

Статья В. Юдинцева, вышедшая в № № 2, 4 «АВ» за этот год, не прошла незамеченной. Публикуем отклик на нее, принадлежащий нашему постоянному автору В. Бабурову, который пытается разобраться в множественности механизмов укрупнения квартальной структуры в российских городах в первых десятилетиях XX в. и – соответственно – разрежении дорожно-уличной сети.

Василий Бабуров

## Почему укрупнились кварталы

### Предпосылки:

#### 1. Санитарно-гигиеническая

Поиски новой объёмно-пространственной организации застройки для создания здоровой (с медицинской точки зрения) среды обитания. Отказ от компактной периметральной застройки с плохо инсолируемыми и плохо проветриваемыми дворами-колодцами в пользу башенной и строчной.

В авангарде этого процесса шли немцы, уже в 1925 г. принявшие новый строительный регулятив (по-нашему ПЗЗ) в Берлине, который стал примером для подобного законодательства в других городах Германии. Проекты В. Гропиуса (Шпандау-Хазель-порт, 1928 г.), Ле Корбюзье («План Ваузен», Лучезарный город), А. Люрса (проект 1931 г.).<sup>1</sup> Из отечественного опыта – Всехвятский студенческий городок (Б.В. Гладков, Б.Н. Блохин и А.М. Зальцман, 1929-1935 гг.).

#### 2. Концепция микрорайона

Концепция микрорайона, предполагавшая включение в квартал социально-бытовых функций (школа, детсад, прачечная, гараж и пр.) неизбежно раздувало его площадь. В качестве примеров можно привести проекты Л. Веснина (квартал для Симоновой слободы, 2,5 га, 1922-23 гг.), С. Чернышёва и Н. Колли (квартал на Б. Серпуховской ул., 8 га, те же годы) и др.

На рубеже 1920-30-х гг. определение микрорайона сформулировал академик С. Струмилин, возглавлявший Институт экономических исследований при Госплане СССР. Параллельно к этому же пришли и в Европе и США, прежде всего, в районной планировке Нью-Йорка (К.А. Перри, 1922-1931 гг.).<sup>2</sup>

Укрупнение кварталов, в свою очередь,

привело к разрежению улично-дорожной сети. Поэтому в США, где уровень автомобилизации был много выше, чем в Европе (не говоря о России), первыми осознали необходимость разделения пешеходного и транспортного движения и освоения подземного пространства. Одним из первых проектов, где это разделение было реализовано, был пригород-сад Редборн (штат Нью-Джерси) под Нью-Йорком (К. Стейн и Г. Райт, 1928-29 гг.).<sup>3</sup>

#### 3. Имперская парадигма в СССР (нач. 1930-х – сер. 1950-х)

В СССР ещё одной причиной укрупнения кварталов явилась насильственная смена архитектурно-художественной парадигмы в первой половине 1930-х гг., обусловленная эстетическими пристрастиями вождя и желанием создать имперский город, характеризующийся укрупнённым масштабом застройки и открытых пространств, предназначенных скорее для демонстраций, нежели для транспорта.

Имперская эстетика подавила практические соображения. Квинтэссенцией сталинского квартала можно считать застройку 13-го квартала Юго-Запада, особенно «красные дома» на ул. Строителей (1952-1954 гг.) размером 170 м на 150 м.

#### 4. Индустриализация строительства (сер. 1950-х – по сей день)

Укрупнение кварталов также способствовала индустриализация и типизация строительства, осуществлённая в технологически отсталой стране с низкоквалифицированной рабочей силой. Наиболее оправданным с экономической точки зрения, было строительство многосекционных многоэтажных пластин и башен («диктатура башенного крана»).

#### 5. «Живописный» подход к разработке генплана

Самой абсурдной причиной укрупнения кварталов, не имеющей ничего общего со здравым смыслом, стало творчество проектировщиков, профессионально сформировавшихся в имперской парадигме и переживших переход к парадигме индустриального строительства.

Массовое строительство предполагало освоение участков колоссального размера (особенно если объектом проектирования был даже не район, а целый город – например, Тольятти). Рисовалась планировочная схема, которая должна была выглядеть зримо и понятно целиком, с расстояния нескольких метров, т.е. в крупном масштабе (1:20 000). Соответственно, главная улица («эспланада») получала ширину 300 м, а кварталы приобретали размеры 1000 м на 700 м (как в Тольятти).<sup>4</sup>

### Современное состояние вопроса

В развитых странах, с развитием строительной индустрии и параллельным отрицанием модернистской парадигмы происходило постепенное уменьшение масштабов кварталов, так как в этом случае среда получалась более качественной и комфортной. В России за последнее время сосуществуют разные подходы к проектированию кварталов:

- унаследованный от СССР «индустриально-живописный» (массовое строительство в городах: СУ-155, ПИК, ДСК-1 и т.п.);
- привнесённый из Европы постмодернистский («Каучук» С. Скуратова, «Татаровская пойма» В. Плоткина и Ю. Кузина);
- заимствованное из США через Китай, Южную Америку и страны Персидского залива высокоплотное высотное строительство, с почти полным заполнением территории квартала (без дворов);
- гибриды вышеперечисленных.

<sup>1</sup> Подробнее см. А. Бунин. История градостроительного искусства, том 2, «Возникновение микрорайона».

<sup>2</sup> Подробнее см. А. Бунин. История градостроительного искусства, том 2, «Возникновение микрорайона».

<sup>3</sup> Подробнее см. А. Бунин. История градостроительного искусства, том 2, «Возникновение микрорайона».

<sup>4</sup> В. Глазьев. Лекция в Институте урбанистики СПб, 14.12.2002 г.