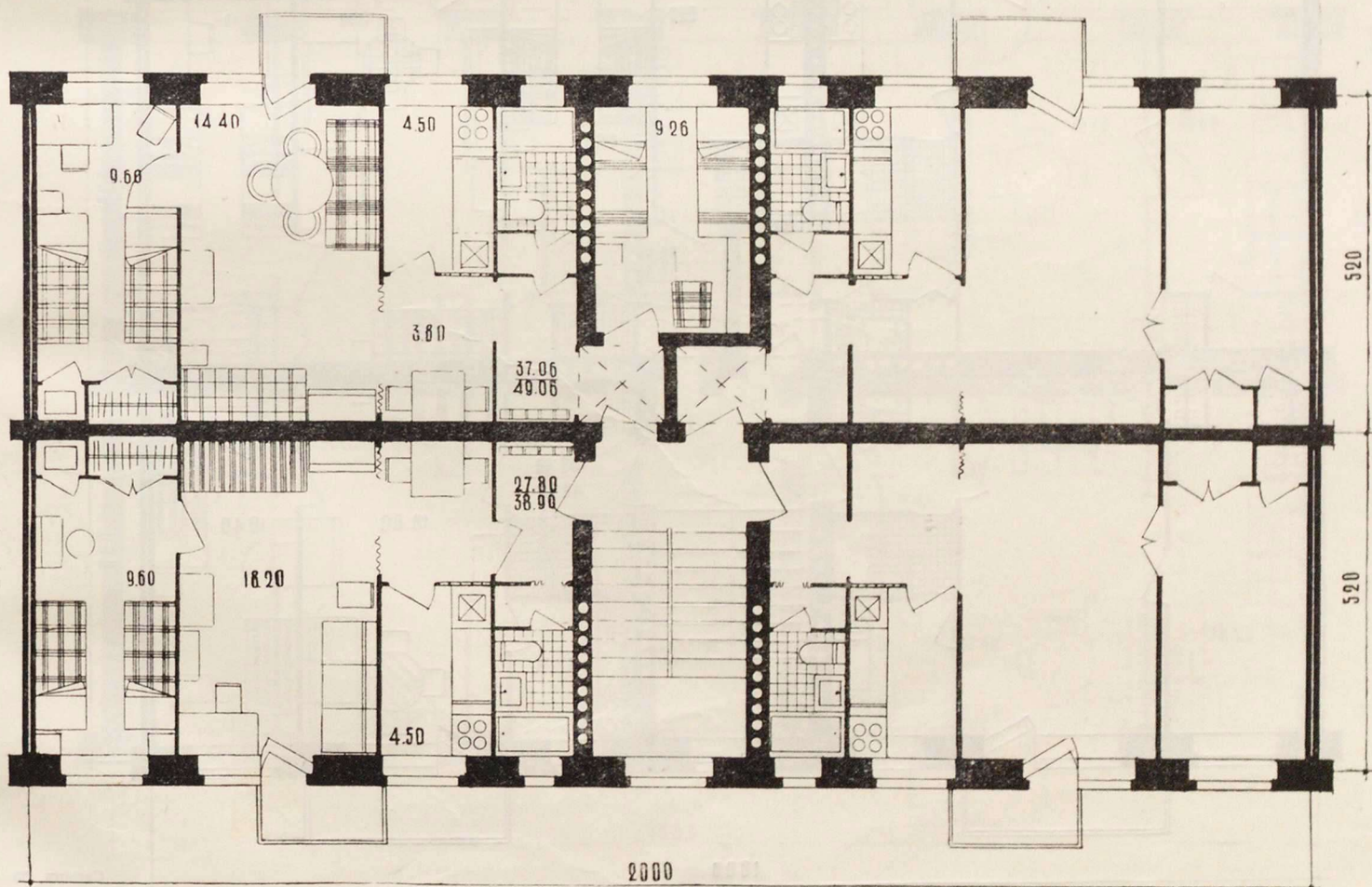
Секция № 3



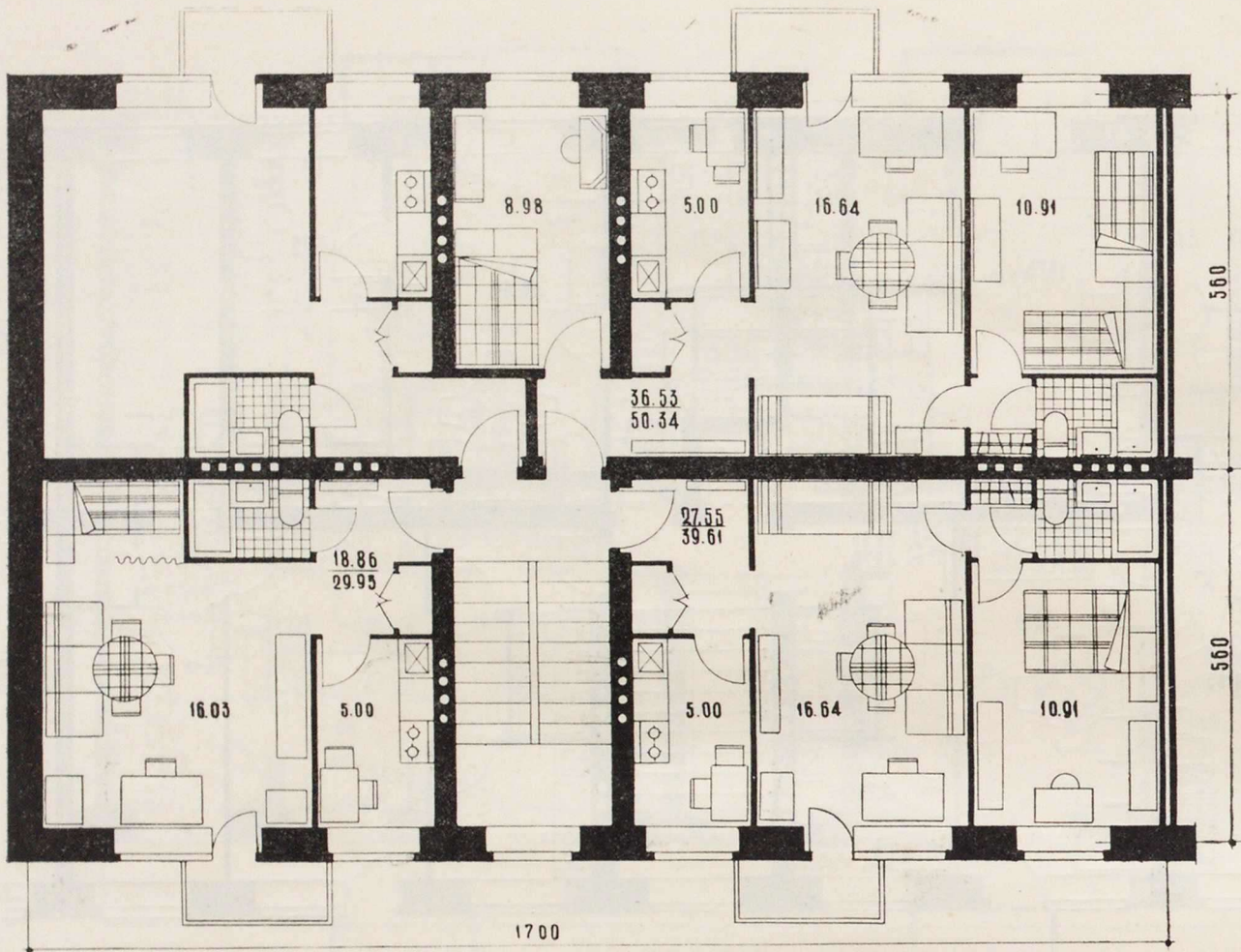
Секция № 4



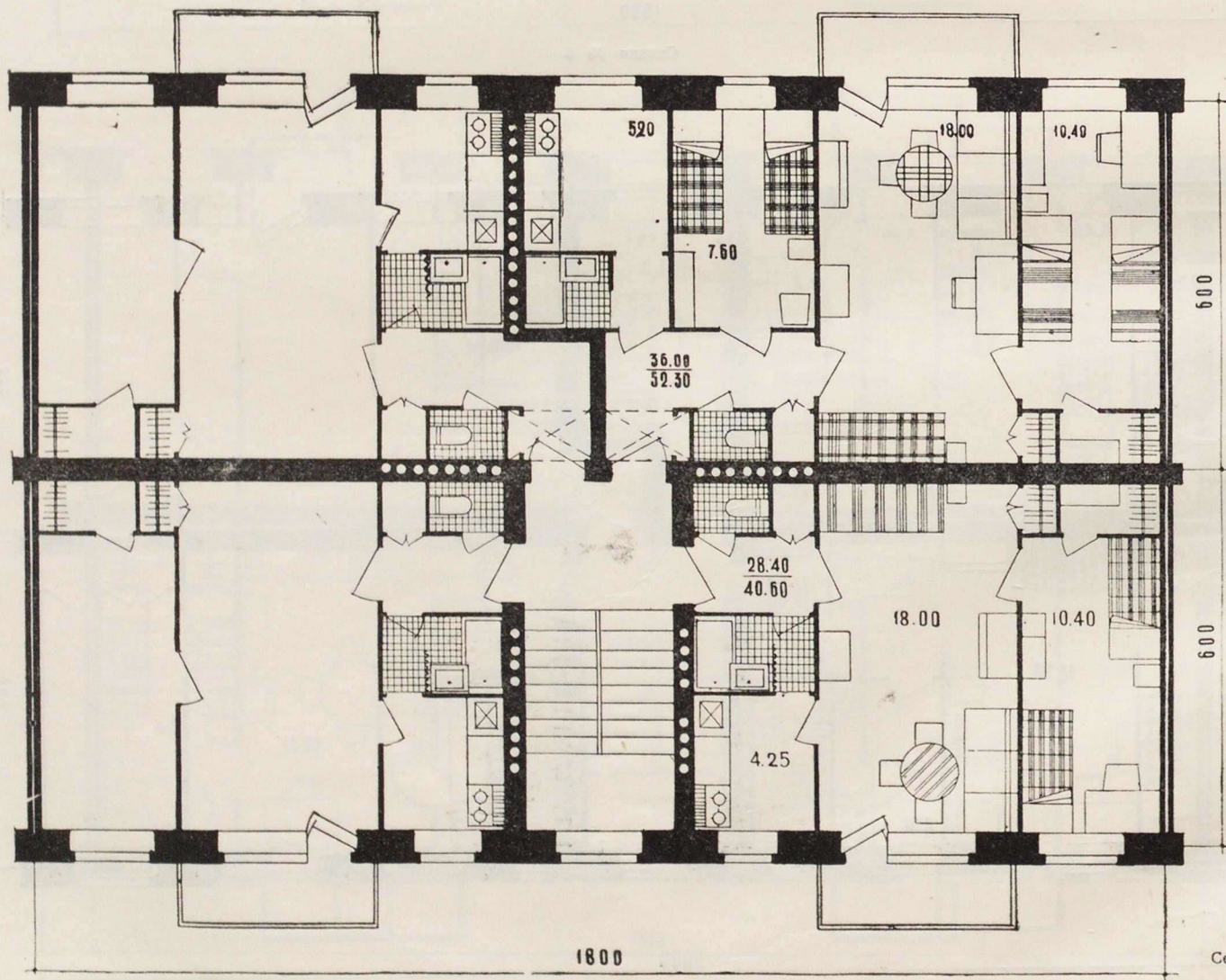
Секция № 5



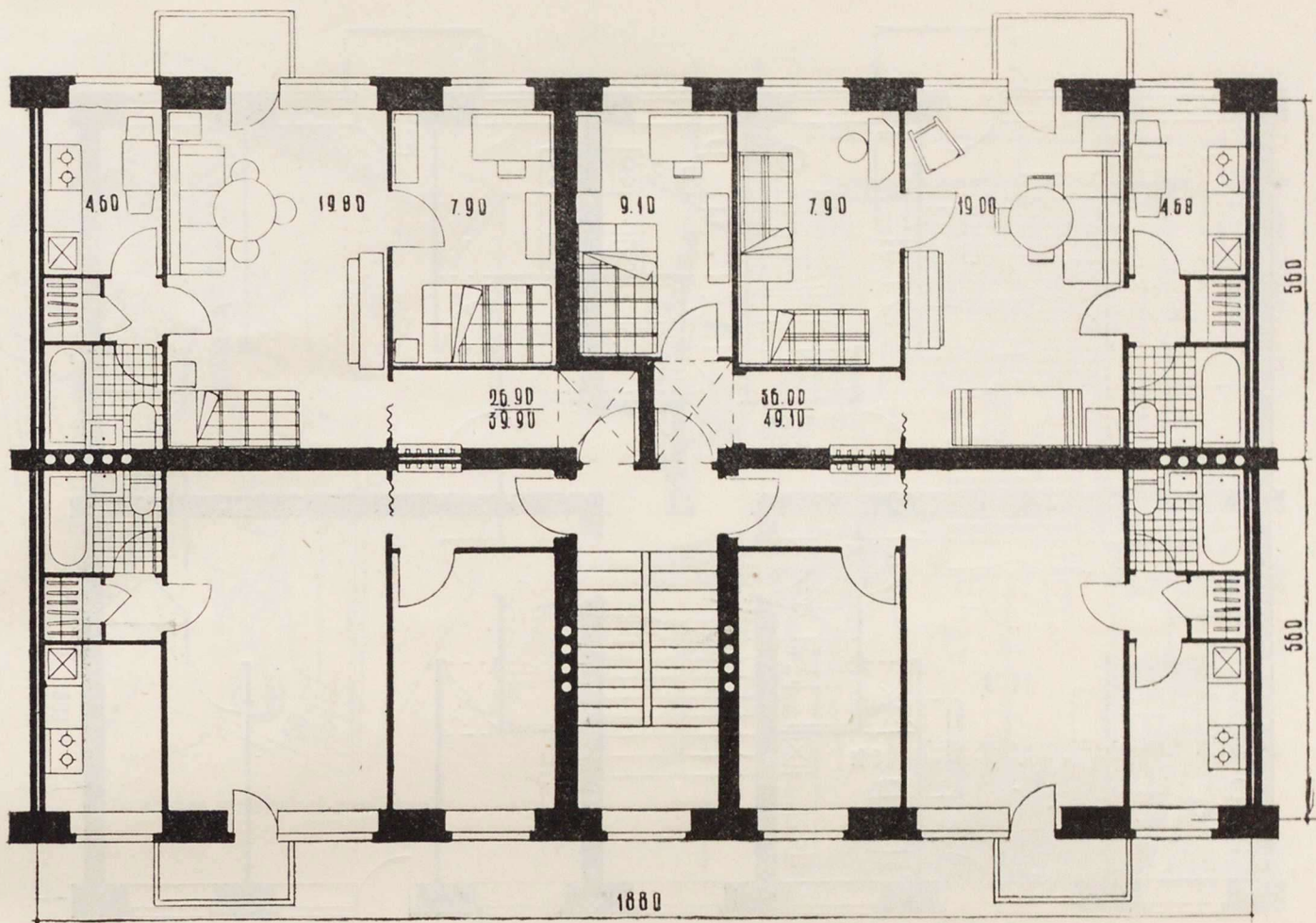
Секция № 6



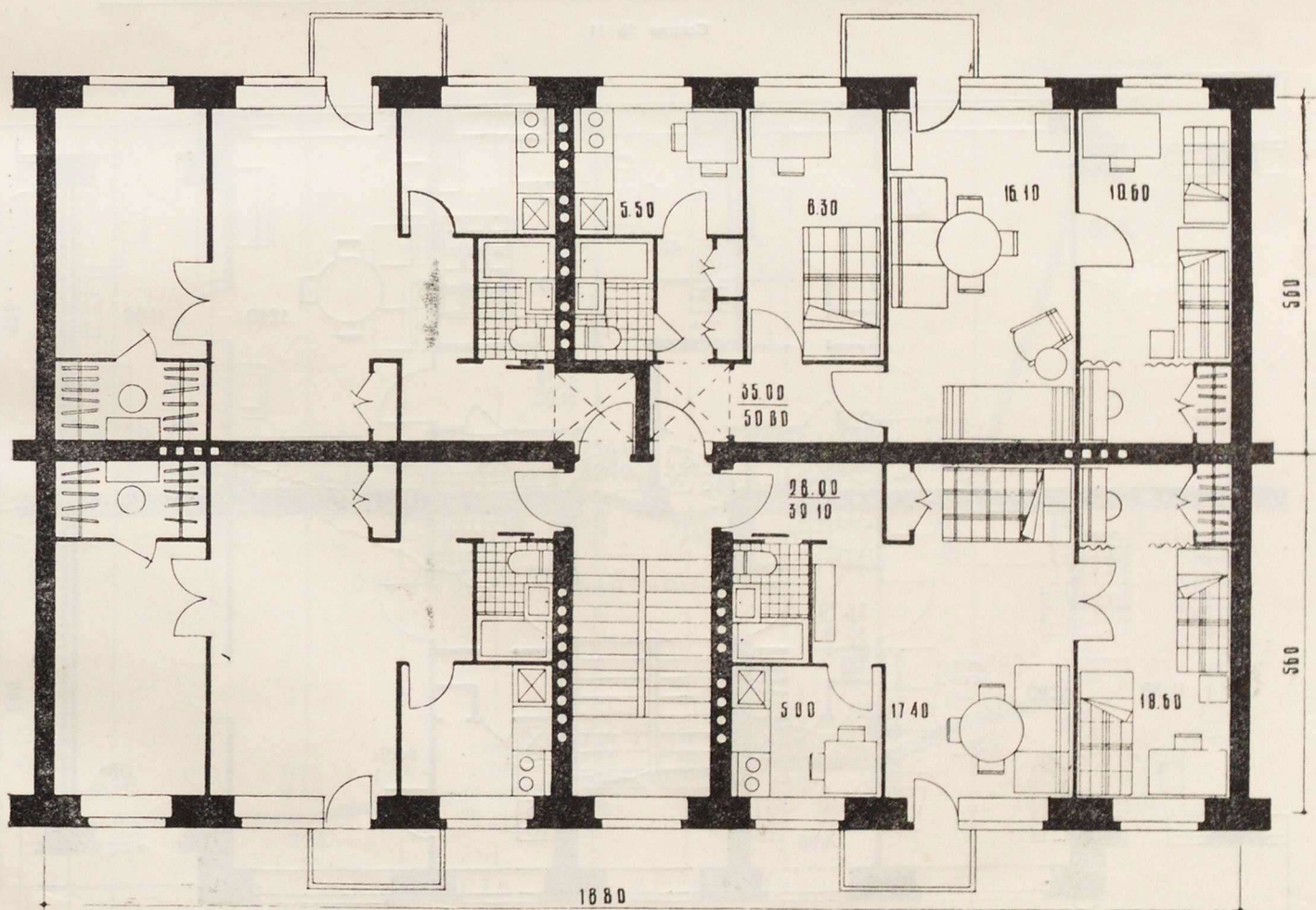
Секция № 7



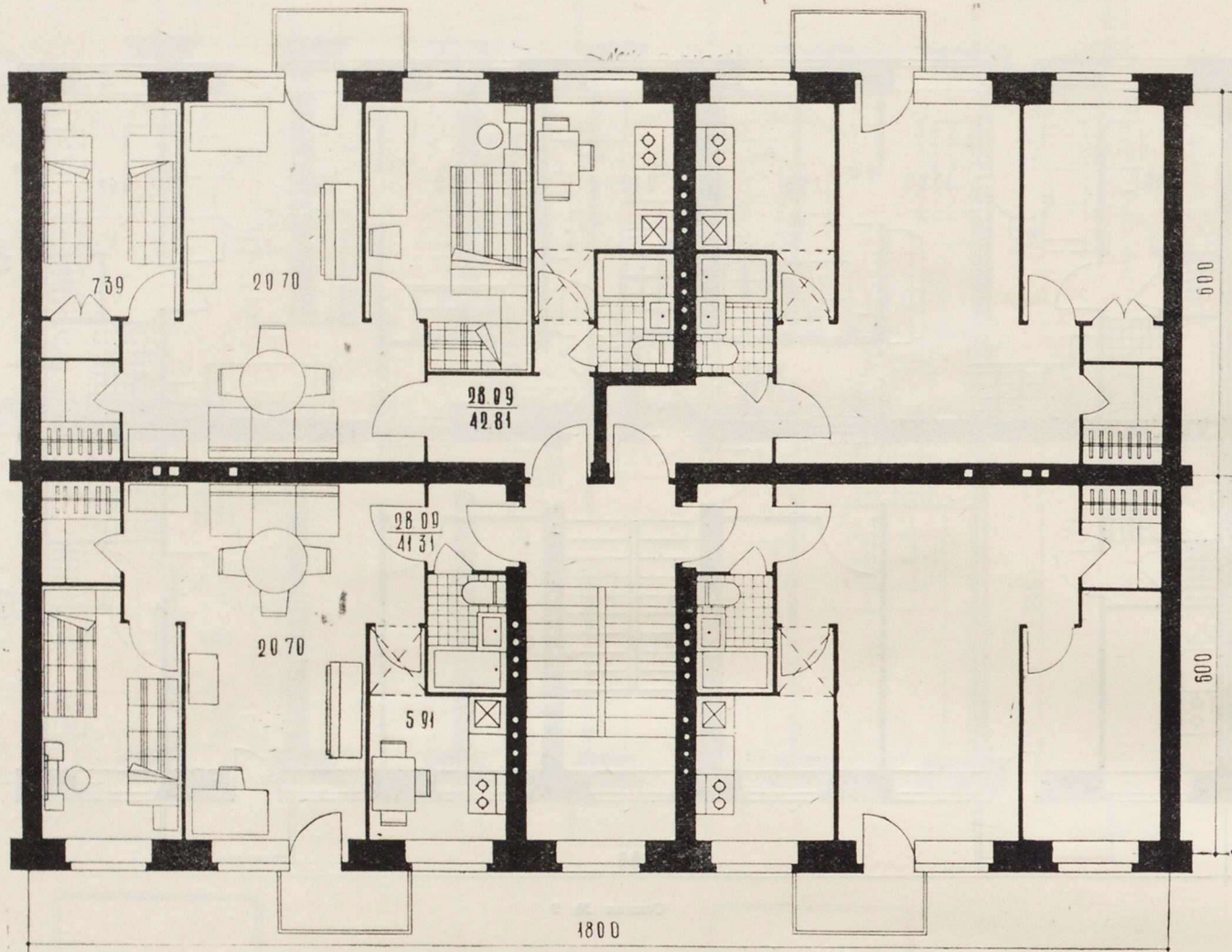
Секция № 8



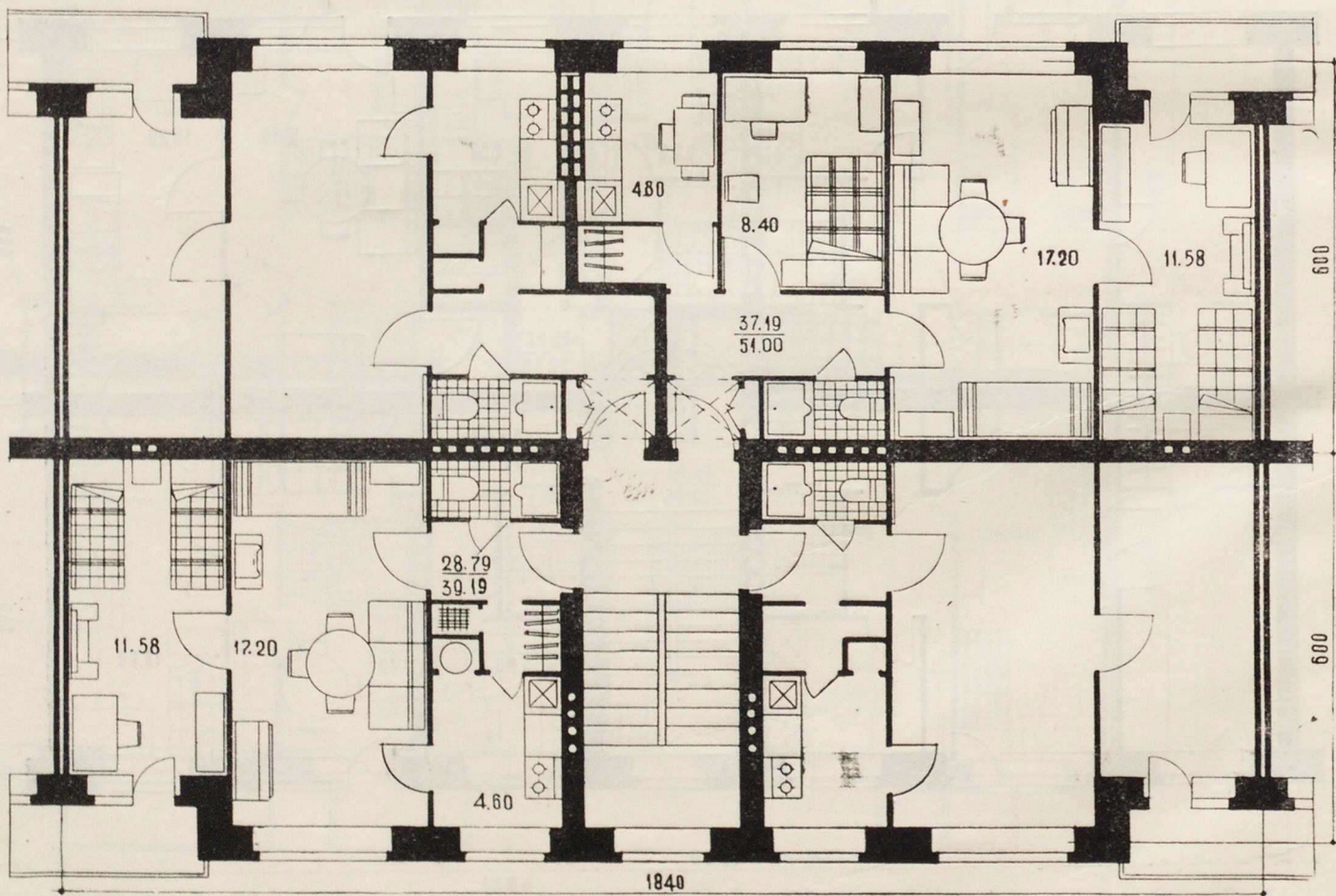
Секция № 9



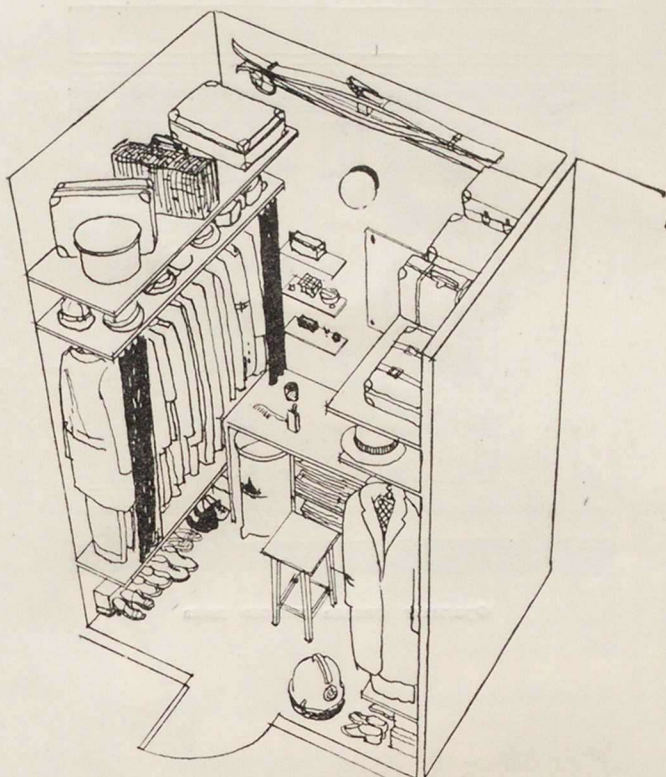
Секция № 10



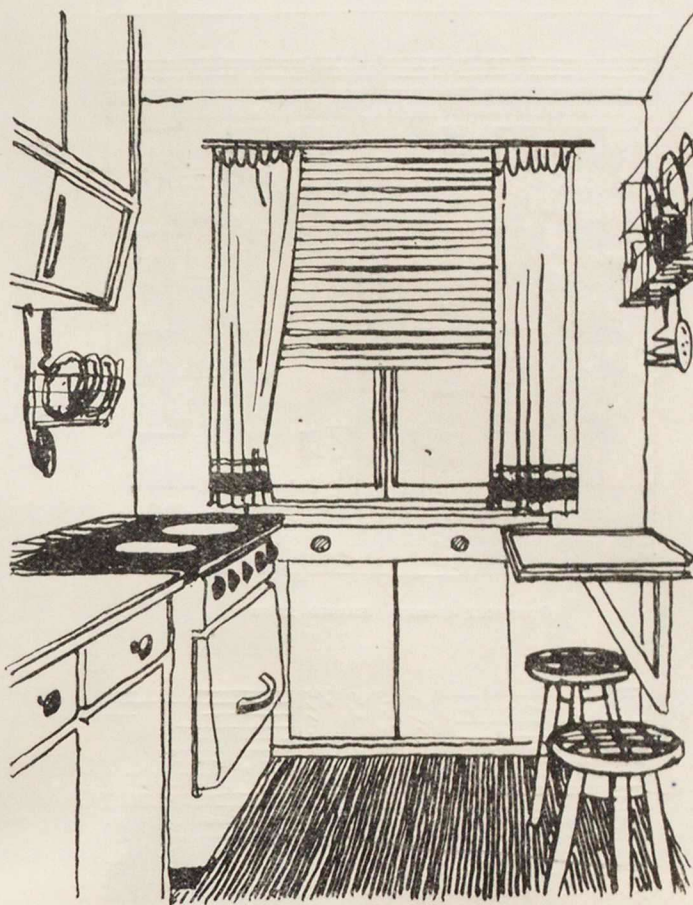
Секция № 11



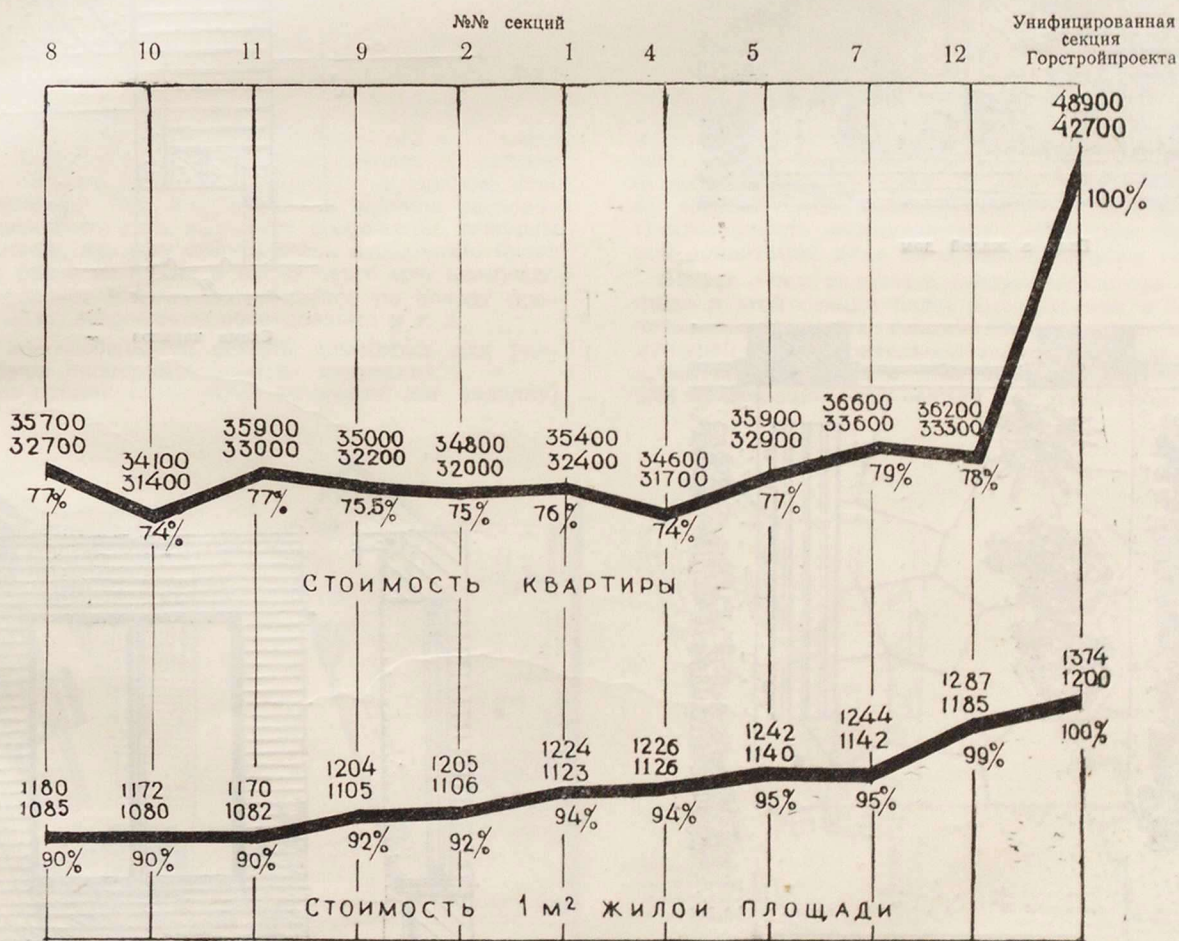
Секция № 12



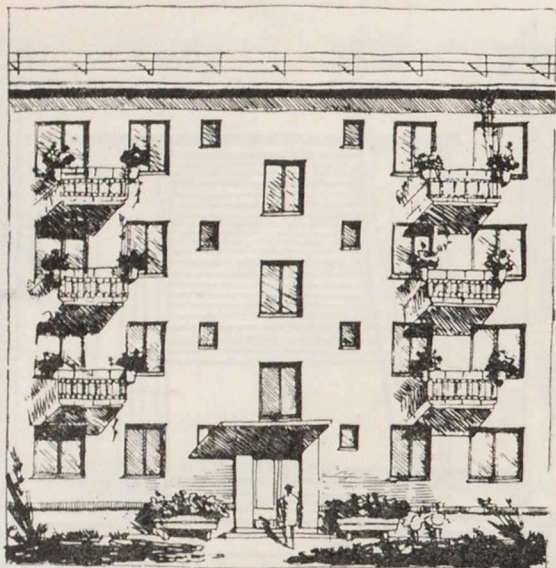
Встроенная гардеробная (вид сверху)



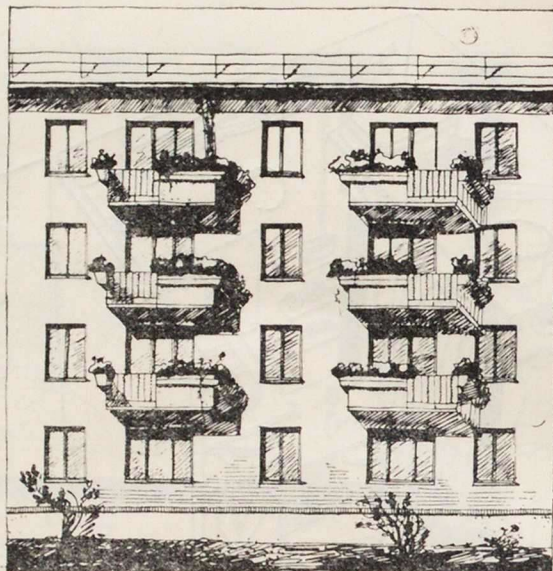
Кухня



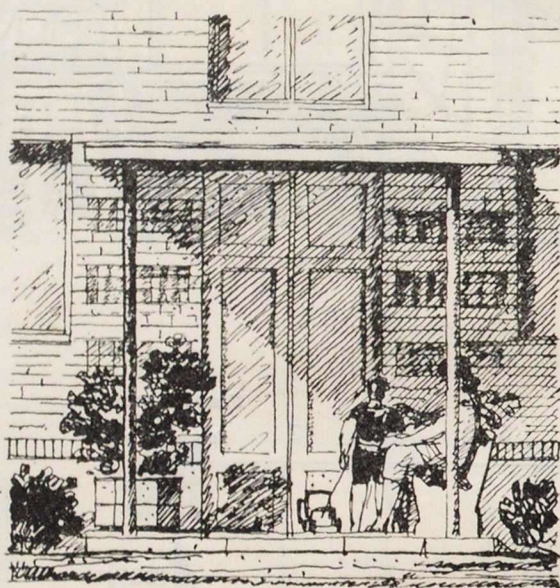
Технико-экономические показатели по жилым домам квартала
 Примечание. В числителе — стоимость по ценам, введенным с 1 июля 1955 г. для Главмосстроя; в знаменателе — для других строительных организаций г. Москвы.



Фрагмент фасада жилого дома



Фрагмент фасада жилого дома



Вход в жилой дом

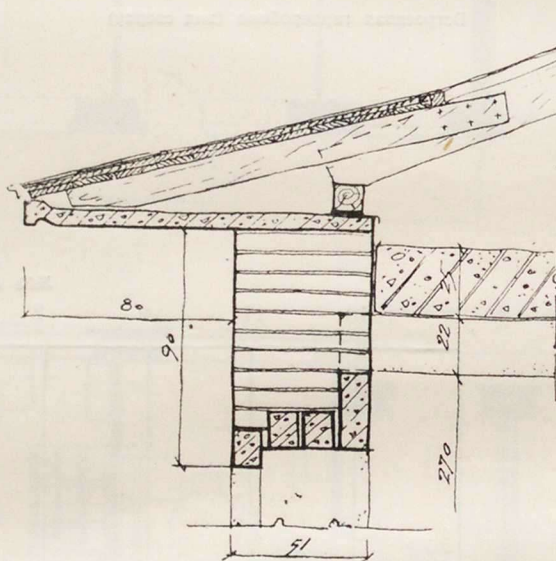
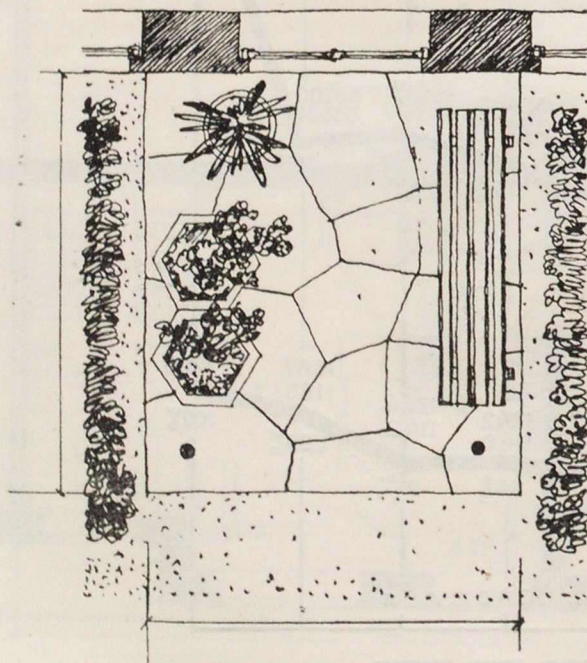
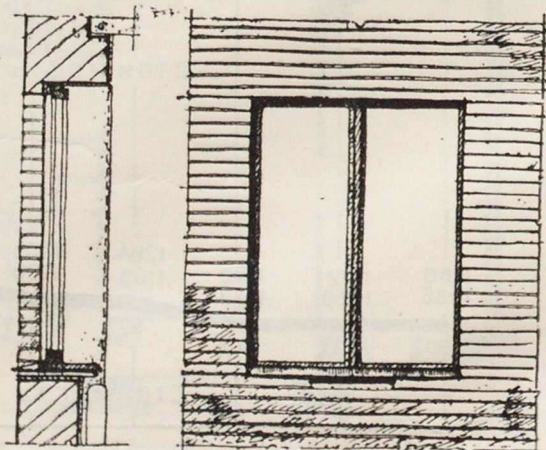


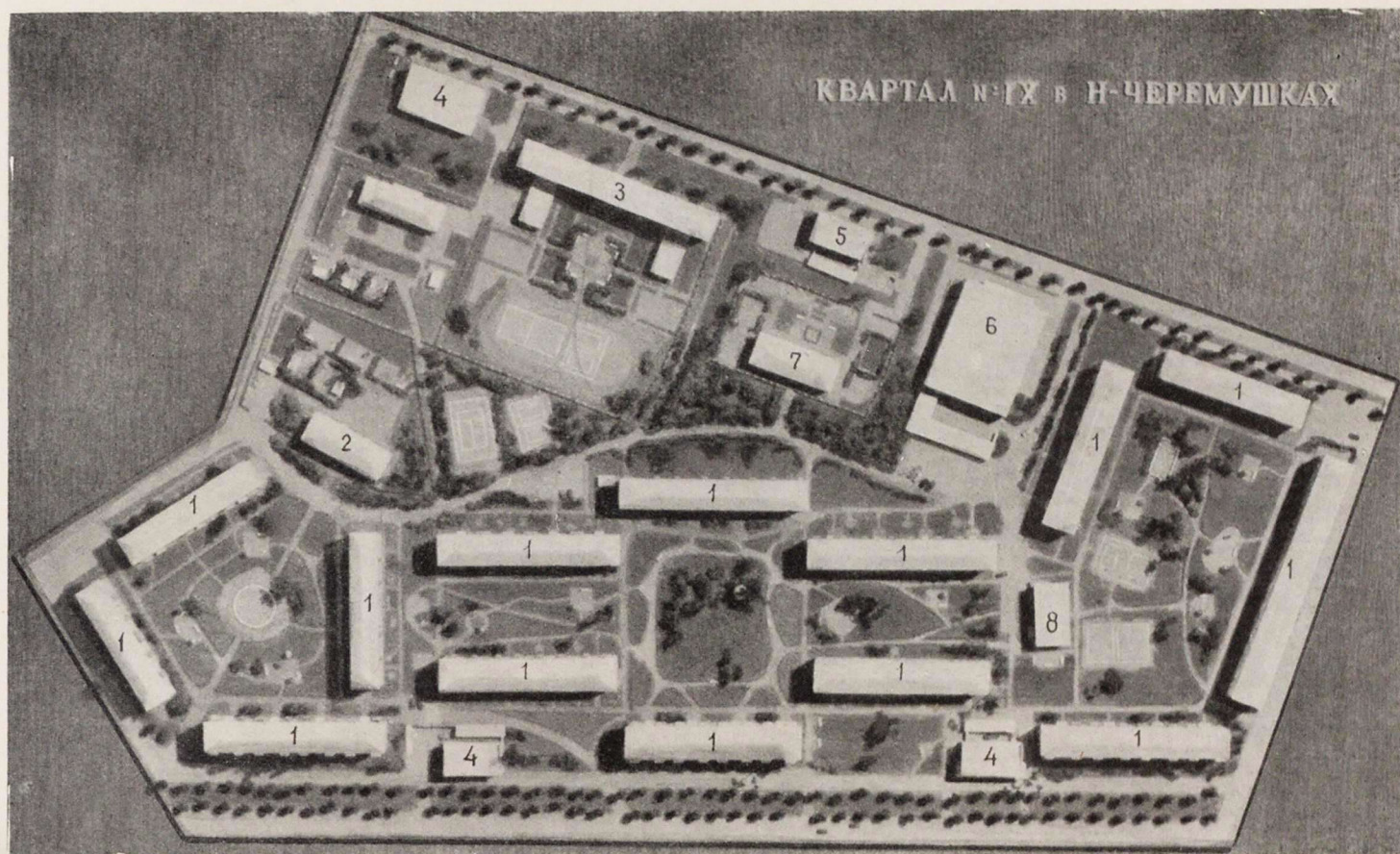
Схема карниза



Площадка перед входом



Окно



Генеральный план квартала № 9
1 — жилые дома; 2 — детские учреждения; 3 — школа; 4 — магазины; 5 — столовая; 6 — гараж; 7 — АТС; 8 — хозяйственный блок

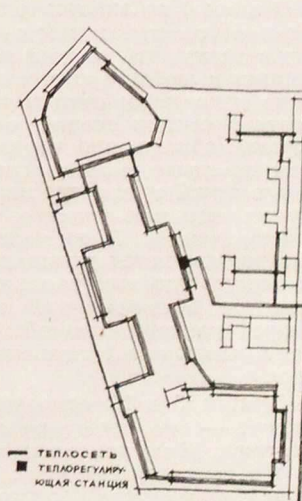
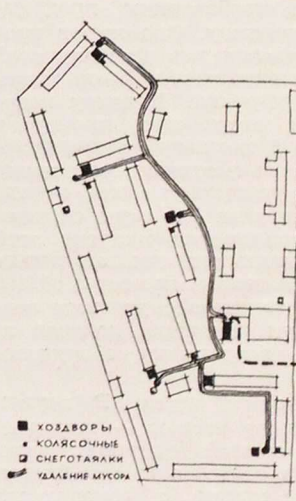
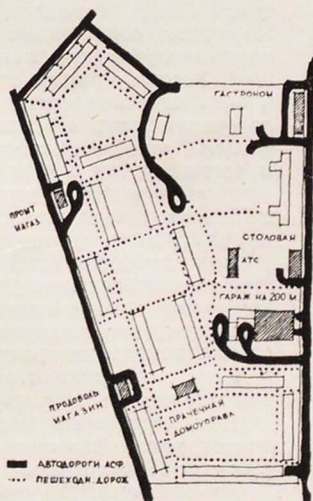
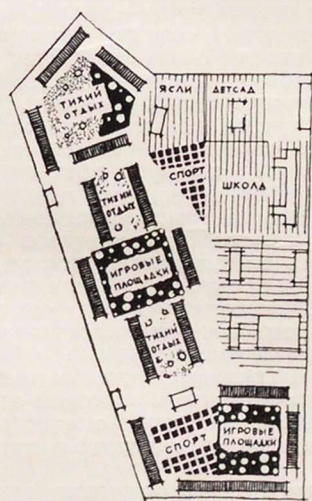
Таким же спорным является вопрос о расположении кухни в квартире. Большинство считает, что кухня должна располагаться у входа в квартиру, так как при этом мусорное ведро или топливо не надо проносить через комнату. Вместе с тем имеются и сторонники расположения кухни в глубине квартиры, так как в этом случае, по утверждению их, гости не проходят через хозяйственную часть квартиры. Особенно много споров вызывает прием, когда кухня расположена в начале квартиры, а санитарный узел с ванной — в глубине, при спальне комнате. Это как будто бы удачное расположение санитарного узла вызывает возражение главным образом потому, что при стирке белья необходимо будет переносить белье из кухни в ванну через всю квартиру. Так же различны мнения потребителей по поводу пропорций комнат, встроенного оборудования и т. д.

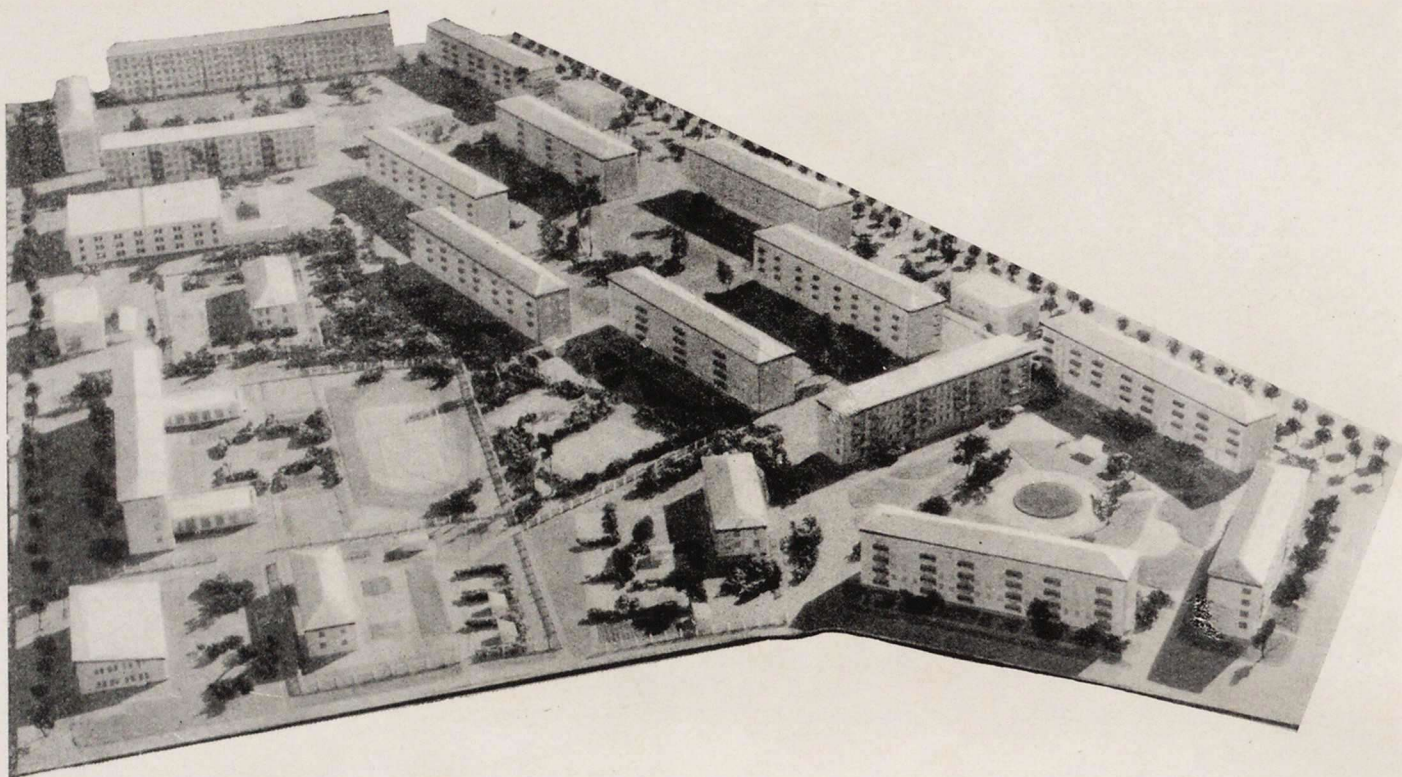
Каковы же особенности секций, принятых для различных домов экспериментального квартала?

Первая из публикуемых здесь 12 секций (см. вкладку)

трехквартирная. По своей схеме она напоминает рядовую унифицированную секцию Горстройпроекта. Однако, чтобы получить секцию с малометражными квартирами, поперечный пролет здесь уменьшен с 6 до 5,2 м, раздельные санитарные узлы заменены совмещенными, сокращены площади передних и других подсобных помещений, значительно уменьшены полезная площадь квартир и строительный объем всей секции. Достоинствами секции являются: а) хорошие пропорции комнат; б) возможность удобного расположения спальных мест; в) единый тип блокированного санитарного узла; г) возможность использования секции при неблагоприятной ориентации дома на северную сторону горизонта.

Вместе с тем стоимость квадратного метра жилой площади в этой секции более высокая, чем в большинстве четырехквартирных секций. Секция отличается также меньшей градостроительной маневренностью (нельзя запроектировать дома с нечетным количеством секций); при применении этой секции для панельного строительства





Общий вид квартала № 9. Макет

ства потребуется изменять размеры пролетов и шагов по фасаду.

Следующая секция характерна для малометражных квартир. Расположение в этой секции санитарного узла и кухни с отдельными входами непосредственно из прихожей, наличие встроенных шкафов и гардеробных, а также хорошие пропорции комнат, как правило, вызывают положительную оценку. Относительным недостатком квартиры является разобщенность кухни и санитарного узла, что несколько усложняет монтаж санитарно-технического оборудования; неудачны также пропорции алькова в общей комнате. Кроме того, при необходимости широтной ориентации такая секция требует серьезной переработки.

В секции 3* своеобразно решена двухкомнатная квартира с необычным для нашей практики расположением санитарного узла и кухни в середине квартиры; удобно размещена ванная комната — в непосредственном соседстве с гардеробной. К достоинствам планировки квартиры следует отнести: возможность удобного расположения спальных мест, хорошие пропорции комнат, небольшой размер полезной площади квартиры, достигнутый без уменьшения выхода жилой площади.

Недостатками секции являются разобщенность кухни и санитарного узла, а также невозможность использования секции для широтной ориентации без ее существенных изменений.

Секция 4 во многом отвечает требованиям, предъявляемым сегодня к массовому жилищу. Она имеет простую схему, что создает предпосылки для решения этой секции в любой прогрессивной конструкции. Экономические показатели секции также хорошие. К числу недостатков секции следует отнести неудобство прохода в кухню (обязательно через общую комнату). В зарубежной практике подобный прием не встречает серьезных возражений и получил широкое распространение; однако кухня там, как правило, оборудована в этих случаях электроплитой. Недостатками планировки квартир этой секции являются удлиненные пропорции комнат, невозможность удобного расположения спальных мест в общей комнате. Минимальный по сравнению с другими секциями размер полезной площади квартиры получен за счет исключения полноценного встроенного оборудования.

Секции 5 и 10 относятся к одной серии. В первом случае — это широтная секция, во втором — меридиональная. Достоинствами обеих секций являются: удачное выделение спальных мест в общей комнате; блокировка и смежное расположение кухни с санитарным

узлом; относительно просторные прихожие; возможность решения секции в панельной конструкции; возможность создания полноценной в градостроительном отношении серии секций по набору квартир и их ориентации. Недостатками секций являются несколько увеличенная, по сравнению с ранее рассмотренными секциями, строительная кубатура квартиры и недостаточная изоляция жилой комнаты от кухни.

Секция 6 запроектирована с необычным для наших условий прямым освещением санитарного узла. Полезные площади квартиры минимальны, а выход жилой площади — не меньший, чем в других секциях. К числу достоинств квартир этой секции следует отнести: рациональность блокировки кухни и санитарного узла, что позволяет применить единый тип санитарного блока; возможность решения секции в любой конструкции; удобную схему организации квартиры и наличие встроенных шкафов.

В секции 7 кухня расположена в начале квартиры, а санитарный узел в глубине, рядом со спальней. Секция имеет тот недостаток, что ее трудно трансформировать в широтную.

Во всех секциях, примененных в экспериментальных домах, кроме секции 8, планировка помещений и их взаимосвязь совпадают с программой Всесоюзного конкурса на типовые проекты 3—4—5-этажных жилых домов, объявленного Госстроем СССР и Союзом архитекторов СССР. В секции 8 санитарные узлы — раздельные. Подсчеты показывают, что в этой секции стоимость квадратного метра жилой площади оказалась наименьшей. Этому, правда, способствовало применение пролета в 6 м, что обусловило увеличение жилой площади. Все квартиры секции более, чем другие, оборудованы встроенными шкафами, кухня хорошо связана со столовой и вместе с тем имеет отдельный запасный вход через ванную комнату. Отдельная уборная также является дополнительным удобством. Четкая планировка создает предпосылки решения секции в любой конструкции.

Экономичность этой секции, возможность решения в прогрессивных конструкциях и бытовые удобства делают ее весьма перспективной. Все эти качества секции компенсируют расходы на устройство дополнительного стояка вследствие разделения ванной и уборной.

Во всех квартирах секции 9 санитарный узел и кухня расположены в глубине. Экономические показатели этой секции достаточно хорошие. Достоинством секции является также наличие изолированной комнаты в двухкомнатной квартире.

Но обязательная необходимость расположения санитарного узла в глубине квартиры, что связано с рядом неудобств, отсутствие изолированного спального места в большой комнате, а также ряд других недостатков, не

* Принятая в тексте нумерация секций — условная, относится только к порядку расположения чертежей в журнале.

компенсируемых какими-нибудь серьезными преимуществами конструктивного или планировочного характера, — видимо, будут мешать дальнейшему применению этой секции.

Секции 11 и 12 имеют поперечный пролет 6 м. Первая из них аналогична схеме секции 10 и отличается только расстановкой перегородок, позволяющей по-иному решить пространство квартиры. Этот интересный прием нуждается в проверке при эксплуатации. Вторая секция по схеме аналогична секции 8, однако в экспериментальном порядке она решена без умывальника, который заменяется универсальным полибаном с гибким шарнирным душем. Другой особенностью этой секции является устройство лоджии, удобной для эксплуатации во все времена года.

В отличие от других секций в начале квартиры располагается хорошо оборудованная гардеробная в сочетании с помещениями хозяйственного назначения, в которых будут находиться холодильник, стиральная машина, пылесос и другие предметы домашнего обихода.

Экономические показатели обеих секций достаточно удовлетворительные.

Пока еще трудно решить, которой из принятых планировочных схем будет отдано предпочтение. Необходим комплексный анализ всех факторов, определяющих качество секций, уточнение сметы по рабочим чертежам, проверка эксплуатационных, градостроительных и других качеств предложенных проектных решений.

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Одним из главнейших условий, определяющих возможность перехода на строительство малометражных квартир, является снижение стоимости строительства.

Неоднократные попытки решить эту задачу до сих пор, как правило, оканчивались неудачей, потому что при проектировании квартир нового типа авторы повторяли старые планировочные схемы. Пропорционально уменьшались только элементы квартиры: кухня, передняя, санитарный узел и т. д. При таком методе проектирования стоимость квартиры, конечно, снижалась, но стоимость квадратного метра жилой площади всегда оказывалась более высокой, чем в полнометражных квартирах. Тормозили внедрение малометражных квартир и строительные нормы и правила, закрепившие завышенные площади подсобных помещений квартиры.

Для того чтобы снизить стоимость квадратного метра площади в малометражных квартирах, авторам пришлось искать новые пути, учитывая особенности и назначение малометражных квартир. Площадь подсоб-

ных помещений в квартирах уменьшена по сравнению с требованиями СНиП, но бытовые качества квартир при этом не ухудшены, сокращено количество дверных полотен, уменьшены габариты санитарно-технического оборудования и т. д. Большим резервом снижения стоимости квадратного метра площади и всей квартиры является применение в строительстве новых отделочных материалов и новых облегченных конструкций стен, перегородок, лестниц и других частей зданий.

В итоге средняя стоимость квадратного метра жилой площади в четырех домах экспериментального квартала оказывается меньше, чем в унифицированной типовой секции Горстройпроекта (см. таблицу). Эти показатели определены из единичных расценок Мосгорисполкома от 1 июля 1955 г.; но при их пересчете соответственно программе Всесоюзного конкурса, объявленного Госстроем и Союзом архитекторов СССР, стоимость квадратного метра жилой площади будет еще несколько снижена.

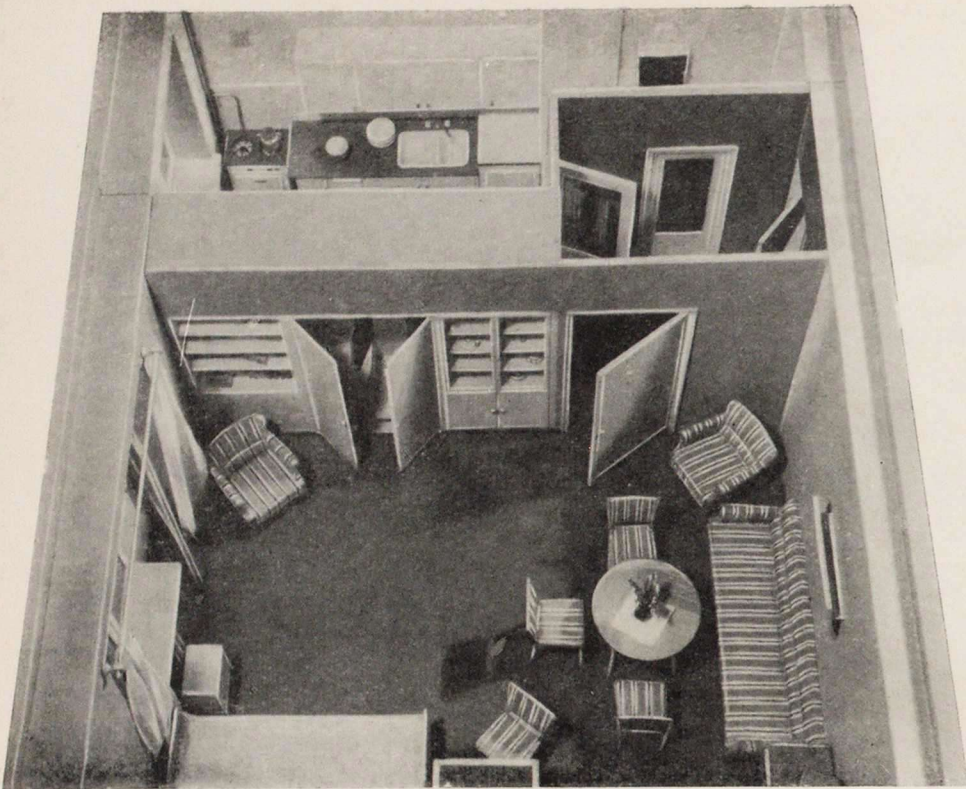
ОБОРУДОВАНИЕ, ОТДЕЛКА, КОНСТРУКЦИИ, ДЕТАЛИ

В строительстве малометражных квартир особое значение приобретает правильное решение вопросов оборудования, в том числе встроенной мебели. Преимущества такой мебели неоспоримы; в частности, объем встроенных шкафов используется по всей высоте этажа, в то время как при переносной мебели ее полезная высота значительно сокращается.

В экспериментальных домах все квартиры оснащены разнообразными типами встроенного оборудования. Габариты и набор встроенной мебели в секциях различные, выбор их зависит от глубины корпуса, площади квартиры и других планировочных факторов.

Во многих экспериментальных домах предусмотрены встроенные гардеробные. В такую гардеробную можно войти и там переодеться; в ней можно хранить белье, платье, чемоданы, шляпы и предметы бытового обихода. Гардеробная, по существу, является маленькой дополнительной комнатой. Она освобождает жильцов от необходимости покупать дорогую мебель и одновременно делает квартиру более просторной и гигиеничной. Кроме встроенной мебели, 100 квартир будут оборудованы специально запроектированной (с учетом габаритов малометражных квартир) переносной мебелью секционного типа. Большое внимание уделено оборудованию кухни. В ней будут газовая плита, мойка для горячей и холодной воды (с закрытым подстольем), рабочий стол и навесные шкафчики.

Полы комнат отделываются линолеумом различных видов и окрасок и новыми видами эффективного паркета. Такие полы дешевле обычных паркетных и достаточ-



Общий вид однокомнатной квартиры. Макет

но хороши по внешнему виду. В большинстве квартир предусмотрены «сидячие» ванны. Стены ванных комнат облицованы эмалированной древесноволокнистой плитой, полы — резиновым ковром. Стены комнат во многих квартирах будут оклеены моющимися обоями. Для проветривания комнат под подоконниками устроены специальные продухи с металлическими заслонками, регулирующими доступ чистого воздуха. Газовые и электрические счетчики вынесены из квартир и устанавливаются в технических подвалах домов.

Для экономичного освещения лестниц предлагается применить автоматические выключатели (реле времени). Оконные переплеты будут шведского типа (спаренные), что дешевле и удобнее.

В качестве основного конструктивного решения приняты дома со стенами из эффективного кирпича и внутренней несущей продольной стеной. Ряд домов будет построен и в других конструкциях, например, из крупных кирпичных блоков, из крупных шлакобетонных блоков и из крупных панелей. Стены дома из кирпичных блоков запроектированы с двухрядной разрезкой без перемычек блоков и с несущими железобетонными оконными коробками, а стены дома из шлакобетонных блоков — с двухрядной разрезкой и несущими перемычками. Лестничные марши делаются облегченной конструкции с бетонными ступенями, углы которых обработаны перхлорвиниловыми накладками; кровля — из сборных железобетонных элементов.

В некоторых секциях в экспериментальном порядке будет проверен ряд конструкций, в том числе ребристые панели перекрытий размером на комнату, новые виды перегородок, фундаментов и др.

Каждая квартира жилого дома (кроме расположенных в первом этаже) имеет балкон. Поскольку все дома имеют различную планировку, по-разному komponуются и балконы, что придает домам индивидуальный облик. Большая часть балконов сделана с выходами из главных комнат квартир. Балкон имеет длину 3,2 м; на нем можно поставить раскладную кровать, детскую коляску, шезлонг или маленький столик. Основная часть ограждения балкона сделана глухой. Различные сочетания решетчатого и глухого ограждения позволяют разнообразить внешний вид балконов. Глухая часть ограждения изготавливается из цветных асбестоцементных плит, которые являются прочным и красивым материалом.

Для того чтобы максимально уменьшить затемненность комнат, балконы располагаются большей своей частью не по осям проемов, а над глухими простенками. Против проемов находится только часть балкона длиной 0,8 м, которая связана с дверью и необходима для выхода на балкон. Подобное решение несомненно уменьшит затемненность комнат и позволит иметь в каждой квартире и балкон, и комнаты, хорошо освещенные солнечными лучами. Окно остается открытым для рассеянной радиации, которая наиболее существенна как с точки зрения освещения, так и санитарно-гигиенического состояния помещения.

По конструктивным соображениям вынос балконов ограничен и принят в 0,8 м. В качестве эксперимента в одном из домов запроектирован балкон с выносом до 1,2 м. Конструктивно он решен в виде плиты, опирающейся на небольшие поперечные стенки. Поперечные стенки превращают балкон, по существу, в замкнутую лоджию. Большой проем обеспечит при этом полноценное освещение комнаты.

В другом доме запроектированы обычные лоджии. Плита имеет здесь глубину в 1,2 м. Лоджии будут облицованы красным лицевым кирпичом с расшивкой швов.

При решении входов в жилые дома авторы исходили из тех же принципов, что и при проектировании балконов, т. е. стремились создать не парадные порталы или плоскостные декоративные пятна, а функционально осмысленные детали, способствующие лучшей организации жизни квартала.

Над входом устраивается навес, на площадке у входа располагаются цветочницы и скамейки. Наиболее удобны навесы с большим выносом — 3,6 м и шириной 3,2 м. Такие навесы предусмотрены над входами со стороны двора. Опираются они на тонкие металлические столбы или асбестоцементные трубы, заполненные бетоном. Под навесом такого размера свободно располагаются скамейка и 2—3 большие бетонные цветочницы. Входы в дома со стороны улиц имеют консольные навесы меньшего выноса (1,4 м). Для всех жилых домов квартала принято всего два основных оконных проема шириной 2,03 м и 1,26 м в свету между четвертями. При этом большой проем во всех случаях расположен в большой комнате. Рисунок переплета принят самый простой, без горбылков и форточек. Ничем не расчлененные оконные стекла несомненно будут создавать благоприятное впечатление как в интерьере, так и по фасаду здания.

Что касается проветривания помещений, то оно будет осуществляться при помощи специального приспособления, установленного под окнами.

В одном из домов для кухни запроектированы малые окна, расположенные на высоте 1,5 м от уровня пола. Для освещения кухни площадью 4,5 м² такое окно достаточно; в то же время оно позволяет лучше разместить оборудование кухни. Специальные малые окна предусмотрены также для освещения прямым светом санитарных узлов (в одном из домов).

Серьезной проблемой является проектирование карнизов, в решении которых всегда допускалось особенно много излишеств и ненужных усложнений.

В данном случае карнизы решаются в основном в виде простой прямой плиты с выносом 0,8 м. Такой карниз создает достаточно выразительное завершение здания и, кроме того, позволяет отказаться от устройства желобов и водосточных труб. Это несомненно улучшит фасады домов, так как водосточные трубы являются самой ненадежной деталью. Они требуют частого ремонта и вместо того, чтобы предохранять фасады от воды, служат иногда причиной их порчи. Учитывая, что вокруг каждого дома устроен зеленый газон шириной не менее 6 м, можно не опасаться, что вода с крыши будет попадать на прохожих.

В характере прорисовки всех архитектурных элементов авторы стремились передать ощущение легкости современных материалов. Поэтому они избегали завешать конструктивно необходимую толщину балконов, плит карниза, навесов над входами и т. д. С каждым годом наши строительные материалы будут совершенствоваться, облегчаться, и надо стремиться к простоте и легкости архитектурных форм и деталей, избегать всяческой мишуры и ложной монументальности.

Черты нового в застройке Киева

Архитекторы А. ЗАВАРОВ, А. ФЕЛЬБЕЙН, инженер-экономист И. БРОНШТЕЙН

В шестой пятилетке в Киеве предстоит построить 1 млн. 544 тыс. м² жилой площади. Жилой фонд города должен ежегодно увеличиваться в среднем более чем на 300 тыс. м² — в два раза больше, чем в минувшем году.

Задача такого масштаба потребовала нового подхода к застройке города. Если до последнего времени строительство в Киеве велось разбросанно, комплексной застройке и благоустройству кварталов не уделялось внимания, то сейчас взят курс на концентрацию строительства. Застройка будет вестись в основном крупными массивами, состоящими из комплексных благоустроенных жилых кварталов. Такое решение позволит широко применять поточно-скоростные методы возведения зданий.

Крупный жилой массив площадью почти в 250 га создается в Дарницком районе — одном из промывленных центров Киева. Жилые кварталы разместятся вдоль Броварского шоссе, отделенного от застройки стометровой зеленой полосой.

Проект планировки, разработанный 5-й архитектурной мастерской Киевпроекта, предусматривает образование 35 жилых кварталов. Здесь будут возводиться 4—5-этажные жилые дома жилой площадью около 500 тыс. м², здания 12 школ, 45 детских яслей и садов, районная больница, кинотеатр, универмаг, дом культуры. Магазины и учреждения бытового обслуживания разместятся в основном в первых этажах жилых домов, выходящих на магистральные улицы.

В качестве примера рассмотрим один из кварталов, застройка которого началась в 1953 г. (автор проекта — архитектор А. Фельбейн). Квартал площадью в 6 га ориентирован по диагоналям к меридиану. Это определило применение приема периметральной застройки отдельно стоящими домами, что позволит создать единый внутриквартальный зеленый массив.

Квартал застраивается десятью пятиэтажными жилыми домами. К началу его застройки типовых проектов многоэтажных жилых домов еще не было, поэтому проектировщики избрали два типа домов: фронтальный и угловой с типовыми жилыми секциями 11-й серии. В настоящее время сданы в эксплуатацию три жилых дома и общежитие рабочих на 600 человек, заканчивается строительство еще двух домов. Остальные четыре дома будут сооружаться по типовым проектам, разработанным Киевпроектом. В этих проектах предусмотрены сборные фундаменты и стены подвалов, железобетонные многопустотные панели для перекрытий, сборные марши лестниц. Жилые дома размещаются с пятиметровым отступом от красной линии, который используется для устройства зеленых газонов перед окнами квартир первого этажа. В угловых домах, выходящих на районные магистрали, первые этажи отведены под магазины и помеще-

ния бытового обслуживания. Здесь же запроектированы комнаты для пионерской и комсомольской работы школьников.

Входы в подъезды жилых домов запроектированы с внутриквартальных проездов. В вестибюлях отводятся помещения для хранения детских колясок, велосипедов, лыж.

Фасады жилых домов выполнены в силикатном кирпиче, с применением сборных железобетонных деталей для балконов, карнизов и междуэтажных поясков. Здания детского сада и детских яслей разместятся в саду, внутри квартала. Под зеленые насаждения и спортивные площадки отводится 48% территории квартала. Предусмотрены две асфальтированные площадки для стоянки индивидуальных автомашин.

В нынешнем году началось строительство нового крупного жилого массива на Чоколовке в Железнодорожном районе Киева.

Проект комплексной застройки кварталов этого массива разработан архитектурной мастерской № 1 института Киевпроекта (авторы проекта — архитекторы А. Заваров, С. Шпильг, Л. Брехунец, инженер П. Кириченко).

Жилой массив расположен на свободной территории, восточная часть его имеет крутой уклон рельефа. Это заставило проектировщиков применить здесь принцип свободной застройки. Дома поставлены на естественных террасах крутого рельефа с учетом лучшей ориентации жилых комнат. Вместо обычной рядовой застройки здания выходят на улицу торцами, поэтому решающую роль в создании живописной улицы будут

играть ритм зданий, архитектура малых форм (ограды, входы) и зеленые насаждения.

Весь жилой массив площадью в 55 га разделен на четыре жилых квартала.

Строительство двух первых кварталов уже началось. Здесь будет возведено 28 пятиэтажных жилых домов из крупных кирпичных блоков, общей жилой площадью более 48 тыс. м². Для застройки этих кварталов использованы два типа жилых домов: фронтальный и П-образный.

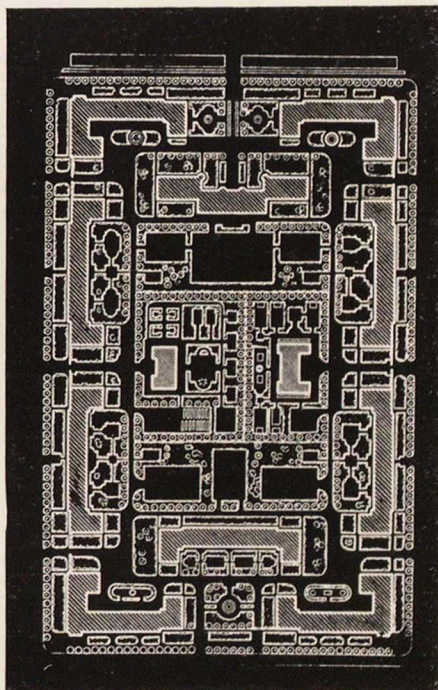
Пятиэтажные жилые дома из крупных кирпичных блоков решены простыми объемами из семиплечевых кирпичей светлого тона, двойной высоты. Применение различных цветов облицовки, использование для архитектурных деталей (карнизов, тяг, наличников) цветного профилированного кирпича придадут разнообразие архитектурному облику зданий. Большую роль в оформлении застройки сыграет вертикальное озеленение из вьющихся растений, которыми будут покрыты отдельные части фасадов зданий. Каждый балкон оборудуется ящиками для цветов и держателями для вьющихся растений.

Впервые в практике строительства Киева в новых кварталах этого массива будет использован прием вынесения магазинов и других коммунально-бытовых учреждений (ателье, столовые, парикмахерские, детские консультации и др.) в отдельные здания-вставки. В сочетании с жилыми домами они открывают возможность создания интересной композиции кварталов из ограниченного количества типовых проектов жилых домов. Магазины, вынесенные в отдельные здания, проектируются в два этажа. В их распоряжение выделяются хозяйственные дворы, что создаст жильцам лучшие условия для пользования внутриквартальным зеленым пространством.

Большое внимание проектировщики уделили организации отдыха детей. Запроектировано устройство спортивных площадок, уголков для игр и отдыха. В связи с тем, что район Чоколовки находится далеко от Днепра, намечено построить водный бассейн, где дети будут обучаться плаванию.

Большие зеленые массивы отводятся для школьных спортивных площадок и футбольных полей. Зеленью и спортивными площадками будет занято 49,8% всей территории Чоколовки.

Проект планировки и застройки Чоколовки выполнялся в тесном творческом содружестве коллективов Института строительной техники Академии строительства и архитектуры УССР, Киевпроекта и Главкиевстроя. Научные сотрудники института во главе с инженером А. Клиндухом разработали детальный план организации строительных работ по поточно-скоростному методу. Застройка всего массива рассчитана на пять лет. За это время здесь будет построено по типовым



Генеральный план квартала нового жилого массива в Дарнице



Проект застройки жилого массива на Чоколовке (внизу — макет)

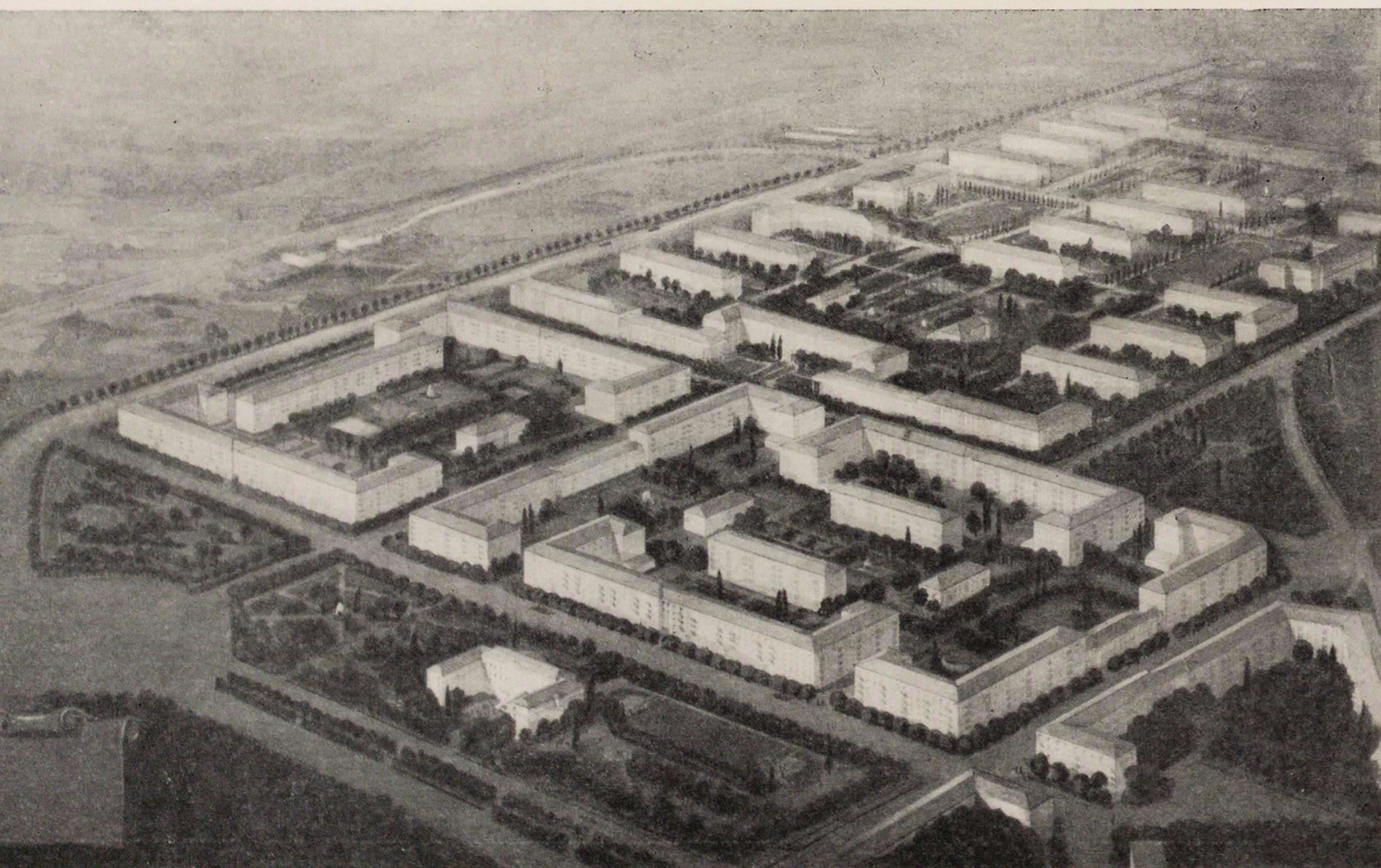
проектам более 60 жилых домов, три двухкомплектные школы, девять детских садов и яслей. Общая кубатура сооружений определяется более чем в 1200 м³. Площадь жилого фонда составит свыше 130 тыс. м².

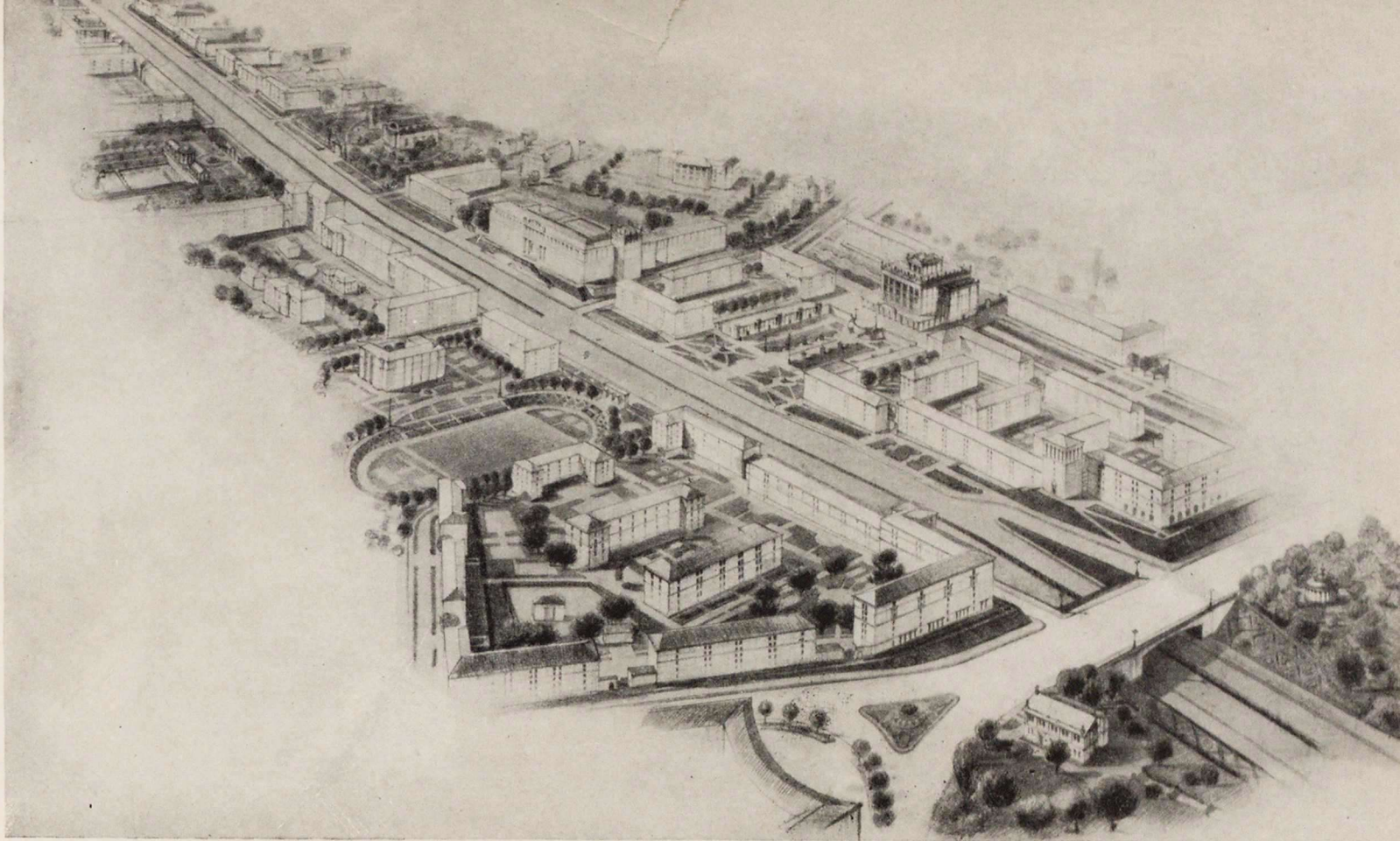
Строительство Чоколовки рассматривается нами как экспериментальное. Здесь будут проверены приемы размещения зданий, озеленения и благоустройства, а также планировка малометражных квартир, предназначенных для застройки кварталов второй очереди. Испытаны будут также стеновые материалы, столярные изделия для окон, кровля и т. д.

Впервые в практике Киева строительство массива началось с инженерной подготовки территории: прокладки сетей водопровода, канализации, ливнестоков, кабелей электроснабжения, вертикальной планировки, строительства дорог. Это также послужит хорошей школой для киевских проектировщиков и строителей.

В плане строительства Киева в шестой пятилетке значительное место занимает застройка автострады на Печерске (авторы проекта — архитекторы А. Фельбейн, Т. Устенко, инженер-экономист А. Григорьянц). Автострада, проложенная в послевоенные годы, представляет собой один из участков транзитного пути Москва—Киев—Одесса и соединяет левобережье Днепра с разными районами города. Застройка ее будет производиться на 3,5-километровом участке, между мостом имени академика Патона и Красноармейской улицей.

На живописных склонах по обе стороны автострады разместятся типовые пятиэтажные жилые дома из крупных кирпичных блоков, общей жилой площадью 242 тыс. м². Дома будут свободно расположены на благоустроенных террасах. Зеленые разрывы между ними позволят открыть





Перспектива застройки автострады



Проект застройки жилого массива автострады

вид на склоны долины. От улицы дома будут отделены зеленой полосой.

На автостраде намечается строительство дома культуры, зданий двух институтов, школ, детских учреждений, кинотеатра, больницы. Для магазинов запроектированы типовые трехэтажные здания-вставки. Намечается разбить районный парк, организовать зимний плавательный бассейн.

Проектировщики Киевпроекта работают сейчас над составлением про-

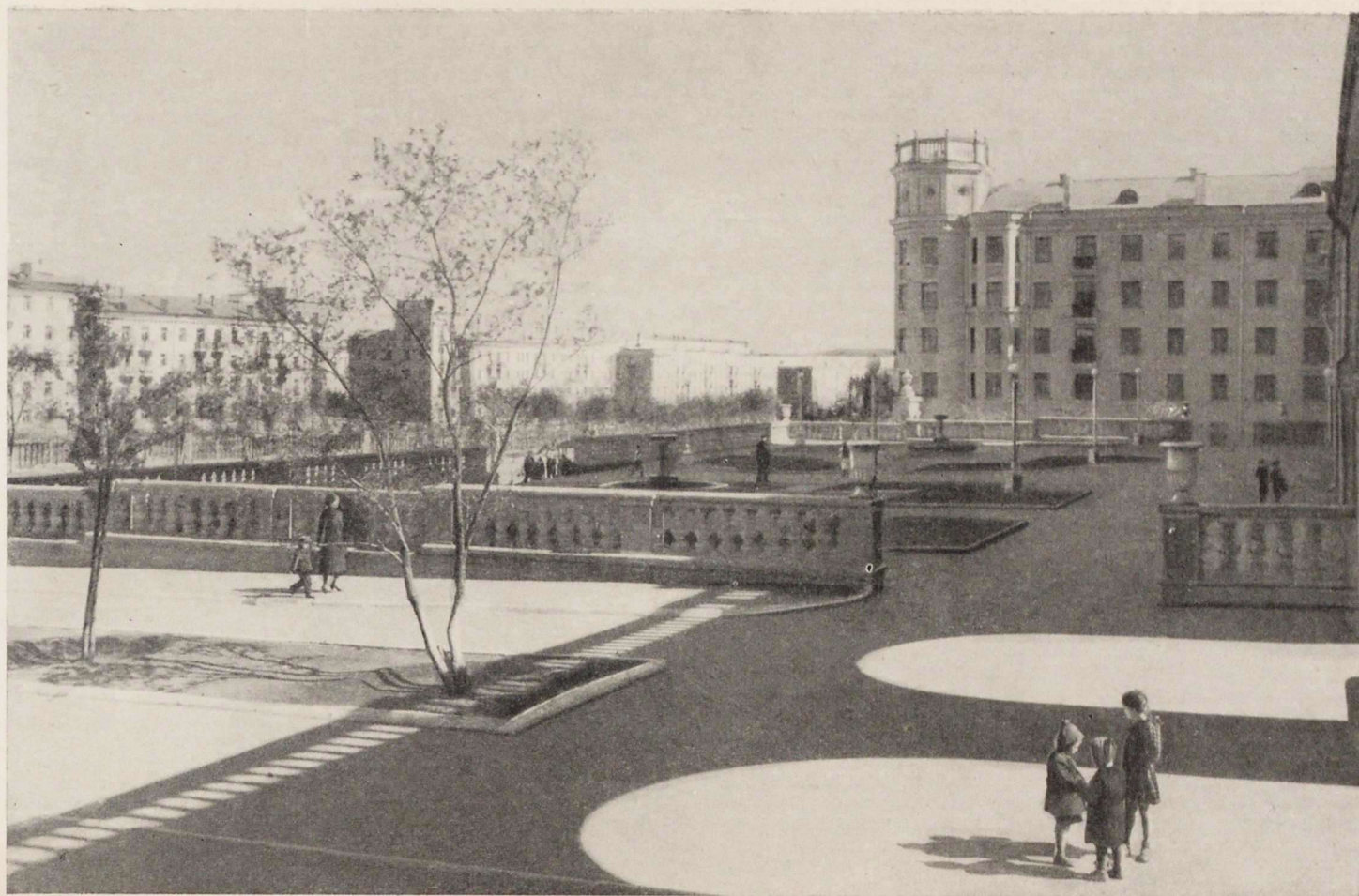
ектов застройки крупных жилых массивов, которые будут размещены в отдаленных от центра города районах. В этих проектах предусматриваются укрупненные кварталы в 15—18 га, что открывает широкие возможности для комплексной застройки и внутриквартального благоустройства. В каждом квартале намечается создать жилую зону и внутриквартальные парки. Магазины, столовые, мастерские бытового обслуживания будут размещаться в отдельно стоящих зданиях-вставках.

Запроектировано сооружение межквартальных коммунальных гаражей на 400—500 легковых автомашин индивидуального пользования.

Намеченная в шестой пятилетке комплексная застройка крупных жилых массивов в Железнодорожном, Дарницком, Октябрьском, Печерском и других районах Киева открывает перед проектировщиками и строителями новые творческие возможности в основном для создания удобных и благоустроенных кварталов.



Магнитогорск. Застройка правобережной части города. Макет



Магнитогорск. Проспект Metallургов

ИЗ ПРАКТИКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МАГНИТОГОРСКА

И. РОЖКОВА, главный архитектор Магнитогорска

Для строительства в Магнитогорске еще в 1948 г. была принята единая серия жилых секций. В этой серии (архитектор Л. Бумажный) была предусмотрена унификация основных конструктивных элементов — плит перекрытий, лестничных маршей и площадок, санитарных узлов — с учетом использования возможностей материально-технической базы треста Магнитострой. В ходе строительства нового жилого района на правом берегу реки Урала Гипрометом — генеральным проектировщиком Магнитогорска — был отобран ряд наиболее удачных по планировке жилых домов, и на основе этого составлена серия проектов для Магнитогорска.

Последние 3—4 года жилищное строительство было сосредоточено главным образом в южной части правобережного города, между проспектом Metallургов и улицей Жданова. Застройка этого большого района осуществлялась по проектам Гипромета.

В настоящее время здесь завершено строительство семи кварталов; из них шесть представляют собой комплекс жилых и общественных зданий, объединенных общим планировочным решением. Основной тип застройки — 4—5-этажные дома. Комплекс кварталов занимает площадь 34 га; в застройке его значительное применение нашли повторные проекты: из 65 жилых зданий 41 построено по повторным проектам. В четырех кварталах по улице Жданова использовано шесть типов повторных проектов четырехэтажных жилых домов. Процентное соотношение квартир в домах составляет: однокомнатных — 3%, двухкомнатных — 66%, трехкомнатных — 31%.

Средняя жилая площадь квартиры колеблется от 32,3 м² до 37,8 м². Основным недостатком этих проектов следует считать многометражность квартир и чрезвычайно низкий удельный вес однокомнатных квартир.

Процент однокомнатных квартир от общего числа вводимых в эксплуатацию домов, по данным металлургического комбината, должен быть доведен до 25—30, а для этого действующие секции должны быть заменены другими, имеющими более удобные малометражные квартиры. В застройке группы кварталов по улице Жданова впервые в практике Магнитогорска сделана попытка функционально расчленив селитебную территорию. Детские учреждения здесь вынесены в самостоятельную зону в глубине квартала. Они получили изолированные полноценные участки, а вся площадь дворов, примыкающих к жилым домам, используется для обслуживания населения. Надо сказать, что идея планировочного решения группы жилых кварталов с межквартальным садом и обслуживающими учреждениями в центре не нашла еще в этом комплексе полного отражения.

Прежде всего нет места для отдыха населения прилегающих кварталов, нет «домашнего» сада с площадками для спорта, для тихих игр. Полоса зелени по улице Калинина, на которой расположены участки трех школ и четырех детских учреждений, используется только для этих учреждений. Двор, в большой мере используемый для хозяйственных целей, не может обеспечить организацию разностороннего отдыха населения.

В осуществленном комплексе отрицательно сказывается принятая проектом сетка улиц с разбивкой на небольшие кварталы, а продолжения улиц Горького, Куйбышева не получили новой трактовки — они по своему поперечному профилю приближаются не к жилым, а к магистральным улицам.

В основу планировки жилого района положен уже проверенный опытом принцип членения пространства квартала на дворы, достаточно замкнутые для создания изолированного пространства и в то же время имеющие

перспективные раскрытия. При этом по границам кварталов, выходящих на магистральные улицы, принята периметральная застройка крупными по размерам домами; вдоль жилых улиц и внутри квартала применены сравнительно короткие по фасадной линии дома. Такое использование проектов позволило дать более строгую застройку по магистральным улицам и более интимную в решении интерьера квартала. Пропорции дворов отвечают принятому масштабу 4—5-этажной застройки. При этом в кварталах по улице Жданова, в отличие от застройки прошлых лет, дворы значительно просторнее — 65×140 м и 75×75 м. Плотность застройки в этих кварталах составляет 27%.

В климатических условиях Магнитогорска с его сильными ветрами и суровой зимой сложившийся тип периметральной застройки кварталов (с членением на замкнутые дворы), с нашей точки зрения, является целесообразным, так как позволяет улучшить микроклимат жилого района. С индустриальными методами работ такой тип застройки не вступает в противоречия, а вызывающая дополнительные типоразмеры конструкций угловая секция может быть в дальнейшем заменена блокировкой двух торцовых.

Опыт строительства в районе улицы Жданова показал, что общественные здания, строящиеся по типовым проектам, при продуманной их постановке играют ведущую градостроительную роль в застройке жилых комплексов, система расстановки общественных зданий создает как бы «скелет» планировочной структуры района. Удачно, например, размещены двухэтажные здания детских учреждений (на улице Калинина), школы-десятилетки, обращенные в сторону улицы Жданова, жилой дом со встроенным кинотеатром, поставленный в глубоком курдонере. Что касается архитектуры жилых зданий, то в повторных проектах она достаточно сдержанна. В прошлые годы в индивидуальных проектах был допущен ряд излишеств: приставные пилоны и трехчетвертные колонны по фасаду одного из жилых домов, портики по третьему и четвертому этажам в домах-вставках по улице Жданова и др. Кстати сказать, эти портики, задуманные, по видимому, авторами как контрастные акценты в застройке улицы, не выполнили своей роли, так как поставлены они с отступом от красной линии и поэтому воспринимаются только фронтально, а в ракурсе, в перспективе улицы не видны.

Очень часто при применении типовых или повторных домов не получается цельного впечатления от застройки улицы, которая воспринимается в виде однообразного ряда отдельно стоящих объемов. Это происходит главным образом оттого, что имеющиеся типовые проекты жилых домов в большинстве случаев строго симметричны по фасаду, имеют подчеркнутый центр, закрепленные углы здания. Такие дома претендуют на осевую постановку, на замыкание определенной перспективы. Когда же их ставят в рядовой застройке, этого не получается.

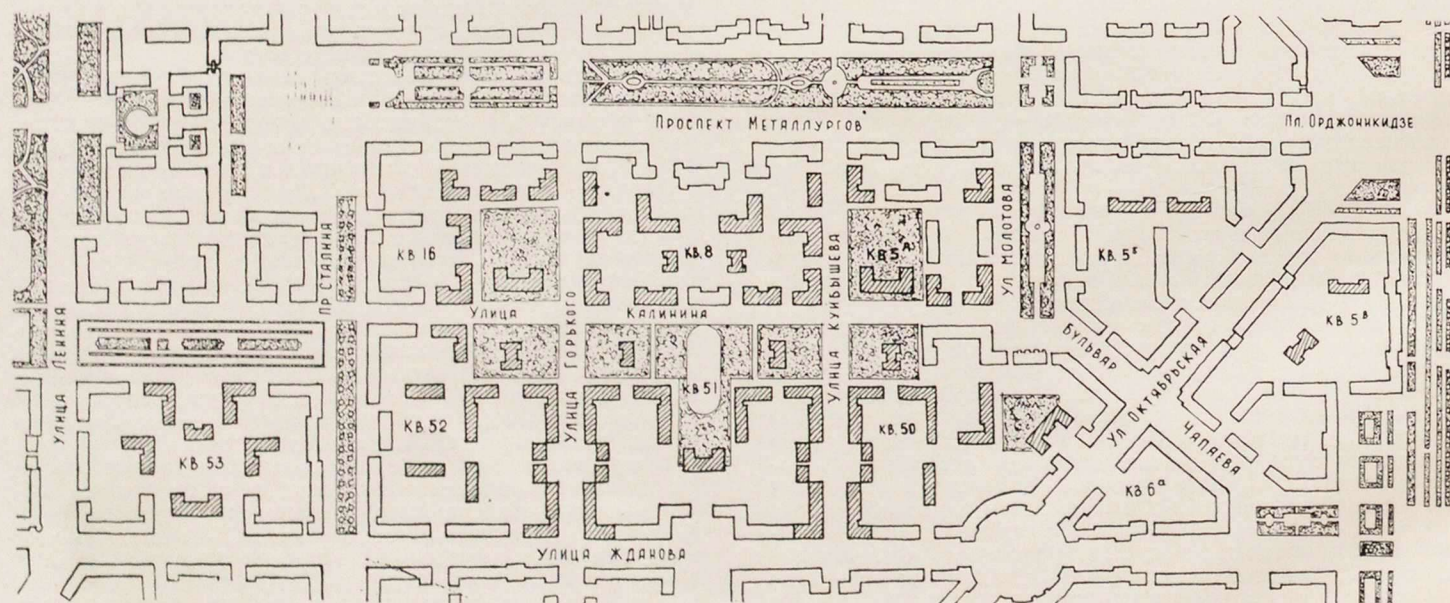
Как уже говорилось выше, в Магнитогорске необходимость создания преграды от частых и сильных ветров привела к замкнутой конфигурации кварталов, к более плотному фронту застройки по красным линиям улиц.

Таким образом, периметральная застройка в условиях Магнитогорска, расположенного к тому же на спокойном рельефе, имеет свое оправдание, но поперечные профили некоторых запроектированных улиц следует пересмотреть. Так, улица Жданова (с трамвайной линией) имеет ширину всего 35 м, тротуары при этом проходят непосредственно возле домов. В свое время, стремясь к снижению стоимости городских территорий, проектные организации пошли на сокращение ширины улиц. Это правильно для обычных жилых улиц, но неверно для транспортных магистралей города, тем более, что жилые дома следует отделять от проезжих частей достаточно широкими зелеными полосами.

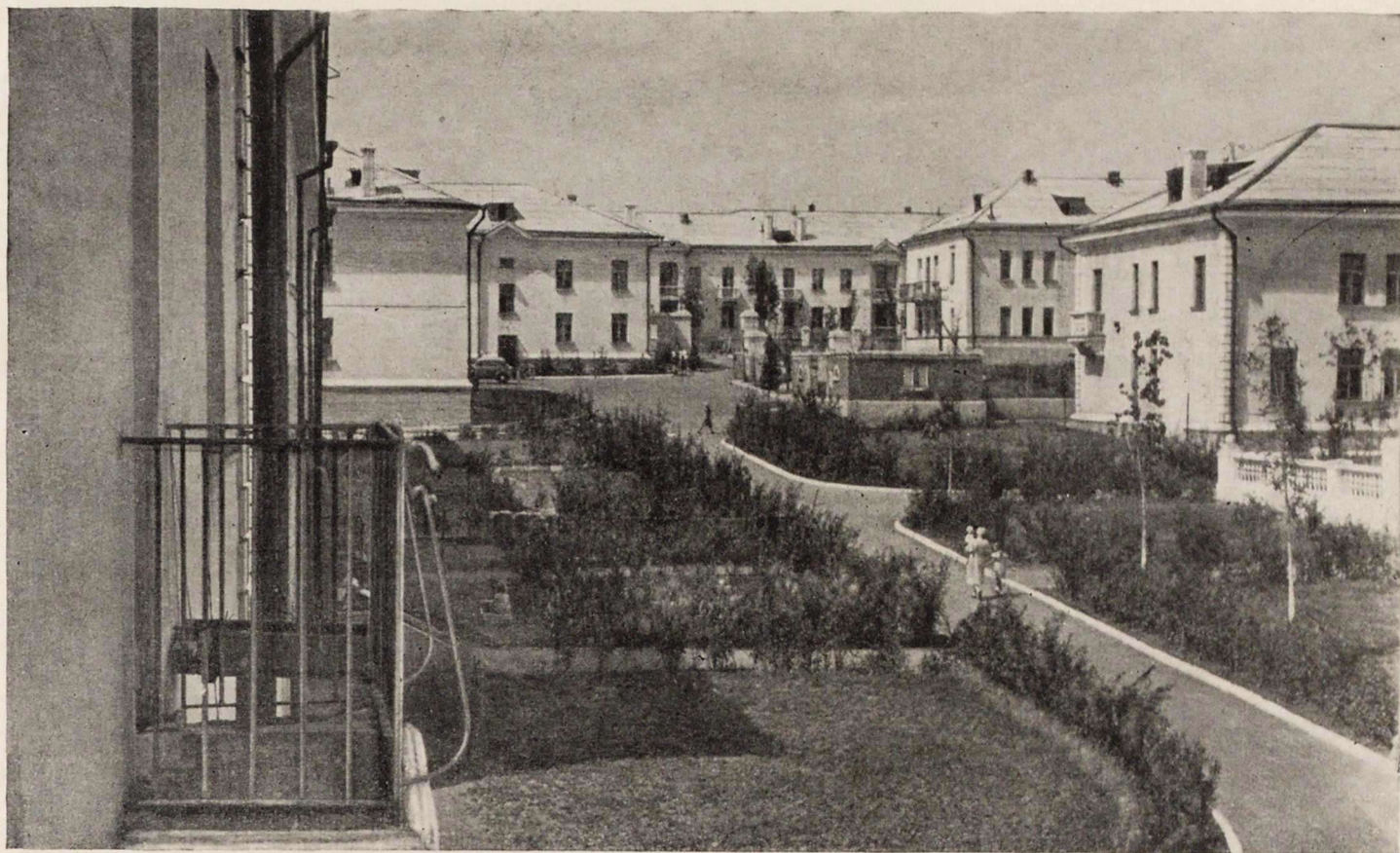
В застройке жилых районов важное место занимает организация быта населения. Определенным недочетом в застройке улицы Жданова явилось неравномерное распределение в районе магазинов. По проекту магазины располагаются в домах по проспекту Сталина и в юго-восточной части квартала 50. Очередность же застройки сложилась таким образом, что дома с магазинами осуществлялись в последнюю очередь. В результате на довольно длительное время ближайшие магазины оказались в радиусе до 500 м от жилых домов, и это вызвало много справедливых нареканий со стороны населения.

Не решено в этом комплексе кварталов и размещение гаражей для машин индивидуальных владельцев. В проекте предусматривались стоянки на 4—5 машин внутри дворов, но средства на их строительство по сметам не были утверждены. Попытки размещать на благоустроенных участках переносные гаражи-ящики населением были встречены неодобрительно, и от них пришлось отказаться. Сейчас в городе получают распространение коллективные стоянки на 60—70 машин, размещенные на случайно свободных участках в различных районах города. Но постановка машины на этих участках не всегда удобна для владельца ввиду значительной удаленности стоянки от жилья.

На первое время, пока нет возможности строить капитальные гаражи за счет министерств, было бы правильно предусматривать в жилом районе одну или две групповые стоянки на 40—50 машин с удобными выездами, изолированными от жилых домов. При соответствующей планировке и озеленении подходов к стоянке можно было бы пойти на постановку на этих участках временных гаражей, которые приобретаются и устанавливаются самими владельцами. Размещение в квартале мусоросборников, трансформаторных киосков, самодеятельных прачечных решается в Магнитогорске в виде хозяйственных блоков, которые представляют собой двух- и трехэтажные помещения, пристраиваемые к торцу жилого дома или встраиваемые в первые этажи. В этих же хозяйственных блоках предусматриваются помещения для мастерских домоуправления, небольшая квартальная общественная уборная. В одном из типов хозяйственных блоков запроектированы встроенные гаражи на четыре легковые автомашины. Хозяйственные блоки размещаются по одному и по два в квартале. Надо сказать, что в городе не все из выстроенных хозяйственных блоков используются по назначению; это объясняется прежде всего слабой организацией эксплуатации. Там,



Застройка кварталов между проспектом Metallургов и улицей Жданова



Комсомольская улица. Внутриквартальное благоустройство

где хозяйственные блоки работают, население охотно пользуется самодеятельными прачечными и, видимо, пользовалось бы еще шире, если бы прачечные были достаточно оснащены. Сейчас они рассчитаны на ручную стирку, а надо было бы оборудовать их стиральными машинами. Требуется также улучшить планировку гладильного помещения, которое сейчас совмещено с сушильными камерами, в результате чего здесь создается недопустимо высокая температура.

Не решен по-настоящему вопрос с сушкой белья. В хозяйственных блоках, правда, имеются камеры для сушки белья, но практика показывает, что большая часть белья сушится во дворах. В настоящее время Гипрометразрабатывает варианты железобетонных конструкций крыш, при которых чердачные помещения могут использоваться для сушки белья. Наряду с этим в квартале надо выделять специальные площадки, предусматривать на этих площадках однотипные опоры для натягивания веревок; тогда это примет вид специального хозяйственного двора и освободит от «гирлянд» сохнущего белья спортивные и детские площадки.

Большие спортивные площадки (теннис, баскетбол, городки) едва ли следует размещать в жилом дворе — их надо выносить в межквартальные сады, а в жилых кварталах оборудовать детские площадки, места для тихого отдыха взрослых и волейбольные площадки. Основным недостатком внутриквартального благоустройства является то, что покрытие площадок, соответствующее их функциональному назначению, не делается, нет необходимого оборудования, в результате на волейбольной

площадке нельзя играть в волейбол, на детских площадках детям нечем заняться. Правильнее было бы все оборудование площадок квартала осуществлять в комплексе строительства, а сейчас это передано эксплуатирующим организациям.

Большую роль в создании удобств жизни должно сыграть озеленение жилых кварталов. В Магнитогорске с озеленением создалось тревожное положение. Расположенный в степной зоне город не имеет и природных лесных массивов. База зеленого строительства — городской питомник — к настоящему времени истощена и может давать в год только 5—6 тыс. саженцев деревьев и 25 тыс. кустарников.

Ботанический состав посадочного материала обеднен: если в природных условиях Магнитогорска может произрастать свыше 20 пород декоративных деревьев и свыше 40 наименований кустарников, то фактически ассортимент посадочного материала сведен к 5—6 видам. В жилых кварталах высаживаются в основном клен и желтая акация в возрасте трех-четырёх лет.

Сейчас принимаются меры для изыскания посадочного материала в ближайших районах, одновременно начата закладка нового городского питомника, производительность которого будет составлять 400 тыс. саженцев деревьев и кустарников в год и 500 тыс. семян. Ввиду отсутствия посадочного материала решено начать закладку крупных парковых массивов посадкой семян. В настоящее время подготовлено для осенней посадки 30 га территории будущего Центрального парка культуры и отдыха.

Ошибки в застройке города Красноярска

Архитектор Н. СОЛОФНЕНКО

В послевоенные годы в области планировки и застройки городов советские градостроители достигли некоторых успехов. Известна положительная практика застройки правобережной части Магнитогорска, центров Сталинграда, Севастополя, центральной части Минска и жилого района тракторного завода в этом же городе. Можно привести и другие примеры. Однако в практике застройки многих городов еще немало крупных ошибок и серьезных недостатков. Такие ошибки обнаружены в ходе проведенного Госстроем СССР обследования застройки Красноярска.

Красноярск до второй мировой войны представлял собой хорошо спланированный компактный город, расположенный на левом берегу реки Енисей. Во время войны вдоль Сибирской железнодорожной магистрали разместились несколько промышленных предприятий, эвакуированных из западных районов страны. Вблизи них возникли небольшие жилые поселки. В условиях военного времени это было закономерно.

В 1950 г. Совет Министров РСФСР утвердил проект планировки и застройки г. Красноярска, разработанный Ленгипрогором. Проект предусматривал создание в правобережной части города крупного благоустроенного жилого района, связанного мостом через реку Енисей со старым городом. Одновременно была утверждена схема размещения строительства первой очереди.

Таким образом, Красноярский горисполком получил необходимую проектно-планировочную документацию, позволявшую организовать планомерную и целесообразную застройку вновь осваиваемой правобережной части города. Жилищно-гражданское строительство велось крупными застройщиками на площадках без сноса. Все это открывало широкие возможности для создания здесь компактного благоустроенного жилого района с прогрессивными приемами застройки.

Условия застройки правобережной части Красноярска близки к условиям застройки правобережной части Магнитогорска, которая справедливо относится к достижениям советского градостроительства. В Магнитогорске твердо соблюдали градостроительную дисциплину и строили, строго придерживаясь плана. Для строительства правобережной части Магнитогорска характерны: высокое качество комплексной квартальной застройки, широкое внедрение индустриальных методов строительства, применение типовых проектов жилых домов и зданий культурно-бытового назначения, заблаговременная прокладка инженерных коммуникаций и своевременное благоустройство, высокое качество строительных и отделочных работ. Много значит и то, что весь объем жилищно-гражданского строительства осуществляла одна организация. Все это вместе взятое, в сочетании с четким целеустремленным руководством и систематическим контролем, обеспечило организованное проведение градостроительных работ.

По-другому сложилась застройка правобережной части Красноярска. Утвержденный проект планировки и застройки города систематически нарушался. Жилищное строительство велось разрозненно, возникло 40 обособленных при заводских поселков.

В 1954—1955 гг. жилищное строительство осуществлялось на 52 строительных площадках. В результате в правобережной части Красноярска нет не только ни одного полностью законченного жилого массива, но и ни одной полностью застроенной улицы. Большинство при заводских поселков связано с основной магистралью, идущей на протяжении 11 км параллельно берегу реки Енисей. По проекту предусматривалось создать на этой магистрали крупные жилые массивы из 4—5-этажных жилых домов и общественных зданий, разбить на ней парки, скверы и бульвары, соединяющие этот район с набережной реки Енисей. Участки для застройки района были своевременно закреплены горисполкомом за основными застройщиками, но они не осваивали эти участки. Отдельные дома и несколько кварталов были заложены только в 1954 г. Между тем еще в 1950 г. Совет Министров РСФСР, рассмотрев вопрос о практике застройки Красноярска, вынес специальное постановление, в котором были вскрыты недостатки в застройке города и даны указания, как их устранить. Однако город продолжал застраивать беспланово.

В чем же причины порочной практики застройки правобережной части города Красноярска? Прежде всего

следует признать, что бывшее Управление по делам архитектуры при Совете Министров РСФСР не позаботилось как следует о подборе главного архитектора города и начальника городской инспекции государственного архитектурно-строительного контроля. На протяжении пяти лет (с 1950 г.) были сняты с работы, как не справившиеся с делом, два главных архитектора и начальник государственного архитектурно-строительного контроля.

Проект детальной планировки главной магистрали города разрабатывался Ленгипрогором пять лет, в отрыве от местных условий, без учета необходимости типизировать жилищное строительство.

Проектами застройки отдельных кварталов и зданий заняты семь местных и 31 иногородняя проектная организация. Ясно, что это приводит к неизбежным ошибкам в застройке города, к неправильному применению типовых проектов, длительным задержкам в выдаче проектно-технической документации.

В 1955 г. в строительстве жилых домов, возводившихся в городе по типовым проектам, применялось 30 серий проектов с различными конструктивными элементами зданий. До 50% 4—5-этажных жилых домов сооружалось по индивидуальным проектам. Застройку квартала 140-б проектируют четыре проектные организации — две местные и две иногородние. Даже один жилой дом Управления Красноярской железной дороги проектировался двумя организациями — Дорпроектком, расположенным в Красноярске, и Желдорпроектком, находящимся в Томске. Ясно, что при таких условиях невозможно обеспечить своевременную и доброкачественную подготовку проектной документации.

В результате попустительства бывшего главного архитектора города и городской инспекции государственного архитектурно-строительного контроля градостроительная дисциплина была подорвана. Получили полный простор узковедомственные тенденции руководителей отдельных промышленных предприятий, пожелавших строить по старинке жилье рядом с проходными воротами заводов, не считаясь с градостроительными требованиями. Получило распространение и самовольное сооружение жилых домов индивидуальными застройщиками, промышленными предприятиями и отдельными учреждениями. В числе таких застройщиков значатся горздравотдел и горжилуправление.

Бывшее руководство горисполкома передав фактически застройку города в ведение руководителей промышленных предприятий, снизило требовательность к качеству жилищно-гражданского строительства и не боролось с самовольным строительством. Над застройкой правобережной части города, по существу, не было установлено никакого контроля. В при заводских поселках прокладывались технически несовершенные обособленные инженерные коммуникации: разводящие сети от промышленных водозаборов, примитивные канализационные сбросы и поглощающие колодцы, «временные» котельные и электросети. Жилые дома сдавали в эксплуатацию с существенными недоделками и, не устраняя их, заселяли эти дома. Целые группы жилых зданий, даже кварталы и поселки, вводили в эксплуатацию без присоединения к сетям водопровода и канализации, не говоря уже об озеленении и внешнем благоустройстве. Были случаи заселения жилых домов, не законченных строительством. Разрешение на это давал горисполком, не считавшийся с требованиями государственных приемочных комиссий.

В 1951 г. краевыми и городскими организациями была сделана попытка выправить положение в правобережной части города. По их представлению Совет Министров СССР принял постановление, предусматривающее строительство в правобережной части Красноярска городского водопровода, канализации и трамвайной линии, а также асфальтирование главной магистрали. Однако необходимая подготовка к своевременному выполнению этого постановления не была обеспечена. Проектная документация снова не поступила вовремя, и средства, выделенные на строительство этих объектов, не были освоены. Сооружение первой очереди водопровода и хозяйственно-фекальной канализации было начато лишь в 1954 г. и до сих пор не закончено. Главная магистраль заасфальтирована только в 1955 г., а к строительству трамвайной линии приступили лишь в этом году.

Красноярск быстро растет, из года в год увеличиваются планируемые объемы промышленного и жилищно-гражданского строительства города. Между тем ни местные организации, ни республиканские и союзные министерства не приняли необходимых мер для своевременного создания строительной базы и укрепления строительных организаций.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве в Красноярске заводов сборных железобетонных конструкций и деталей и других предприятий строительной индустрии выполняется неудовлетворительно. Особенно остро ощущается недостаток в кирпиче и других стеновых материалах, в сборных железобетонных конструкциях и деталях, в нерудных материалах.

Жилищно-гражданское строительство осуществляют в Красноярске 20 подрядных и 10 субподрядных организаций, не способных организовать индустриальные методы. В результате строительство ведется на низком техническом уровне, установленные планы систематически не выполняются. Жилые дома и здания культурно-бытового назначения строятся более трех-четырёх лет. Из года в год растет объем незавершенного строительства, в 1955 г. он в четыре раза превысил объем введенной в эксплуатацию жилой площади.

Существенным недостатком является также отсутствие в Красноярске сводных пятилетних планов размещения новых зданий и осуществления их строительства.

Директивы XX съезда КПСС предусматривают значительное увеличение объемов строительных работ в Красноярске и его окрестностях. В городе надо завершить строительство ряда промышленных предприятий, построить не менее 800 тыс. м² жилой площади, десятки школ, больниц и других зданий культурно-бытового назначения, комплексы политехнического, сельскохозяйственного и педагогического институтов. В окрестностях Красноярска развернулись подготовительные работы к строительству Красноярской ГЭС и крупных предприятий цветной металлургии. Для того чтобы справиться с таким объемом строительства, необходимо коренным образом изменить практику застройки Красноярска. Надо прежде всего создать здесь крупную проектную организацию, в которой будет сосредоточена разработка всей проектной технической документации жилищно-гражданского строительства. Строительство должна вести единая территориальная строительная организация.

Ошибки, допущенные в застройке правобережной части Красноярска, должны послужить серьезным уроком для наших градостроителей.

ОБ ИЗДАНИИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Архитекторы О. ШВИДКОВСКИЙ, В. БЕЛОУСОВ

Перечень книг по градостроительству, изданных в 1955 г., насчитывает менее десяти названий. Это сборник статей Института градостроительства Академии архитектуры СССР, сборник по вопросам ансамблевой застройки Баку, две книги по инженерным вопросам градостроительства (переиздание ранее написанных работ) да две небольшие монографии о городах. Вот, пожалуй, и все.

Ни одной новой капитальной работы по теории, практике или истории градостроительства, ни одного нового учебника, ни одной монографии, в которой обобщался бы опыт строительства и реконструкции советских или зарубежных городов. Если учесть, что и в предшествующие годы книг по градостроительству выпускалось не больше, то станет очевидным, что с подготовкой и изданием градостроительной литературы у нас обстоит неблагоприятно.

Между тем в нашей градостроительной практике сейчас, как никогда, много важных и актуальных проблем, ожидающих своего решения. Проблемы районной планировки, организации промышленных районов города, вопросы организации и застройки жилых комплексов, городского движения и озеленения городов, благоустройства населенных пунктов — ведь это лишь небольшая часть градостроительных проблем первостепенной важности, настоятельно требующих освещения в литературе. По всем этим вопросам накопилось немало фактического материала; есть у нас и крупные специалисты, обладающие умением обобщать поучительный опыт. Видимо, надо только по-настоящему взяться за организацию этого большого и нужного дела.

В минувшем году вышел в свет пятый номер сборника «Проблемы советского градостроительства» (Госстройиздат), посвященный вопросам

планировки и застройки центров городов.

Сборник открывается статьей В. Бабурова и В. Лаврова, в которой рассматриваются общие вопросы композиции и планировки городов.

Анализ новых проектов застройки центров столиц прибалтийских республик, сделанный в статье Л. Богданова и Х. Арман, показывает, какое огромное значение имеет правильно найденный принцип планировки для дальнейшего формирования облика городов. Ряд высказанных авторами положений носит дискуссионный характер, поэтому было бы правильно обсудить их на страницах этого же сборника, тем более, что в редакционном примечании сообщается, что редакция располагает материалом, свидетельствующим о недостатках в работе по реконструкции городов Прибалтики.

Статья Т. Басенова, в которой своевременно (до окончания проекта детальной планировки) даются практические предложения по улучшению планировки центра Алма-Аты, также сопровождается примечанием редакции, в котором, не высказываясь по существу затронутого в статье вопроса, редакция вновь ограничилась обещанием изложить свою точку зрения в следующем номере. А ведь сборники выходят не чаще одного раза в год! По существу, получилось, что редакция устранилась от возможности повлиять на планировку города.

Издание сборника трудов научной сессии по вопросам ансамблевой застройки Баку (издательство Академии наук Азербайджана) — явление положительное, но то, что книга увидела свет лишь два года спустя после сессии, сказалось на ее качестве, так как многие положения, высказанные в ней, к моменту выхода книги уже устарели.

Опубликованный в сборнике материал отличается односторонним рас-

смотрением проблемы ансамбля исключительно с точки зрения архитектурно-художественного решения площадей и магистралей. Все внимание авторов сосредоточено на ансамблях центра города. Рассмотрение же вопросов формирования ансамблей в жилых районах нефтяников осталось в стороне. С таких же позиций подобран и иллюстративный материал. Большинство фотоснимков с натуры раскрывает лишь «фасадное» решение комплексов или отдельных зданий.

Несомненную ценность представляют две книги профессора А. Страментова (переработанное и значительно дополненное издание), выпущенные Госстройиздатом. Книга «Инженерные вопросы планировки городов» охватывает широкий круг градостроительных проблем, начиная с характеристики общих задач выбора территории для города, ее инженерной подготовки и кончая вопросами организации городского движения, которые неразрывно связаны с планировкой городов. Значительное место уделено вопросам инженерной организации улиц, площадей, благоустройству жилых кварталов. Подробно разбираются такие прогрессивные инженерные сооружения, как пересечения транспорта в разных уровнях, подземные пешеходные переходы, современно оборудованные автостоянки и т. п.

К сожалению, автор почти не приводит сравнительные данные экономической эффективности различных решений инженерных приемов всех этих сооружений.

Книга «Инженерные вопросы планировки городов» выпущена как учебное пособие для студентов архитектурных и строительных специальностей. Это обстоятельство, естественно, накладывает на нее некоторый отпечаток и затрудняет использование книги в качестве пособия для архитекторов и инжене-

ров, работающих в области практического проектирования городов. Между тем градостроители-практики испытывают острую нужду в пособии, которое обобщало бы опыт проектирования и строительства советских и зарубежных городов и содержало необходимые справочные материалы по градостроительству.

Другая книга профессора А. Стратментова — учебник «Городские улицы и дороги», — переизданная в 1955 г., рассчитана на студентов по специальности «городское строительство и хозяйство». Книга охватывает вопросы изыскания и проектирования городских улиц, конструкций оснований и покрытий для проезжих частей и тротуаров, содержит основные сведения по эксплуатации и ремонту городских дорог, а также хорошо систематизированный справочный материал по проектированию дорог. Но и эта книга не может в полной мере заменить соответствующих пособий, предназначенных для проектировщиков-практиков, так как она построена с учетом учебного процесса подготовки инженеров городского хозяйства.

Рассмотренные нами четыре книги фактически исчерпывают перечень литературы, выпущенной в 1955 г., которую хотя бы частично может использовать в своей работе градостроитель-практик. Приходится признать, что в 1955 г., так же как и в предшествующие годы, выпуск книг, предназначенных для градостроителей-практиков, по существу, не дал ничего нового.

«Не повезло» и монографиям о городах. Небольшие монографии о городах выходили с 1944 г. в популярных сериях «Сокровища зодчества народов СССР» и «Сокровища русского зодчества». Затем стала выпускаться серия «Архитектура городов СССР». Книги этой серии были большего формата и объема и носили более профессиональный характер. Наряду с историей городов в них освещалась и советская градостроительная практика.

Недавно, по непонятным причинам, было принято решение объединить обе серии, сократив количество книг, которое предполагалось в них издать. Мы считаем, что выпуск монографий о советских городах — очень нужное дело, если они написаны специалистами-градостроителями. Такая литература нужна широкому кругу архитекторов-практиков, ибо в ней они найдут поучительные примеры, которые могут использовать в своей повседневной работе. Монографии о городах необходимы и ученым, работающим в области градостроительства, для научных обобщений и выводов. Бесспорно, что эта литература привлечет внимание и широких кругов советских читателей. К сожалению, в 1955 г. не вышло ни одной капитальной монографии о городах нашей Родины. Свет увидели лишь две небольшие книжечки — «Чернигов» и «Кострома», которые посвящены главным образом прошлому этих городов. Приходится констатировать, что монографий о городах у нас сейчас издают меньше, чем в конце прошлого века. Каждый, кто занимается изучением

городов, знает, что легче найти материалы по градостроительству петровской или екатерининской эпохи, чем, например, о социалистической реконструкции советских городов. Мы считаем, что надо коренным образом изменить отношение к выпуску монографической литературы, посвященной преобразованию городов СССР.

Остановимся на вопросе подготовки градостроительной литературы нашими издательствами. Во многих книгах и статьях, опубликованных за последнее время по вопросам градостроительства, бросается в глаза однообразие языка, иллюстраций, а порой и мыслей. Это явление, на наш взгляд, объясняется тем, что, как правило, публикуются лишь те работы, в которых нет ничего дискуссионного, а проблемные вопросы сведены до минимума. Напомним хотя бы историю с изданием пособия о планировке городов, подготовленного Институтом градостроительства еще в 1951 г. В таком капитальном труде, к тому же издаваемом впервые, неизбежно должно было содержаться немало спорных положений. К тому же каждый из рецензентов, естественно, имеет свою субъективную точку зрения на многие проблемные вопросы. Казалось бы, логично после того, как авторский коллектив учел замечания рецензентов, незамедлительно издать эту, необходимую для нашей практики книгу. Однако работа пошла по другому пути: новые рецензии, обсуждения, поправки, переработки. И в результате нужная книга не увидела света до сих пор. В процессе многочисленных переделок оказалось, что из книги были выхолены многие свежие мысли, язык ее стал сухим и приобрел подчас канцелярский оттенок. Увы, это не единственный случай, когда после «обработки» книга превращается в некий официоз по градостроительству, а часто такая «зарецензированная» книга и совсем не выходит в свет. Так обстояло, например, дело с книгой о реконструкции Москвы, пособием о планировке поселков, сборником, посвященным малым городам, и др. С таким положением дальше мириться нельзя. Необходимо покончить с вредной перестраховкой и выпускать больше градостроительной литературы, крайне нужной нашим практикам. Надо учесть, что освещение в печати различных точек зрения по одному и тому же вопросу очень полезно, так как это будет развивать творческую мысль архитекторов, способствовать прогрессу градостроительной науки.

Говоря об издании литературы по градостроительству, нельзя не сказать несколько слов и об ее иллюстрировании. Как правило, архитектор-практик не может пользоваться опубликованными иллюстрациями. Чаще всего в печати появляются мелкие и слепые фотоснимки, сделанные к тому же иногда с точки зрения показной красоты. Многие из фотоснимков, которыми иллюстрируются книги по градостроительству, преподносятся не профессионально и ничем не отличаются, скажем, от иллюстраций в «Огоньке». Очень редко фотоснимки сопро-

вождаются схемами планов. А ведь это так необходимо для градостроителей!

На чертежах и схемах обычно отсутствует линейный масштаб, названия улиц и площадей, экспликация сооружений, а в самих планировочных материалах часто по небрежности допускаются ошибки. Многие чертежи печатаются так мелко, что без лупы их нельзя прочесть. Из практики оформления книг почти исключаются вклейки на разворот и другие способы, позволяющие сопроводить книгу полноценным и профессионально поданным графическим материалом. В этом отношении не мешало бы обратиться к книгам по градостроительству, выпущенным в странах народной демократии. Широко известны такие, сравнительно недавно вышедшие книги, как «Старый Дрезден» (издана в ГДР), «Польские парки» и ряд книг по градостроительству Чехословакии. Все они снабжены превосходным планировочным материалом и отличными иллюстрациями.

Серьезные недостатки обнаруживаются у нас и в составлении редакционно-издательских планов. Крайне редко предложения о той или иной публикации исходят от издательств. Не секрет, что наши издательства предпочитают публиковать те работы, которые передают им академия или отдельные научно-исследовательские институты, и отмахиваются от работ, предлагаемых авторами по своей инициативе. Но ведь совершенно ясно, что лишь путем расширения авторского коллектива и объединения его вокруг издательства можно коренным образом расширить тематику и поднять качество градостроительной литературы.

С вопросом о расширении тематики градостроительной литературы тесно связан тираж изданий. До сих пор у нас предпочитают выпускать книги только крупными тиражами. Естественно, что такие тиражи могут выдержать лишь труды, посвященные общим вопросам архитектуры и градостроительства, или популярные книги, в то время как многие ценные, но специальные издания требуют небольших тиражей. Малые тиражи специальных книг для издательств нерентабельны. Но мы все же считаем нужным поставить вопрос о том, чтобы были найдены пути для публикации специальной научной градостроительной литературы и небольшими тиражами.

Мы высказали лишь отдельные мысли о причинах отставания с изданием литературы по градостроительству и возможных путях его преодоления.

Немало и других соображений об улучшении издательского дела по архитектуре и градостроительству появлялось в нашей периодической печати и высказывалось во время обсуждений отдельных книг и статей.

Пора от слов перейти к делу и добиться того, чтобы наша градостроительная практика систематически получала боевое теоретическое подспорье — хорошие и разные книги по градостроительству.

ТИПОВЫЕ ПРОЕКТЫ В ЗАСТРОЙКЕ ЦЕНТРОВ РУССКИХ ГОРОДОВ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XVIII ВЕКА

В. ЛАВРОВ, доктор архитектуры

В настоящее время, в связи с широким внедрением типовых проектов и повторным использованием проектов в строительстве общественных сооружений, возникают споры об использовании типовых и повторных проектов в застройке центра города. Высказывались суждения о том, что повторное использование на главных площадях городов проектов таких общественных зданий, как Дом советов, театр, Дом культуры и др., неминуемо будет сопровождаться утерей своеобразного облика города.

Если такие доводы в какой-либо степени могут быть оправданы для крупнейших городов, основные административно-общественные сооружения которых действительно уникальны, то трудно возразить против широкого использования типовых и повторных проектов общественных зданий для застройки центров средних по размерам городов, часть которых имеет областное значение, а тем более центров многочисленных малых городов.

Как же избежать однообразия при использовании повторных и типовых проектов общественных зданий? Чтобы ответить на этот вопрос, полезно не только опираться на современный опыт, но обратиться к историческим примерам, в частности к практике русского градостроительства конца XVIII — первой половины XIX в., когда в связи с перестройкой городов по регулярным планам широко и успешно применялись образцовые проекты.

При всем различии между современными задачами индустриального массового строительства и гораздо более узкими, основанными на другой социально-политической и технической основе, мероприятиями по регулированию строительства городов XVIII—XIX вв. мы можем извлечь некоторые практические уроки из опыта прошлого. В частности, этот опыт показывает, что в лучших произведениях русского градостроительства XVIII в. образцовые проекты не были механически включены в окружающую застройку. Здесь видно стремление выделить ведущее здание не обогащением его внешнего вида, а за счет хорошей планировки, отбора для центра каждого города таких ее приемов, которые помогают выделить то или иное ведущее здание среди рядовой застройки.

В данной публикации мы хотим обратить внимание на один из приемов размещения «типового» главного здания на центральной площади, примененный в проектах планировки малых городов Харьковского и Воронежского наместничества в 80-х годах XVIII в. Отличительной его особенностью является попытка объединить в одном здании все казенные постройки, которые сооружались в каждом уездном городе, — гостиный двор, дом городничего, присутственные места, соляные и питейные склады. Такая тесно связанная группа зданий (имеющая в плане размер 100×100 м), размещенная

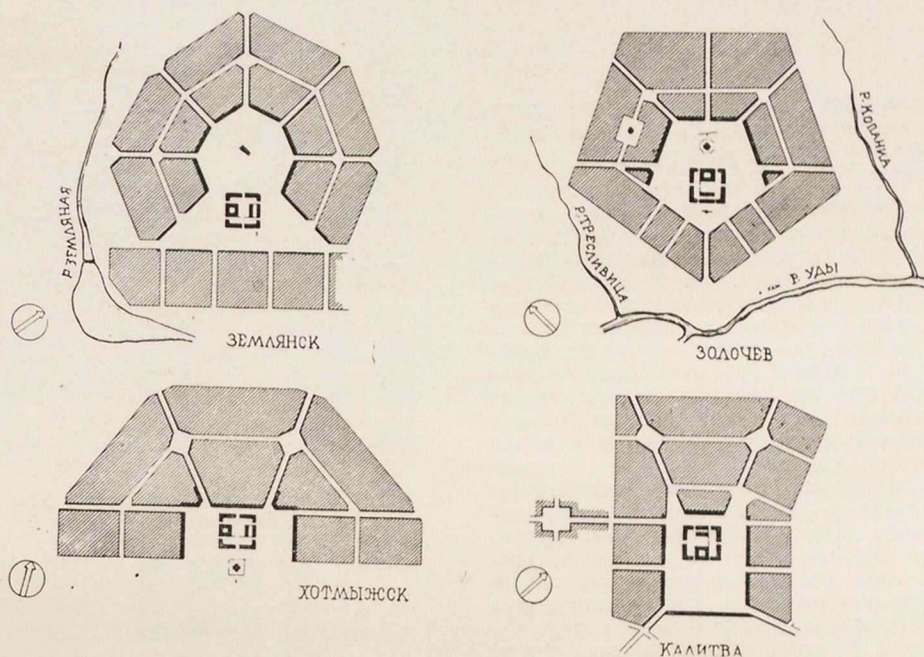


Рис. 1. Схема центра малых городов с групповым административно-хозяйственным зданием на главной площади. Вариант 1
1 — собор; 2 — присутственные места, дом городничего, гостиный двор, склады

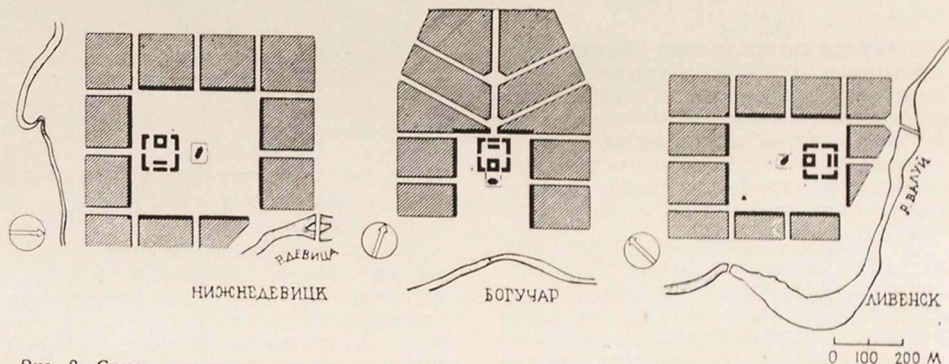


Рис. 2. Схема центра малых городов с групповым административно-хозяйственным зданием на главной площади. Вариант 2 — план центра формирует прямоугольная система улиц
1 — собор; 2 — присутственные места, дом городничего, гостиный двор, склады

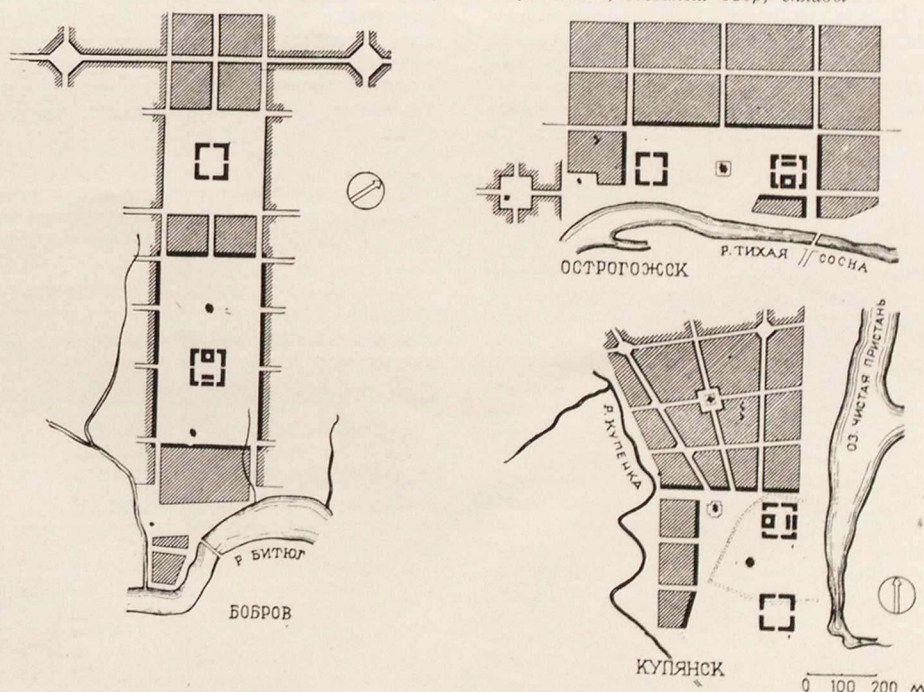
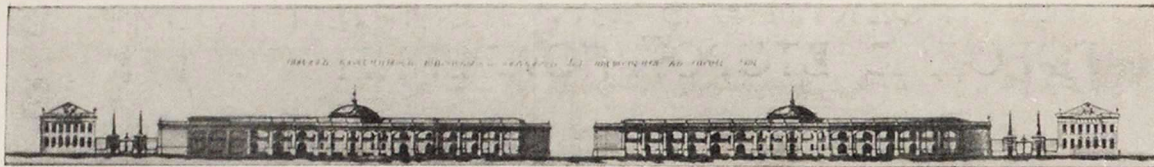


Рис. 3. Схема центров малых городов с групповым административно-хозяйственным зданием на главной площади. Вариант 3
1 — собор; 2 — присутственные места, дом городничего, гостиный двор, склады; 3 — торговые ряды



посредине главной городской площади, четко выделилась среди рядовой, по преимуществу одноэтажной застройки (рис. 5).

Составители планов городов понимали, что для придания выразительности и своеобразия типовому главному зданию важно выработать прежде всего те особые для каждого города приемы планировки и застройки центральной площади, которые помогли бы выделению основной группы зданий. В каждом из городов главным площадям придавались различные размеры и очертания. Сравним, например, планы Землянского и Золочева, составленные в 1786 г. (рис. 1). Центральной площади того и другого города придавалась многогранная форма, но в Землянке главное здание сдвинуто на границу площади, в то время как в Золочеве оно поставлено в ее середине. Лучевые улицы, сходящиеся на площади того и другого города, частично ориентированы на главное здание и на стоящий рядом с ним храм.

В других двух городах — Хотмыжске и Калитве (рис. 1) — площади прямоугольные, но в одном случае пространство ее открыто в сторону реки, в другом — замкнуто застройкой со всех сторон. На каждую площадь выходят две лучевые улицы, ориентированные на главное здание.

В городах Ливенск, Коротояк, Богучар, Нижнедевицк и в других центральных площади прямоугольны, но имеют различные размеры и соотношения сторон. Поэтому и главное здание, находясь в различном архитектурно-планировочном окружении, воспринимается по-разному (рис. 2).

В городах несколько большего размера, таких, как Бобров, Купянск, Острогожск, главная площадь обширнее. На ней, кроме главного здания, размещается специальное здание гостинного двора, равное ему по

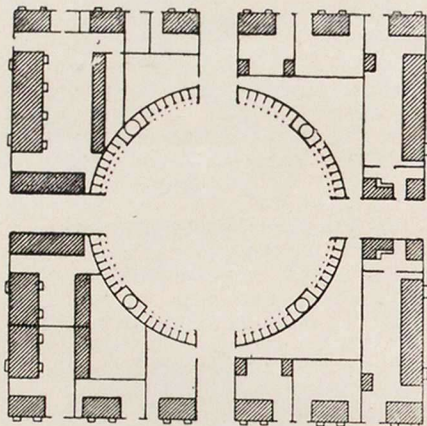


Рис. 4. Проект главного здания для Уфы. Фасад и план

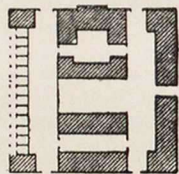


Рис. 5. Схема плана главного здания для малых городов

площади и общему объему. Это обогащает планировку и застройку площади (рис. 3).

Мы назвали выше малые по размерам города. Интересно отметить попытку и для больших городов, являвшихся центрами наместничества, а позже губерний, построить главное здание в виде единой группы административных, хозяйственных и жилых домов для административного персонала. Так, например, симбирским главным архитектором И. Тоскани была разработана целая группа административных, торговых и жилых казенных зданий (рис. 4). В основу была положена

круглая в плане внутренняя площадь с диаметром до 150 м, сплошь обстроенная по периметру торговыми помещениями. К площади примыкали четыре группы зданий: в одну входил дом губернатора с подсобными зданиями, другую составляли здания присутственных мест, третью и четвертую — различные городские казенные здания и жилые дома административного персонала. В целом вся эта группа административно-торгово-жилых зданий занимала участок размером более 250×250 м. Она была размещена в проектируемом центре Симбирска и Уфы конца XVIII в. Но если в Симбирске эта группа была окружена плотной стеной рядовой застройки, с раскрытием одной из сторон к волжским просторам, то в проекте планировки Уфы она была намечена посредине огромной площади размером 500×500 м и тем самым была резко противопоставлена остальным жилым кварталам города (рис. 6).

Намеченная для Симбирска и Уфы застройка главной площади не получила осуществления, видимо, из-за громоздкости и надуманности центральной группы зданий. Застройка центров этих двух городов пошла совсем в другом направлении.

Мы не располагаем данными о том, были ли реализованы описанные выше общественные здания в малых городах. В этом сказывается совершенно недостаточная изученность исторических фактов строительства русских городов XVIII—начала XIX в. по типовым проектам. Если нам кое-что известно об образцовых проектах жилых домов, то об образцовых общественных зданиях и их распространении мы знаем гораздо меньше. Между тем их строительство широко практиковалось. Этот опыт должен быть всесторонне изучен, он поможет нам решить задачу застройки типовыми зданиями центров городов с сохранением их своеобразного облика.

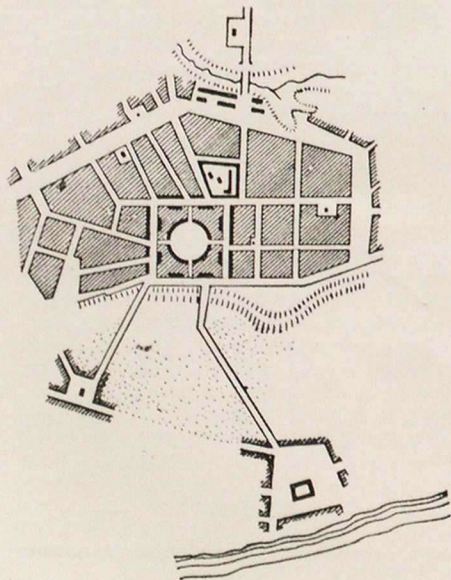
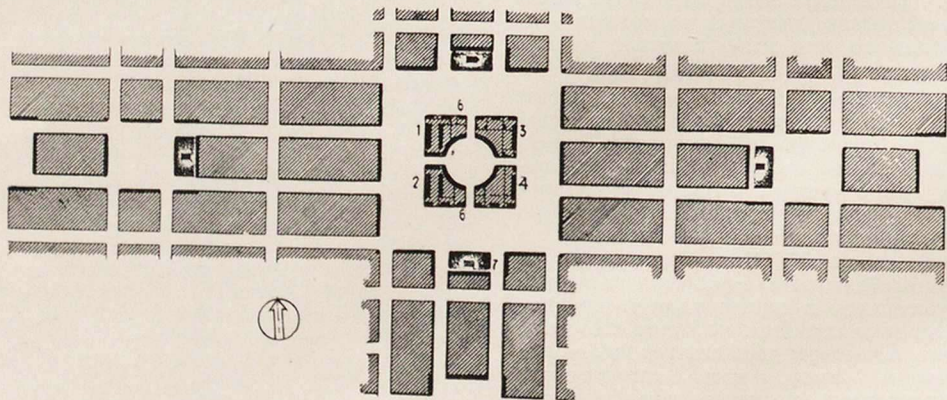


Рис. 6. Слева схема центра Симбирска (Ульяновска). Справа схема центра Уфы
1 — дом губернатора; 2 — присутственные места; 3—4 — казенные здания; 5 — торговые помещения; 6 — жилые дома; 7 — церкви



0 100 200 м



Музей имени Рублева

М. АЛПАТОВ, доктор искусствоведения

Ежедневно множество людей направляется в Московский Кремль, осматривает его древние соборы и терема, любуется художественными сокровищами Оружейной палаты. Однако Кремль дает понятие лишь о том, чем стала Москва в пору ее могущества и славы, когда ее именovali «Третьим Римом». Недаром самые примечательные кремлевские постройки относятся ко времени Ивана III и его преемников. Для того чтобы представить себе, с чего начинала собирательница русских земель — Москва, когда в XIV в. она вступила на путь национально-освободительной борьбы, нужно обратиться к юго-восточной окраине города, где расположен заповедник имени Рублева, бывший Андроников монастырь.

В наши дни этот район Москвы почти сливается с центром. В далеком прошлом эти места были отделены от города не только извилистым руслом Яузы, но и множеством холмов, поросших лесами и перелесками. От Андроникова до Кремля насчитывали четыре версты пути. В обратном направлении с холма, на котором высятся монастырь, открывался путь в Золотую Орду. Здесь русские люди прощались с родными, отправляясь в опасное путешествие к ханскому двору. Здесь можно было всегда ждать коварного удара татарских полчищ, подкрадшихся к столице.

Сооружение на подступах к Москве крепостных стен и дозорных башен имело тогда оборонное значение. Основанный в 1360 г. Андроников монастырь вошел звеном в ту цепь монастырей-кремлей, которые опоясали Москву с юга и охраняли ее с этого самого опасного края. В глазах москвичей Андроньев монастырь, как его называли в просторечьи, выделялся благодаря одному историческому воспоминанию.

В 1380 г., когда войска Дмитрия Донского после победы над Мамаем возвращались с Куликова поля, москвичи встретили их у монастырских стен. Здесь воинство Дмитрия сделало остановку, прежде чем двинуться к Кремлю.

Но значение Андроникова монастыря не ограничивалось военной стратегией. Освободительная борьба требовала напряжения духовных сил народа, концентрации достижений культуры. Как и другие монастыри того времени, Андроников стал одним из центров тогдашнего русского просвещения. Здесь процветало книголюбие, развивались искусства. Видимо, в Андрониковом монастыре в начале XV в. был создан список с древнейшей русской энциклопедии «Изборника Святослава», киевской рукописи XI в. Здесь возникла реплика знаменитого евангелия Хитрово, хранящаяся в Историческом музее. Уже первые, видимо, деревянные монастырские постройки, воздвигнутые учеником Сергия Радонежского Андроником, вызывали восхищение современников, которые, по выражению старинного источника, «дивились чудному Андроника строению».

Но самое примечательное было то, что именно в Андрониковом монастыре подвизался Андрей Рублев вместе со своим старшим другом, и возможно, учителем Даниилом Черным. Уже современники именovali Рублева иконописцем пресловутым, «преизрядным», «превосходнейшим в мудрости». Андрей Рублев вошел в историю как величайший живописец древней Руси. Но можно предполагать, что он принимал участие и в создании архитектурного облика белокаменного монастырского храма, который был сооружен в начале XV в. и уже современниками признан «зело прекрасным».

Здания Андроникова монастыря не раз страдали от инопольных вторжений. Тяжелый удар был нанесен им армией Наполеона. Но и то немногое, что уцелело, делает территорию бывшего монастыря примечательным уголком старой Москвы. Его главная постройка — Спасский собор — является древнейшим сохранившимся до нас образцом раннемосковского зодчества. По нему можно составить себе представление и о первых храмах Московского Кремля. Несмотря на многочисленные перестройки и перекладку покрытий (форма которых является до сих пор предметом исторических изысканий и гипотез), собор с его четырьмя мощными столбами и в современном его состоянии производит сильное впечатление уходящим вверх соразмерным и просторным пространством.

Совсем недавно при удалении поздней штукатурки на откосах алтарных окон были обнаружены остатки первоначальной росписи, близкие по характеру выполнению к фрескам Рублева в Успенском соборе во Владимире. Скромный орнаментальный мотив, отмеченный печатью благородной простоты, подтверждает сообщение писателя того времени Пахомия, что собор Андроникова монастыря был расписан великим мастером и его «содруками».

Помимо белокаменного собора, на территории заповедника сохранились еще другие древние здания, среди них одностолпная трапезная, которая была сооружена в 1504 г. на средства Ивана III. Как редкий пример гражданского зодчества древней Москвы она по характеру своей архитектуры примыкает к постройкам Московского Кремля. Высказывалось предположение, что трапезная была выстроена из кирпича, который со времени Аристотеля Фиораванти стали вырабатывать в

Калитникове за Андрониковым монастырем. С восточной стороны к трапезной примыкает церковь архангела Михаила, воздвигнутая в 1691 г. первой женой Петра I Евдокией над усыпальницей рода Лопухиных. В монастыре сохранились еще настоятельские палаты 1670 г., часть кирпичных стен, главные ворота и братские кельи первой четверти XVIII в.

Сто лет назад известный в то время писатель по вопросам искусства и старины Н. Иванчин-Писарев восхищался местоположением Андроникова монастыря. «Посетив Андроников, — пишет он, — и еще раз оглянув его окрестность, я проверил впечатления первой молодости, и снова нашел это место пленительным. Прибрежный гороскат расстилается у ног наших и желтеющие мели, и яркозеленые луга, меж коих крадется смиренная Юза... У самых стен обители представляется обширный обзор холмов, лесочков, церквей, сельских домиков. Их кольцеобразное обитание смыкается белостенною, златоглавою Москвою, которая, заслонив запад своими пятикупольными храмами, своими шпилями, исчезающими на небосклоне, дивит смесью зодчества и поражает каким-то особенным величием».

За истекшее столетие архитектурный облик этой окраины Москвы изменился до неузнаваемости. В наши дни сделано много для ее благоустройства. Юза оделась в каменную набережную. Через реку переброшены мосты, по которым снуют электрические поезда и тянутся вереницы автомашин. Неподалеку от Андроникова монастыря течение Юзы преграждает шлюз.

Благодаря своему местоположению на крутом холме над рекой Андроников монастырь и до сих пор виден издалека, с самых различных точек. Над его потемневшими от времени стенами поднимаются старинные корпуса с остроконечными кровлями, над ними высятся белокаменный корпус собора. Группу монастырских построек увенчивает многоярусная Архангельская церковь. Ни одно из этих зданий не блещет особенной красотой и богатством убранства. В отличие от Кремля Андроников монастырь производит более скромное впечатление. Но этот контраст между центром и окраиной помогает глубже понять те общенародные силы, на которые опиралось могущество первопрестольной столицы. Скромность облика зданий ничуть не умаляет значения андрониковского архитектурного ансамбля. Поднимающиеся друг над другом здания соразмерны, и потому при всей их одновременности они сливаются в один архитектурный образ. Под вечер, когда косые лучи закатного солнца залотят почерневшие крепостные стены и Архангельский храм, можно себе представить, какими были эти постройки в старину, какими, будем надеяться, они станут после завершения восстановительных работ.

Постановление Совета Министров СССР от 10 декабря 1947 г. о превращении бывшего Андроникова монастыря в историко-художественный

заповедник имени Андрея Рублева и об устройстве в здании белокаменного собора музея его имени вытекает не только из давно назревшей потребности увековечить память великого мастера, но также и из ясного понимания того, что именно это богатое историческими воспоминаниями место наиболее пригодно для подобных целей.

Создателям первого в нашей стране музея древнерусского искусства пришлось столкнуться с огромными трудностями. Особенно трудно было преодолеть равнодушие к своим задачам тех инстанций, которым правительством было поручено развешивание намеченных работ. Несмотря на то, что теперь доказано, что такой музей необходим, и всякие попытки его ликвидировать категорически отвергнуты, успеху работы мешают ведомственные разногласия работников архитектурных учреждений и учреждений изобразительного искусства. Первые помнят только о том, что Рублев был живописцем, и уверяют, что архитекторам нет до него дела, вторые твердят, что заповедник его имени нуждается в архитектурной реставрации, и отстраняются от помощи музею. Еще делаются попытки приспособить заповедник имени Рублева под учреждения, не имеющие к его памяти никакого отношения, вроде проектно-реставрационных мастерских и ее подсобных мастерских, нарушая этим основную идею постановления о заповеднике, в котором историко-архитектурные памятники должны быть экспозиционными помещениями музея, доступными для обозрения посетителей.

Современное состояние Андроникова монастыря не может не вызывать тревогу. Восстановительные работы по всему заповеднику идут недопустимо медленно. Восстановлена в существе только трапезная и Архангельская церковь. Внешний облик собора остается в недопустимом состоянии. Собор покрыт лишь толем. В разрушенном состоянии остаются стены и другие помещения, территория забита сараями и другими мелкими постройками. Моссовет проводит всякие мероприятия около заповедника имени Рублева, подступая вплотную к его стенам. Но он ничего не делает для приведения в порядок самого заповедника, хотя постановлением Совета Министров ему поручено сделать ограду. Более того, сам Моссовет с 1949 г. вынес три постановления по ограждению заповедника и выселению с его территории жильцов. Однако и свои собственные постановления Моссовет не выполняет.

Если, таким образом, программа по увековечению памяти Рублева все еще далеко не выполнена, то несомненно, что этому делу уже заложены прочный фундамент. Используя небольшое пространство собора, музей предпринял дело общегосударственного значения по учету и собиранию памятников на местах: в Вологде, Ярославле, Ростове, Владимире, Кириллове, Переяславле и т. д. Ряд выдающихся икон и фресок, тре-

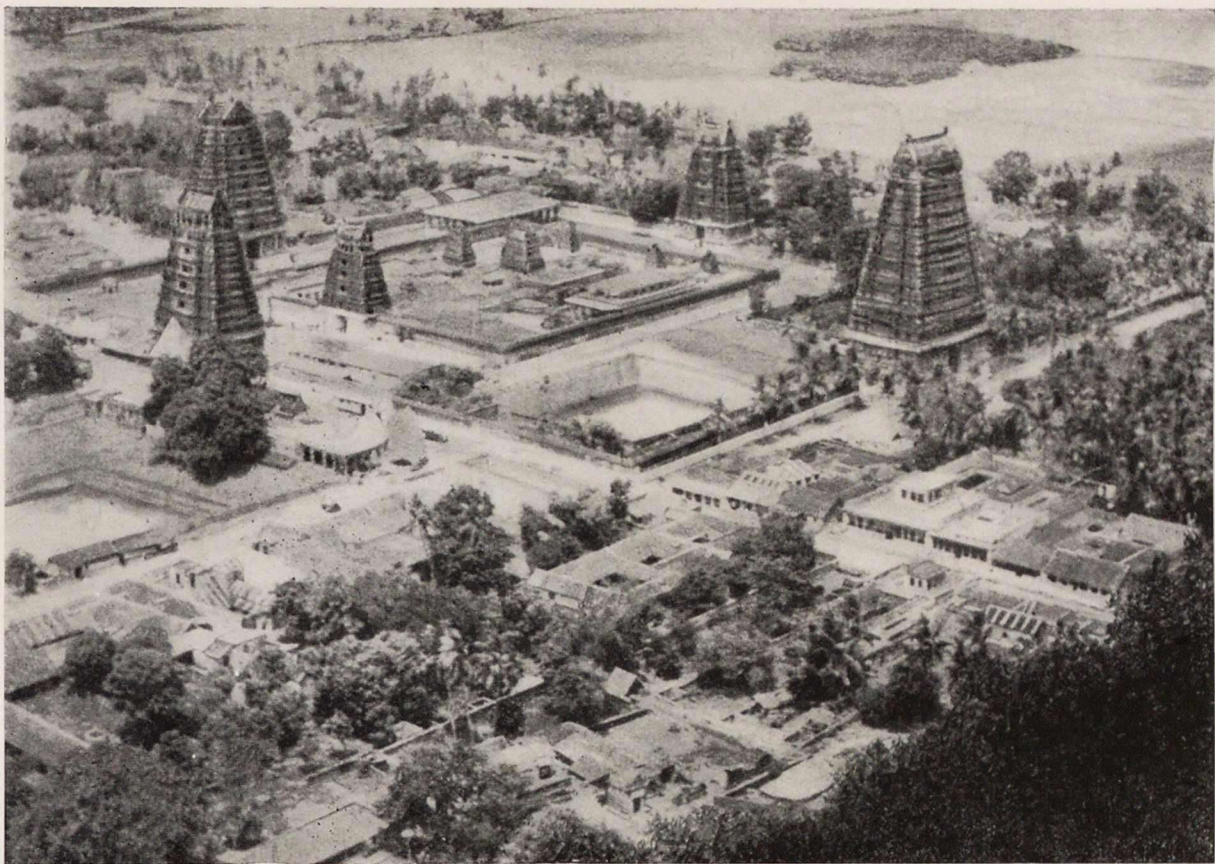
бующих укрепления и реставрации, передан сюда из периферийных музеев. В библиотеку музея поступили древние рукописи и книги бывшего Волоколамского монастыря, и поскольку известно, что в нем исконно высоко почитались художественные традиции Рублева, эти материалы помогают научному изучению наследия великого мастера.

Важную роль в деле приобщения широких кругов общественности к этому наследию играет подготовленная музеем передвижная выставка фотографий произведений Рублева и его современников. Эти снимки подобраны в музее так продуманно и умело, выполнены с таким поистине художественным чутьем, что выставка в целом помогает заметить в шедеврах Рублева совершенства, которых не может уловить невооруженный глаз, особенно в полутемных древних зданиях, где многие из них находятся. Своей выставкой музей в сущности заново открыл высокое живописное мастерство этого художника. Недаром выставка была так горячо встречена Московским союзом художников.

Хотя музей находится на стадии организации, о нем широко осведомлена наша художественная общественность и зарубежные друзья русского искусства. В музей постоянно обращаются художники, историки, искусствоведы, учителя, студенты. Некоторые приходят сюда с самыми смутными представлениями о древнерусском искусстве. В музее у них открываются глаза на глубоко человеческий смысл образов Рублева, на эстетическое совершенство его творений, на мировое значение его искусства. Здесь ясно обнаруживается огромное воспитательное значение художественной классики. Люди уходят из музея имени Рублева взволнованные увиденным, с чувством законной гордости достижениями величайшего художественного гения русского народа.

Через четыре года исполняется шестисотлетняя годовщина со дня рождения Рублева. Срок этот очень велик для того, чтобы достойно подготовиться к знаменательной дате. Надо полагать, что она будет отмечена не только в нашей стране, но и за рубежом. К ней должна быть приурочена выставка произведений Рублева и его современников. Для того чтобы такая выставка наглядно раскрыла глубокие исторические корни творчества Рублева, необходимо, чтобы на ней были показаны различные проявления художественной культуры древней Руси — в архитектуре, фреске, иконописи, шитье и прикладном искусстве. Такая выставка станет основой Музея древнерусского искусства как центра собирания и изучения нашего великого многовекового художественного наследия.

Дело увековечения памяти Андрея Рублева, дело ознакомления широких кругов советских людей с сокровищами древнерусской художественной культуры стало в наши дни общенародным делом. Оно должно быть и будет осуществлено.



Общий вид храмового комплекса в Тируваруре, близ Мадраса

ПО ГОРОДАМ ИНДИИ

(ЗАМЕТКИ ОБ АРХИТЕКТУРЕ)

Архитектор А. КОРОЦКАЯ-ЕРЗИНА



Индия — страна необычайного многообразия и богатства природы, быта, искусства, архитектуры.

В Индии немало красивых городов, совершенно не похожих друг на друга. Наряду с такими крупными современными городами, как Бомбей, Мадрас, Калькутта, не уступающими по благоустройству и масштабам крупнейшим городам Европы, имеются города, сохранившие свой средневековый облик, яркие и незабываемые по своему колориту, такие, как Канчипурам, Бенарес, Дабой. Есть города в различных провинциях, сохранившие необычайные по своей архитектуре памятники: например, Виджаянагар на юге, Фатехпур-Сикри на севере. Особенно резкие различия наблюдаются в архитектуре сохранившихся памятников монументального зодчества на севере и юге страны. Эти различия заметны уже на памятниках VII—VIII веков.

Пирамидально-ярусные башенные надстройки, увенчанные куполами южноиндийских храмов, совсем не похожи на дольменообразные верха, приплюснутые каменным кольцом,

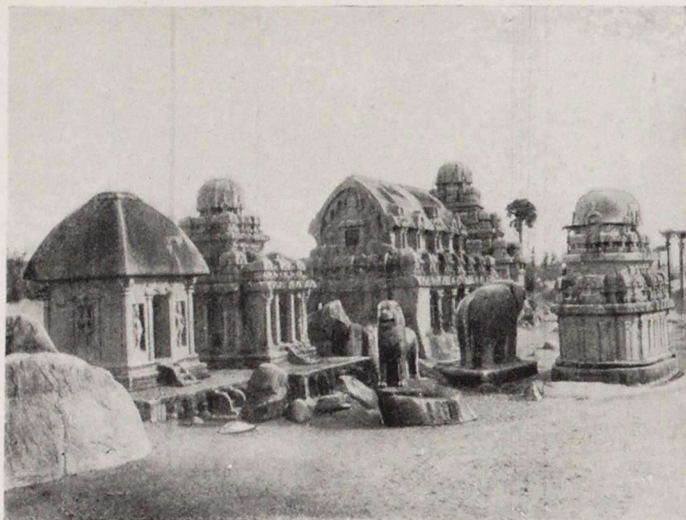
характерные для северных храмов. Но в то же время можно найти между ними много общего в пластичности объемов, обилии скульптуры в архитектуре, в композиции плана и другом. Начиная с XII в., развитие архитектуры на севере и юге пошло различными путями. Трудно уже найти общее между строго геометрическими формами гробницы Тадж Махал и насыщенными пластикой пирамидальными башнями гопурам храмового комплекса в Мадуре, возникших в одно время в XVII в.

С XII в. север и северо-запад Индии были завоеваны мусульманами. На севере большой размах приняло монументальное строительство дворцовых и крепостных ансамблей, невиданных до этого новых типов культовых построек-мечетей и гробниц. На юге продолжала развиваться самобытная архитектура, связанная с религией индуизма (возрожденного в условиях феодализма брахманизма), ограничивающаяся в основном культовыми сооружениями больших храмовых комплексов. Композиция храмовых комплексов с системой внутренних дворов, с многоколонными портиками и внушительными пирамидальными башнями гопурам, возвышающимися над входами, невольно вызывает ассоциации с композицией древнеегипетских храмов.

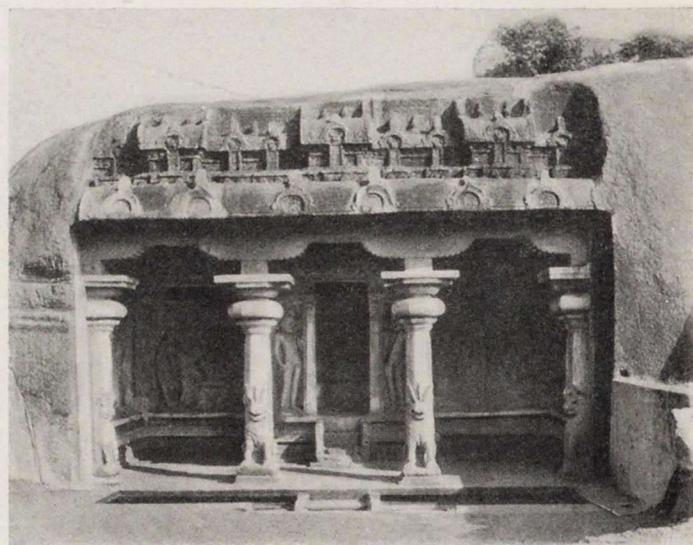
Юг Индии, менее пострадавший от нашествий внешних врагов, отличается сравнительно более высоким уровнем экономики и культуры. На юге чаще, чем на севере, можно встретить чистые, благоустроенные города, утопающие в зелени и цветах, как, например, прославленный город-сад Майсур, Бангалор — город ученых, Тривандрум — столица Траванкора.

Национальные традиции, а также отражение особенностей климата и быта можно проследить скорее всего в небольших провинциальных городах Южной Индии в планировке жилого дома. Обычно жилые дома имеют открытый внутренний дворик — это центр семейной жизни, он служит столовой, гостиной и кухней, в него выходят расположенные по периметру двора помещения спален, кладовых и других бытовых устройств. Открытые террасы и лоджии являются другой неотъемлемой частью южноиндийских жилых домов. Побеленные оштукатуренные дома, крытые черепицей, живописно расположены в окружении зелени.

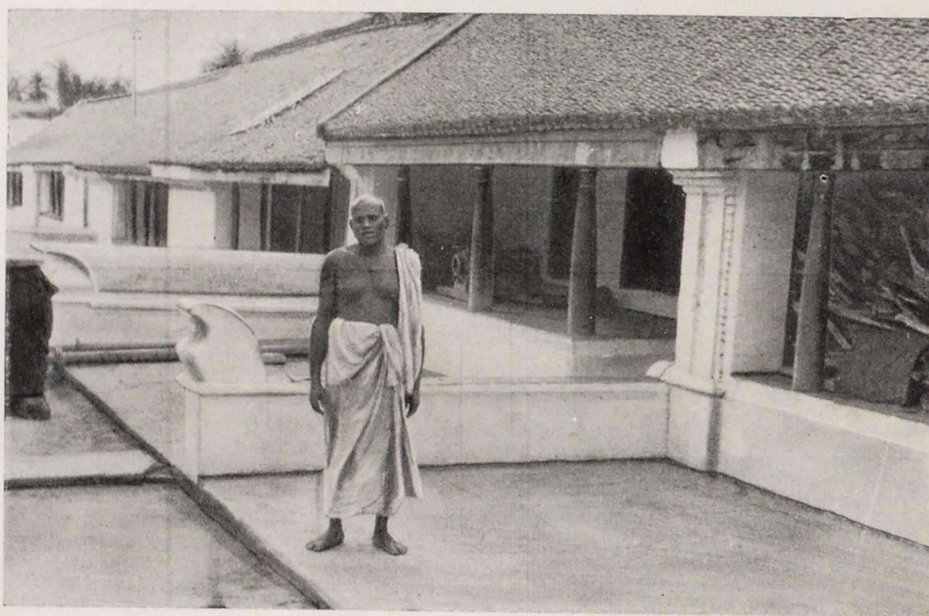
Современным центром экономики и культуры для всего юга является Мадрас. Вдоль широкой набережной, одной из самых красивых в мире, с прилегающим приморским бульваром, расположились здания университета, колледжей, пансионов, построен-



Пять монолитных храмов в Махабалиपुरаме (начала VII в.)



Пещерный храм Вараха в Махабалиपुरаме (конец VI в.)



Современные жилые дома на окраине г. Канчипурама



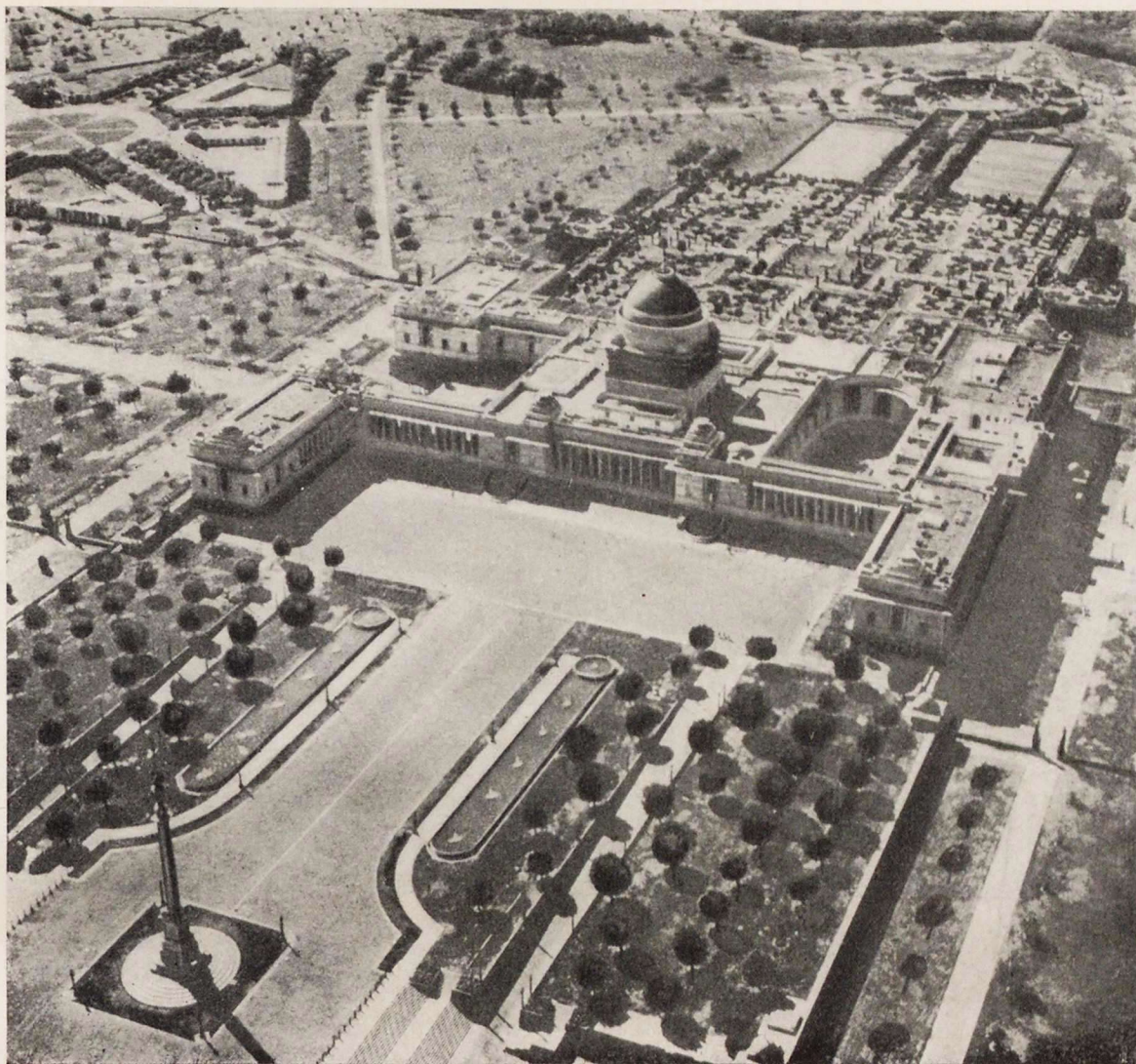
Город Тричинополи. Акварель автора

ных главным образом в XIX — начале XX в. В Мадрасе много промышленных предприятий. Мадрас — крупнейший портовый город мирового значения — был заложен в XVII в. поблизости от древнего порта Махабалипурам, погребенного в водах Бенгальского залива. На месте бывшего цветущего портового города находится деревня Махабалипурам, в которой сохранились получившие мировую известность сооружения: Прибрежный храм, высеченные в скале пещерные храмы в виде лоджий-террас, называемые «мандапам», группа небольших храмов, называемых «ратхами», и огромный барельеф Гангаваторам — один из шедевров индийской монументальной скульптуры. Все эти сооружения являются древнейшими в истории каменного зодчества на юге Индии.

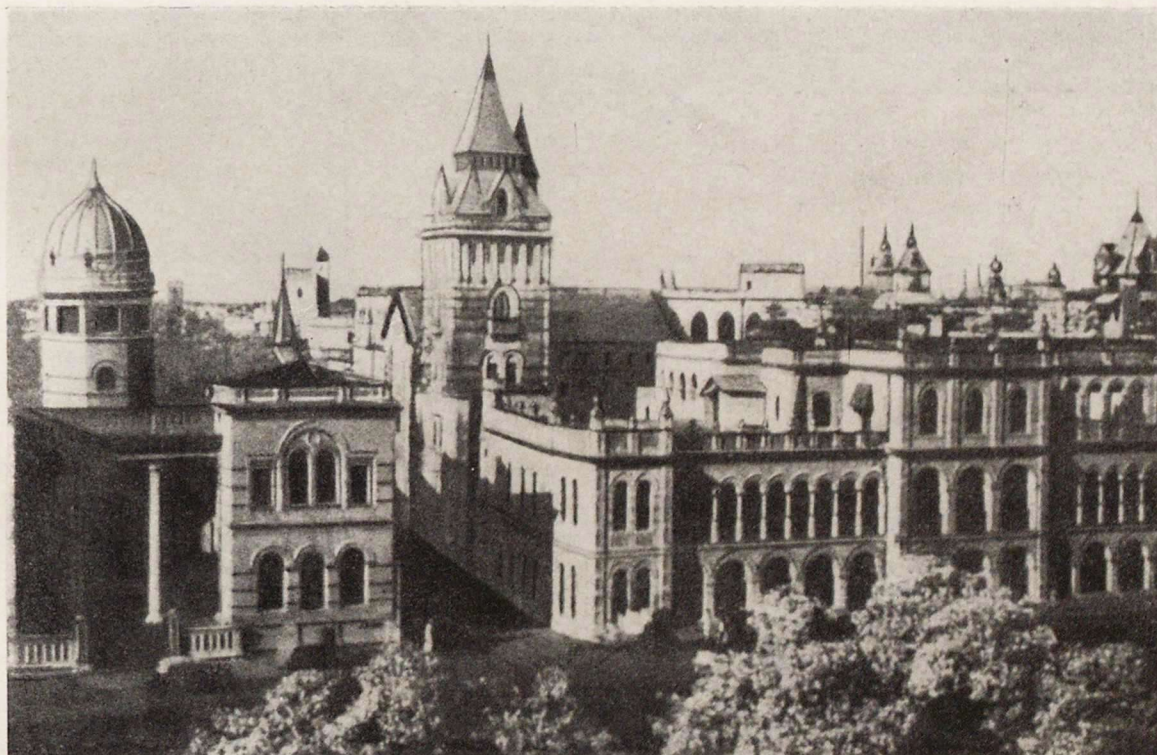
Стройный пирамидальный силуэт Прибрежного храма, увенчанного куполом со шпилем, напоминает силуэты русских северных деревянных церквей. Это первое на юге сооружение, сложенное из тесаного камня. Высокие морские волны, подкатывающиеся под стены храма, грозят залить последний сохранившийся портовый памятник. Стремительно взлетающие вверх башни храма могли служить в свое время маяком для заходящих в эту гавань судов из далеких стран — Византии, Рима, Китая.

Напротив храма в пятистах метрах на больших валунах высечен гигантский барельеф, изображающий с подкупающей простотой и большим реализмом легендарную эпопею сошествия Ганга на землю. По соседству с барельефом расположено несколько высеченных в скале лоджий-террас.

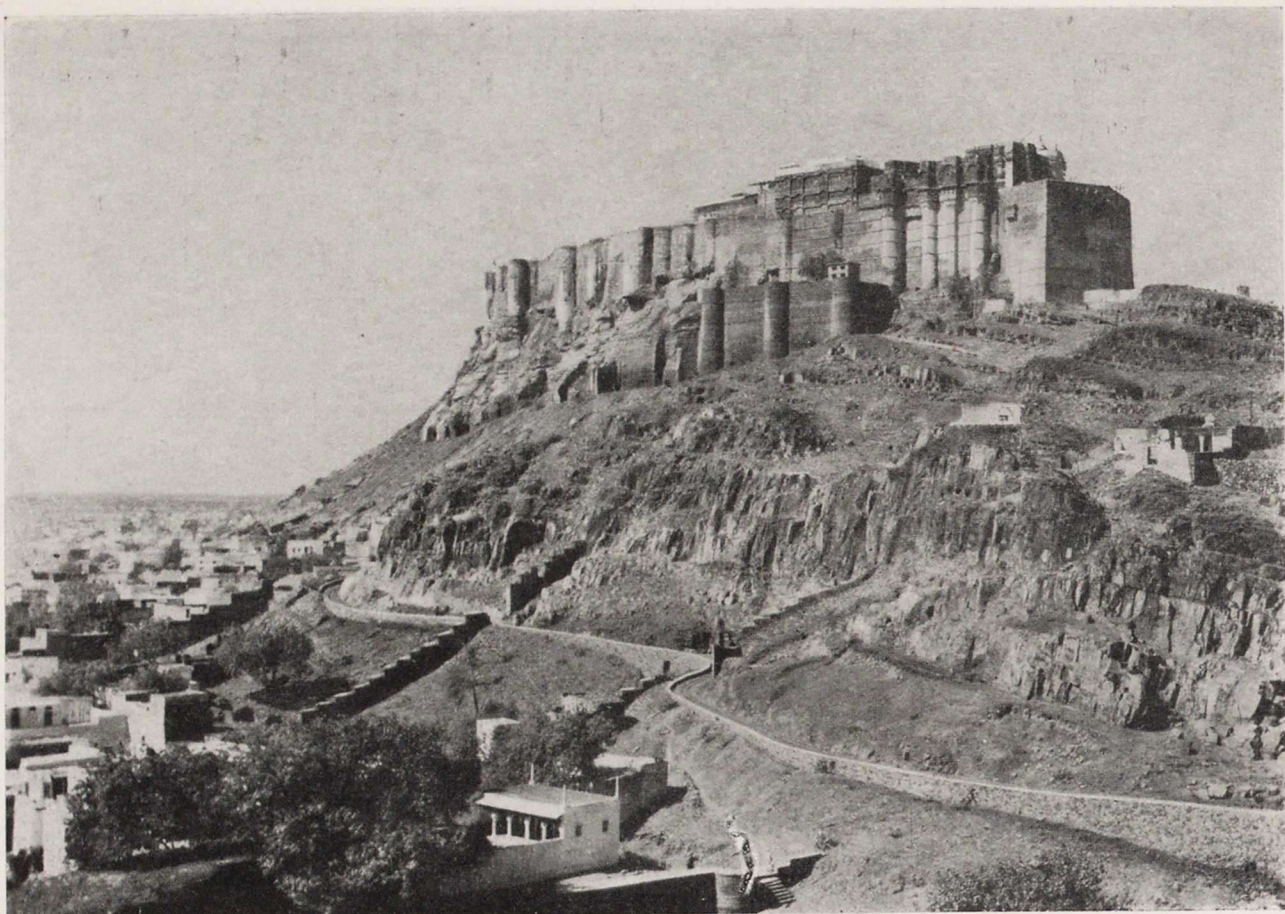
Похоже, что тот же резец скульптора здесь в скале вытачивал не изображения животных и людей, а архитектурные формы известных ему построек. По дороге от Мадраса к Махабалипураму попадаются жилые дома с заглубленными террасами, очень похожие на «мандапам». Стоящие впереди деревянные столбики этих террас с деревянным консольным архитравом напоминают широко расставленные, сравнительно тонкие колонны и консольный архитрав портика мандапам, названного по имени божества Вараха. Мандапам Вараха датируется VI в. н. э., но



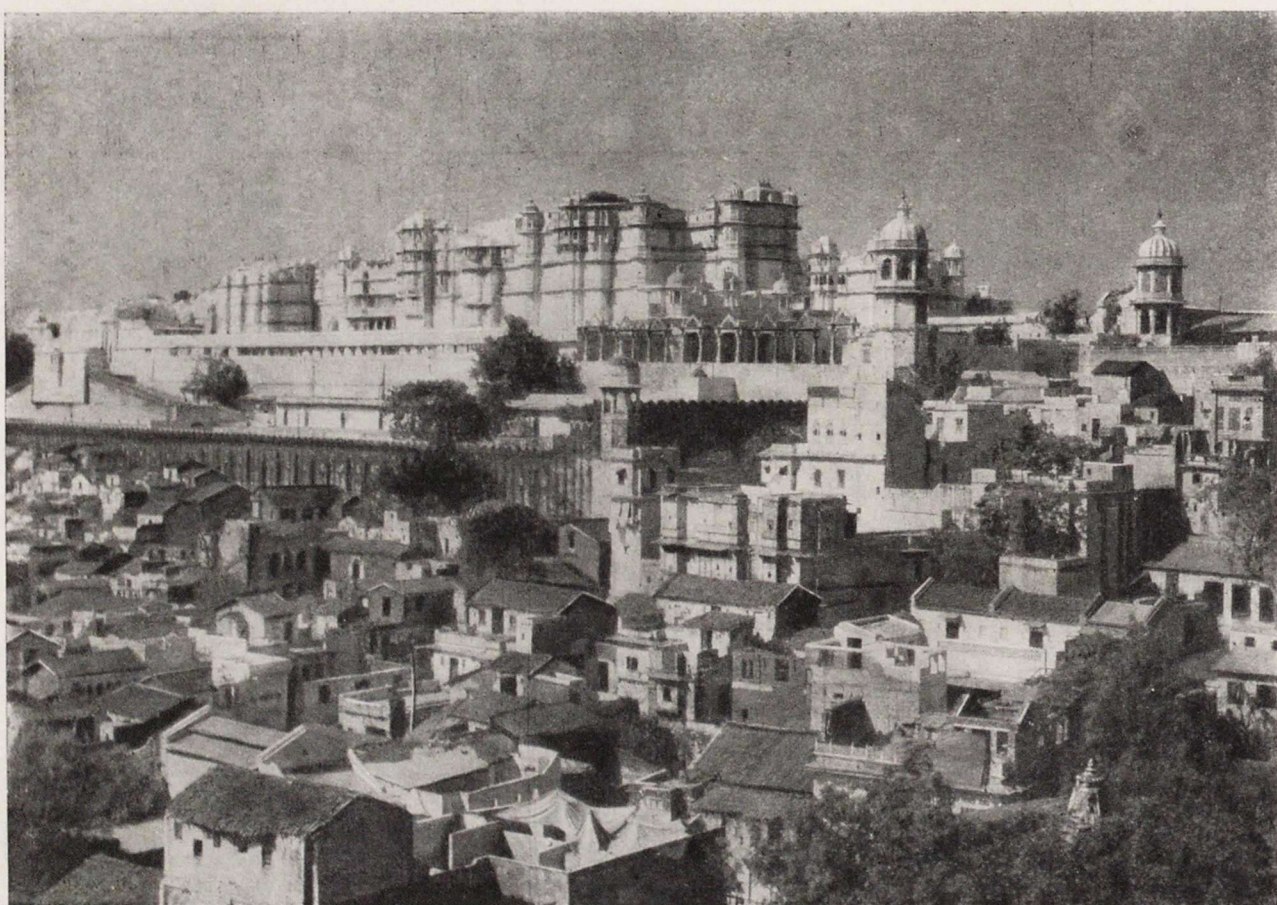
Ансамбль правительственных зданий в г. Дели



Здание университета в Мадрасе



Город Джодпур



Город Удайпур

есть на юге и более ранние пещерные сооружения, относящиеся к IV в. Пещерные сооружения для юга не характерны и появились на 600 лет позднее, чем в Декане (северной части южных областей Индии, где расположены известные пещерные храмы в Карли, Аджанте, Бхадже и др.).

Вполне логичным, как бы дальнейшим шагом в этом направлении было появление в Махабалипураме уникальных в мировом зодчестве произведений архитектуры — монолитных ратх (храмов). Мало примечательные на первый взгляд и скромные по своим размерам постройки (самая большая из них высотой в десять метров) прославились благодаря необычному способу их сооружения. Огромные естественные каменные валуны при помощи скульптурной обработки были обращены в архитектурные произведения.

В скале, в пластическом виде, были запечатлены навеки исчезнувшие типы построек, существовавшие в VI в. и соорудившиеся из самых различных материалов: глины, дерева, камыша.

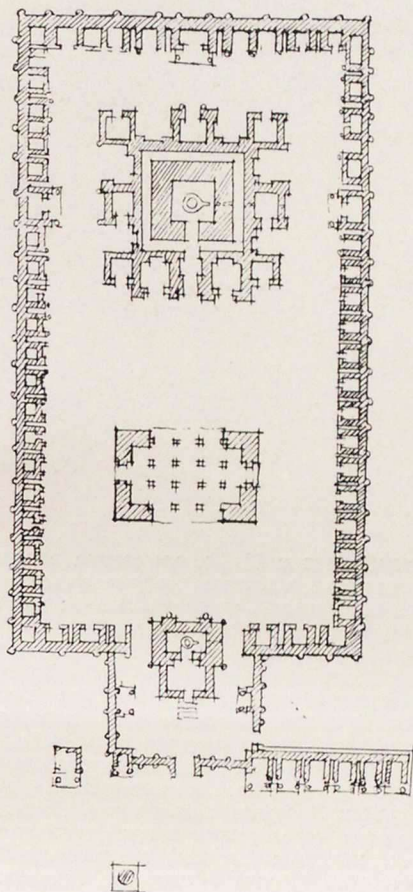
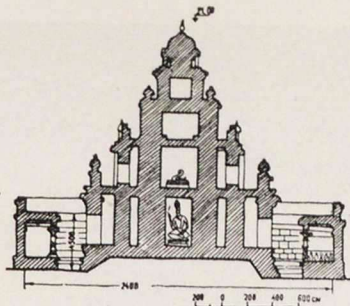
Ратха Драупади, например, воспроизводит тип, похожий на бенгальскую хату, крытую соломой. В ратхе Бхима запечатлен тип двухэтажной постройки с высокой сводчатой крышей с террасами. Для истории южноиндийской архитектуры особое значение приобрели ратхи Дхармараджа и Ганеша. Первая послужила прототипом средневекового южноиндийского храма с пирамидально-ярусным верхом, увенчанным куполом. Вторая ратха явилась прототипом для архитектуры надвратной башни гопурам, которая, начиная с XI в., стала доминирующим архитектурным объемом средневекового южноиндийского храмового комплекса. Сооружения Махабалипурама свидетельствуют о необычайном мастерстве зодчих и совершенстве пластического искусства, которое достигло огромного масштаба и стало неотъемлемой частью архитектуры.

Характерно, что почти через 200 лет, во второй половине VIII в., появилось другое выдающееся произведение архитектуры, созданное тем же «скульптурным» способом — храм Кайласанатха в Эллоре.

Прототипом храма Кайласа в Эллоре послужил одноименный храм в городе Канчиपुरаме.

Город Канчиपुरам отстоит от Мадраса в 70 км; за полтора часа езды на автомашине можно попасть из мира современной цивилизации в мир средневековья. Канчиपुरам — означает в переводе «золотой город» — один из семи «священных» городов, основанных еще во II в. до н. э. Еще в III в. в городе существовали буддийские ступы, монастыри и храмы, многие из них оказались уничтоженными впоследствии при возрождении брахманизма. Город до сих пор населен огромным количеством священников, отшельников и паломников, стекающих сюда со всех концов Индии.

Канчиपुरам называют южноиндийским Бенаресом, но их архитектурный облик различен. В Бенаресе забываемую панораму со стороны реки Ганга составляют монументальные сооружения великолепных дворцов, стоящих на высоком постаменте каменного широкого спуска к реке. А многочисленные храмы, изредка поблескивая своими золоты-



Разрез и план храма Кайласанатха в г. Канчиपुरаме (700 г. н. э.)

ми луковками и шпильми, где-то затерялись в тесных улицах города.

В Канчиपुरаме раскрывается красивый вид на импозантные башни гопурам храма Екамбарешвара, отражающиеся в водном зеркале священных бассейнов, окруженных колоннадами и обрамленных широкими спусками каменных ступеней. Здесь нет дворцов, замков и крепостей. Храмовый комплекс заменил собой все. Он служил крепостью во время внешних нападений, и его декоративные высокие башни гопурам выполняли роль дозорных башен. На территории многих его дворов размещаются различные гражданские постройки: склады, торговые ряды, мастерские, школы и др.

Какой большой и сложнейший путь за 1 000 лет прошла архитектура в своем развитии от маленьких ратх в Махабалипураме до грандиозных комплексов, которые мы видим здесь, в Канчиपुरаме. Таких комплексов в Южной Индии насчитывается более тридцати.

Для истории южноиндийской архитектуры в Канчиपुरаме представляют интерес не эти высокие башни гопурам и «тысячестолпные» мандапам, а более скромные сооружения

древних храмов периода расцвета Паллавского государства: храм Кайласанатха, храм Вайкундха Перумала, Муктешвара и др.

Из этой группы особенно привлекает внимание храм Кайласанатха, являющийся краеугольным камнем всей южноиндийской архитектуры.

Храм стоит в стороне от города, среди открытой равнины за высокой оградой. Храм почти полностью сохранил свой первоначальный облик, потеряв только былую чеканность архитектурных деталей и скульптурных работ. Об их прекрасном качестве можно лишь догадываться по отдельным фрагментам. Мягкий песчаник, послуживший для храма главным строительным материалом, не выдержал испытания времени и сильно выветрился.

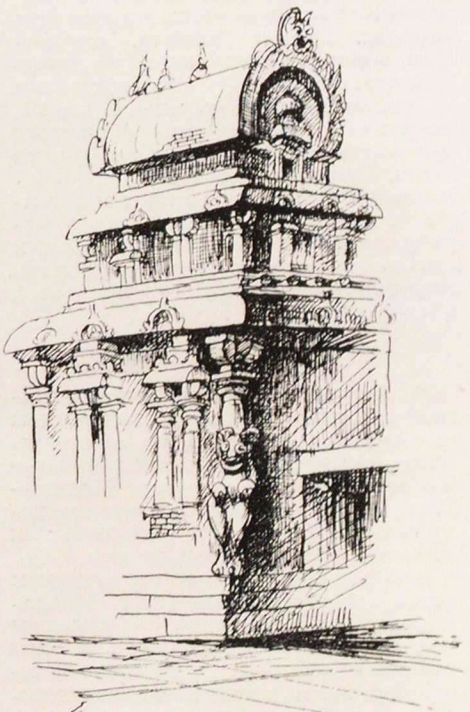
Нетрудно заметить в архитектуре надвратной башни («гопурам») и святилища («виманы») преемственность форм, идущих от ратх Махабалипурама. Законченность форм, ясность архитектурной композиции и зрелость строительного мастерства предполагают прочные традиции в строительстве подобных сооружений в прошлом.

При раскопках на северо-западной границе Индии в Такхт-И-Бхал был обнаружен храм (датируемый II в. н. э.) с прямоугольным двором, с рядом портиков-ниш, идущих по сну-треннему его периметру. Около пяти веков и тысячи километров отделяют эти два похожих памятника.

Видимо, идея открытого прямоугольного двора со стоящим внутри монументом не принадлежит какой-либо религии, и имеет более раннее происхождение и в конечном счете ведет к первоисточнику — внутреннему двору жилого дома.

Идея открытого храма, в котором проводится церемония религиозного ритуала, осуществляется на протяжении многих столетий с большой последовательностью.

Объем внутреннего двора нужно рассматривать также как интерьер европейского собора без верхнего перекрытия, а объем самого храма как алтарь, как предмет самого куль-



Деталь храма Кайласанатха в г. Канчиपुरаме. Рисунок автора

та—предмет поклонения. Тогда становится понятным несоответствие между внешней формой, насыщенной пластикой, и мизерным внутренним пространством святилища темным и пустым. Храм трактуется как памятник самому божеству; скульптурные изображения на его стенах поясняют смысл храма.

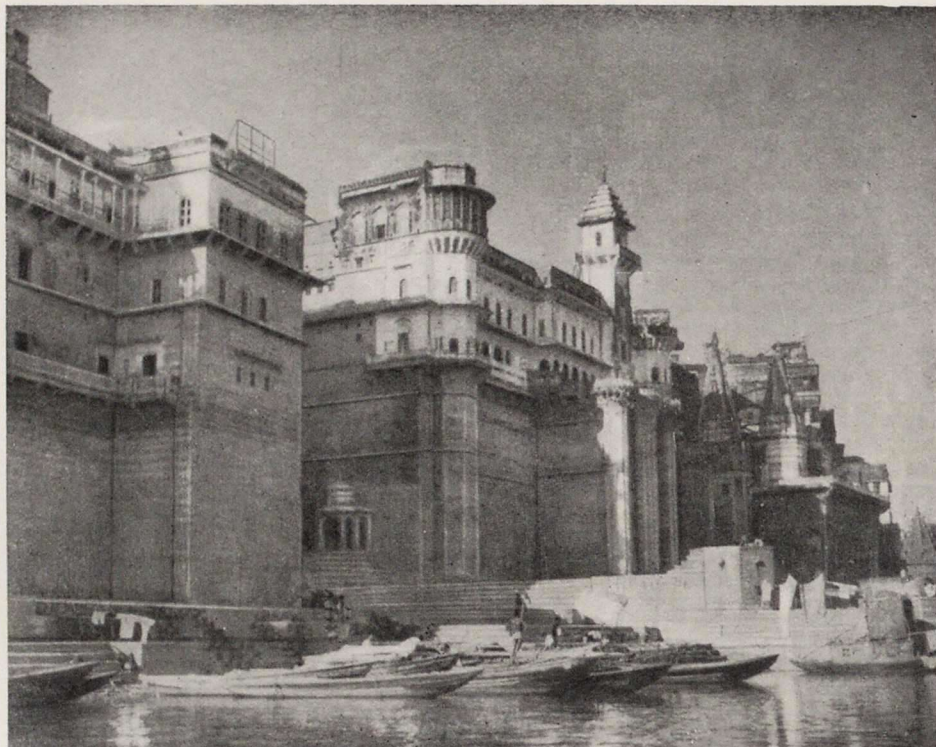
Храм Кайласа в Канчи представляет образец рационального использования строительных материалов и является вполне характерным для южноиндийской архитектуры. В постройке этого храма в различных его частях мы находим применение различных пород камня и сочетание камня с кирпичом в зависимости от конструктивного назначения той или иной части сооружения. Например, цокольная часть и передние столбы, стены святилища сооружены из гранита, стены двора и портиков выложены из мягкого песчаника. Кирпич применен в верхней башенной надстройке «шикхаре», в верхней части гопурам. Применение более прочных пород в нижних несущих частях здания и более легких в его верхних частях говорит о целесообразном подходе к распределению веса, о желании облегчить процесс строительных работ и тем самым удешевить все строительство. Связующие цементные растворы не имели применения, каменная кладка велась насухо (что характерно для всего почти древнеиндийского зодчества), связями служили металлические и деревянные штыри. Кирпичная кладка велась на особом тонком растворе вроде клеевого.

Храм Кайласа был покрыт белой штукатуркой, отполированной до блеска. Этот излюбленный род блестящей штукатурки получил название «саудха», что означает «сверкающая белизной», применение ее относится к очень древнему периоду. Следы подобной штукатурки находят на высеченном из скалы храме Кайласа в Эллоре. Сверкающая белизной зеркальная поверхность одноименных храмов в Канчипураме и Эллоре напоминает покрытую вечными снегами священную гору Кайласа Гималайского хребта, в честь которой они названы. Храмы Кайласа, скульптура богини реки Ганга в храме Кайласа, барельеф Гангаватарама в Махабалипураме и многое другое, связанное с названиями священных для индусов Гималайских гор и реки Ганга, встречаются здесь на юге. Рожденные на севере мифы и легенды обрели на юге свою новую родину, связывая незримыми узами отдаленные друг от друга север и юг, объединяя всю страну в единое целое, в одну Индию.

* * *

Из Мадраса — центра южноиндийской культуры, пользуясь воздушным транспортом, можно всего за восемь часов перенестись на север страны — в современную столицу Индии — Дели, легко преодолев на пути непроходимый барьер Виндхйских гор, отделяющих север от юга.

Дели, упоминающийся в древнем эпосе «Махабхарате» как Индрапастха, не сохранил, за малым исключением, памятников далекой старины. Обычно внимание путешественников привлекают два железных столба, воздвигнутых в эпоху Ашоки в III в. до н. э., и живописные руины, одиноко возвышающиеся вокруг Дели. Новая история Дели



Набережная в Бенаресе

начинается с 1193 г., с момента завоевания севера Индии тюрко-афганскими племенами, отмеченного началом постройки двух минаретов, из которых один был закончен примерно через сто лет и назван Кутуб-Минар.

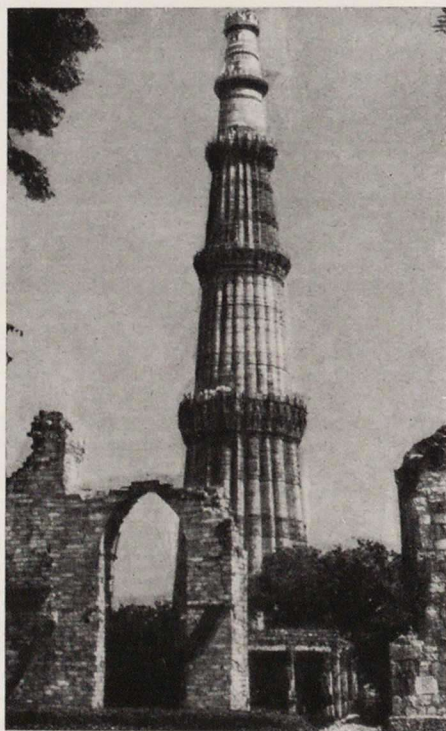
Строительство Кутуб-Минара возмещает о новом периоде в истории индийской архитектуры. В этом первом крупном памятнике мусульманского зодчества, появившемся на индийской земле, проявилось изумительное мастерство индийских зодчих, которые чуждой и необычной для них форме минарета придали специфическую национальную характеристику. Минареты встречаются в

Средней Азии, Турции, Египте, и везде в той или иной степени в их формах заметно влияние местных традиций. В индийском Кутуб-Минаре это особенно ярко выражено в его удивительной пластичности вертикальных пучков, в каменном ажуре горизонтально расчленяющих колец, напоминающих башенные верха «шикхары» северных индусских храмов.

Обозревая столицу сверху, с самолета, поражаешься огромной территории, на которой раскинулись отдельные, разные по характеру и времени возникновения, разобщенные части города. Он состоит как бы из нескольких небольших городков. Древняя часть города — старый Дели, переименованный в XVII в. в Шахджеханабад, являлся столицей завоеванной мусульманами северной и центральной Индии почти вплоть до начала британской колонизации.

Старый Дели представляет собой типичный восточный город с узкими кривыми улочками, скученными домами, среди которых сильно выделяются монументальные постройки из местного красноватого песчаника — мечети Джамии Масджид и крепости Ред Форт или Лал Кила, что означает Красная Крепость. Внутри крепости беломраморные дворцы с intricate из драгоценных камней, мечети, сады с фонтанами и бассейнами.

Отделенный от старого города расстоянием в пять-шесть километров расположен новый Дели с грандиозным ансамблем правительственных зданий, перекликающийся по своему колориту, планировке и отдельным деталям с постройками монгольских императоров. Новый Дели возник в 1911 г., когда англичане под давлением растущего национально-освободительного движения вынуждены были перенести столицу Индии из Калькутты в Дели. Планировка нового Дели осуществлена английским архитектором Эдвином Лютенсом.



Дели. Кутуб-Минар

Новый Дели имеет регулярную планировку широких асфальтированных улиц с аллеями из цветущих и благоухающих весной деревьев, с газонами и цветочными клумбами, подстриженными кустарниками. Административный комплекс окружают дворцы и особняки с прилегающими садами и парками, построенные в самых различных стилях — от английского классицизма до полной эклектики, типичной для XX в.

В противоположной стороне от нового Дели, отделенный парком, стоит выстроенный лет двадцать назад студенческий городок: здания университета, колледжей, пансионов, студенческих общежитий. Следует отметить, что в Индии студенческие городки, возникшие вокруг зданий университетов почти во всех крупных городах: в Бенаресе, Хайдерабаде, Мадрасе и других, располагаются изолированно от городской жизни, среди больших просторов полей, садов и парков. Мало привлекательные снаружи, неоштукатуренные кирпичные здания Делийского университета без какого-либо архитектурного убранства имеют удобную планировку, с хорошей добротной внутренней отделкой аудиторий и залов.

За последние восемь лет Дели сильно вырос, на пустырях возникли поселки для мелких служащих, торговцев, состоящие из 3—4-этажных жилых домов с благоустроенными квартирами, однообразные по внешнему виду.

Дели сравнительно с другими крупными промышленными центрами страны — Бомбеем, Мадрасом и Калькуттой — относительно мало населенный город. Он насчитывает лишь около 600 тыс. жителей, т. е. в десять раз меньше, чем население Калькутты, и в три раза меньше Мадраса.



Башня Победы в г. Читторгархе (XV в.)



Здание в Серкедже близ г. Ахмедабада. XVI в. Рисунок автора

Из находящихся недалеко от Дели городов мировую известность приобрел город Агра. Лучшие произведения индомусульманского зодчества, созданные в период расцвета могольской империи, находятся в Агре.

По сравнению с делийскими памятниками сооружения в Агре (крепости, дворцы и ансамбль в Фатехпур-Сикри) отличаются большей самобытностью архитектуры.

Современные улицы Агры по своему благоустройству и характеру построек выгодно отличаются от улиц многих других городов Индии. В Агре с населением в 200 тыс. человек имеется университет, составляющий ансамбль зданий, выстроенных в конце XIX в. из местного красноватого песчаника, с лоджиями и террасами, окруженных красивыми партерами зелени и цветов. Несколько в стороне от города, на берегу реки Джамна, напротив крепости, находится прославленный Тадж-Махал. Для архитектора большой интерес представляет Фатехпур-Сикри — город-ансамбль, расположенный в 40 км западнее Агры.

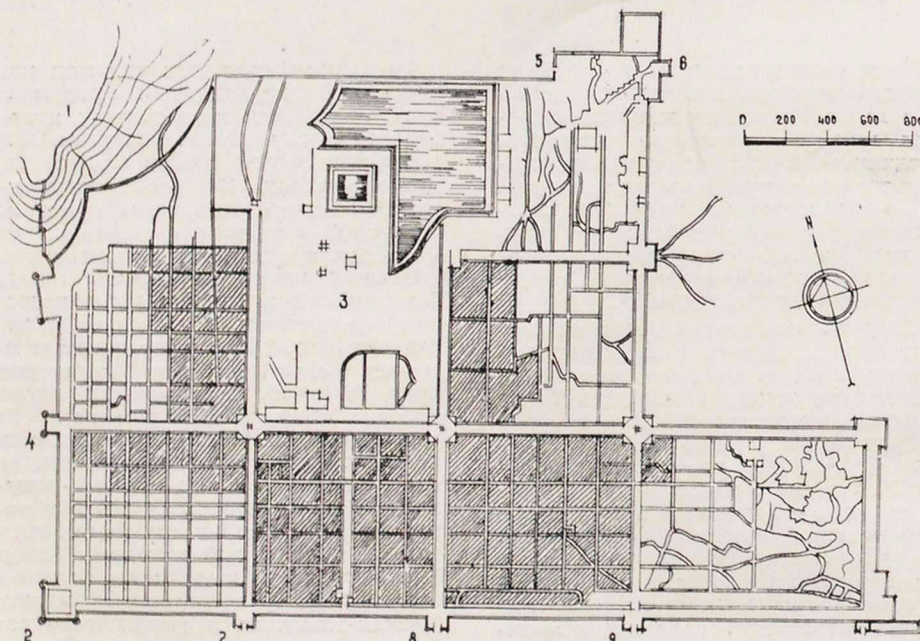
Фатехпур-Сикри был задуман как целостный грандиозный ансамбль дворцовых, административных, культовых и служебных построек, как город-резиденция императора и его приближенных. Не все задуманное удалось осуществить, и сам город, не имеющий никакого стратегического значения, просуществовал недолго.

Величественный ансамбль города без жителей горделиво возвышается на фоне пустынного пейзажа. Особую торжественность придает всему комплексу монументально решенный вход. Мощный пластический объем портала «Буланд Дарваза» стоит на высоком стилобате, образованном естественным горным откосом, и воспринимается как памятник-монумент. «Буланд Дарваза» ведет в закрытый, мощеный мраморными плитами, окруженный аркадами двор. В центре двора выделяется большой красивый портал главной мечети Джами-Масджид, а рядом сверкает белизной мраморная гробница Селима Джехангира.

Ее кружевные консоли напоминают детали интерьера джайнистского хра-



Дворец ветров — «Хава-Махал» в г. Джайпуре (XVIII в.)



План г. Джайпура, основанного в 1728 г.
1 — крепость Нахаргарх; 2 — крепостная башня; 3 — дворцовый участок; 4 — главный бассейн;
5 — ворота Горавара Сингха; 6 — ворота Ганга; 7 — ворота Адждера; 8 — ворота Санганера;
9 — ворота Гхата

ма на горе Абу, тоже сооруженного из мрамора.

Все пространство двора воспринимается как необъятный торжественный зал, перекрытый яркосиним небосводом. Особенно хорошо воспринимается переход от замкнутого двора мечети к открытому простору широких террас, идущих уступами, на которых расположены дворцовые и хозяйственные постройки. Отсюда раскрывается необозримая даль полей. В объемно-пространственном решении комплекса гражданских зданий нет жесткой симметрии, свободно и живописно расположены здания. Декоративные бассейны, окруженные низкой колоннадой, открытые портики и галереи, пятиэтажный пирамидально-ярусный дворец Панч-Махал, стоящий на столбах, напоминают южноиндийские постройки. Характерно, что в этой части города не встречаются аркады и купольные перекрытия, их вытеснили типичные индийские многогранные столбы, консоли и кронштейны. Консоли поддерживают глубоко нависающие карнизы и балконы, они же служат основным декоративным средством наружных фасадов, а также интерьеров.

Фатехпур-Сикри был создан в небывало короткий срок — в течение десяти лет. В строительстве были применены известные с древних времен сборные конструкции. Блоки каменных столбов, балок и отдельных частей перекрытия заранее заготавливались на каменоломнях и собирались на строительной площадке.

Кладка, как правило, велась индийским способом, всухую, без связующего раствора, с применением металлических и деревянных штырей, каменные блоки тщательно пригонялись впритык.

В постройке города Фатехпур-Сикри принимали участие мастера из различных индийских провинций, применявших привычные для них конструктивные и художественные средства и приемы.

* * *

Ярким незабываемым национальным колоритом отличаются города Раджпутаны (современного Раджастана). История Раджпутаны — это славная история непокорного свободолюбивого народа, отстаивающего свою независимость в непрерывной борьбе с внешними врагами. Суровые монументальные сооружения мощных укреплений, крепостных стен и башен, покрывших буквально всю страну, являются немymi свидетелями мужества и героизма народа, защищавшего свою родину. Сохранились и памятники, прямо говорящие о подвигах народа. В Читторгархе возвышается необычная девятиярусная башня, сплошь покрытая скульптурой и надписями. В одной из надписей, например, говорится о подвиге раджпутанских женщин, которые не сдались врагу и, узнав о гибели своих мужей, совершили коллективное сожжение на костре (1468 г.). В сооружении этой башни возродился очень древний обычай — воздвигать в честь какого-либо события столб — по-индийски «стамбха».

Раджпутана прославилась замечательной архитектурой своих городов, уже вполне развитых к XV—XVI вв., в которых получили гармоническое сочетание местные архитектурные традиции с новыми чертами, заим-

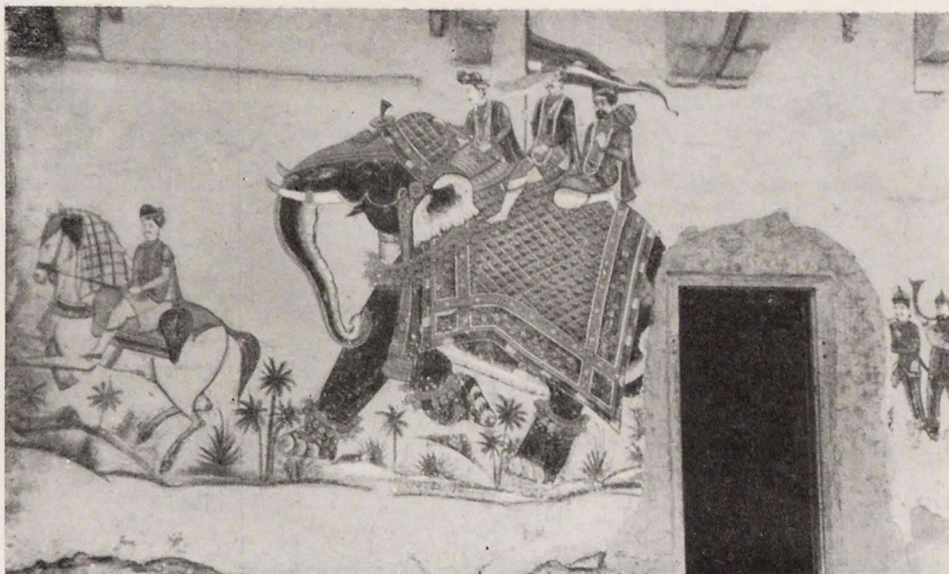
ствованными из творчества мусульманских зодчих. В крепостных и дворцовых сооружениях местные строители избегали жестких схем, симметричных композиций, добиваясь органического слияния архитектуры своих сооружений с окружающим пейзажем, умело приспосабливаясь к рельефу горной местности. Достаточно взглянуть на крепость Амбер, возникшую еще в X в., и пристроенные к ней более поздние дворцовые и крепостные постройки, на гордо вздымающиеся крепостные стены Джодпура, чтобы убедиться в зрелом мастерстве их строителей.

Сказочным по красоте является город Удайпур, расположенный у подножья живописных гор с одной стороны и окруженный зеркальной поверхностью вод озера — с другой. На фоне богатой зелени ярко выделяются светлые стены дворцов и увеселительных павильонов, стоящих прямо на воде, на небольших островках.

Совсем в другом духе, но не менее прекрасным городом является Биканир, стоящий на возвышенном месте, окруженный крепостными стенами и имеющий общий насыщенный красноватый колорит построек из местного красного песчаника. Биканир знаменит богатой каменной резьбой, украшающей многие жилые дома. В Биканире сохранились деревянные дома XVIII в., имеющие тот же характер резьбы, что и в камне.

Столицей Раджпутаны, одного из наиболее развитых в экономическом и культурном отношении штатов Индии, является сравнительно молодой город Джайпур. Город был zaloжен в 1728 г.

В основном Джайпур был застроен по плану древнейшего города Айодхья, описания которого сохранились в одном из древних строительных трактатов «Сильпа Шастра», и в этом отношении он является уникальным индийским городом. Градостроители применили предписанную схему не механически, а тщательно учитывая местные особенности рельефа, мастерски вписали план города в окру-



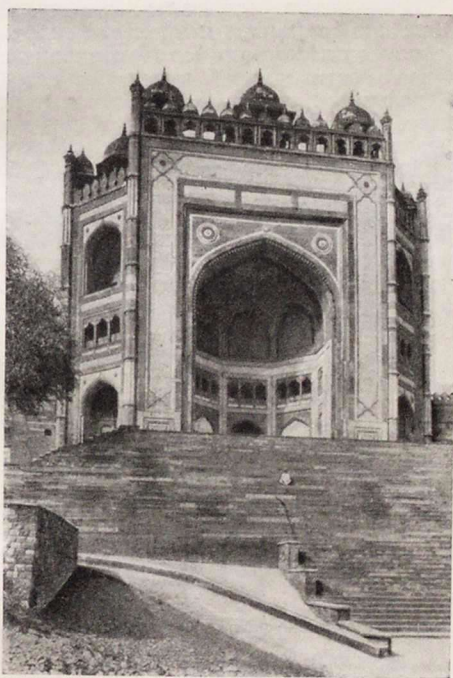
Фреска на жилом доме в г. Джайпуре (XVIII в.)

жающий ландшафт. Главные улицы города, ориентированные по странам света, пересекаются под прямым углом, образуя прямоугольную сетку кварталов. Кварталы, расположенные на севере, изрезаны кривыми частыми улочками на крошечные участки, предназначенные для представителей низших каст. Кварталы, примыкающие к дворцу, состоят из крупных резиденций приближенных махараджи, жрецов и богатых кшатриев, т. е. представителей высших каст. Деление города на кварталы происходило по кастовому признаку и строго на практике соблюдалось. В настоящее время это кастовое деление изживается.

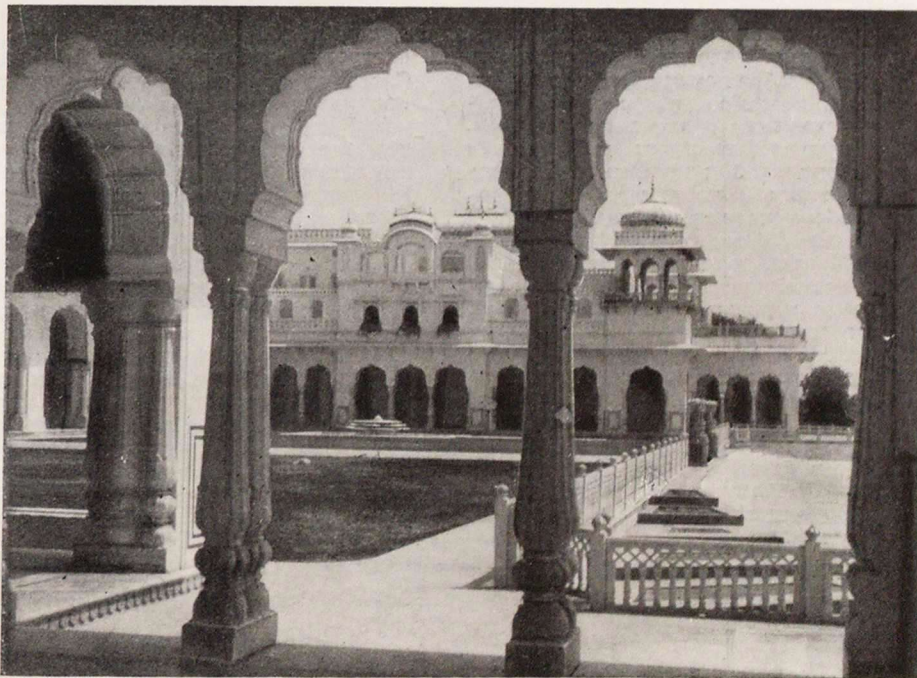
Редкий город может оставить такое цельное впечатление о себе, как Джайпур; он по праву может быть назван городом-ансамблем. Здесь большую роль сыграла почти одновременная его застройка; даже на протяжении последних двухсот лет застройка в большой степени регули-

ровалась местным муниципалитетом, и город продолжал развиваться, сохраняя основные принципы своей планировки. Большую цельность городу придает общий праздничный колорит насыщенно-розового цвета. Красновато-розовый цвет — цвет естественного камня, послужившего строительным камнем для многих сооружений Дели, Агры, Биканира и Джайпура. Большинство зданий в Джайпуре — каркасные с различным заполнением стен, оштукатуренные и покрашенные в розовый цвет, близкий к цвету естественного камня. Муниципалитет строго обязал всех домовладельцев придерживаться в окраске общего для города колорита.

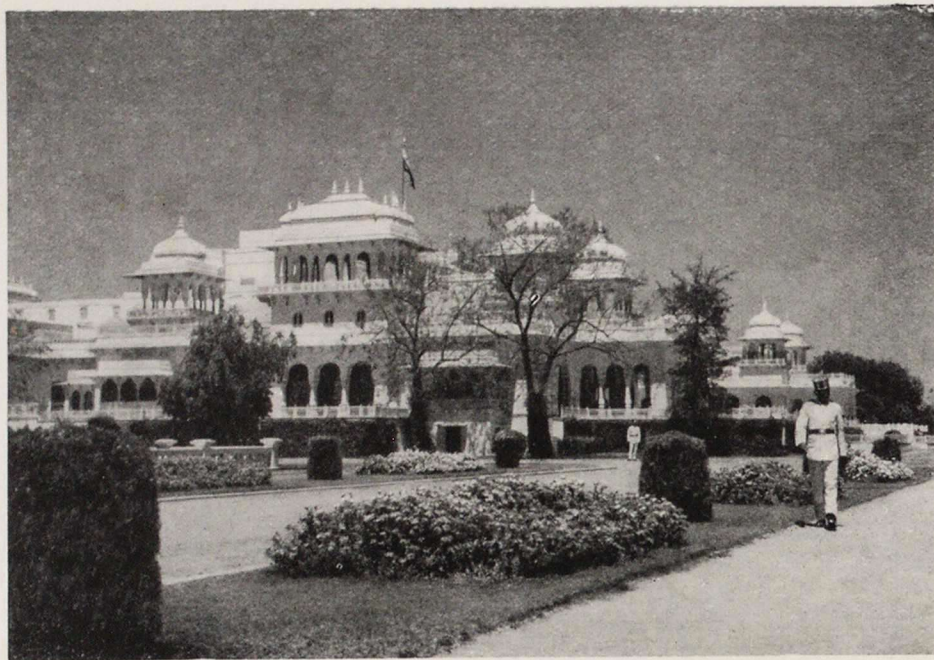
Но здания не просто выкрашены в один цвет, архитектурные детали подчеркнуты и выделены белым цветом. В старой части города почти нет ни одного здания, стены которого не были бы расписаны. Это, пожалуй, единственный в Индии город, сохранивший свой красочный колорит и



Главный портал «Буланд Дарваза» — мечети в городе Фатехпур-Сикри. 1602 г.



Внутренний двор дворца в Джайпуре (XIX в.)



Здание музея в Джайпуре

донесший до наших дней необычайную любовь к цвету, к живописи. Наружные фрески, так широко и смело примененные здесь, продолжают традиции древней живописи. Известная Раджпутанская школа живописи, сочная по колориту, тонкая по исполнению, оказала сильное влияние на развитие фресковой живописи и распространение ее на наружные стены зданий в Джайпуре.

Если на юге мы видели прекрасные образцы синтеза архитектуры со скульптурой, то здесь, на севере Индии, Джайпур дает нам изумительные примеры синтеза архитектуры с живописью. Оба вида изобразительного искусства, примененные в архитектуре, обогащают ее, придают ей конкретный смысл и значение. Наружные фрески могли применяться лишь в условиях специфического жаркого и сухого климата Джайпура. Большие чистые плоскости почти глухих фасадов жилых построек как бы предназначены для больших монументальных полотен фресковой живописи, изображающих, наряду с бытовыми и жанровыми сценами, сцены недавних сражений с врагом. Особенно популярным сюжетом в раджпутанской живописи являются похождения любимого легендарного обожествленного героя-пастушка Кришны. Поражает непринужденная и свободная манера, с которой изображаются различные эпизоды и отдельные группы людей и животных. Часто можно встретить изображения бегущего слона с всадником или скачущих лошадей, ярким пятном выделяющихся на светлой плоскости стен.

Весь город окружен высокими стенами с восемью городскими воротами, потерявшими уже оборонное значение к этому времени. Разместивший-

ся не на вершине, а у подножья гор, город уже, казалось, сбросил с себя феодальную замкнутость и стал жить более открытой общественной жизнью, в которой все большую роль начинали играть торговые и ремесленные слои населения. Городские улицы приобрели парадность, внутренние дворы раскрывались в сторону улицы, уличные фасады домов обогатились большими проемами, заполненными красивой ажурной каменной решеткой «джали».

Сохранились изумительные по рисунку, подобные кружеву, образцы решеток в мечетях Ахмедабада, Фатехпур-Сикри, дворцах в Дели Агре.

Обращают на себя внимание в Джайпуре нависающие на консолях над нижними этажами своеобразные эркеры с ажурными каменными или алебастровыми стенами. Большие открытые террасы, расположенные на втором этаже, отгораживались от улицы такой же каменной или алебастровой сквозной ширмой-стеной. С террас второго этажа спускаются наружные каменные лестницы.

В Джайпуре планировка кварталов исходит из размеров и пропорций внутренних дворов жилых домов. Получается система сообщающихся между собой внутренних дворов жилых домов. Дворовые фасады, как правило, обогащены лоджиями или аркадами. Остались следы прекрасных росписей, покрывавших в свое время все стены дворовых фасадов.

Нужно отдать должное индийским зодчим, строившим Джайпур, их тактичности и умению подчинить общему замыслу свои архитектурные идеи и решения. Примером такого тактического решения является выдающееся произведение — дворец Ветров — «Хава-Махал», который, выделяясь не-

обычным фасадом среди других зданий, не противопоставлен им, а включается в общий ансамбль и своей пластической насыщенностью обогащает всю улицу. Как и весь город, дворец имеет ту же розовую окраску с выделенными белым цветом архитектурными деталями. Дворец приобрел известность благодаря оригинальному решению фасадной плоскости.

Архитектор остроумно воспользовался типичным для южноиндийской храмовой архитектуры приемом, расчленив всю плоскость на подобные, но разные по габариту выпуклые объемы эркеров, придав необычайную пластичность фасаду. Но цель зодчего состояла не столько в декоративном обогащении фасада, сколько в создании лучшего проветривания внутренних помещений, имеющих большую глубину. Возможно, что и название дворца обязано достигнутому зодчим эффекту, который в условиях жаркого климата очень важен. С верхних террас дворца открывается красивый вид на территорию огромного дворцового комплекса с регулярно разбитыми садами, фонтанами и бассейнами. Эта территория составляет одну седьмую часть всей городской территории.

Привлекает внимание и другая постройка необычной формы. Это самая крупная древняя обсерватория в Индии, построенная махараджей Джаван Сингхом — прогрессивным государственным деятелем, прослышавшим лучшим астрономом и астрологом своего времени, основателем города Джайпура.

В небольшой статье невозможно рассказать даже кратко о совершенно разных и не похожих друг на друга городах и памятниках, которыми так богата Индия. Мадрас, граничащий с безбрежным океаном, континентальный Дели, южноиндийские пагоды древнего Канчипурама, дворцы и крепости Раджпутаны, гробницы Дели и Агры — все эти города и памятники, имеющие столь очевидные различия между собой, связаны общими узлами единой национальной культуры.

Несомненно, что народ, сумевший бережно сохранить и пронести сквозь века чужеземного ига сокровища своей национальной культуры, освобожденный теперь от колониальных пут, будет быстро двигаться вперед по пути прогресса и сумеет создать еще более прекрасные произведения архитектуры.

Всего за восемь лет независимости Индия достигла больших успехов в своей созидательной работе; построено много новых заводов и фабрик, создано много поселков и даже городов.

Советский народ, проникнутый глубоким уважением к индийскому народу, с самыми искренними чувствами дружбы и симпатии следит за успехами молодой Индийской республики, протягивая братскую руку помощи в ее мирной созидательной работе.



Совещание молодых архитекторов Москвы

В архитектурно-строительной практике нашей страны прочное место заняли молодые специалисты. Более 50% нового строительства жилых и общественных зданий осуществляется по проектам молодых архитекторов. Только в проектных организациях Москвы работает более 1300 молодых проектировщиков.

29—30 июня представители архитектурной общественности молодежи столицы собрались на совещание в Центральном доме архитектора, чтобы обсудить насущные творческие задачи, которые предстоит решать молодым проектировщикам Москвы. С сообщением по этому вопросу выступил ответственный секретарь Правления Союза архитекторов СССР П. В. Абросимов. Он подчеркнул, что в современных условиях особое значение имеет организующая роль архитекторов на строительных площадках, а это обязывает молодых специалистов хорошо знать инженерные конструкции, новую строительную технику и экономику строительства.

На совещании развернулся откровенный разговор. Выступления молодых архитекторов прозвучали остро и убедительно. Творческое воспитание молодежи, — заявил т. Покровский (Моспроект), — одна из важнейших задач Союза архитекторов, но о каком влиянии союза на молодые кадры может идти речь, когда более тысячи молодых архитекторов Москвы находится вне рядов своей общественной творческой организации. Уже скоро год, как в связи с пересмотром Устава прекращен прием в члены союза.

Архитектурная молодежь стремится пополнить свои знания, однако повышением квалификации молодых архитекторов не занимаются всерьез ни Союз архитекторов, ни Академия строительства и архитектуры СССР, ни руководители проектных организаций. Даже в Моспроекте, где работает более 300 молодых проектировщиков, нет курсов повышения квалификации. Сообщения о зарубежном опыте проводятся, как правило, только для узкого круга ведущих специалистов мастерских. Никто не заботится и о том, чтобы ознакомить молодых специалистов с новыми принципиальными указаниями Госстроя СССР

по вопросам проектирования и строительства.

Говоря о том, что в крупнейших проектных организациях Москвы не создают условий для всестороннего творческого роста молодых архитекторов, т. Покровский заявил, что в Моспроекте молодежь не привлекают к разработке новых типовых проектов, ограничивают их работу привязками типовой документации к определенным участкам.

Аспирантка Московского архитектурного института т. Нестух критиковала недостатки в подготовке молодых научных кадров архитекторов. В минувшем учебном году из института было отчислено без защиты диссертации 8 аспирантов. Отдельные научные руководители проявляют равнодушие к работе своих аспирантов, по несколько месяцев не встречаются с ними. Необходимо, — сказала т. Нестух, — чтобы подготовка аспирантов была связана с практикой строительства.

В выступлениях тт. Бубнова (Мосгипротранс), Косинского (Гипрогор) и других ораторов резко критиковалась система проведения архитектурных конкурсов.

Вместо творческого соревнования, — заявил т. Бубнов, — получается растрата творческих сил впустую, так как подведение итогов затягивается на целые месяцы. Так получилось, например, с конкурсом на проект монумента в честь 300-летия воссоединения Украины с Россией. Для представления проектов был дан срок два месяца, а подведение итогов растянулось на два года.

В этом году проводился конкурс на проекты новых станций Московского метрополитена. На общественном обсуждении были рекомендованы шесть проектов, из них Архитектурно-планировочное управление Москвы совместно с президиумом Московского отделения Союза архитекторов отобрало два проекта, а исполком Моссовета, игнорируя эти рекомендации, утвердил проект, не получивший одобрения на общественном смотре. Критика программы конкурсов на типовые проекты жилых домов, т. Косинский отметил, что они лишают участников конкурсов возможности давать различные решения, в результате проекты домов похожи друг на друга, как братья-близнецы.

В этом году Госстрой СССР и Союз архитекторов объявили один за другим ряд конкурсов на лучшие типовые проекты жилых и общественных зданий. Одновременное проведение нескольких конкурсов приводит к искусственному ограничению числа участников в каждом из них, рассредоточивает творческие силы. Нельзя считать правильным и такое положение, когда наряду с открытыми проводятся закрытые конкурсы.

На совещании было внесено предложение проводить специальные конкурсы по более свободной программе для молодых архитекторов, что позволит выявить наиболее способных авторов. Одобрение участников совещания вызвало также предложение об организации конкурсов внутри проектных мастерских.

Остро прозвучало выступление т. Кузнецова (Гипроздрав), говорившего о беспринципности, проявившейся в ряде случаев со стороны работников Госстроя СССР при рассмотрении проектов. Это приводит к тому, что архитекторы подчас не знают «что такое хорошо и что такое плохо». Многие ораторы отмечали, что существующая бюрократическая система рассмотрения и утверждения проектов приводит к спаду творческой активности молодежи и порой искусственно связывает творческие возможности архитекторов.

Аспирант Московского архитектурного института т. Ожегов посвятил свое выступление архитектурной печати. Он отметил, в частности, что в журнале «Архитектура СССР» не публикуются материалы о реальном строительстве, мало появляется статей об архитектурно-строительной практике крупных городов. Круг авторов узок, крайне мало привлекается к участию в журнале молодежь.

Председатель постоянной комиссии по работе с молодыми авторами при Правлении Союза архитекторов СССР Б. Тамбиев сообщил, что в декабре этого года в Москве состоится Всесоюзное совещание молодых архитекторов, посвященное обмену опытом творческой работы. В ближайшее время будут проводиться совещания молодых проектировщиков в крупнейших городах страны.

Редакционная коллегия

К. И. ТРАПЕЗНИКОВ (редактор)

К. С. АЛАБЯН, К. К. АНТОНОВ, Б. Я. ИОНАС, К. Н. КАРТАШОВ, К. К. ЛАГУТИН, А. И. МИХАЙЛОВ,
Б. Р. РУБАНЕНКО, А. А. ФЕДОРОВ-ДАВИДОВ, М. С. ШАРОНОВ, В. А. ШКВАРИКОВ

Технический редактор А. П. Берлов

Корректор Т. В. Леонова

Сдано в набор 16/V 1956 г. Подписано к печати 11/VII 1956 г. Формат бумаги 68×981/8, 3,36 бум. л. — 6 печ. л. — вклейки 1,5 печ. л. У.И.Л. 9,8. Заказ 567. Тираж 13 800 экз. Т-04341. Цена 10 руб.

*

Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре
Адрес редакции: Москва, К-6, ул. Разина, 3, пом. 128. Телефон Б 8-19-13

Типография № 3 Государственного издательства литературы по строительству и архитектуре.
Москва, Куйбышевский проезд, д. 6/2.

12441

Цена 10 руб.

АРХИТЕКТУРА СССР

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

орган

АКАДЕМИИ СТРОИТЕЛЬСТВА
И АРХИТЕКТУРЫ СССР,
СОЮЗА АРХИТЕКТОРОВ СССР
И ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА
СОВЕТА МИНИСТРОВ РСФСР
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА
И АРХИТЕКТУРЫ

Адрес редакции: Москва, ул. Разина, 3
Телефон Б 8-19-13

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЛИТЕРАТУРЫ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И АРХИТЕКТУРЕ

