

Город в 2050 году

Когда в час пик мы попадаем в водоворот людей и машин, нас может утешить мысль о том, что наши правнуки этого уже не застанут. Через 100 лет городов в сегодняшнем понимании этого слова больше не будет.

Правда, перед этим нам предстоит пережить истерию сверхурбанизации и пройти через многочисленные ужасы мегаполиса.

Струдом протолкавшись сквозь поток оборванцев, вы быстро перехватываете кусок уличной шаурмы, зажимая нос от резких запахов несвежей пищи и плохо вымытых человеческих тел. Ничего, через несколько минут вы окажетесь на своем 14-м этаже, где вас ожидают относительный покой и относительная тишина.

Нижняя пешеходная зона — это для бедных. В крошечных клетушках ютятся копошащаяся, орущая человеческая масса. Она же заполняет коридоры-улицы, соединяющие основания 60-этажных небоскребов. Передвигаться здесь можно только пешком, в лучшем случае на велосипеде: любой транспорт превратит эту сплошную толпу в кровавое месиво. Конечно, были бы деньги — можно подняться на второй уровень. Там мечта миллионов обитателей пешеходного городского дна — подземка. Вы невольно усмехаетесь? «Подземка» на уровне 40-го этажа? Но так уж повелось — когда-то она действительно была под землей. Если верить рассказам бабушки, конечно.

А уж если совсем размахнуться, можно представить себе и третий уровень — солнечные пентхаусы, парковые зоны, фонтаны, широкие и полупустые автострады для личного транспорта на высоте 50-х этажей. Красота! Даже вообразить трудно. Вы же там никогда не были и вряд ли когда-нибудь будете. То, что называется социальной лестницей, вовсе не метафора: можно всю жизнь медленно подниматься с этажа на этаж, но так никогда и не добраться до вершины...

То, что вы только что прочитали, вовсе не пересказ голливудского фантастического боевика. Это короткая зарисовка из жизни будущего обитателя Beijing Boom Tower — этот проект города будущего был разработан для Пекина голландским архитектором Невиллом Марсом. Авторы проекта называют его «последней попыткой приручить город» — это их ответ на перенаселение современных мегаполисов.

Самые пессимистические прогнозы демографов на ближайшие 50 лет останавливаются на цифре 12 миллиардов. Таково будет число жителей Земли. При нынешних темпах урбанизации 80% из них будут жить в городах. Население среднего города будет составлять примерно 20 миллионов человек. По мнению Марса, при таком положении дел ни о каком городе-саде говорить не приходится. Boom Tower — «логичный финал текущих желаний рынка». И тут с авторами не поспоришь. Boom Tower вмещает на 200% больше жителей, чем любой другой вид планировки. На площади 0,06 км² в нем расположено 5 тыс. квартир, не считая прочей инфраструктуры. Более вместительным может быть только сплошное здание, вообще лишенное доступа солнечных лучей.

Таким видится город будущего специалистам.

Между проектом и жизнью

Со времен Геродота до нас дошло немыслимое число проектов городов-утопий. Причем и Леонардо да Винчи, и Томаса Мора, и Кампанеллу и Корбюзье интересовало вовсе не скопление красивых домов в одном месте, а совершенное устройство социума. Любая попытка заглянуть в будущее города — это попытка понять, как будет устроена наша жизнь завтра. Вот тут-то и начинаются проблемы.

«Город слишком сложен, как сама жизнь, — говорит профессор кафедры градостроительства Московского архитектурного института (МАрхИ) Михаил Шубенков. — Его можно описывать разными моделями. Но чтобы им управлять, мы все равно должны придумать модель. До сих пор совершенная модель не создана, теории города до сих пор не существует: никто не смог ее создать». Еще бы — найти пространственную формулу человеческого счастья!

Имеющийся опыт настораживает. История столицы Бразилии стала уже хрестоматийным примером. Если вкратце, то дело было так. Выбрали ровное голое место, позвали лучших архитекторов страны и предложили построить идеальный город. Автор победившего в конкурсе проекта Лусиу Коста в компании с Оскаром Нимейером спроектировали город, напоминающий то ли летящий самолет, то ли бабочку: в его крыльях расположены жилые кварталы, в фюзеляже — федеральные учреждения. Постарались учесть все: компактные офисные центры, близость жилья к рабочим местам, удобные улицы-гипермаркеты, где есть все, кроме очередей. Получилась прекрасная солнечная Бразилиа — город мечты.

Что мечта эта так и не сбылась, стало понятно уже через несколько месяцев. Оставшиеся здесь же строители, не имевшие возможности стать хозяевами того, что сами же построили, образовали по соседству несколько городов-спутников. Там сосредоточено основное население столицы — 2 млн человек. А рассчитанная на 500 тыс. жителей Бразилиа до сих пор наполовину пуста.

Состоятельные граждане, которым предназначались дорогие пентхаусы в центре, предпочли выстроить индивидуальное жилье за городом, наплевав на то, что дорога на работу стала требовать больше времени. А покупатели почему-то невзлюбили гипермаркеты, самостийно понаоткрывали мелкие уютные магазинчики и стали толкаться там в очередях.

В результате город все-таки состоялся, но образ жизни его обитателей невероятно далек от разумной логики, вписанной в проект. Целые его кварталы пустуют, зато в других явное перенаселение. С точки зрения логики и экономии сил людям здесь жить неудобно. Но почему-то им так больше нравится.

Примерно то же самое произошло и с Чандигархом, столицей индийского штата Пенджаб, воплотившей архитектурную мечту Корбюзье. Великий француз-самоучка использовал голое каменистое плато, как будто специально предназначенное для того, чтобы продемонстрировать туземцам европейское представление о счастье. Но проект не учитывал ни традиционную для Индии сегрегацию общества, ни климатические условия, ни бытовые традиции. Как заметил один из коллег Корбюзье, это город для автомобилей, построенный в стране, где далеко не у каждого есть велосипед. К величественным дворцам со стильно вогнутыми крышами ведут длинные и, увы, пустующие аллеи. Эта принципиальная чуждость контексту намертво вписала Чандигарх в этот самый контекст. Дворцы постепенно ветшают, и глинобитные хижины местных нищих, прилепившиеся к их облупленным бокам, делают их естественной частью пейзажа, который могли бы оставить после себя инопланетяне. Разумеется, никто из насильственно поселенных в Чандигархе не стал счастливее.

Так что же, совсем отказаться от проектирования городов? Пусть растут как трава? Увы, это тоже не выход.

Кто-то из архитекторов подсчитал, что в XVIII веке средний город занимал площадь 2000 x 2000 ярдов. Пешеходу требовалось 15 минут, чтобы дойти до его центра. В XIX веке появились железные дороги, и размер города существенно увеличился: теперь уже от центра жителей окраин отделяло 20–25 минут езды по железке. А когда появились автомобили, до центра города мы стали добираться за 50–60 минут.

Пример тому — Москва. Исторически сложившаяся кольцевая структура до сих пор диктует городу собственную логику. Специалисты по транспорту ругают саму идею кольцевых дорог, москвичи — ужасные пробки, но сейчас с этим уже ничего не поделаешь. Ввод в строй новых мегапроектов вроде «Москва-Сити» грозит транспортным коллапсом. Москва как раз растет «как трава» — на естественном коммерческом интересе и привычных решениях, становясь все более неудобным городом для жизни.

Стены и люди

Так что же «запускает» город как разумное и удобное социальное образование? Один из известных российских социологов архитектуры Георгий Дюментон рассказал мне, как в начале 30-х годов стал свидетелем строительства и обживания на севере Москвы «коммунистического микрорайона», построенного с учетом вполне здравых архитектурных представлений. Район был окружен рядом девятиэтажек, заслоняющих его от северного ветра. Внутри стояли уютные пятиэтажки с детскими площадками, школой и всей необходимой социальной инфраструктурой. Пространство между домами было заботливо усажено яблонями. Получился город-сад.

А потом Дюментон с грустью наблюдал, как коммуна превращается в коммуналку, как ломаются детские игровые домики, качели, яблони. По иронии судьбы сам Дюментон, которому впоследствии удалось принять участие в разработке знаменитого проекта «Новый элемент расселения», о котором речь пойдет ниже, в то время жил в наскоро переделанном под жилье свинарнике без водопровода и элементарных удобств.

Как объясняет основатель и директор учебного центра «Урбанистика» профессор МАрХИ Алексей

Крашенинников, хороший градостроитель должен вписаться не только в ландшафт, но и в сложившуюся здесь и сейчас социальную традицию. Разумеется, если мы не хотим получить на выходе строго иерархизированное столпотворение Boom Tower. В таком городе никогда не «включится» интимно организующая сама себя сфера человеческих взаимоотношений. Для его создателей и правителей он навсегда останется марионеткой.

Новый элемент счастья

В 1960 году несколько выпускников МАрхИ защитило совместный диплом под суховатым названием «Новый элемент расселения» (НЭР). Теоретические идеи, положенные в его основу, стали во многом базой для развития отечественного да и мирового градостроения. Элементы НЭРа можно видеть в планировке пешеходного Старого Арбата, во множестве неосуществленных и осуществленных проектов наших соотечественников и их западных коллег.

Нэровцы планировали создать пешеходный город. Высылая свои чертежи на одну из международных выставок, они попросили своего коллегу лечь на полосы исчерченного ватмана и обвели его силуэт карандашом. Так они попытались выразить главный замысел своей работы: мерилom архитектурной фантазии всегда должен оставаться человек. «Мы долго искали основной принцип, который можно было бы заложить в структуру города, его размер, габариты, и поняли, что это должен быть человек-пешеход, — говорит один из авторов НЭРа, кандидат архитектуры, советник Российской академии архитектуры и строительных наук Зоя Харитоновна. — Вот сколько может человек пройти пешком, не очень утомившись, — это и должен быть радиус города. Максимум 5 километров».

Учитывалось и то, что архитекторы называли «стереотипами пространственного поведения». Речь шла о фиксированной ширине улиц, расстояниях между кварталами, высоте жилого помещения, этажности и прочей геометрии, которая может или убить, или внушить чувство покоя и гармонии. Например, высота потолков должна быть равна 3 метрам. Ширина улицы — 10 саженей, или 22 метра (в Москве такого размера Старый Арбат, Солянка, Пречистенка, Мясницкая), соответственно ширина переулка — 7 саженей. Именно эти величины психологически рожают ощущение комфорта. А высота домов не должна превышать 40 метров: выше в воздухе отсутствуют полезные для организма фитонциды.

Город рассчитывался на 100 тыс. жителей. Все жизненно важные объекты внутри одного жилого комплекса должны находиться в шаговой доступности.

НЭР был задуман именно как элемент городской структуры. Город мог размножаться НЭРаами практически до бесконечности, сохраняя комфортность. Впрочем, до сих пор концепция НЭРа выглядит скорее утопией, нежели урбанистической реальностью. Хотя, по мнению авторов, именно такой город мог бы «заработать» как особая саморазвивающаяся социальная среда, что обеспечило бы ему фактическое бессмертие.

Но раз уж мы вспомнили о бессмертии, то большинство архитекторов склоняется к тому, что у города будущего будут весьма напряженные отношения с вечностью. Михаил Шубенков приводит пример — величественный небоскреб, возведенный в Японии известным и модным архитектором Маки: четыре колонны завершаются изящным перекрытием с дырой посередине. Выглядит очень стильно. Но если подойти поближе, это величественное сооружение оказывается всего лишь стилизованной временкой: легкие металлические конструкции, облицованные 5-миллиметровым слоем гранита снаружи и отделанные гипсокартоном внутри, — вот и все. Местные архитекторы пожимают плечами: мы, мол, построили это на 5–7 лет так, чтобы потом разобрать и построить что-то другое, не менее модное — тоже на 5 лет.

Так что ни о какой архитектурной вечности речь не идет. «Мы сегодня строим не то что не на века, но даже срок в 10 лет берем под сомнение», — констатирует Шубенков. Будущее, которое мы сегодня в состоянии себе представить, скоротечно.

Будущее-1. Вертикальный город

Самая популярная сейчас градостроительная идея, проектный мейнстрим, — это идея вертикального города. Множество «небесных» проектов, в сущности, сводятся к одному: полезные городские пространства, до сих пор располагавшиеся горизонтально и оттого бесконтрольно расплывавшиеся вокруг, надо собрать в кучу и поставить друг на друга. Мы получим город-пирог — уровень жилья, над ним уровень транспорта, над ним парковая зона, над ней магазины-рестораны, над ними снова жилье, над ним, допустим, учебный комплекс, над ним... Дальше додумайте сами.

В какую конкретную форму эта идея выльется, не так уж и важно. Подобных проектов сотни, если не тысячи. Пекинский Boom Tower — один из многих. Это могут быть пирамиды или традиционные небоскребы, шары,

кубы, параллелепипеды и так далее. Технологии позволяют и то, и другое, и третье.

Кстати, той же логикой руководствуются архитекторы, пытаясь решить проблемы питания в условиях субурбанизации. Вот, например, свиноводство. Предлагается собрать все свиноводческие фермы и поставить одна на другую. Получился проект под метафизическим названием Pig City. И пожалуйста, не нужно говорить, что вы читали страшную историю Оруэлла «Свиноферма». Никаких антиутопий, чистая экономика: 76 небоскребов по 622 метра каждый плюс густо озелененные балконы, куда свинки выходят погулять и поковыряться в древесных корнях. Обслуживание автоматическое. Скотобойни сосредоточены на первых этажах. Там же перерабатывающий отходы завод и хранилище для биогаза, за счет которого обеспечивается снабжение свиного города электроэнергией. Разработанный в 2000–2001 годах при участии правительства Нидерландов, этот проект вызвал массу критики. В ответ архитекторы посоветовали возмущенной публике есть поменьше мяса.

Еще один способ экономии места — уход под землю. Там все будет выглядеть примерно так же: многоуровневые пространства, разбитые на функциональные зоны. Таков проект подземного Питтсбурга, разработанный еще в прошлом веке американским архитектором Максом Абрамовичем.

При техногенном разнообразии все эти проекты страдают очевидной слабостью градостроительной концепции. Это не социум в полном смысле слова, а всего лишь упаковка для человеческой массы. В какой-то момент градостроительной истории это станет необходимо. Но только на время.

Будущее-2. Линейный город

Более перспективной выглядит идея линейного города. Когда Международная ассоциация производителей нефти и газа в 2003 году предложила девяти странам мира разработать свой фантазийный проект города будущего, Россия выступила с весьма оригинальным, но при этом вполне реалистичным проектом.

«Мы вынуждены были создать концепцию, которая обеспечивала бы нужды страны в условиях огромной территории и малого количества населения, — говорит Михаил Шубенков, один из авторов проекта. — Город нужно превращать не в расплзающееся масляное пятно, а в вытянутую линейную структуру, которая обеспечивается современными видами транспорта. Этим решаются проблемы доступности и контроля над большими территориями». Представьте себе Москву, которая в современном своем градостроительном состоянии больше всего напоминает улитку — свернутую спираль с линейно-кольцевой структурой. Представили? А теперь мысленно возьмите ее за «хвост» и разверните.

«Москва, — говорит Михаил Шубенков, — это такая карта размером 60 на 40 километров, она занимает площадь около 2 тысяч квадратных километров. Если развернуть ее, как змею, вдоль транспортного русла, то уже сегодня она растянется до Новосибирска — на 2 тысячи километров. Только не в квадратах, а линейно». Такое транспортное русло уже существует — это Транссиб. Как полагают архитекторы, никаких градостроительных революций для реализации этого проекта не требуется. На постепенное «раскручивание» Москвы при нынешних темпах застройки уйдет лет 25.

Будущее-3. Вперед, в деревню

Однако, заглядывая в будущее, мы до сих пор ограничивались перспективой ближайших 50 лет. А что же дальше? Дальше, как ни странно, тишина.

В начале 80-х годов в США группа молодых архитекторов выдвинула принципиально новую градостроительную концепцию, получившую название «Новый урбанизм». Поначалу их считали маргиналами. Сейчас мировое архитектурное сообщество склонно относиться к ним как к носителям нового откровения.

А между тем идея проста: спруты гигантских городов должны исчезнуть. Герой нового города — все тот же пешеход. Все социально важные объекты находятся буквально «в пяти минутах ходьбы», то есть максимум на расстоянии 450 метров от жилья. А сверхскоростные транспортные артерии позволят без проблем перенестись в любую точку земного шара — в такой же крошечный городок, где живет приятель или любимая женщина. Но внутри этого городка вершиной транспортных технологий будет велосипед.

«Надо рассчитывать на небольшие образования, где нет места автомобилям, все ездят на велосипедах и всячески оберегают все вокруг, — говорит Алексей Крашенинников. — Это не город-спутник, не спальный резервуар. Не ресурсы и коммуникации, не информация и инфраструктура комфорта, а стремление к максимальной творческой реализации будет собирать людей вместе.

Постиндустриальная эпоха — время глобальной конкуренции. А значит, там, где интересные люди, интересная жизнь, интересные задачи решаются, там и будут концентрироваться силы и средства. Большие города со временем потеряют функции производств и станут катализатором этого процесса».

Время, которое специалисты отводят на процесс суперурбанизации, — 50, максимум 100 лет. После этого маятник расселения должен качнуться в противоположную сторону: истерия мегаполисов пройдет, и человечество переберется в такие места, которые городами можно будет назвать с большой натяжкой.

Прототипами такого поселения можно считать современные университетские кампусы, суфийские коммуны, индийский Ауровиль и т. п. Точно такие же модели, считает Крашенинников, можно построить и для аграрного, образовательного, медицинского и любого другого комплекса.

Фактически нам предстоит осуществить то, о чем мы в глубине души всегда мечтали — вернуться к племенному существованию, но на уровне таких технологий, которые снимут все проблемы индустриальной и даже постиндустриальной эпох. «Правда, — уточняет Алексей Крашенинников, — чтобы такие структурные процессы стали реальностью, нужны совершенно новые формы социального взаимодействия людей, не менее важные для прогресса, чем технические разработки. Сейчас можно технически решить вопрос свертывания городской среды в течение ближайших 50 лет. И после этого перейти к автономным поселениям. Но возможно, нам придется прорываться к этой мечте и 200, и 300 лет».

Вот так. А пока запоминайте, как выглядят небоскребы. Возможно, ваши внуки уже не будут знать, что это такое.

Автор: Ольга Андреева © Русский репортер ОБЩЕСТВО, РОССИЯ 👁 2294 08.10.2008, 09:20 📄 206
URL: <https://babr24.com/?ADE=47957> Bytes: 18897 / 18855 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)