

СОХРАНЕНИЕ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА КРАСНОЯРСКА

Речицкая А.Е.,

научный руководитель канд. арх. наук Истомина С.А.

Сибирский федеральный университет

Одной из причин реконструкции жилых территорий города является рост его населения. Кроме того, старые жилые дома по своим моральным и физическим качествам не всегда соответствуют современным и перспективным требованиям, что ведет к потерям части жилого фонда в результате сноса ветхой застройки.

Проект реконструкции основывается на детальном обследовании жилой территории, выявлении опорного фонда и охранных зон, учреждений культурно-бытового обслуживания, натурном изучении режима ее эксплуатации.

Наиболее остро эта проблема стоит в центральных районах города. С одной стороны, здесь сконцентрировано до 90% исторического жилого фонда, который, как правило, характеризуется высоким процентом физического и морального износа. С другой стороны, часть его представляет историко-архитектурную ценность и требует сохранения. Кроме того, тут же находится большинство объектов городского значения (административного, торгового, культурного и др.), что повышает градостроительную ценность этих районов, а отсюда - перенасыщение их общественной застройкой, транспортными и пешеходными потоками, снижение комфортности проживания. Как правило, на таких территориях размещаются плотно застроенные исторические малоэтажные кварталы, сформировавшиеся обычно до середины XIX в., с ценной 2-3-этажной застройкой, в том числе рядовой усадебной, особняковой, курдонерной. Реконструкция подобных кварталов должна проводиться на основе максимального сохранения их структуры без радикального разуплотнения, требующего значительного сноса. В процессе работ должны быть сохранены заповедные зоны, объекты культурного наследия, обеспечено интенсивное использование территории, максимально сбережен и модернизирован фонд, пригодный для проживания, проведена замена малоценной застройки комплексами той же этажности.

В Красноярске так же существует проблема сохранения исторического центра города. Здесь сконцентрировано большое количество архитектурных памятников, которые, к сожалению, не могут максимально использоваться для современных функций. Строящиеся по соседству с памятниками архитектуры новые здания разрушают архитектурный облик исторического центра города.

Существует два полюса реконструкций: радикальная реконструкция (полная перестройка города, означающая уничтожение сложившейся планировочной структуры), и наиболее подходящий в нашем случае музеефикация (воссоздание первоначального состояния планировочной структуры). Первоначальная планировочная структура в исторических городах соответствовала незначительному транспортному движению.

История развития Красноярска

Генеральный план «Большого Красноярска» (1934 г. архитектор И.О. Гохблит) ознаменовал конец развития Красноярска как «пешеходного города». Пешеходные пространства право- и левобережья развиваются автономно, создавая как бы два пешеходных города, связанных друг с другом транспортными сообщениями. В исторической части города, несмотря на утрату некоторых важных пешеходных пространств, привлекательность оставшихся не снижается. Привлечению

дополнительных пешеходов способствует появление таких объектов как Сибирский лесотехнический институт, центральный телеграф и новые жилые дома. Пешеходы продолжают делить пространство улиц с транспортом.

Впервые пешеходные пространства жилых дворов становятся общественными, открытыми как для жителей квартала, так и для транзитных прохожих, хотя и сохраняют черты полуприватных. Объекты обслуживания на внешних сторонах кварталов все еще способны удовлетворить ежедневные потребности жителей, поддерживая пешеходный приоритет. Некоторые внутриквартальные пространства исторического центра до настоящего времени представляют собой малопривлекательную пешеходную среду, «проходной двор» сводит до минимума отношения между его жителями.

Для территорий новой, созданной в 30 - 40-х годах, торжественной ансамблевой застройки (например, "Соцгород" на пр. им. Газеты «Красноярский рабочий») характерно наличие открытых пешеходных пространств (площадей, парков и бульваров), сети общественного транспорта, комплексного озеленения (рис.1). Появляются первые магистральные улицы с полным запретом движения пешеходов по проезжей части. Пешеходные пространства дворов были привлекательными за счет того, что жители дворов являлись сотрудниками одного предприятия и знали друг друга, они ухаживали за дворами, высаживали растения и следили за порядком. Однако по причинам «искусственности» созданная пешеходная среда, несмотря на все преимущества, не смогла конкурировать с пешеходными пространствами центра.



Рис.1.Фрагмент исторического центра Красноярск [1].

В Красноярске в 50-х годах наблюдается значительное отставание строительства общегородских транспортно-пешеходных коммуникаций от общего роста города. Отсутствие моста через Енисей затруднило формирование города как целостного образования. Размещение промышленности внутри городской застройки еще больше усугубило положение, пешеходные пространства жилых территорий оказались отрезанными от реки и расчленены промышленными предприятиями (рис.2).



Рис. 2. Фрагмент «Соцгорода» с промышленной зоной. Красноярск. (фото:С. Филинин) [2].

В это же время в центре г. Красноярска на проспекте Мира (от ул. Декабристов до ул. Вейнбаума) происходит расцвет вечернего прогулочного движения (рис.3). На перпендикулярных к нему улицах возникают танцплощадки и другие развлекательные зоны.



Рис. 3. Проспект Мира. Красноярск.

Градостроительная реконструкция исторических зон городов этого периода предусматривала «оздоровление» территорий за счет снижения плотности застройки и расширения транспортных связей с созданием пешеходных переходов. Пешеходные пространства незначительно теряют свои функции и привлекательность в силу развитости систем общественного транспорта и малой автомобилизации.

1990 – 2005 годы. Новая Россия: отсутствие пешеходной стратегии

В 1990-2005-е годы в России практически не проводятся научные исследования, связанные с организацией городских пешеходных пространств, отсутствует стратегия их организации. Переход от плановой экономики к рыночной самопроизвольно закладывает предпосылки развития пешеходной сети. С появлением объектов обслуживания и торговли в первых этажах зданий стихийно формируются пешеходные пути и автопарковки. Однако появление последних значительно сокращает площади пешеходных путей.

В России осуществляются первые проекты, направленные на восстановление пешеходной среды. В Петербурге воссоздана пешеходная зона исторического центра города с интенсивным функциональным насыщением и историческим колоритом. Пешеходная зона 6-7-й линий Васильевского острова является полностью пешеходной.

С 90-х годов автотранспорт начинает оказывать определяющее влияние как на существующие пешеходные пространства, так и на развитие планировочной структуры населенных мест Красноярской агломерации. В новых районах создаются тротуары, не всегда соответствующие существующим стандартам. В некоторых местах они отсутствуют, а единственные общественные пешеходные пространства – детские площадки – являются отрезанными от выходов из домов парковками и проездами (рис. 3).



Рис.3. Жилой район Взлетка. Красноярск [3]. (фото: С. Филинин).

Историческая преемственность и международный опыт развития градостроительных структур подтверждают необходимость формирования пешеходных пространств городской среды в России. В настоящее время в нашей стране происходят фундаментальные изменения в процессах развития населенных мест. Изменяется законодательство. Одной из основных целей, стоящих перед градостроителями в России в целом и в Красноярске, в частности, является разработка принципов формирования пешеходных сетей и сохранение исторического центра города. Ведутся научные работы в области организации исторических пространств города. Например, работа «Памятники деревянной архитектуры Красноярска в условиях реконструкции исторической застройки» доцента СФУ Меркуловой М. Е.. В ее работе предложено сохранить памятники деревянного зодчества, разделив их на три основных группы: изолированные объекты, уцелевшие в массивах новой застройки; рядовая застройка, формирующая локальные зоны, включающие признанные памятники архитектуры; рядовая застройка, образующая целостные фрагменты фронта застройки улиц.

Местная архитектурная культура должна сохраняться, поддерживаться и даже воспроизводиться в условиях современного общества. Новое развитие городских территорий должно дополнять и поддерживать историческую деревянную застройку, сохранение которой решает задачу интеграции культур прошлого и настоящего в многообразной городской среде.

Интернет ресурс:

1. <https://maps.google.com>
2. <https://maps.google.com>
3. <https://maps.google.com>