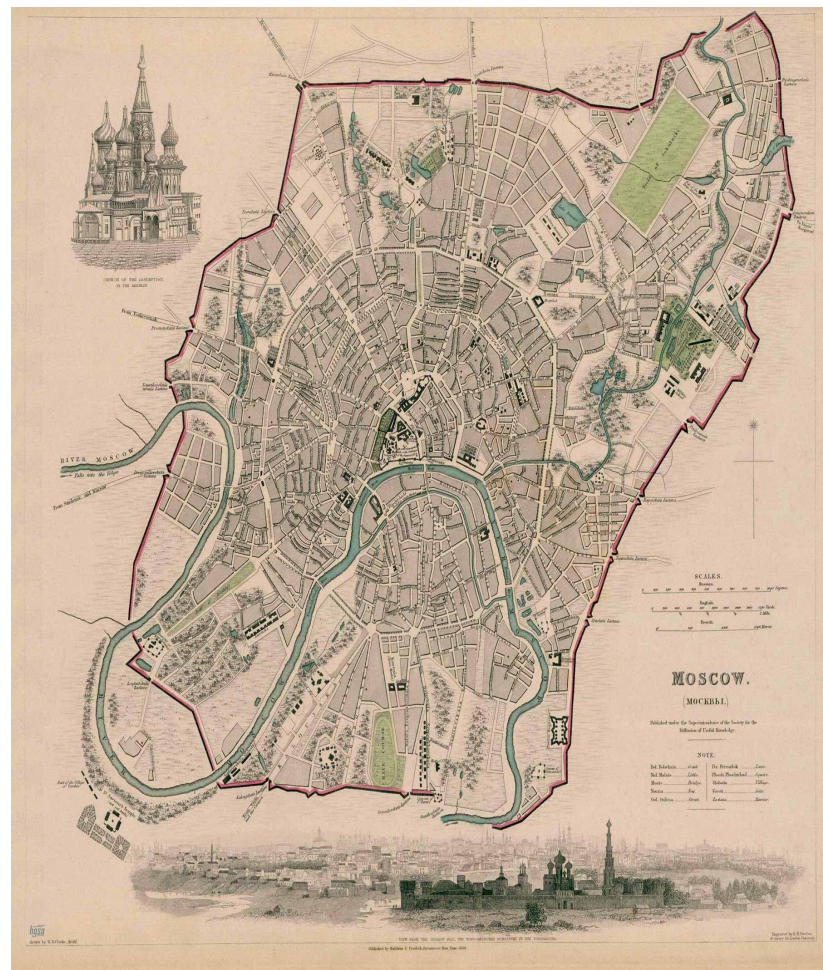
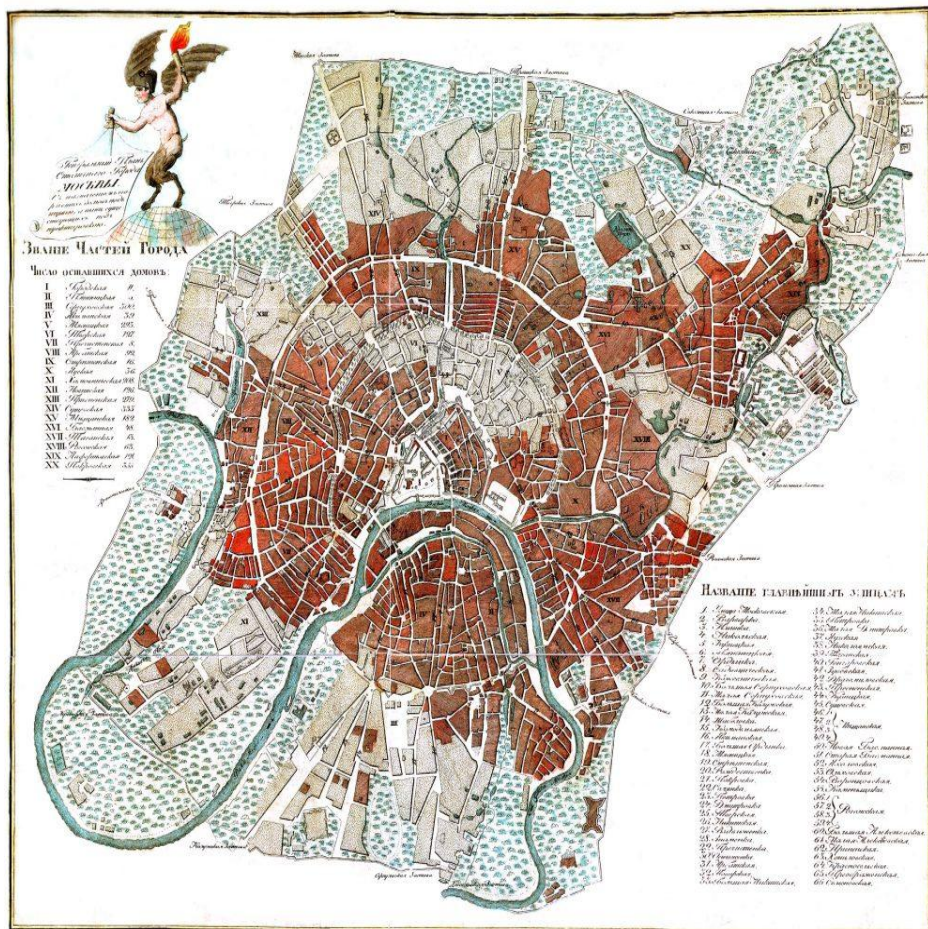


*УНИВЕРСИТЕТСКИЕ СУБОТЫ 2020г.
в МАРХИ*

Тема лекции

Конкурс Большая Москва

Если в старо-давние времена город Москва строился расширяясь без какого либо структуры, закономерности, и тем более плана, то в XVIII веке первые законы, регулирующие застройку были приняты Петром I. Так был принят указ, запрещающий возводить каменные постройки и строить дома по улице в линию, а не как попало во дворах.



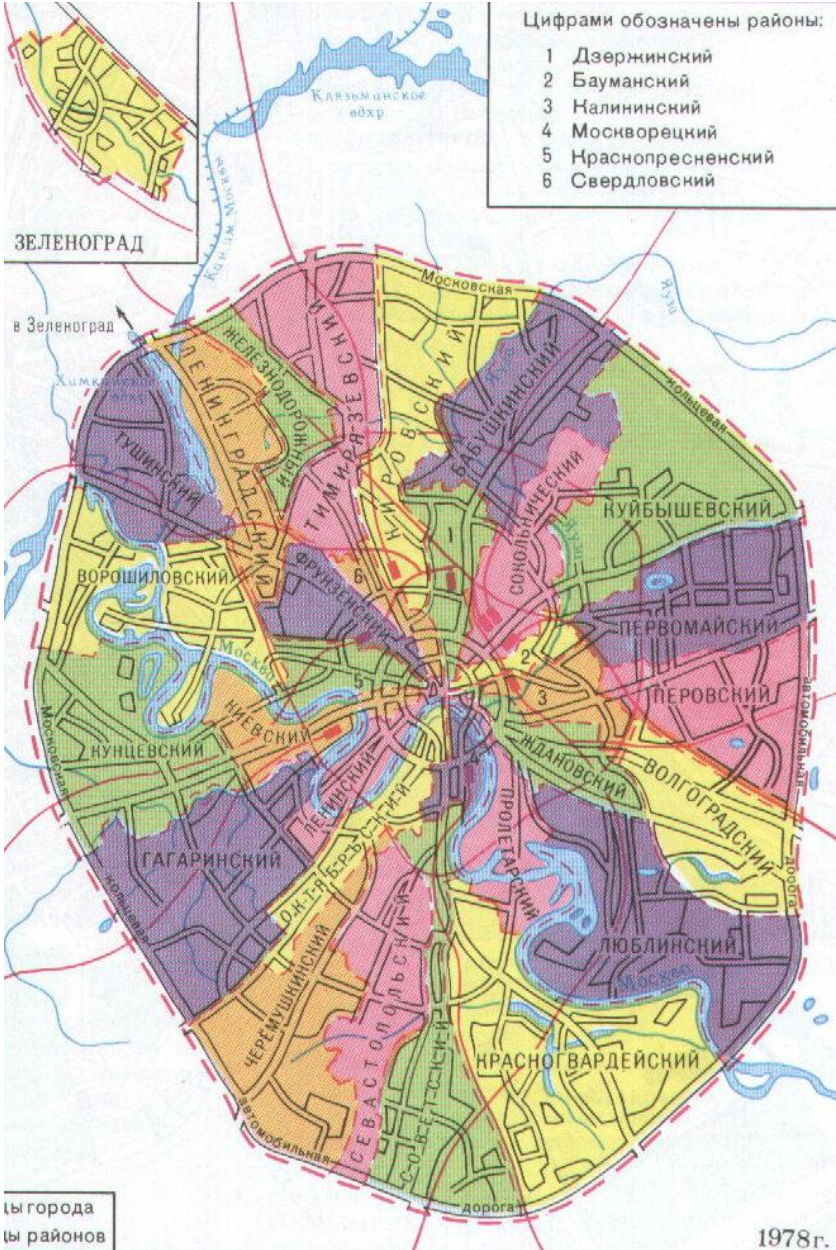


1923 году
был
разработан
план
«Новая
Москва».

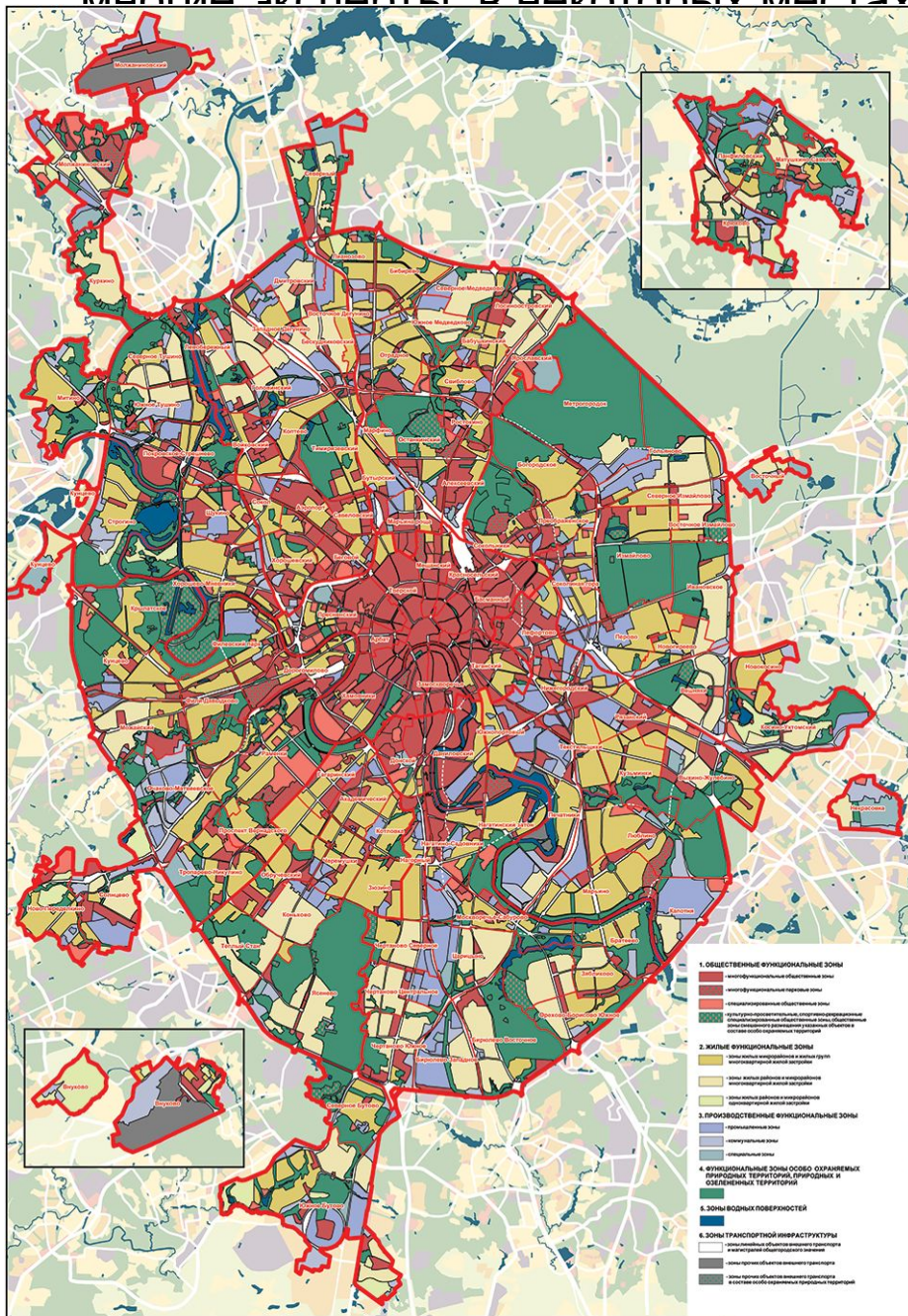
1938год



1978 год



Многие эксперты в некоторых местах



Третий Генеральный план города возрождения Москвы 1999 года
Для развития столичного города в новых условиях новой страны нужно было разработать стратегию длительного развития города. Этот план разрабатывался очень долго и был принят в 1999 году, а окончательно утвержден в законе только в 2005-м. Генплан получил название "Генплан возможностей". К сожалению, основная концепция плана была ориентирована на строительство новых домов, зданий, офисных и торговых центров, а исторически-сложенные столетиями здания оказались не защищены перед массовым натиском новых вложений в строительство и преобразование города. Москва стала сильно меняться, и как посчитали многие эксперты, в некоторых местах Москвы исторический облик города был навсегда утерян

2012 год даны размеры



- Международный конкурс на разработку концепции развития Московской агломерации стартовал в середине января 2012 года. На участие было подано 67 заявок, из которых экспертная группа выбрала десять проектных команд. Впоследствии число участников сократилось до девяти - одна из команд выбыла из конкурса. В течение девяти месяцев три российские и шесть иностранных команд, с которыми были заключены контракты, работали над концепцией.

- В конце лета 2012 года по итогам конкурса в парке Горького для горожан открылась выставка проектов. Итоги конкурса на разработку концепции Московской агломерации международное жюри подвело 5 сентября 2012 года. Согласно решению жюри победителем сразу в двух номинациях - «Развитие Московской агломерации» и «Развитие «Большой Москвы» - стала франко-российская команда Grumbach-Wilmotte, а лучшим проектом по формированию административно-делового центра на присоединенных территориях названа идея урбанистов из США - команды Urban design associates.
- Остальные проектные бюро, среди которых - команды из Италии, Нидерландов, Испании, Франции, а также три российские архитектурные мастерские, признаны финалистами конкурса.

- **Общий подход к Концепции.**
- По результатам отчета 10-ти проектных групп постепенно формируется общий подход к развитию агломерации, а также видны различия в определении приоритетных элементов планировочной структуры агломерации.
- Все проектные группы отмечают наличие трех и более поясов в Московской агломерации, выделяют секторную специализацию агломерации, отдают предпочтение железнодорожному каркасу агломерации и общественному транспорту. Основой устойчивого развития все команды считают полицентрическую структуру агломерации с формированием системы спутников и градостроительных центров разной иерархии. Большинство проектных групп предлагают установить границы московской агломерации для целей единого комплексного планирования и управления в зоне 2
- большого транспортного кольца Московской области, т.е. на расстоянии 60-70км. от границ Москвы.

- **Приоритеты.**
- По результатам проведенного на семинаре анкетного опроса проектных групп определились общие приоритеты команд и различия в их трактовке устойчивого развития московской агломерации. Расхождения в позициях команд наметились в оценке роли отдельных факторов и элементов агломерации. Так четыре команды однозначно в качестве основного препятствия для устойчивого развития Московской агломерации видят недоработки социально-экономической стратегии РФ. Три команды самым приоритетным считают модернизацию градостроительной политики Москвы и Московской области. Две команды однозначно требуют первоочередной реформы административного управления московским регионом и агломерацией.
- По-разному видят проектные группы приоритетность концентрических поясов для полицентрического развития урбанизированных центров, так четыре команды наиболее важным для размещения оттягивающих центров считают срединный пояс агломерации (20-50 км.), по три команды отдают предпочтение ближайшему поясу агломерации (10-20км.) и реорганизуемым зонам внутри города Москвы. Команда МАРХИ настаивает на приоритетности развития периферийного пояса московской агломерации (100 км. и более).
- Южное направление, включая ЮЗ и ЮВ, в качестве первоочередного развития агломерации выбрали шесть команд, восточное направление считают приоритетным три команды, по две команды отдали предпочтение первоочередному развитию агломерации в восточном и северном направлении.

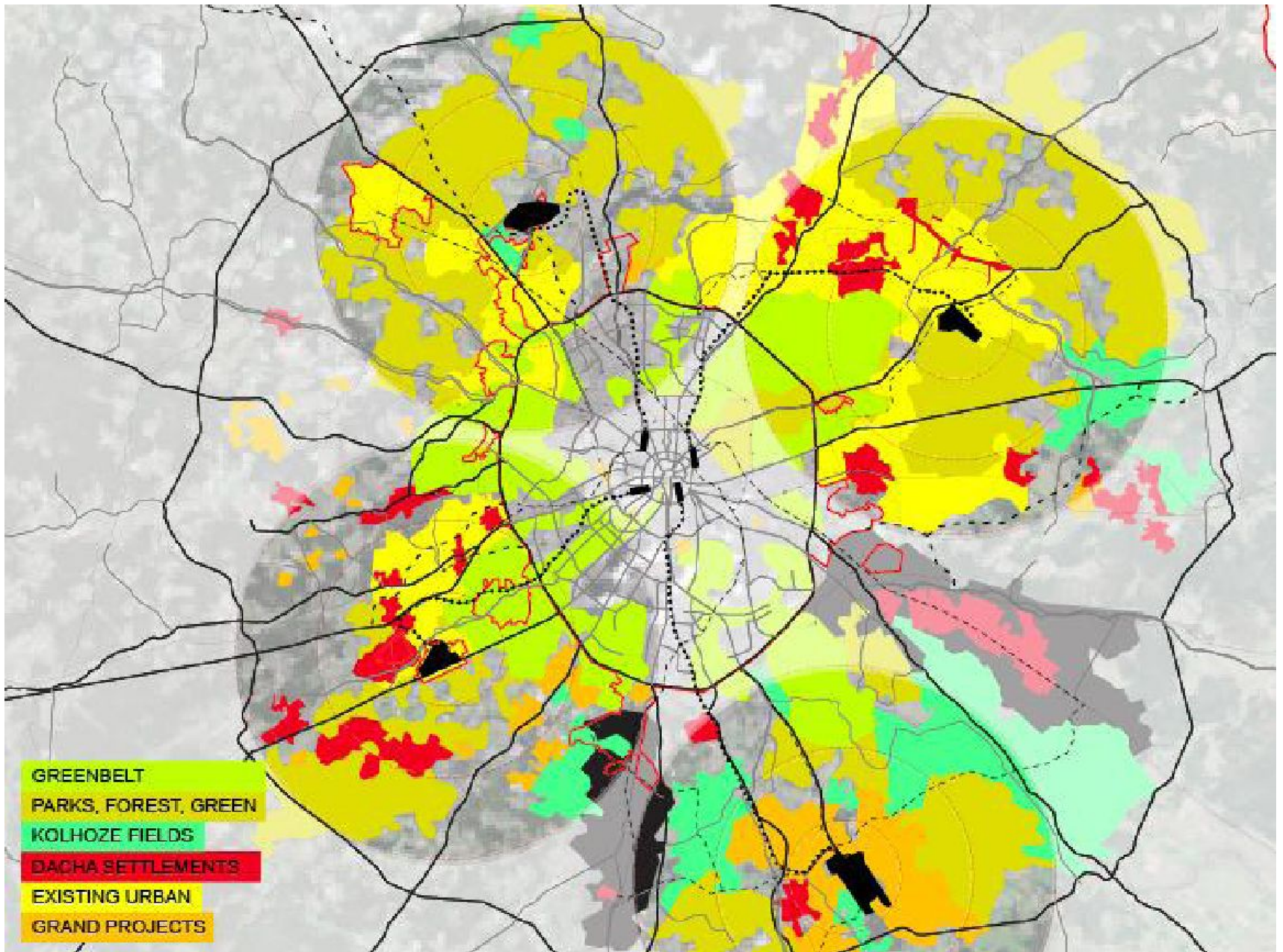
- Пять проектных команд – «GRUMBACH», « UDA», ЦНИИП градостроительства, мастерские Чернихова и RICARDO BOFILL остановились в своих планировочных концепциях на уравновешенных полицентричных структурах расселения с развитыми радиальными лучами, кольцевыми связями и всплесками в местах их пересечения при формировании региональных городских и логистических центров. Токийская модель агломерационного развития была интерпретирована проектной группой Чернихова как Московская «суперпериферия», основанная на кольцеобразном транспортном коридоре в ожерелье динамично развиваемых городов в 70-километровом удалении от границ Москвы. Многовариантный поиск структуры Московской агломерации в интерпретации ЦНИИП 4
- градостроительства, также под впечатлением токийского опыта, привел к глобальной трех-кольцевой структуре с четко ранжированной системой расселения, где ведущую роль должны играть города-столицы прилегающих областей - Рязань, Тверь, Ярославль и т.д. – «контрмагниты» в интерпретации авторов. Столичную принадлежность юго-западного сектора агломерации мастерские RICARDO BOFILL и GRUMBACH попытались доказать формированием «линейного города» по калужской оси, что является определенной инновацией в планировочных каркасах этой проектной пятерки, поскольку вновь выносят на повестку теории устойчивого развития дискуссию за компактное или протяженное градостроительное развитие.

- Французская команда L'AUS произвела декомпозицию структуры Большой Москвы. Смысл декомпозиции – превратить градостроительные недостатки Москвы в ее достоинства. Используя условный язык супрематистской графики, архитекторы оформляют границы Большой Москвы и агломерации в образе условной картины-рамы, смещенной на юго-запад. Центром композиции выбирается кольцо МКЖД, пересеченное «параболой Ладовского» - лучами действующих железных дорог. Точки на линиях железных дорог – это будущие градостроительные центры Москвы, появившиеся за счет реорганизации прилегающих производственных и коммунальных территорий. Графический язык русских конструктивистов используется французской командой также в изображении новой планировочной оси – Внуково-Домодедово с планировочным центром на месте предлагаемого ими нового федерального центра. Завершает графическую композицию – концепцию агломерации – изогнутая линия транспортного коридора, соединяющая Ярославское и Каширское направления развития Москвы и формирующая пояс урбанистических преобразований в промышленных зонах восточного сектора Москвы.

- **Большая Москва: эволюция или революция?**
Существенная часть работы, проделанной группой, – анализ развития мировых мегаполисов. На протяжении двух-трех последних десятилетий прослеживается соперничество двух путей – эволюционного или естественного (Нью-Йорк, Лондон, Гонконг) и революционного или проектного (Париж, Мадрид, Дубай). Мегаполисы, идущие по первому пути, как показали исследования, развиваются устойчивее и динамичнее. Поэтому только проектный путь развития для Москвы не желателен. Это доказывает и ее собственный опыт. Генплан 1935 года был реализован на 40%. Генплан 1971 – на 20%. *«Любые мегапроекты в Москве – путь дисбаланса. Столица своей инерцией развития переломает любой проект, следовательно, нужна новая градостроительная политика»*, - подчеркнул **Антон Финогенов**.

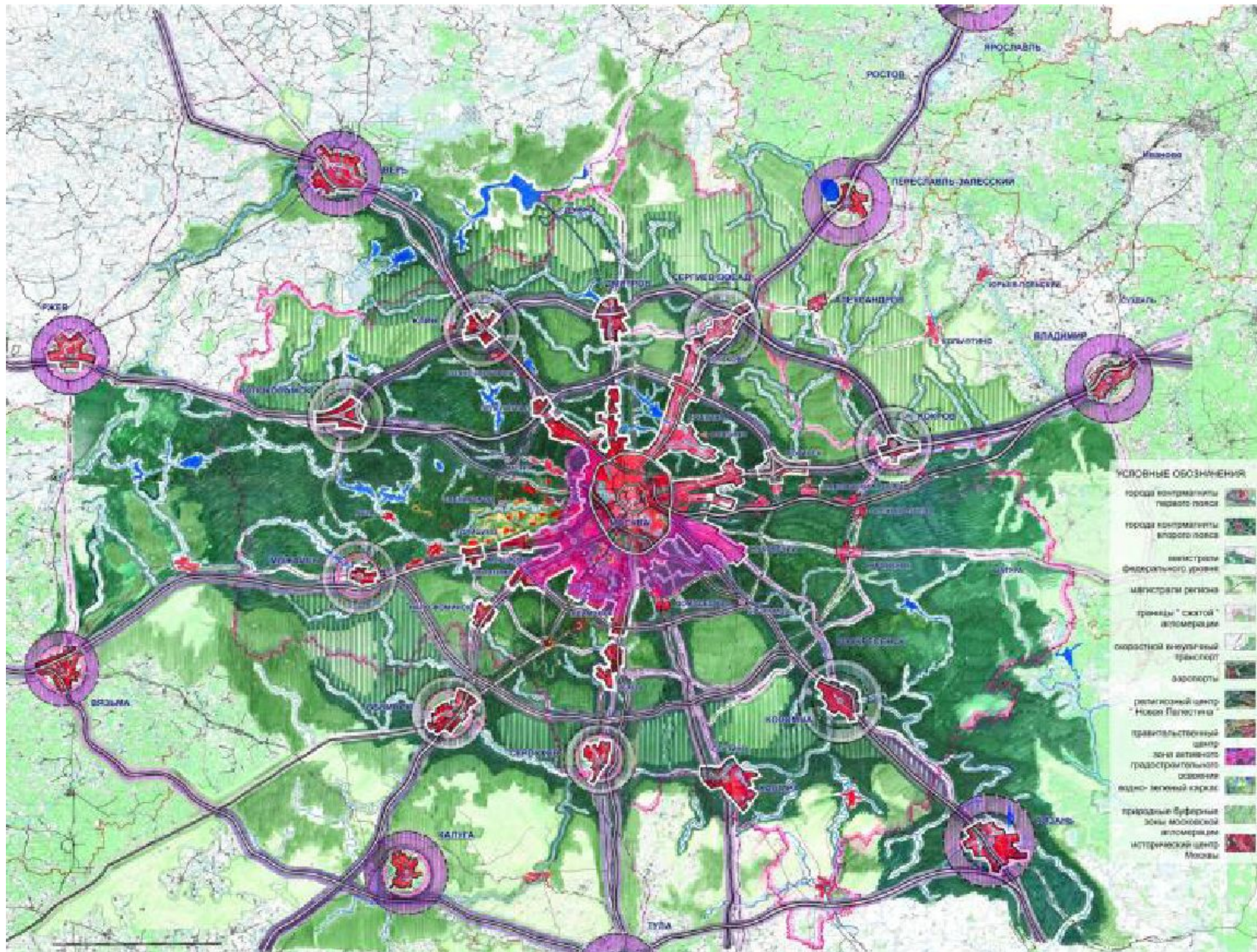
«ОМА» - Office for Metropolitan Architecture, Роттердам

- Голландская команда с участием привлеченных специалистов второй раз на конкурсе продемонстрировала умение преподнести свои градостроительные и социально-экономические концепции на языке визуальных клипов и плакатов. Графическая культура отчета этой команды не вызывает сомнений. Видимо внятность мысли и подкупила экспертную группу при выставлении квалификационных баллов. Из всех проектных групп, именно голландская группа наиболее точно демонстрирует понимание социально-экономических и социально-политических предпосылок развития Москвы и Московского региона. ОМА не довольствуется представляемыми исходными данными от Заказчика конкурса, а использует свои источники, что позволяет глубже оценить потенциал территории. Декомпозиция функциональной структуры Московской области и агломерации позволяет обнаружить стагнирующие города в 70-километровой зоне от Москвы (на которые другие команды делают ставки), все поселения наукограды, все 40 аэропортов Московской области, три линии спец метро из центра Москвы в область, шумовые зоны основных аэропортов (со странной шкалой шумовых зон, требующих корректировки). Обратным действием осуществляется композиция всех слоев функций и застройки на четыре композиционных и агломерационных центра. В качестве таких центров, образующих квадрат вокруг Москвы приняты аэропорты – Шереметьево, Внуково, Домодедово, Чкаловск. Противоречивость этой концепции не в идее, а в планировке.
- Рис. Проектное

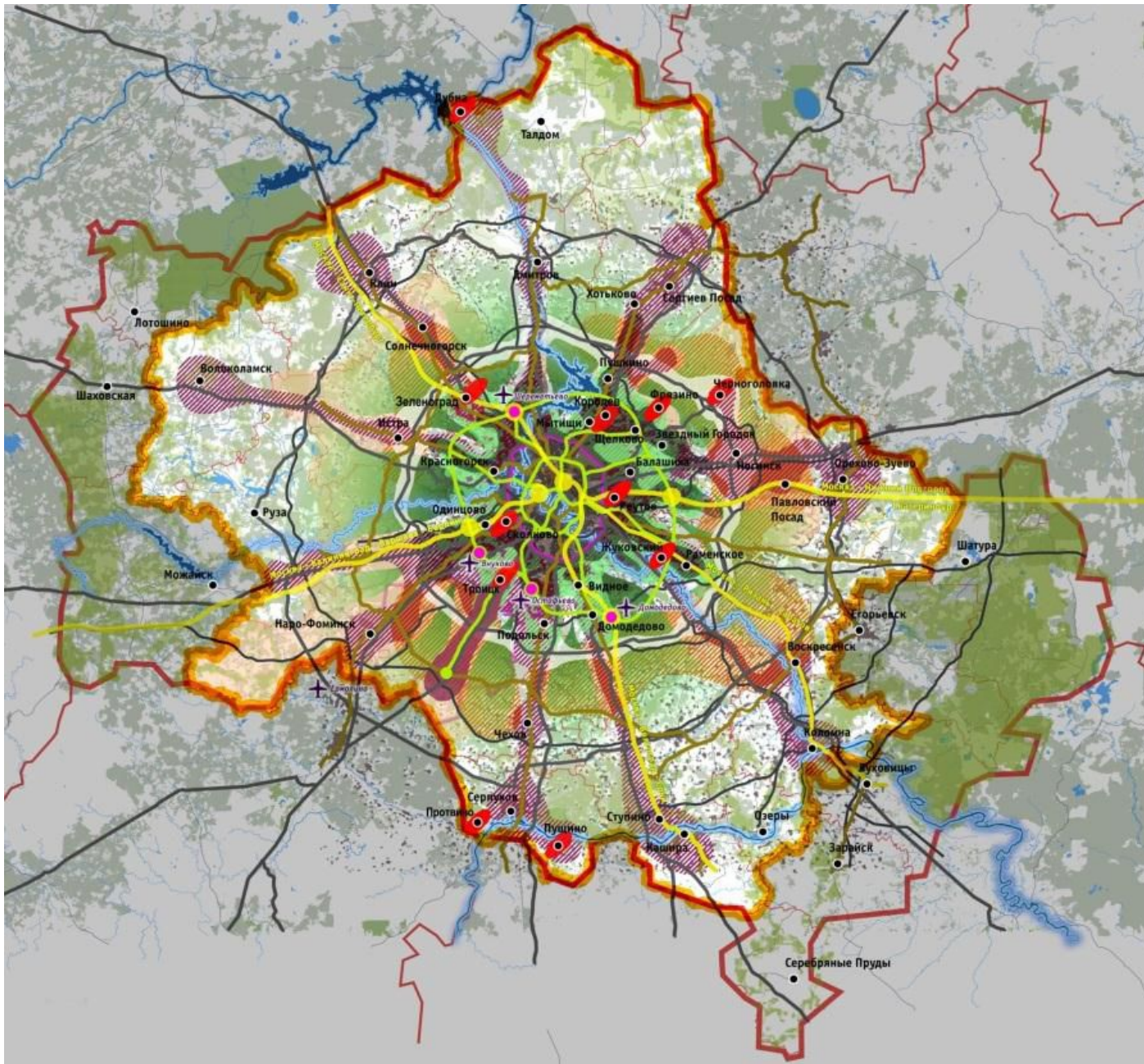


ФГБУ «ЦНИИП градостроительства» РААСН, Москва

- Особенность отчета команды ЦНИИП Градостроительства в трех моментах. Во-первых, делается декларация особого методического подхода, где предлагается формировать не Московскую агломерацию, а конурбацию, как «...крупное многоцентровое скопление городских агломераций». Правда далее, внимательное изучение предлагаемых пространственных структур позволяет нам сделать вывод, что речь идет о развитой полицентричной агломерации.
- Во-вторых, отчет команды богато иллюстрирован большим количеством вариантов и подвариантов, изображениями структурного развития московской агломерации.
- В третьих, команда ЦНИИП Градостроительства по своей инициативе разработала прогноза численности и занятости населения Московской агломерации, что приложено к отчету.

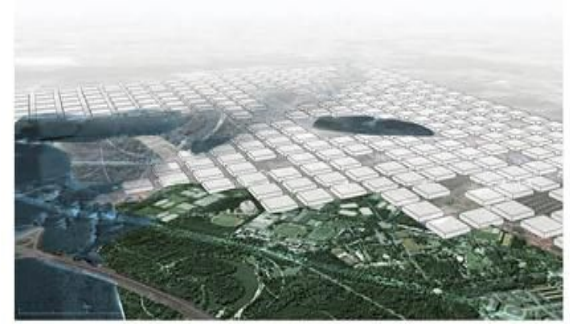


- **ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES, Париж**
- Франко-российская команда GRUMBACH наиболее добросовестно подошла к составлению проектного отчета – по всем, заявленным в задании пунктам, даны ответы. Раздел по ЦФО – лучший в десятке команд. Детальный анализ состояния округа завершается соображениями стратегического плана и провоцирует на дальнейшие рассуждения. Какова миссия ЦФО по географической горизонтали и вертикали? В значительной мере ЦФО должен ответить на вопрос о приоритетах геополитики России в западном, южном и восточном направлениях. Такие ответы помогут понять претензии Москвы на глобальный город и сформировать систему расселения России. Требуется дополнительное рассмотрение подхода команды GRUMBACH к выявлению границ и структуры агломерации. Пофакторный анализ из шести позиций дает шесть вариантов границ. В качестве базовой командой предложено установить планировочную границу по 1.5 часовой изохроне автомобильной транспортной доступности. С этим можно было бы согласиться, если бы авторы не приняли расчетную скорость передвижения эквивалентную предельной разрешенной на магистралях общего пользования – 110; 90; 60 км/час. , что не может соответствовать средней реальной скорости передвижения по конкретным магистралям. Поэтому изохрона получилась избыточно удаленной к границам Московской области. Более продуктивной нам представляется граница агломерации, установленная по объему и плотности маятниковых миграционных потоков населения на рассматриваемой территории, которая может быть откорректирована с учетом развития скоростного пассажирского транспорта. Впечатляет транспортный и экологический раздел отчета команды.



STUDIO ASSSECCHI -VIGANO, Милан

- Милан Возможно, проблемы отчета итальянской команды SECCHI -VIGANO во многом связаны с отсутствием русскоязычных партнеров, хотя поясняющего текста здесь больше, чем у команд ОМА, L'AUC и «Остоженка». Сложилось ощущение, что предложенная структура отчета настолько сковала креативность команды, что они заговорили дидактическим тоном учебника по градостроительству. Заявленные на первом семинаре интересные идеи «агломерации без машин» из брюссельского опыта, «пористый Париж» из парижского опыта оказались забыты. Видимо сложно переносится западный опыт на московскую землю. Новые идеи у итальянских архитекторов появились после изучения истории генпланов Москвы, что отразилось в последнем разделе их отчета – «Новое монументальное пространство». Обеспечивая преемственность генпланов Москвы 1923, 1935 и 1971 годов ими предлагается композиционная и визуальная ось Кремль – МГУ – Новая Москва с соответствующей пространственной организацией прилегающей застройки. Новая супер-ось не только свяжет прошлое и будущее Москвы,
- 15но сделает периферийные районы Юго-запада и Солнцево центральными. Второе направление развития агломерации и Москвы предлагается сделать в южном направлении по Варшавскому-Симферопольскому шоссе по подобному принципу и с аналогичными градостроительными последствиями, как и в юго-западном направлении. В результате агломерация получает два новых города, два супер-ансамбля, встроенных и в агломерацию и в Москву. Проблема здесь только в одном - МКАД начинает формировать центральную зону этих двух новых образований с плохими последствиями, как для новых градостроительных территорий, так и для самой МКАД.



ФГБОУ ВПО «Московский архитектурный институт (государственная академия)»

- Идея «к глобальному городу через глобальный транспортный каркас» получила свое дальнейшее развитие. Следует признать, что это главное преимущество предложений МАРХИ перед другими участниками конкурса. Не только с политической, но и с эконом-географической и градостроительной точек зрения продуктивно рассмотреть Европу и Россию, как единое целое, как территорию без границ. И в этой глобальной структуре важно определить роль и место Москвы и Московской агломерации, определить положение транс-европейских транспортных коридоров и возможных направлений урбанизации. Может быть, тогда Центральный федеральный округ действительно будет в географическом центре чего-то, а не на западном краю пространства России.
- каждая деталь уникальна и необходима целому, но целое компьютера живет только благодаря невидимой программе. Агломерация – это не зло, это одна из программ функционирования региона, физической реальности. Задача урбаниста правильно «собрать» регион из необходимых частей и правильно настроить «программу» его жизни, его агломерационные процессы, которые могут быть не только центростремительные.

- Явление агломерации рассматривается ими как проблема, как недостаток системы расселения и, следовательно, не может быть объектом проектирования. Вместе с тем, неудовлетворенность центростремительным притяжением Москвы для градостроителей не может оставаться областью психологических и этических категорий. Агломерации порождаются социально-экономическими и политическими основами общества. В условиях централизованной, сырьевой экономики трудно добиться свободной и справедливой конкуренции регионов и городов. Полицентризм планировочной схемы региона – это как электронная плата компьютера, где каждая деталь уникальна и необходима целому, но целое компьютера живет только благодаря невидимой программе. Агломерация – это не зло, это одна из программ функционирования региона, физической реальности. Задача урбаниста правильно «собрать» регион из необходимых частей и правильно настроить «программу» его жизни, его агломерационные процессы, которые могут быть не только центростремительные.

Рис. Единый каркас Европы и России в редакции МАРХИ.

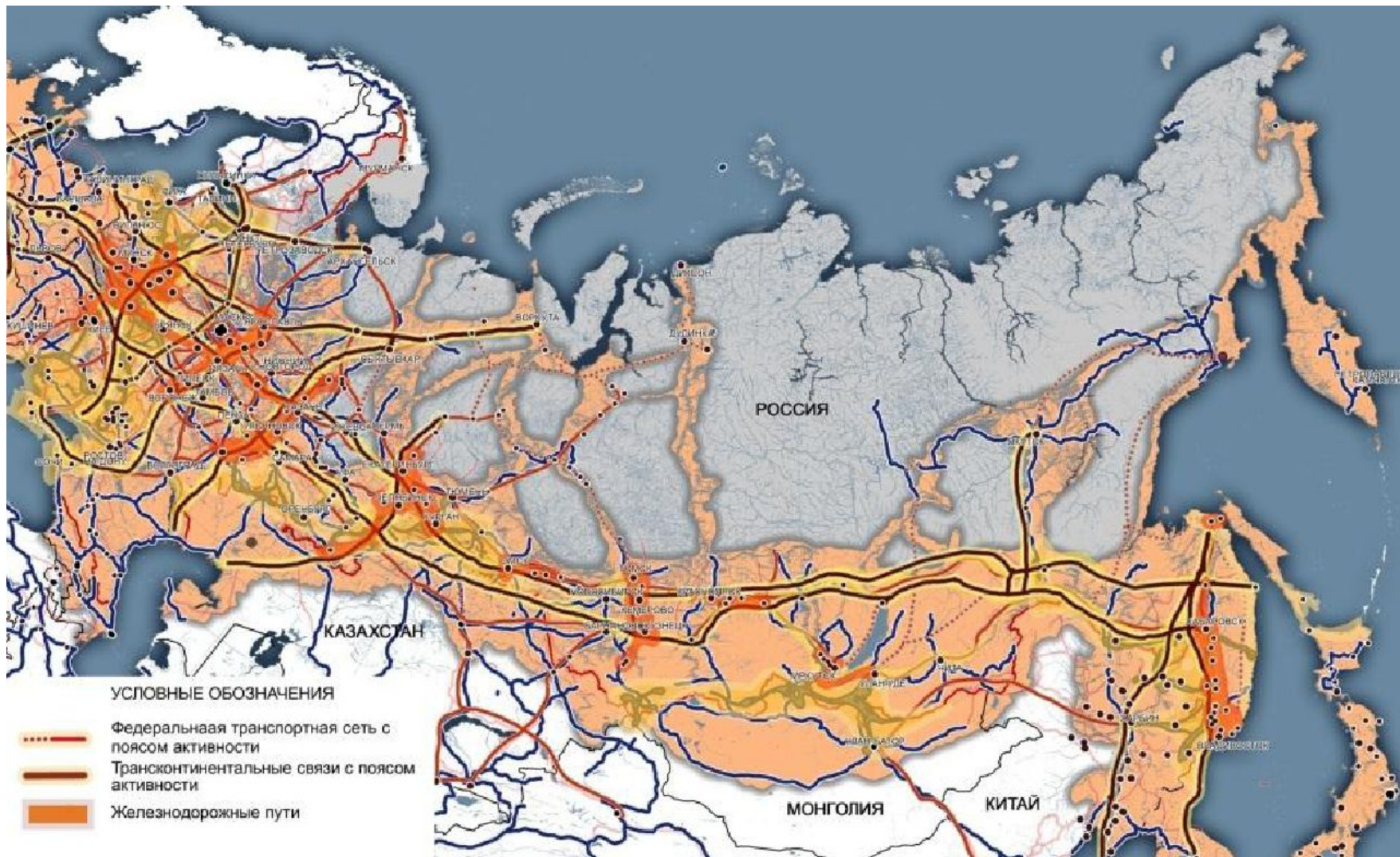
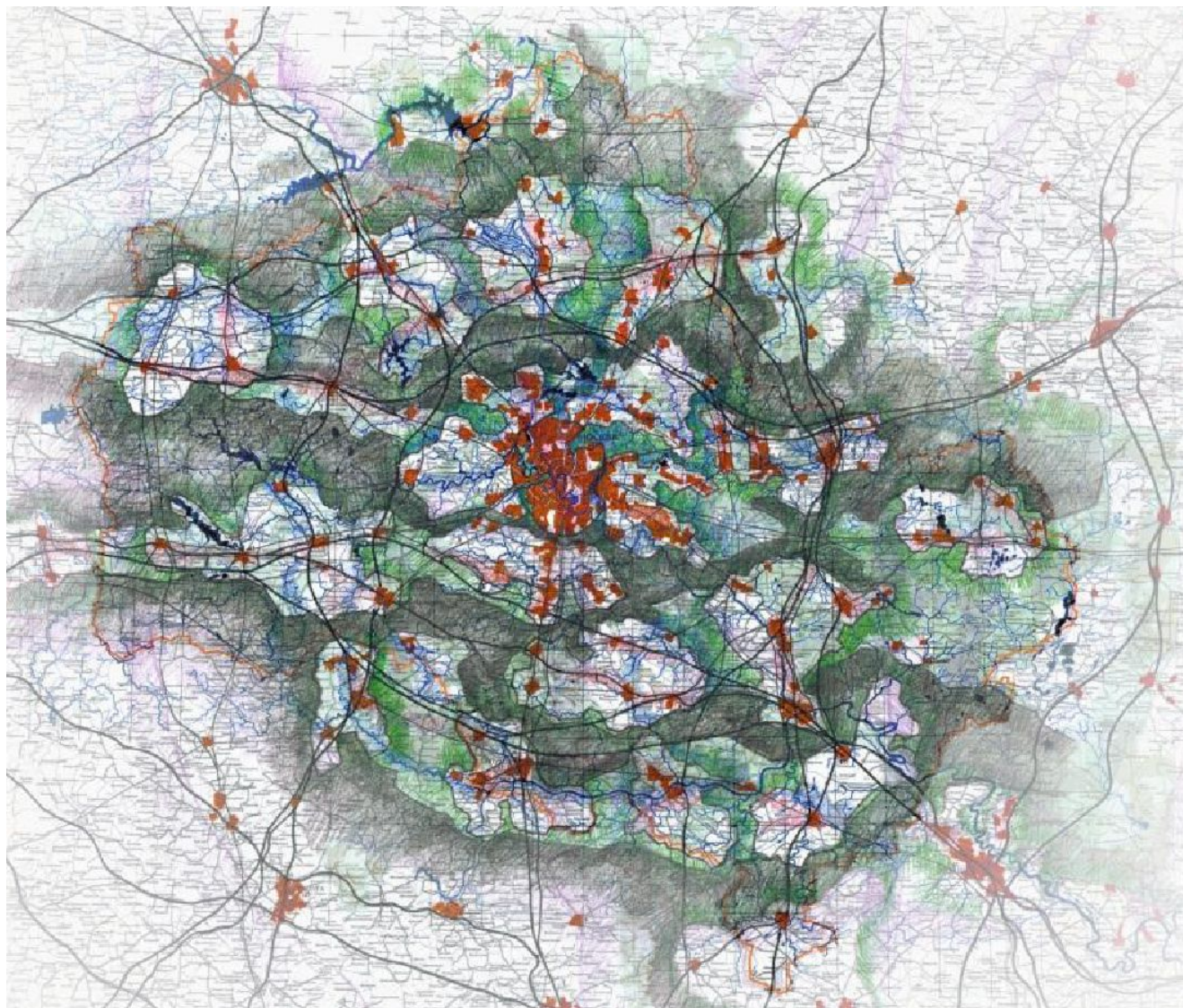


Рис. Формирование Московского региона из
одна-миллионных образований. Предложение
МАРХИ



URBAN DESIGN ASSOCIATES (США)

- Отчет американской проектной группы UDA еще раз подтвердил, что Америка – страна диктатуры закона и уважения профессионализма. Четкие, краткие и внятные ответы на все вопросы, поставленные заданием конкурса, оставляют благоприятное впечатление после изучения материалов этой команды. Америка – страна строгой профессиональной специализации. Дизайнер не возьмется проектировать города, а на развитие региона скорее пригласят эконом-географа, чем чистого планировщика. UDA – это 18
- ассоциация планировщиков-архитекторов, усиленная Группой Планирования Столиц американско-канадского происхождения и, соответственно, этот авторский коллектив видит проблемы Московской агломерации через свою профессиональную призму – архитектурно-градостроительную.
- Какая разница, где находятся границы агломерации и где планируют разместиться федеральные органы, если при развитии агломерации и Москвы будет формироваться та же существующая городская среда низкого качества и будет тот же уровень развития экономики и условий хозяйствования. При таком гипотетическом результате проект агломерации будет бесполезной тратой средств, а Москва не станет желанным глобальным городом. Политкорректные американские специалисты прямым текстом так не говорят, но различие построения их презентации и отчета, расстановка акцентов в предложенной градостроительной политике, позволяют сделать этот не оптимистичный для нас вывод. UDA не рисует идеального будущего, но пытается обозначить средства, с помощью которых и агломерация и качество среды будут соответствующими. Поэтому, для них выявление границ агломерации не теоретическая задача, но завершается конкретными предложениями по административному устройству региона.

Рис. Предложение UDA по административному устройству территории.

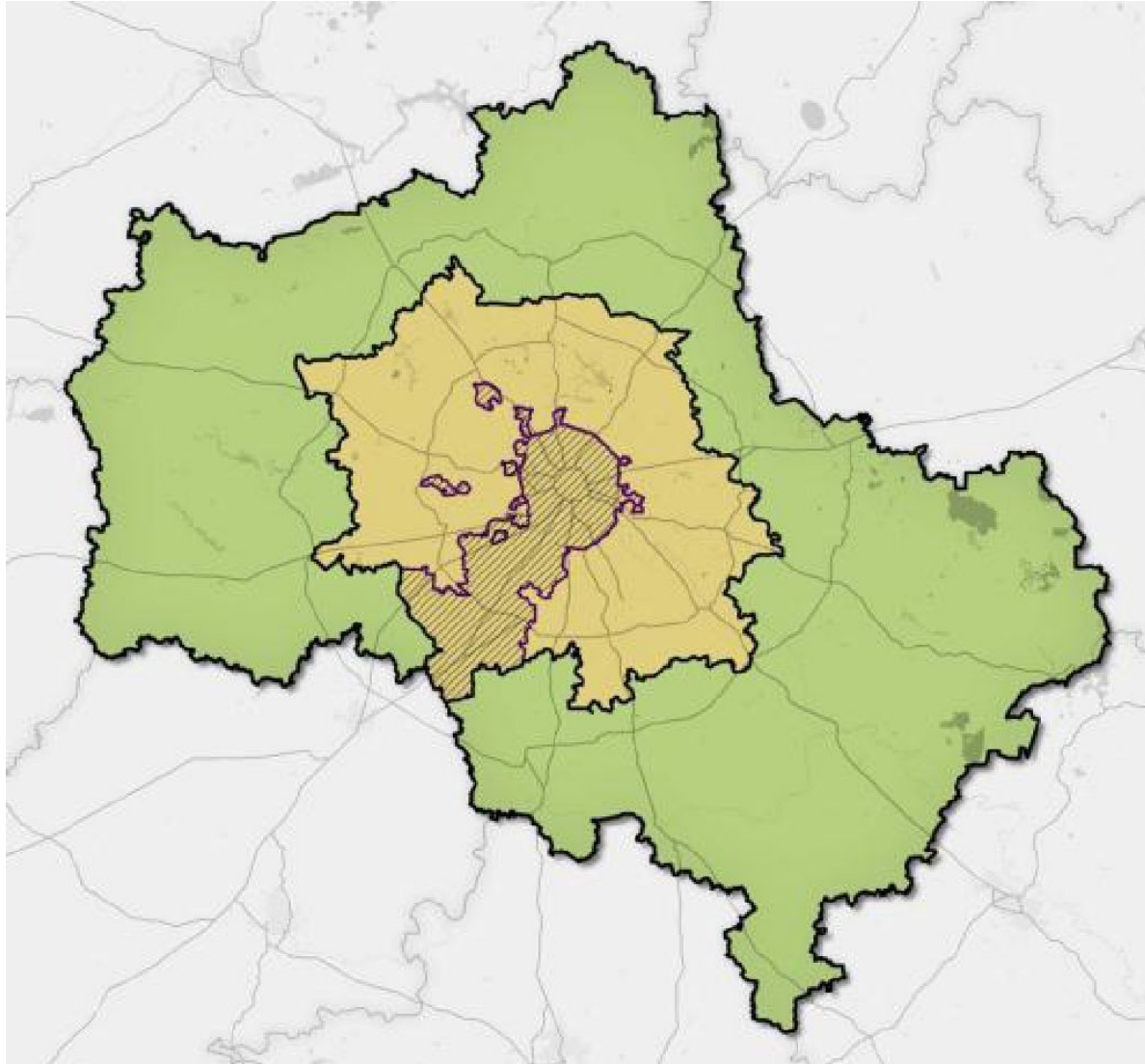
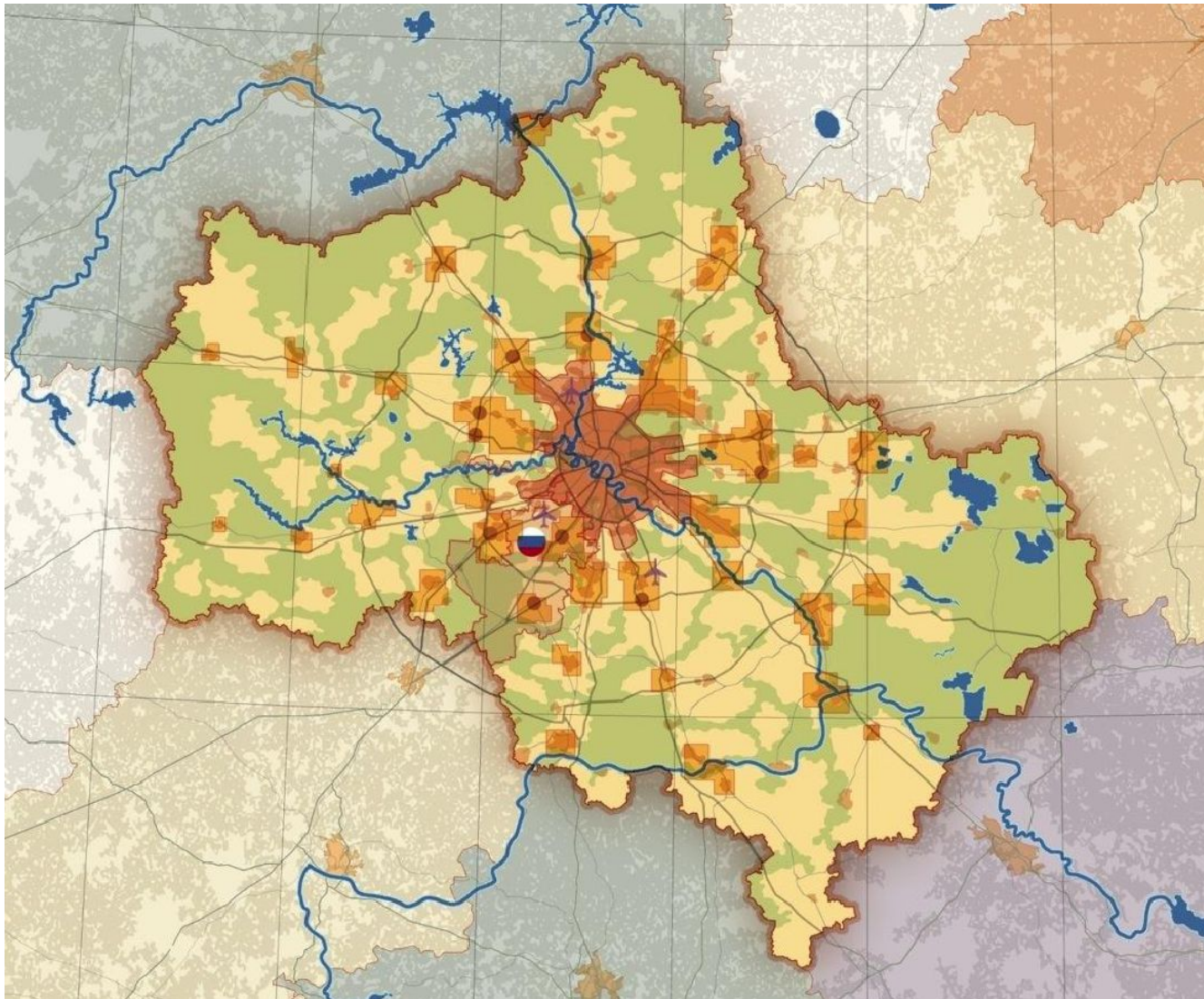
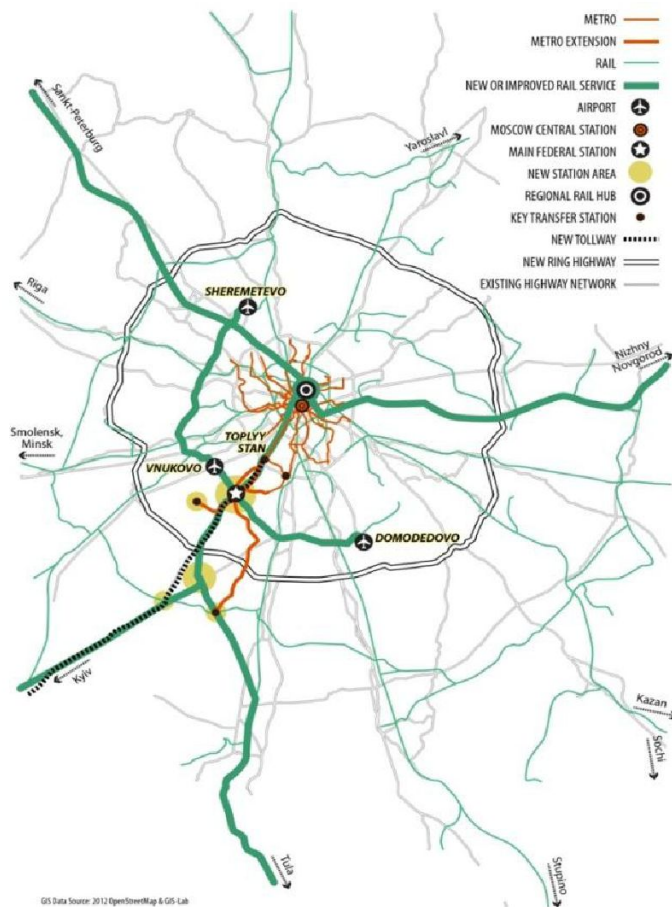


Рис. Концепция Большой Москвы и агломерации. Предложение команды UDA.



- В части полицентричной модели развития Московской агломерации UDA не претендует на открытия, оптимизируется реальный ход событий. Они дают небольшую свободу линейного развития основных лучей агломерации, но не далее ЦКАД, чтобы основная агломерация оставалась в границах метрополитенской территории и управлялась одной с Москвой'
- администрацией, а развитие центров на большом транспортном кольце МО осталось в компетенции существующего субъекта федерации. Большой Москвой UDA называет Территорию Московской области вместе с Москвой в расширенных границах. В качестве вертикальной структуры для управления Большой Москвой американцы рекомендуют «...создать новый орган, наделенный регулятивными и предпринимательскими полномочиями в интересах дальнейшего экономического развития (в пределах согласованных территориальных границ). Такой орган должен действовать на федеральном уровне и находиться в подчинении премьер-министра или президента Российской Федерации либо специального комитета, в состав которого могут быть включены представители местных органов самоуправления». «...Предлагаемый орган может быть создан в форме Федерального агентства РФ по планированию развития Большой Москвы». Своей транспортной схемой в приоритетной зоне развития города Москвы UDA подчеркивает обязательную железнодорожную скоростную связь нового федерального центра с центром Москвы, при создании подземной станции в зоне у Кремля и хабом на Ленинградском вокзале. Чистота этого планировочного решения наверняка наткнется на техническую сложность при реализации.

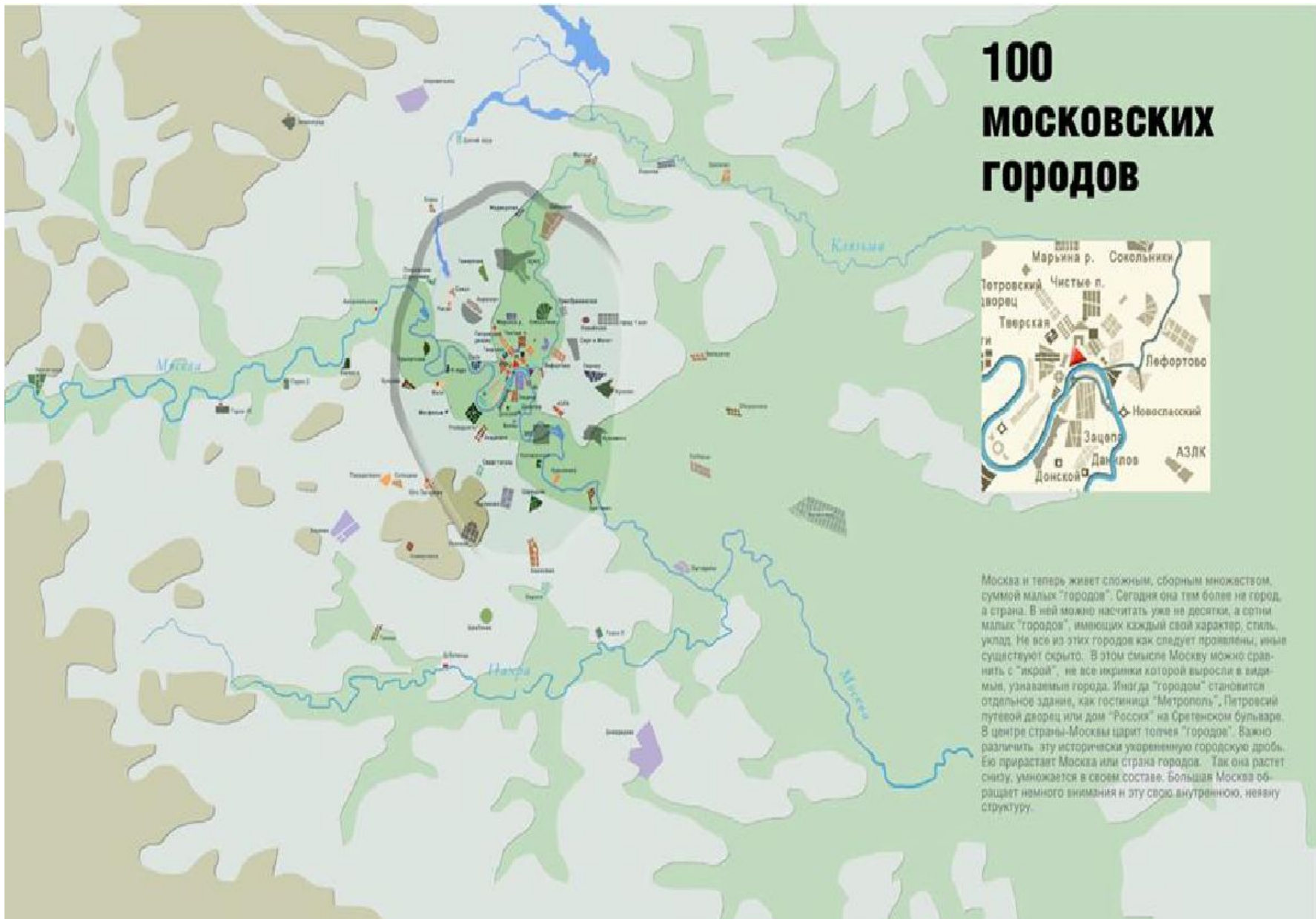
Рис. Основные железнодорожные связи по UDA - 1) прокладка железнодорожных линий до федерального центра; 2) организация скоростного транспорта между аэропортами; 3) прокладка маршрутов железнодорожного транспорта на Тулу и Киев через новый федеральный центр; 4) строительство новых скоростных местных железнодорожных линий, соединяющих федеральный центр с Ленинградским вокзалом, и далее с Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом; 5) создание станций для пересадки на местный трамвайный и автобусный транспорт



ООО «Архитектурное Бюро «Остоженка», Москва

- Разочаровавшись в сложившейся действительности на территории агломерации, продемонстрированной на первом семинаре, команда «Остоженка» обратилась к историческим истокам места. Так появилась оригинальная концепция 100 московских городов или 100 городов в Москве, или Москва – страна городов. При этом численность городов не имеет существенного значения. Важно, что их много и они разные. Графические слайды сопровождаются изящными текстовыми пояснениями. 21
- Романтический образ проектируемого объекта начинает выгодно выделять отчет «Остоженка» от других команд. Но дальше возникает необходимость изложения содержания градостроительных подсистем и градостроительной политики проектируемого объекта и романтизм первоначальной идеи Москвы и агломерации уходит. Мысль оказывается недосказанной.

100 МОСКОВСКИХ ГОРОДОВ



Москва и теперь живет сложным, сборным многообразием, суммой малых "городов". Сегодня она тем более не город, а страна. В ней можно насчитать уже не десятки, а сотни малых "городов", имеющих каждый свой характер, стиль, уклад. Не все из этих городов как следует проявлены, иные существуют скрыто. В этом смысле Москву можно сравнить с "икрой", не все икринки которой выросли в видимый, узнаваемый город. Иногда "городом" становится отдельное здание, как гостиница "Метрополь", Петровский путевой дворец или дом "Россия" на Сретенском бульваре. В центре страны-Москвы царит толча "городов". Важно различить эту исторически укрепленную городскую дробь. Ею прирастает Москва или страна городов. Так она растет снизу, умножается в своем составе. Большая Москва обрастает немного внимания и эту свою внутреннюю, невидку структуру.

- Надежда на открытие тает. Возникает резонный вопрос – 100 городов, это начало планировочной концепции, или фон, на котором концепция появится? Это вариант 20 городов концепции команды Декарта для Большого Парижа, учитывая присутствие Ив Льон в составе «Остоженка»; или делается попытка воссоздания и моделирование духа места, центров градостроительной и социальной самоидентификации через историческую топонимику места? В любом случае, мы ждем продолжения, поскольку эта идея гораздо сильнее предложений по другим разделам отчета. Тем более, что полноценный отчет пока не состоялся. Презентация его не заменяет. Нужны обоснования предложений по всем разделам. Градостроительство требует дисциплины.

RICARDO BOFILL, Барселона

- Главное понятие – в чем своеобразие концепции Московской агломерации от группы RICARDO BOFILL. Отчет наполнен значительным количеством известных схем, как существующего положения, так и проектных решений. Часто возникает ощущение недосказанности. Дается характеристика ЦФО, но не хватает стратегии развития. Справедливо обозначаются приоритеты для глобального города, но что делать и как это делать с Москвой остается загадкой. Дан интересный анализ опыта управления агломерациями в Европе с выделением трёх фаз управления: первая фаза – создание единого государственного органа управления агломерацией; вторая фаза – создание регионального органа от имени государства, который взаимодействует с муниципалитетами; третья фаза – установление партнерских отношений между властью и обществом при совместном управлении и развитии 24
- агломерации. Упоминается вскользь негосударственная организация «Стратегический план барселонской метрополии» действующая в агломерации Барселона. Учитывая происхождение команды RICARDO BOFILL было бы полезно подробнее раскрыть методы управления агломерацией Барселоны. Авторы данного отчета часто рисуют желаемую или оптимальную для европейского города структуру управления территорией, не принимая во внимание российскую специфику и уровень легитимности российских НГО (негосударственных организаций).
- Интересен выполненный группой RICARDO BOFILL сравнительный анализ планировочного модуля, размеров минимального квартала Москвы и других мировых столиц, а также размеры профиля их городских улиц. У Москвы линейные размеры кварталов в 4-6 раз больше, чем у Нью-Йорка, Лондона, Парижа и Токио. Это ведет к транспортным проблемам и снижению до 10% пешеходных коммуникаций в сравнении с 30-40% в сопоставляемых городах. Пешеходность города также подавляется размерам магистральных улиц Москвы.

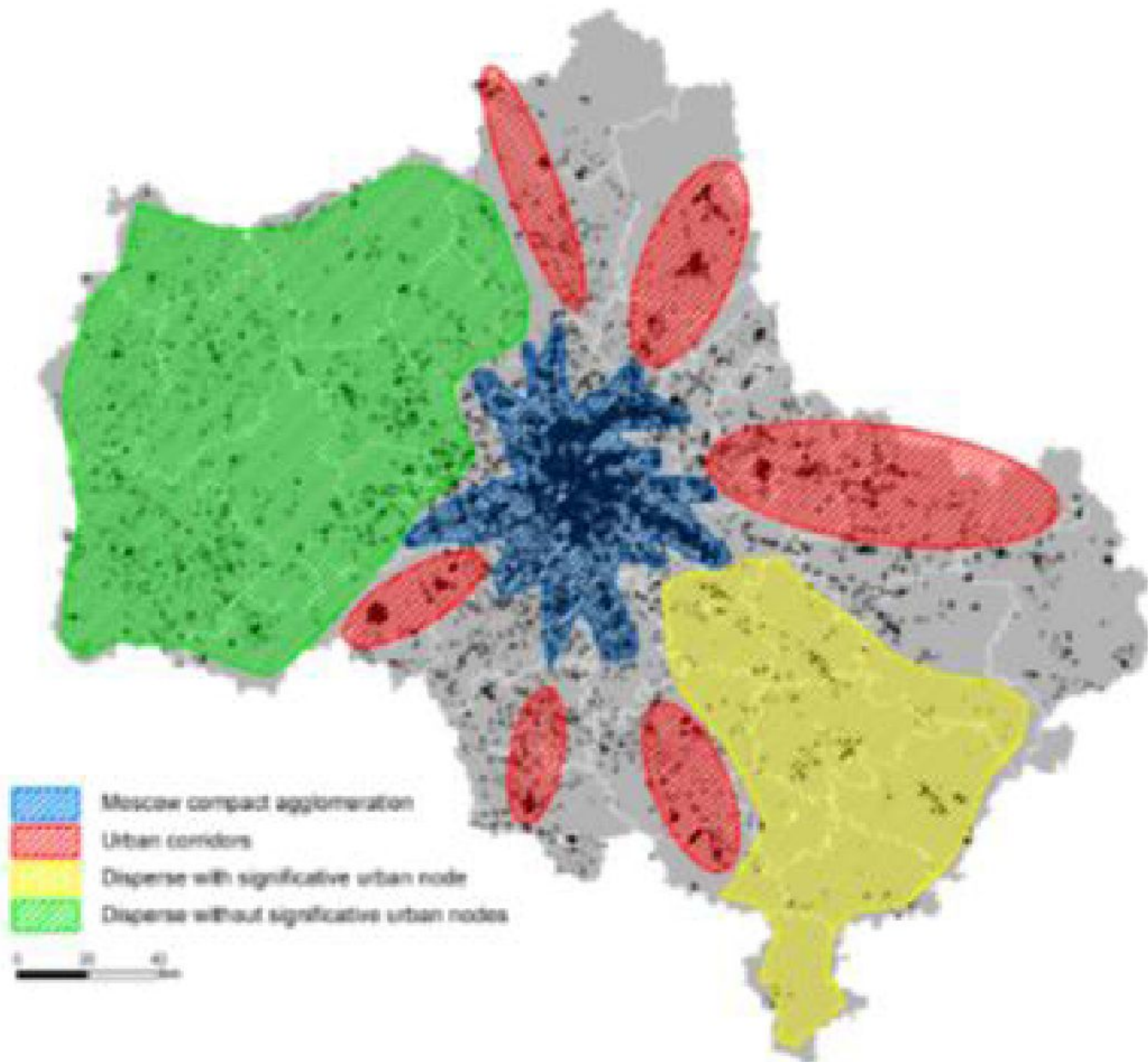
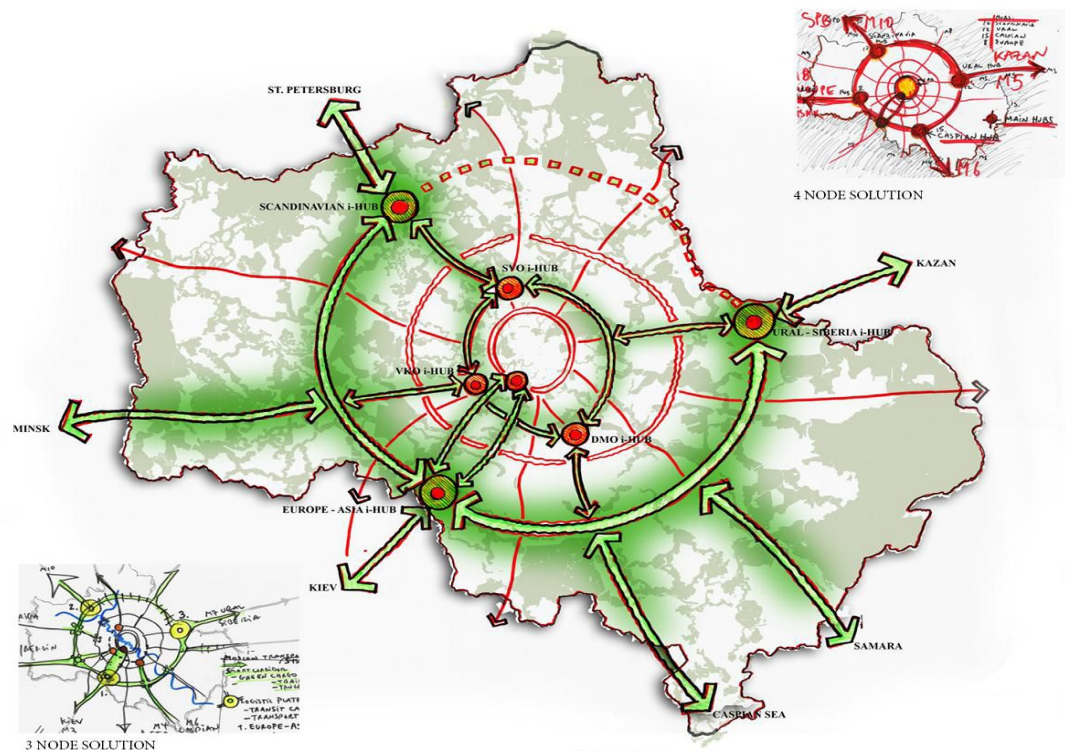


Рис. Схема распределения главных логистических центров в агломерации. Предложение команды RICARDO BOFILL

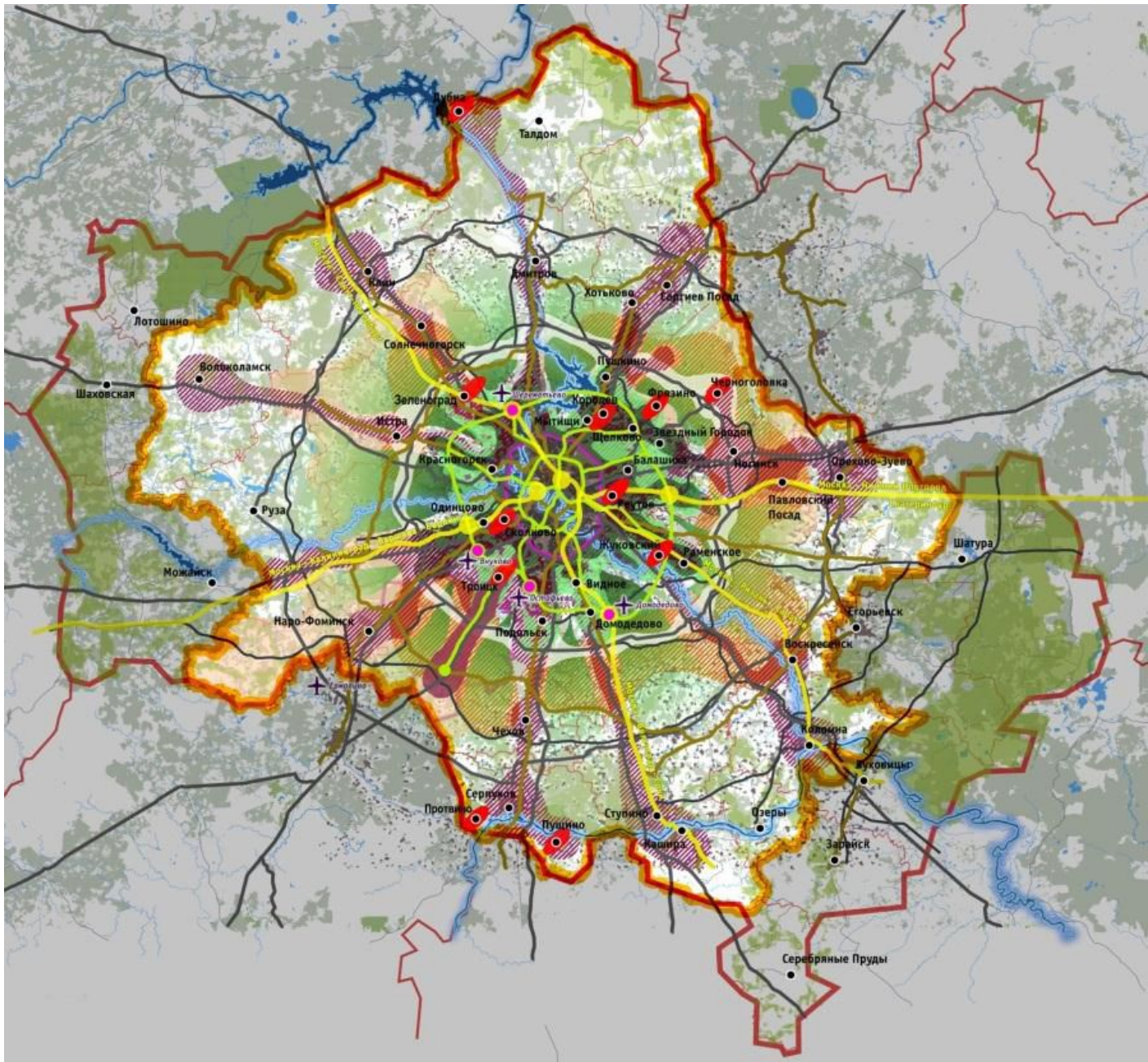
Совершенно очевидно, что на втором и третьем этапе проектирования Концепция Московской агломерации в редакции проектных групп будет доработана, и прежде всего, на территории Москвы и в зоне перспективного федерального центра.



i-HUB: CARGO TRANSPORT SCHEME

L'AUC, Париж

- Отчет интересной французской команды L'AUC напомнил отчет группы Чернихова в части соотношения между пространственным анализом 22
- сложившегося состояния агломерации и проектными предложениями по ее развитию, т.е. почти полную независимость между этими разделами. Нельзя сказать, что это плохо или недопустимо, но нужен какой-то диалог между настоящим и будущим.
- Важный вклад в оценку настоящего внесла эксперт команды L'AUC, сотрудник института географии РАН Ольга Вендина. Широкомасштабный анализ связей Москвы и Московского региона с окружением, Россией и остальным миром завершился проектом агломерационных связей и пульсацией региона в режиме зима-лето.



- **ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES, Париж**
- Франко-российская команда GRUMBACH наиболее добросовестно подошла к составлению проектного отчета – по всем, заявленным в задании пунктам, даны ответы. Раздел по ЦФО – лучший в десятке команд. Детальный анализ состояния округа завершается соображениями стратегического плана и провоцирует на дальнейшие рассуждения. Какова миссия ЦФО по географической горизонтали и вертикали? В значительной мере ЦФО должен ответить на вопрос о приоритетах геополитики России в западном, южном и восточном направлениях. Такие ответы помогут понять претензии Москвы на глобальный город и сформировать систему расселения России. Требуется дополнительное рассмотрение подхода команды GRUMBACH к выявлению границ и структуры агломерации. Пофакторный анализ из шести позиций дает шесть вариантов границ. В качестве базовой командой предложено установить планировочную границу по 1.5 часовой изохроне автомобильной транспортной доступности. С этим можно было бы согласиться, если бы авторы не приняли расчетную скорость передвижения эквивалентную предельной разрешенной на магистралях общего пользования – 110; 90; 60 км/час. , что не может соответствовать средней реальной скорости передвижения по конкретным магистралям. Поэтому изохрона получилась избыточно удаленной к границам Московской области. Более продуктивной нам представляется граница агломерации, установленная по объему и плотности маятниковых миграционных потоков населения на рассматриваемой территории, которая может быть откорректирована с учетом развития скоростного пассажирского транспорта. Впечатляет транспортный и экологический раздел отчета команды.

- *Предложение по организации Московской агломерации от группы Grumbach-Wilmotte - Париж (Франция)*



МОСКВА И РАСШИРЕНИЕ НА ЮГО-ЗАПАД



РАЗВИТИЕ ЮГО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНА и NML (New Moscow Line — Новая московская линия)

Для развития юго-западных районов будет построена NML (с остановками на расстоянии приблизительно 5 км друг от друга) и связана с трамвайным маршрутом (с остановками на расстоянии приблизительно 600 м друг от друга), а также проложен широкий бульвар с зелеными насаждениями. Эти районы становятся витриной устойчивого развития.

РАЗВИТИЕ юго-западных районов: определение ключевой особенности каждой из шести областей, до которых можно будет доехать по NML.

1. Коммунарка – Сосенки
Комплексный центр многоэтажных сооружений.
2. Десна
Формирование яркого делового центра на фоне парковых скверов.
- 3 и 4. Троицк-Красная Пахра
Формирование и развитие центра.
5. Чириково
Ключевой центр новостроек.
6. Рыжово
Аграрный центр.

РАСШИРЕНИЕ НА ЮГО-ЗАПАД



- **«Архитектурно-дизайнерская мастерская профессора ИАА Чернихова А.А.», Москва**
- Объединение географов МГУ и Института географии РАН в составе команды Чернихова позволило представить отчет по первому проектному этапу концепции Московской агломерации по всем правилам научного фундаментального исследования, объемом в 234 стр. Глубочайшая характеристика проблем рассматриваемой территории показывает, что авторы не один год занимаются Московским регионом и агломерационными процессами в нем. Особо убедительно представлена пульсация Московской агломерации и Москвы, а также ее центральной части в зимний и летний периоды, своеобразие четырех секторов и четырех поясов Московского региона.
- 4-й дальний 1-й ближайший 2-й ближний 3-й средний ПОЯСА
восточный северный южный западный СЕКТОРА
- Рис. Группировка районов Московской области по поясам удаленности и географическим секторам. «...Пояс 1 (ближайший) – это районы, непосредственно граничащие с Москвой, и самостоятельные города, попадающие в ту же зону. Пояс 2 (ближний) – это районы-соседи Москвы второго порядка и т. д. Средний радиус первого пояса достигает 20-30 км; исключение – сильно выдающийся на запад Одинцовский район. Радиус второго пояса – 20-60 км.

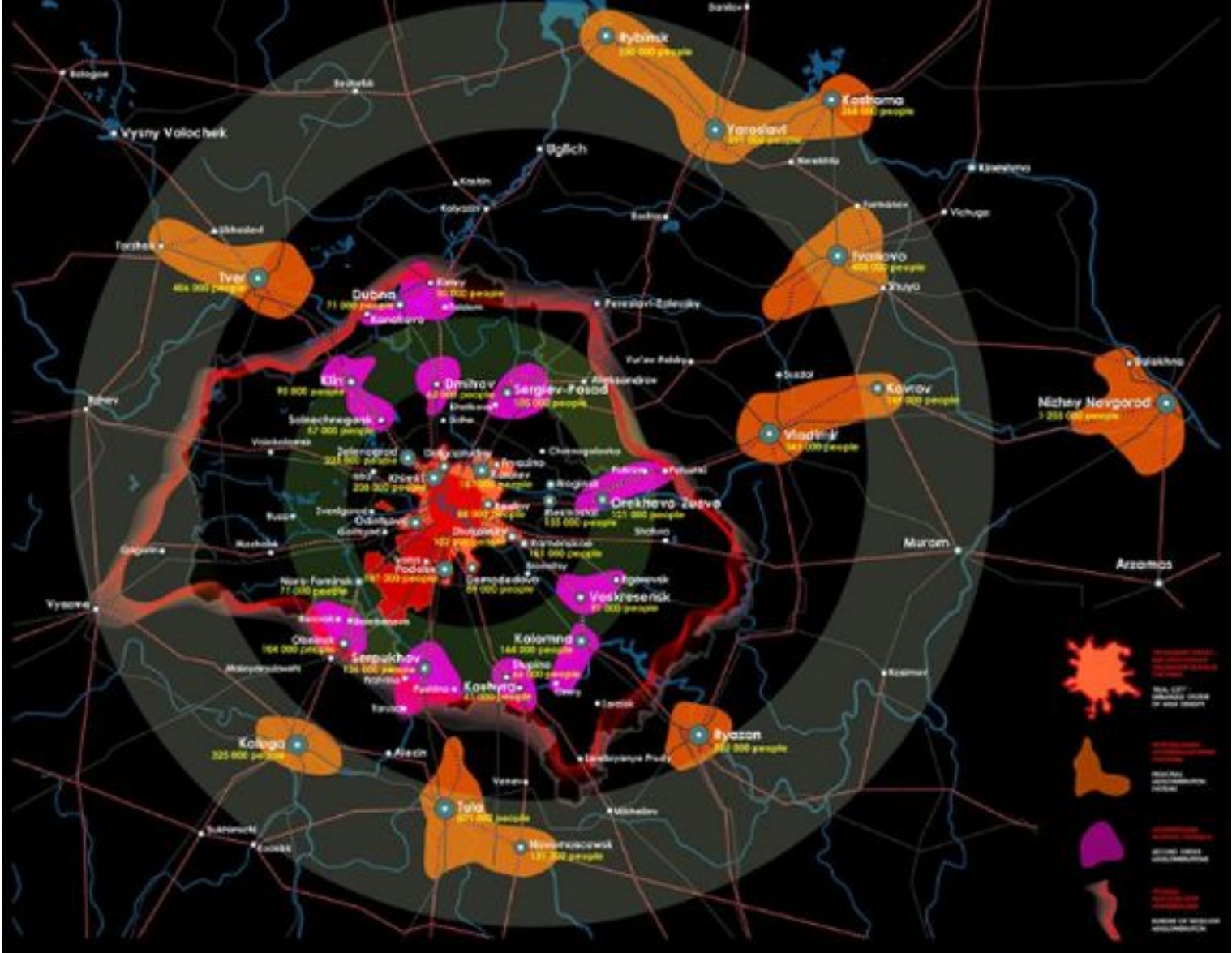


Рисунок 3.2.1. Группировка районов Московской области по поясам удаленности и географическим секторам

- « ... В качестве оптимального решения предлагается создание кольца вокруг города Москвы с радиусом 50 км +/-20 % от МКАД, что позволяет формировать ряд периферийных новых «кластеров» на основе существующих исторических городов...». «... Длина кольца Супер периферии составит 350 - 450 км. Это расстояние можно преодолеть за 1-1,5 часа, если использовать высокоскоростные поезда типа TGV». Супер кольцо дополняется супер радиальной транспортной линией, проходящей через Московскую агломерацию, и связывающей Москву с Санкт-Петербургом (на севере), и с Киевом (на юге)».
- Судя по графической модели, мы имеем дело с линейным городом, согнутым в кольцо со всеми вытекающими последствиями процессов урбанизации. Используя научный потенциал команды Чернихова авторам 14
- данной планировочной концепции целесообразно более тщательно проанализировать токийский опыт и сделать укрупненное ТЭО эффективности предложенного супер-кольца и его взаимодействия с ядром агломерации, а также определить, при каких условиях внутрикольцевые связи будут доминировать над центростремительными.

- Группировка районов Московской области по поясам удаленности и географическим секторам. «...Пояс 1 (ближайший) –это районы, непосредственно граничащие с Москвой, и самостоятельные города, попадающие в ту же зону. Пояс 2 (ближний) –это районы-соседи Москвы второго порядка и т. д. Средний радиус первого пояса достигает 20-30 км; исключение –сильно выдающийся на запад Одинцовский район. Радиус второго пояса –20-60 км. Третий пояс удален от Москвы на 60-100 км. Дальний четвертый составили немногие западные, южные, а чаще восточные и юго-восточные окраины Области, не образующие (как пояс 3) сплошного кольца
- Из-за ее конфигурации. Сюда же отнесены районы формально 5-го ранга соседства со столицей: Шатурский, Луховицкий, Зарайский и Серебряно-Прудский. Деление на основные сектора – северный, южный, западный и восточный –в общих чертах отражает их функциональную специфику. Для востока и юга приоритетны агро-промышленные функции; для севера – рекреационная, лесохозяйственная и аграрная; для запада, северо-запада – рекреационная, общественно-деловая и жилищно-селитебная.

ИСТОРИКО-ТРАДИЦИОНАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТЕРРИТОРИЕЙ
 REAL URBAN PLANNING IS GOING OVER ADMINISTRATIVE BORDERS



- Рис. Территориально-хозяйственный каркас - «...выделенный нами каркас почти нигде, кроме старого-нового южного выступа, не выходит за круг районов –соседей Москвы третьего порядка, зато все плотнее и ровнее облегает столицу по ее периметру. Это, возможно, означает, что 10-12 районов Области (т. е. 25-30% из них), наиболее удаленных от центра топологически или дистанционно, не имеют прямого отношения к данному каркасу и у них мало шансов быть в него включенными».

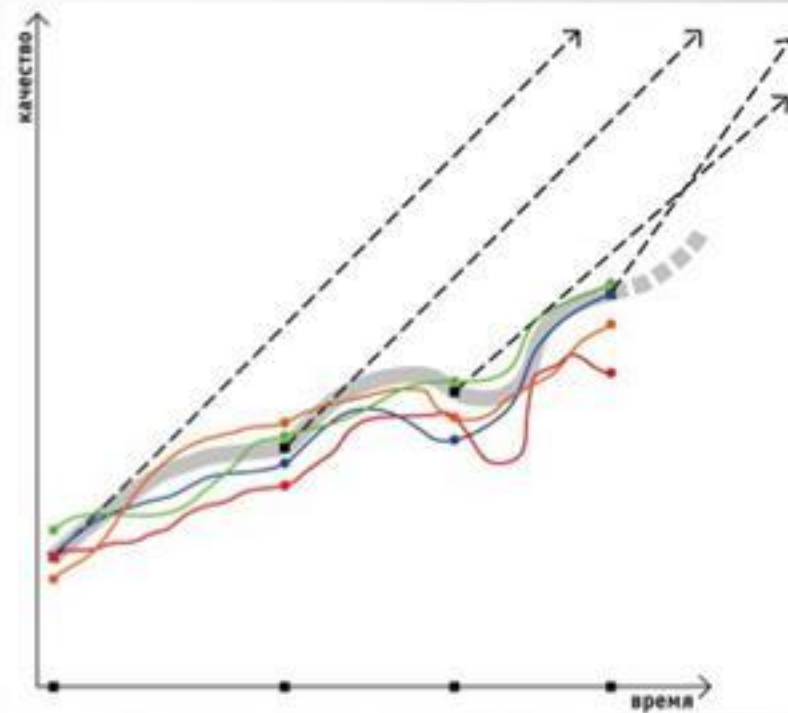
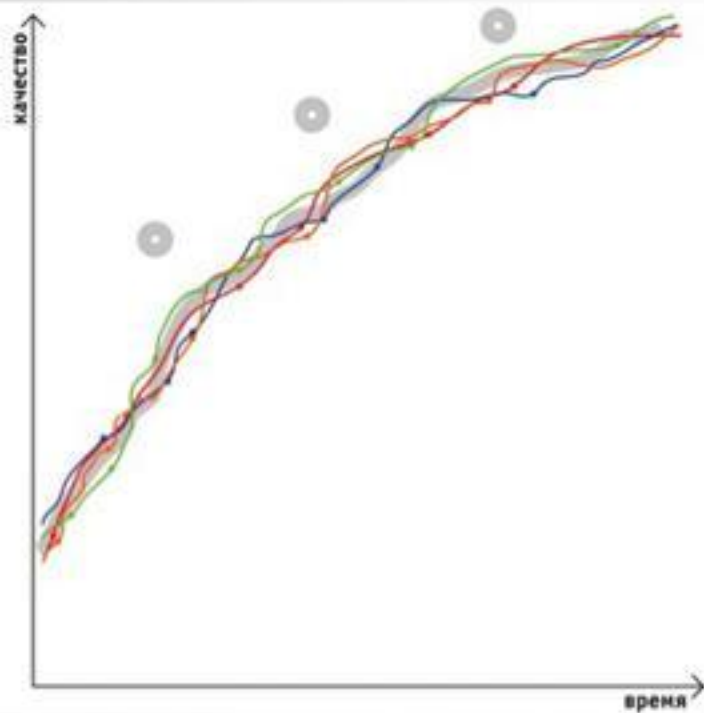
- . Разбивка на 4 сектора обеспечивает их примерно одинаковую площадь, что желательно и, в отличие от поясного деления, возможно». «...Дробность АТД и муниципальных образований, отражаемая их средней площадью, вначале, соответственно, нарастает. В 70-100 км, где население в 5-6 раз реже, чем у порога столицы, площадь ячеек во столько же раз больше. Но в 100-120 км и на дальних окраинах, где плотность меньше уже на порядок, территория поделена так же дробно. Похоже, что АТД и нарезка муниципальных образований слишком упрощены в срединной зоне Области, а к ее окраинам приходят «в норму», диктуемую демо-экономической насыщенностью территории»

- Авторы сообщают, что численность дневного населения центра Москвы возрастает от 650 тыс. чел в летний выходной день до 2.6млн. чел в зимний будний день, численность Москвы меняется от 9 млн. летом до 14.5млн. зимой. Соответственно в летнее время население Московской области увеличивается на 2.65 млн. человек. Подробный, порой избыточно детальный для данной стадии проекта анализ социально-экономического состояния муниципальных районов и городов Московской области должен быть хорошей основой для последующего прогнозирования, например, территориально-хозяйственного каркаса области и агломерации.

В масштабах агломерации

- Продумывая программу развития Московского региона, участники группы руководствовались необходимостью нивелировать ситуацию неравномерного развития городов в России. Пока Москва является «всероссийским пылесосом», ее глобальных проблем не решить. Поэтому, занимаясь агломерацией, нужно создавать новые центры, привлекающие человеческие и финансовые ресурсы. Один из способов - рассредоточение производственного потенциала столицы в пределах ЦФО путем развития производственной специализации его городов. Транспортной стратегией предусмотрено освобождение Москвы от транзитных перевозок, выведение таможенных терминалов за ее пределы.

Естественный и проектные агломерации – треки развития



Задачи проекта

- Например, документ предполагает, что до 2020 г. общий объем застройки должен вырасти в 1,5 раза — к 410 млн кв. м должно добавиться еще больше 200 млн кв. м (это, объясняли чиновники, чрезмерно переуплотнило бы город). К тому же в документе неточные данные о числе жителей и не учитывалось увеличение числа автомобилей, добавляли чиновники. Наконец, с 2012 г. изменились границы города — в генплане не учтена новая Москва.

Теперь участникам конкурса предстоит собрать информацию о 256 189 га — это площадь Москвы с учетом присоединенных территорий: изучить особенности расселения, структуру занятости и т. д. «Сегодня точно нарисовать город таким, каким он будет через 30 лет, сложно, — говорит главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов. — Мы попытались найти стратегический подход к тому, как должен развиваться город, какие в нем приоритеты, как идет борьба за человеческие ресурсы, инвестиции и т. д.». По его словам, понимая, что генплан нужно корректировать, чиновники решили сначала заказать документы, которые бы обосновали будущие изменения.

ОТВЕТЫ

- В результате должны получиться ответы на ряд вопросов, следует из конкурсной документации. Например, какими должны быть приоритеты в развитии общественного транспорта; как устранить дисбаланс расселения, размещения мест приложения труда и обслуживания; сформировать полицентрическую структуру города; увеличить предложение арендного жилья и ликвидировать аварийный жилой фонд; кроме того, нужно обосновать целевые показатели обеспеченности населения жильем и инфраструктурой. При этом необходимо учесть госпрограммы Москвы, а также планы развития Московской и Калужской областей.
- отсутствие единого взаимоувязанного проекта развития территорий Москвы и Московской области;
- расширение территории Москвы в юго-западном направлении за счет присоединения части территорий Подмосковья;
- создание инфраструктуры международного финансового центра на присоединенных территориях;
- необходимость повышения конкурентных качеств Москвы как глобального мирового города и повышения качества городской среды и условий проживания в российской столице.

«ЕДИНЫЙ ПЛАН — ДВА СТРАТЕГИЧЕСКИХ НАПРАВЛЕНИЯ»
НОВАЯ МОСКВА: ГОРОД БУДУЩЕГО С НУЛЕВЫМИ ВЫБРОСАМИ УГЛЕРОДА
СТАРАЯ МОСКВА: РЕКОНСТРУКЦИЯ С ПРИЦЕЛОМ НА УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ И С ОПОРОЙ НА ИСТОРИЧЕСКОЕ НАСЛЕДИЕ

“ONE PLAN — DUAL STRATEGY”
NEW MOSCOW: BUILD FOR THE FUTURE | ZERO-CARBON CITY | OLD MOSCOW: REGENERATE FROM THE PAST: ‘GREEN’ RE-FIT

ПРОБЛЕМЫ:

- ✦ Урбанизация и неблагополучие городской жизни
- ✦ Перегрузка транспортной системы
- ✦ Отток среднего класса
- ✦ Неупорядоченная застройка в пригородах
- ✦ Ухудшение экологической обстановки
- ✦ Экономический спад

СИМПТОМЫ:

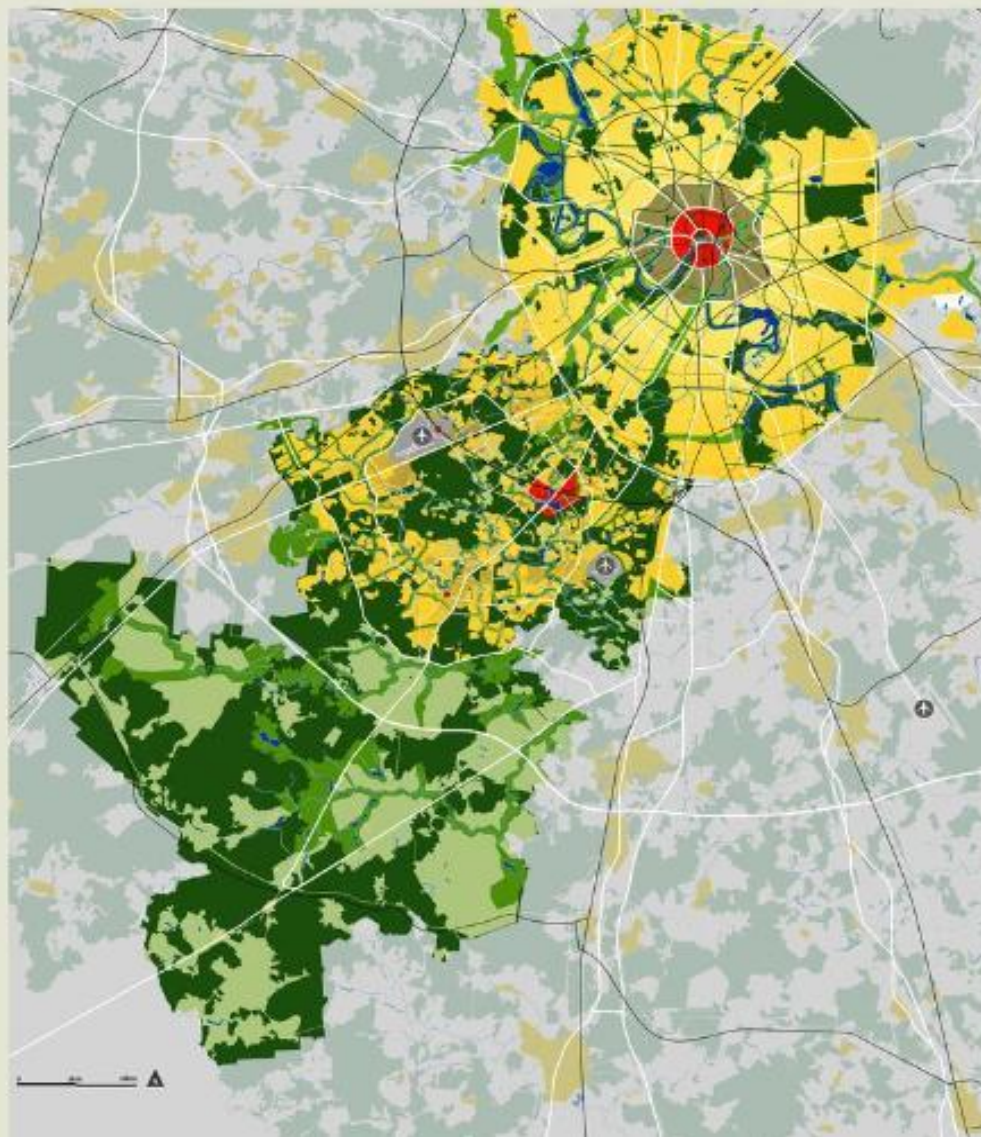
- Increased urbanisation
- Traffic congestion
- Middle class flight
- Random suburban sprawl
- Environmental degradation
- Economic decline

РЕШЕНИЯ:

- ✦ Оздоровление социальной обстановки и городской среды
- ✦ Развитие общественного транспорта, контроль использования автотранспорта
- ✦ Новые городские подцентры
- ✦ Новый федеральный округ как опора развития
- ✦ Город с нулевыми выбросами углерода
- ✦ Синергиям инвестиций

ДОЛГОВРЕМЕННЫЕ РЕШЕНИЯ:

- Community regeneration
- More public cars used
- New towns in the City
- New Federal City as growth-factor
- Zero Carbon settlement
- Synergistic investment



Ландшафтная экология

LANDSCAPE AND ECOLOGY

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КАРКАС:

ЧИСТАЯ ВОДА + ЕДИНАЯ ПОЛОСА
ЗЕЛЕННЫХ НАСАЖДЕНИЙ

- Строительство и реконструкция с прицелом на устойчивое развитие и без ущерба для экологии
- Восполнение сокращения лесных и других природных ресурсов за счет создания новых ландшафтов экологического назначения
- Восстановление природных богатств и экологических систем
- Нулевое загрязнение сточных вод на территории агломерации
- Обширная сеть природных зон экологического и рекреационного назначения в рамках экологической реконструкции Старой Москвы
- Единый комплекс лесов и зеленых насаждений на присоединяемых территориях в рамках плана развития Новой Москвы с нулевыми выбросами углерода
- Восстановление качества воды в речах и водотоках, создание водохранилищ и искусственных озер на всей территории Московской агломерации

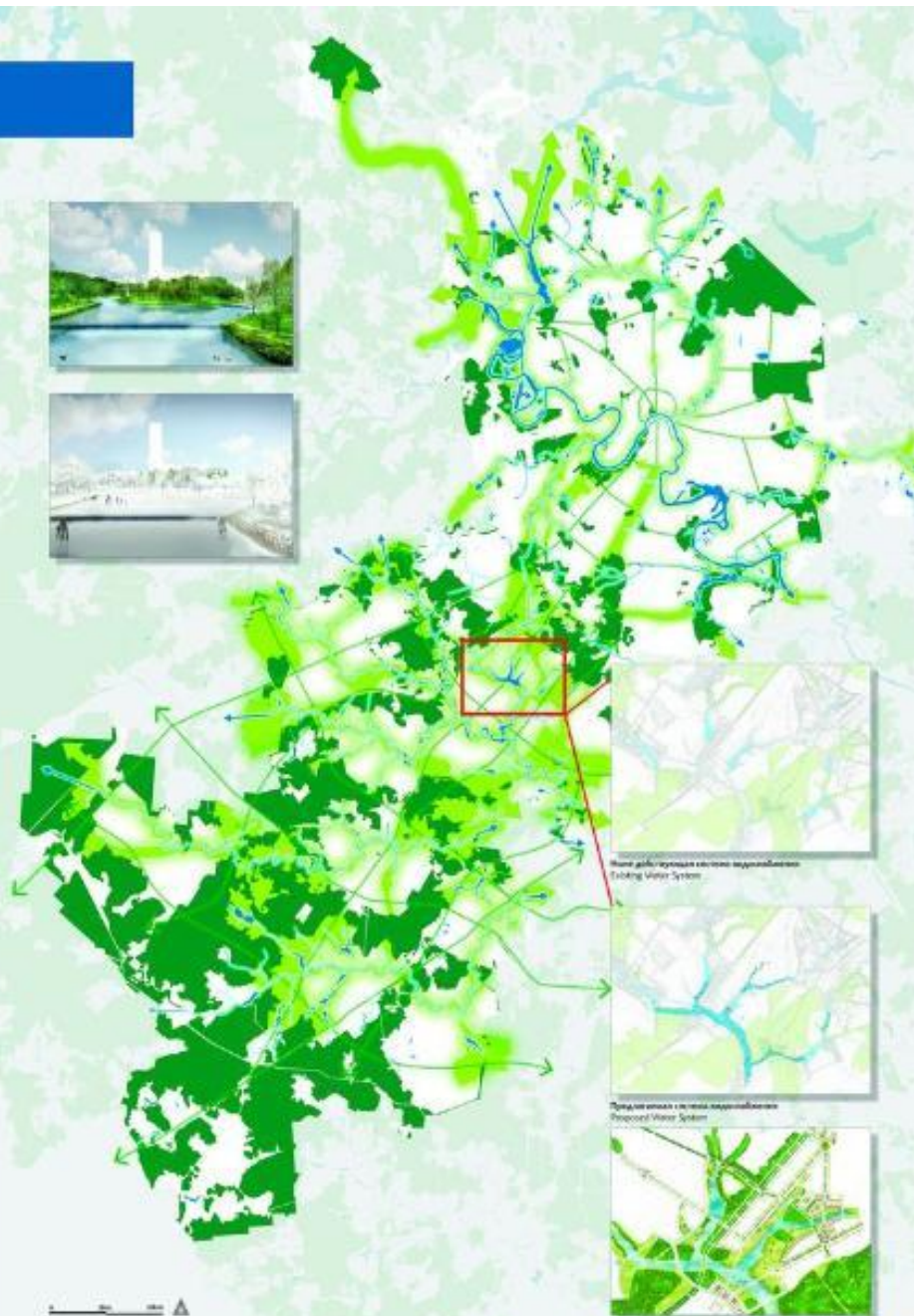
ECOLOGICAL CAPACITY

Clear Winter Systems — Integrated Green Network

- new and sustainable change without harm to ecology
- loss of forest and other habitats replaced by new ecological landscapes
- repair to existing soil conservation and ecological systems
- water flowing the City as often as water coming to — "flow to slow water"
- an extensive ecological and recreational system — part of Old Moscow "green network"
- a diverse and large scale green network for New Moscow — part of Green Carbon New Moscow
- slowing water courses, creating lakes and reservoirs — a water network for All Moscow



Evening Falls,
near Leninsky edge



Нынешняя система водоснабжения
Existing Water System

Предлагаемая новая система водоснабжения
Proposed Water System

Резюме

- Таким образом, можно подстегнуть схему линейного расселения, опирающуюся на аэропорты, как зоны коммерческой активности и концентрации мест приложения труда. Эти урбанизированные кластеры могут претендовать на самостоятельность и составить альтернативу метрополии, как месту проживания и как центру занятости.

ПРИОРИТЕТ 1. Развитие Москвы как Столичного региона

- ЦЕЛЬ 1. Формирование единой схемы расселения на территории Московской агломерации
- Ключевые показатели
- система согласованных документов, определяющих развитие Столичного региона
- сбалансированность территориального устройства Столичного региона
- ЦЕЛЬ 2. Развитие транспортных инфраструктур в масштабе Московской агломерации
- Ключевые показатели
- транспортная связность территорий
- транспортная инфраструктура города
- ЦЕЛЬ 3. Формирование единого информационного пространства в масштабе Московской агломерации
- Ключевые показатели
- разнообразие средств доставки информации
- удовлетворенность пользователей **ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ И КАЧЕСТВО ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

ПРИОРИТЕТ 2. Реконструкция и повышение качества городской среды

- **ЦЕЛЬ. Радикальное повышение качества городской среды на всей территории Московской агломерации**
- *Ключевые показатели*
- энергоэффективность
- экологичность
- дружелюбность среды
- безопасность
- креативность

ПРИОРИТЕТ 3. Новые территории как экспериментальные площадки развития города

- *Ключевые показатели*
 - состав и объем делегированных компетенций,
 - объем полномочий, выполняемых муниципальными образованиями,
 - объемы задач, выполняемых некоммерческими организациями.
- ## **ПРИОРИТЕТ 2. Реконструкция и повышение качества городской среды**
- **ЦЕЛЬ. Радикальное повышение качества городской среды на всей территории Московской агломерации**
 - *Ключевые показатели*
 - энергоэффективность
 - экологичность
 - дружелюбность среды
 - безопасность
 - креативность

ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ЖИЗНИ И КАЧЕСТВА ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА

ПРИОРИТЕТ 1. Развитие человеческого потенциала

- **ЦЕЛЬ 1. Формирование современной среды для развития детей**
- *Ключевые показатели*
- распределение учреждений дошкольного, общего и дополнительного образования по муниципальным образованиям
- количество детей вовлеченных в разные формы дополнительного образования
- международные интегральные показатели качества образования
- **ЦЕЛЬ 2. Увеличение разнообразия форм занятости, образовательных услуг проведения досуга, для разных категорий населения**
- *Ключевые показатели*
- уровень грамотности (среднее количество лет, потраченных на обучение) и ожидаемая продолжительность обучения
- количество и характер культурных и общественных мероприятий

ПРИОРИТЕТ 2. Приращение человеческого потенциала

- **ЦЕЛЬ 1. Формирование устойчивых механизмов привлечения в город разных категорий населения**
- *Ключевые показатели*
- доля специалистов высокой квалификации в общей численности мигрантов,
- доля иностранных мигрантов, прошедших программы социальной и культурной адаптации (включая изучение русского языка)
- **ЦЕЛЬ 2. Повышение рождаемости в благополучных семьях, создание условий для совмещения работы и воспитания в семьях с детьми**
- *Ключевые показатели*
- рождаемость в семьях по децильным группам
- доля семей с детьми, находящимися ниже уровня бедности
- **ЦЕЛЬ 3. Повышение уровня доступности жилья**
- *Ключевые показатели*
- доступность жилья в собственность
- доступность арендного жилья

ПРИОРИТЕТ 3. Повышение качества социальных сервисов

- **ЦЕЛЬ 1. Улучшение состояния здоровья жителей**
- *Ключевые показатели*
- продолжительность жизни, скорректированная с учетом нарушений здоровья
- удовлетворенность жителей качеством медицинских услуг
- доля здравоохранения в ВРП
- **Цель 2. Повышение качества и доступности образовательных услуг**
- *Ключевые показатели*
- международные интегральные показатели качества образования
- количество образовательных учреждений, реализующих совместные проекты с иностранными образовательными учреждениями
- количество иногородних и иностранных студентов, проходящих обучения в учреждениях профессионального образования
- доля безработных выпускников учреждений профессионального образования
- доля образования в ВРП

ПРИОРИТЕТ 4. Повышение эффективности систем социальной адаптации

- **ЦЕЛЬ 1. Создание условий, противодействующих вовлечению москвичей в бедность и ее воспроизводству**
- медианные доходы населения
- доля семей, с доходами ниже прожиточного уровня
- доля семей, вышедших из состояния бедности
- **ЦЕЛЬ 2. Оптимизация сети государственных учреждений социального обслуживания и обеспечение равенства доступа поставщиков услуг любых организационно-правовых форм к бюджетным средствам, направляемым на предоставление социальных услуг населению**
- количество некоммерческих организаций, вовлеченных в социальные программы города
- количество поставщиков услуг разных организационно-правовых форм реализующим городской заказ по социальным программам

- **ЦЕЛЬ 3. Создание условий для достойной жизни пенсионеров**
- доля пенсионеров по возрасту, проживающих в домохозяйствах, с доходами ниже прожиточного уровня
- индекс материальных лишений
- **ЦЕЛЬ 4. Формирование механизмов адаптации для лиц с ограниченными возможностями**
- *Ключевые показатели*
- доступность социальных сервисов
- удельный вес городских объектов, учитывающих требования безбарьерной среды
- доля лиц с ограниченными возможностями, проживающих в домохозяйствах, с доходами ниже прожиточного уровня
- **ЦЕЛЬ 5. Поддержка и адаптация лиц, попавших в неблагоприятные жизненные обстоятельства**
- *Ключевые показатели*
- численность уличных бездомных
- численность бездомных, умерших от переохлаждения и голода, а также заболеваний, вызванных холодом и недостаточностью питания
- охват социальными услугами бездомных

НАРАЩИВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА

- **ПРИОРИТЕТ 1. Развитие инновационных отраслей промышленности**
- **ЦЕЛЬ. Достижение глобальной конкурентоспособности по «прорывным» направлениям**
- *Ключевые показатели*
- доля занятости в высокотехнологичных отраслях,
- доля экспорта инновационных товаров (в промышленности/ в сфере услуг).

ПРИОРИТЕТ 2. Развитие сектора высокотехнологичных деловых и потребительских услуг

- **ЦЕЛЬ. Формирование среды современного бизнеса**
- *Ключевые показатели*
- оборот деловых и потребительских услуг,
- доля внебюджетного финансирования (ГЧП, займы и др.) в реализации задач городского развития.

НАРАЩИВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА

- **ПРИОРИТЕТ 1. Развитие инновационных отраслей промышленности**
- **ЦЕЛЬ. Достижение глобальной конкурентоспособности по «прорывным» направлениям**
- *Ключевые показатели*
- доля занятости в высокотехнологичных отраслях,
- доля экспорта инновационных товаров (в промышленности/ в сфере услуг).

ПРИОРИТЕТ 2. Развитие сектора высокотехнологичных деловых и потребительских услуг

- **ЦЕЛЬ. Формирование среды современного бизнеса**
- *Ключевые показатели*
- оборот деловых и потребительских услуг,
- доля внебюджетного финансирования (ГЧП, займы и др.) в реализации задач городского развития.

ПРИОРИТЕТ 3. Редевелопмент городских территорий

- **ЦЕЛЬ. Переосвоение территорий города, в соответствии со стратегическими направлениями его развития**
- *Ключевые показатели*
- объемы внебюджетных средств, затраченных на реорганизацию промышленных предприятий,
- количество организаций, вовлеченных в инновационную деятельность, обеспечивающую базовые потребности города.

- **СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ**
 - Доцент МАРХИ кафедры
Комплексной профессиональной
подготовки
- **ФАВОРСКАЯ ЕЛЕНА АЛЕКСЕЕВНА**
 - Телефон
 - 8 926 526 06 64