

НУЖНЫ ЛИ МИНСКУ НЕБОСКРЕБЫ?



Георгий Потаев

Небоскребы, появившиеся в конце XIX в. как символ прогресса и технических возможностей человека, оказались чрезмерно дороги в строительстве и эксплуатации, неудобны для пользования. Всемирно известный архитектор Рем Коолхаас в своей знаменитой книге «Delirious New York» («Безумный Нью-Йорк»), изданной в 1978 г. (рис. 1), доказал, что они крайне неэффективны экономически, социально, психологически.

Вот несколько цитат из его книги:

«...Где-то между 1890 и 1940 годами новая культура, назовем ее *Веком Машин*, выбрала Манхэттен в качестве своей лаборатории. Это мифический остров, где был впервые опробован «metropolitan» стиль жизни, проведен коллективный эксперимент, в котором целый город стал фабрикой для рукотворных впечатлений, где настоящее и естественное перестало существовать...

...Манхэттен создал бесстыдную архитектуру, любовь к которой находилась в прямой пропорции к дерзкому отсутствию самокритики, архитектуру, уважаемую ровно настолько, насколько она перегибала палку...

...В западной архитектуре существует гуманистическое предположение о том, что желательно устанавливать внутреннюю связь между экстерьером и интерьером здания, а именно, экстерьер нам рассказывает нечто о внутренних пространствах и наоборот. «Честный» фасад рассказывает о деятельности, которую скрывает. В несоответствии оболочки содержимому создатели Нью-Йорка нашли неограниченную свободу. Они эксплуатировали и формализовали ее в архитектурном эквиваленте лоботомии – хирургическом вмешательстве, при котором уничтожается

связь между правым и левым полушариями мозга. Архитектурный аналог разделяет архитектуру интерьера и экстерьера. В этом смысле монолит избавляет внешний мир от агонии бесконечных перемен, что происходит внутри. Он прячет ежедневную жизнь...

В эссе, вошедших в сборник «Content», Рем Коолхаас развивает свои мысли о небоскребах:

«...Небоскреб – странный тип здания. Почти совершенный в момент своего изобретения – в большей степени изобретения, чем любой другой, даже более прогрессивный тип – он становился менее и менее интересным по мере того, как приобретал популярность. Не улучшенный, но испорченный, некогда организовавший себя посредством гипертрофированных различий, водворивший способность шокировать своим ведущим принципом – полный сладких обещаний, сведенных на нет повторяющейся банальностью. Благое начинание, попытка с помощью небоскреба справиться с интенсификацией плотности (density), превратилось в аккуратно разграниченную изоляцию...

...Азия приняла небоскреб как символ своей современности, доведя до практически полного исчезновения все остальные типы зданий, как раз в тот момент, когда все возможности этого типа зданий кажутся исчерпанными...».

Следуя идеям «манхэттенизма», преподаватель Колумбийского университета Харви Корбетт разработал в 1923 г. проект, в котором весь нижний уровень города будет полностью отдан под движение автомобилей. Если машинам понадобится еще больше места, края существующих зданий могут быть отодвинуты, чтобы появились допол-

Рис. 1. Обложка книги Рема Коолхааса «Delirious New York» («Безумный Нью-Йорк»), символизирующая конец эры небоскребов. 1978 г.



Рис. 2. Проектное предложение Харви Корбетта, в котором идеи «манхэттенизма» доведены до абсурда. 1923 г.





Рис. 3. Небоскребы – монументы ушедшему XX в. Манхэттен, Нью-Йорк

нительные площади. Пешеходные зоны он предложил устраивать в аркадах, врезанных в здания. Аркады создают протяженную сеть пешеходных пространств на обеих сторонах улиц, мосты обеспечивают их непрерывность (рис. 2). Так что Корбетт изобрел метод, с помощью которого можно обращаться рационально с фундаментально-иррациональным.

Небоскребы – монументы ушедшему XX в. (рис. 3). В городах Северной Америки и Западной Европы их практически перестали строить.

Надо ли нам идти путем Китая и Арабских Эмиратов? Что это даст нашим городам и живущим в них людям? Ведь небоскребы разительно меняют облик городов и, как правило, не в лучшую сторону.

Единственный памятник архитектуры и градостроительства Беларуси, созданный в XX в. и претендующий войти в Список всемирного культурного наследия, – это проспект Независимости (Сталина, Ленина, Скорины) в Минске. Сегодня в центре ансамбля, на Октябрьской площади, планируется возвести высотное здание отеля, которое, безусловно, нарушит облик и масштаб исторической застройки, а этого допустить нельзя.

Высотных объектов, которые строятся или планируется построить в Минске, настолько много, что городские власти заказали УП «Минскград» проект размещения высотных зданий. Кстати, такая работа уже была выполнена в 1970-е годы, даже вышла книга Л.С. Потапова «Силуэт Минска» (рис. 4). Но прежде чем заниматься планированием высотного строительства, необходимо ответить на вопрос: нужны ли Минску небоскребы?

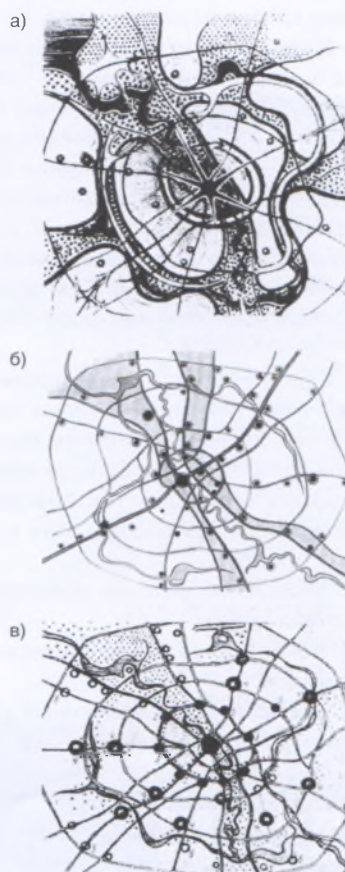


Рис. 4. Методика размещения высотных зданий в Минске, опубликованная в книге Л.С. Потапова «Силуэт Минска», 1980 г.:

а – анализ ландшафтных и композиционных качеств территории; б – система «золотых точек» – мест, наиболее важных в композиционном отношении; в – предложение по размещению высотных архитектурных доминант



Рис. 5.
Исторический
силуэт Минска

Исторический опыт показывает, что к формированию высотного силуэта города надо подходить крайне осторожно (рис. 5).

В градостроительной практике начала XXI в. есть прекрасный пример – застройка центра Берлина после объединения Германии. Было принято решение – ограничить высоту новых зданий и не строить небоскребы. Сегодня Берлин – музей современной архитектуры с выразительными зданиями и ансамблями, которые поражают не высотой, а оригинальными объемно-пространственными решениями. При этом сохранен облик города, в котором нет хаоса высотных доминант.

Еще одна проблема современного развития Минска – появление «жилых небоскребов». Кажется бы, все просто: чем выше плотность жилой застройки, тем больше квартир можно разместить на каждом гектаре ценной городской территории. Однако при этом возникают серьезные проблемы:

- ухудшение условий проживания на верхних этажах зданий,
- нехватка мест для парковки автомобилей жильцов,
- уменьшение озелененных участков на междворовых территориях.

В новых градостроительных нормах Республики Беларусь ТКП 45–3.01–116–2008 показатель предельно допустимой плотности многоэтажной многоквартирной жилой застройки исчез (в гра-

достроительных нормах 2002 г. он составлял 350 чел./га и 5000–7000 м² общ. пл./га). Введен новый показатель плотности жилищного фонда в многоквартирной застройке повышенной этажности – не менее 9000 м² общ. пл./га (пункт 6.2.5, табл. 6.1). То есть вместо верхнего предела плотности, ограничивающего переуплотнение жилой застройки, введен нижний предел, снимающий ограничения.

Такой подход к градостроительным нормативам невозможно научно обосновать. Видимо, поэтому и появилось новое название норм – «Технический кодекс установившейся практики». Похоже, что примером для создателей новых белорусских градостроительных норм послужила «установившаяся практика» планировки и застройки Москвы – многомиллионного мегаполиса с неразрешимыми градостроительными проблемами и постоянно ухудшающимися условиями жизненной среды населения.

Показатель плотности жилой застройки 350 чел./га также завышен. Расчеты показывают, что при такой плотности невозможно создать благоприятную жизненную среду, она чрезмерна, и ее необходимо уменьшать.

Градостроительные нормы нельзя слепо копировать из негодной «установившейся практики». Они должны быть научно обоснованы и иметь гуманную направленность – давать возможность горожанам жить в комфортной и экологически благоприятной городской среде.



Открытое акционерное общество «Управление механизации № 79» осуществляет деятельность в области промышленной безопасности (эксплуатация, монтаж, демонтаж, перевозка башенных и автомобильных кранов) и является одним из самых крупных предприятий строительной отрасли в Республике Беларусь.



- Выполнение СМР любой сложности башенными кранами отечественного и зарубежного производства: грузоподъемность 5–25 т, высота подъема 41–150 м, вылет стрелы 25–70 м
- Монтаж и перебазировка башенных кранов
- Выполнение СМР любой сложности автомобильными кранами Liebherr, Галич, Машека: грузоподъемность 16–160 т, высота подъема 22–91 м
- Диагностирование и капитальный ремонт башенных, козловых, мостовых и автомобильных кранов
- Изготовление съемных грузозахватных приспособлений
- Перевозка опасных грузов (кислород в баллонах, нефтепродукты)
- Внутриреспубликанские перевозки грузов автомобильным транспортом, в том числе на низкорамном полуприцепе с погрузочной высотой 850 мм и грузоподъемностью 23 т
- Аренда и обслуживание грузопассажирских подъемников SNROS, рабочих мобильных платформ STROS
- Производство работ по электрофизическим измерениям до 1000 В



**Именно при участии УМ № 79
были возведены**

- Звездные копры Беларуськалия в Солигорске
- Бобруйская «Белшина»
- Жодинский БелАЗ
- Белорусский цементный завод
- Жлобинский БМЗ
- Современный железнодорожный вокзал в Минске
- Дворец Республики
- Крытый футбольный манеж на пр. Победителей
- КЗ «Минск»
- Национальная библиотека
- Жилые микрорайоны:
 - Малиновка-1–4
 - Сухарево-1–6
 - Красный Бор
 - Уручье

ОАО «УМ № 79»
Республика Беларусь, 220075, г. Минск,
ул. Селицкого, д. 27, корп. 2
тел./факс-приемной (+375 17) 344 61 23
тел. директора (+375 17) 344 22 22
e-mail: info@um79.by