

Н. Демин,
доктор архитектуры, профессор,
заведующий кафедрой городского строительства
Киевского национального университета
строительства и архитектуры

СОВРЕМЕННЫЕ АГЛОМЕРАЦИИ. МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ

Наследием уходящей индустриальной эпохи явились не только великая культура, наука, философия, современные промышленные, строительные, информационные технологии, изменившие мир, открывающие возможности и перспективы формирования качественно новой среды жизнедеятельности людей; не только развитая сеть процветающих городов, уникальных мегаполисов, мировая коммуникационная инфраструктура, великолепные рекультивированные ландшафты, но также и стагнирующие урбанизированные ареалы, деградирующие сельскохозяйственные земли – результат плохого управления, несдерживаемых амбиций, алчности и безумного расточительства людей.

*Результатом упущенных возможностей современного своевременного, плано-планировочного регулирования процессов освоения пригородных земель, предотвращения неизбежных коллизий и конфликтных ситуаций, явились характерные для территорий в зонах влияния многих крупнейших развивающихся городов, такие негативные явления как *субурбии и агломерации* с их неструктурированной, хаотически застроенной территорией – головная боль современных политиков и градостроителей.*

Сложность градостроительной деятельности в условиях агломерации связана с законодательной неурегулированностью их статуса, самого их существования и соответственно государственных органов, ответственных за управление развитием территорий агломераций. Кое как усвоив термин «городская агломерация», общество до сих пор по настоящему не осознало всей сложности и актуальности проблем, создавшихся и продолжающих множиться в поселениях вынужденных жить в условиях неупорядоченной, неуправляемой ситуации городской агломерации.

Оставаясь автономными поселениями со своей администрацией, органами местного самоуправления, статистикой, именем и всеми присущими атрибутами, отдельные поселения в специфических условиях агломерации не в состоянии принимать самостоятельных решений по проблемам, выходящим за их административные границы – это проблемы планировки территорий, экологии, природопользования, упорядочения социальной политики, трудовой миграции, развития инфраструктуры и т. п., неизбежно носящих межселенный характер и требующих согласованных действий всех субъектов.

Существует международный опыт организации межмуниципальных взаимодействий законодательного обеспечения сотрудничества и принятия совместных решений всеми субъектами права в условиях агломерации («интерурбаций»¹), но рассмотрение данных вопросов выходит за рамки данного исследования.

Целью настоящей работы является уточнение устоявшихся теоретических представлений об агломерации как феномене урбанизации XX века, его природе, проблемах, методах градостроительного исследования и проектирования.

Известно, что термин «агломерация» (*agglomerate* – лат., присоединять, накапливать) получил достаточно широкое применение в биологии, металлургии, демографии, экономике, экономической географии и градостроительстве. Близкое по смыслу понятие в каждой из научных дисциплин приобретает некоторые оттенки. В биологии – это скопление (микроорганизмов); в металлургии – спекание (горных пород); в демографии и градостроительстве – территориальная концентрация многих поселений, фактически сросшихся между собой в непрерывное, неструктурированное ни юридически, ни организационно, ни планировочно не сформированное пространство – урбанизированный ареал.

В определении понятия агломерации в градостроительной науке, изучение их свойств, ареалов распространения, причин возникновения, особенностей формирования существенный вклад внесли ученые украинской школы. Это объясняется тем, что именно в Украине острота проблемы агломераций, их градостроительных аспектов проявилась уже в шестидесятые годы прошлого века. Именно к этому

¹ «Интерурбация – это объединение таких городов, каждый из которых не обеспечен всеми необходимыми видами услуг и поэтому не может обойтись один без другого» [2 с.23].

периоду относятся известные работы В.И. Артемчука, Д.И. Богорада, Е.Е. Лишанского, В.И. Нудельмана, М.М. Кушниренко, А.И. Станиславского, В.С. Ступаченко, И.А. Фомина и др., заложивших основы теории и методологии расселения в промышленных районах. Аналогичные исследования были выполнены на территории России, других районов СССР (А.Ю. Беккер, В.В. Владимиров, В.Г. Глушкова, В.Г. Авидович, П.И. Дубровин, Г.А. Малоян, Г.Е. Мищенко, Е.Н. Перцик, В.В. Покшишевский, Н.А. Солофненок, Б.С. Хорев и др.), зарубежных стран (Бартелье, Ж. Боже-Гарнье, Геддес, Готман, А. Крензлин, П. Селф, Ж. Шабо и др.).

Большинство ученых связывают термин «агломерация» с понятием формы расселения, т.е. морфологическими аспектами феномена регионального, преимущественно городского расселения (по В. Давидовичу – «рисунок расселения»).

Известно, что сложившиеся агломерации можно определить только визуально. Их можно обнаружить только на картах масштаба 1: 25000 – 1: 100000 и более мелких масштабов, а также на аэро- и космических снимках. Теоретически их можно выявить также графо-аналитическими методами, исследуя сгустки урбанизированных территории с помощью показателей плотности сети городских (сельских) поселений, плотности городского населения.

Формирующиеся агломерации можно обнаружить путем исследования тенденций изменения этих показателей во времени и в пространстве.

Определить факт наличия агломерационных процессов распространенными методами «потенциалов», «энтропии», «ближайшего соседства» и др. нельзя, поскольку они дают возможность оценить лишь наличие и степень связности поселений, их пространственных социально-экономических взаимодействий, но не феномен территориального объединения, а тем более *«срастания» поселков, что является основным определяющим признаком агломерации.*

Вместе с тем, в большинстве определений понятия фиксируется внимание на наличии в агломерации «производственных, социальных, экономических, трудовых» межселенных связей [1; 3; 6; 7; 10], что, несомненно, имеет место, однако, изучение межселенных функциональных связей – маятниковых миграций и пр., относится к компетенции анализа *феномена расселения в аспекте не форм, а систем расселения.*

Сразу отметим, что агломерация как таковая, не представляет собой системной целостности, т. е. агломерация в целом, или в отдельных её частях всегда является лишь компонентом систем регионального расселения более высоких рангов.

Определение же границ целостных объектов градостроительного проектирования в том числе и на территории агломераций возможно только в результате изучения всей совокупности пространственных перемещений населения в зоне влияния центра региональной системы расселения, с определениями роли и места агломерации, ее отдельных частей (поселений) в функционально-планировочной структуре системы в целом.

Любая агломерация, представляющая собой функционально и планировочно неструктурированное пространство – результат хаотичного освоения территории, не обладая свойствами системной целостности не может рассматриваться в качестве объекта управления. *Агломерацию нельзя «развивать»*, как часто пишут в литературе и в официальных документах [1; 8]. Территории агломерации нуждаются в *градостроительном осмыслении, структурировании и упорядочении* в качестве элементов региональных градостроительных систем.

Смысл градорегулирующего вмешательства состоит в упорядочении региональных градоформирующих связей (структур): системы центров (потенциалов) и системы коммуникаций, в соответствии с фундаментальными законами общественного развития и пространственного поведения людей.

Целенаправленное, управляемое развитие таких объектов посредством комплекса проектно-планировочных работ, возможно только тех из них, которые обладают свойством системной целостности, границы и структура которых определяется совокупностью системоформирующих связей, а не только административно-территориальным делением [5].

Характер процессов регулирования градостроительной деятельности в условиях агломераций определяется как проблематикой, так и особенностями пространственных экономических и социально-культурных структур, а также спецификой пространственных взаимодействий всей совокупности населенных мест. Административные границы могут совпадать с границами целостных региональных градообразующих объектов лишь в исключительных случаях, представляющих собой скорее исключение из правил, чем правило.

Совершенно очевидно, что в условиях групповых форм расселения, тем более агломераций (сложившихся или формирующихся) нельзя принять обоснованного градостроительного решения, рассматривая территорию города (группы городов и поселков) в пределах их административных границ.

Невероятно, но современная украинская законодательная и нормативно-методическая база ориентированы на разработку градостроительной документации всех стадий (видов) строго руководствуясь принципом административно-территориального деления. Закон Украины «Про регулювання містобудівної діяльності», ст. 4, «Об'єкти та суб'єкти містобудування». Оставим субъекты. «Об'єкти містобудування на державному та регіональному рівні... *територія України, група областей, Автономна Республіка Крим, області, адміністративних районів; на місцевому рівні в межах населеного пункту*».

Вместе с тем существуют объекты, где планировочные и административные границы не только не совпадают между собой, но и вступают в противоречие, поскольку исторически сложившиеся социально-планировочные связи между отдельными населенными пунктами достигли такой степени интенсивности, при которой отдельные населенные пункты объективно становятся органической частью более сложных градостроительных структур. Их дальнейшее функционирование и развитие связано с процессами планировочных и социально-экономических преобразований в рамках градостроительных систем более высоких уровней.

И ещё. При исследовании градостроительных объектов важно понимать их природу, особенности генезиса и особенностей территориального роста.

В ходе своего исторического развития и территориального роста большая часть существующих крупнейших городов (мегаполисов) тем или иным образом инкорпорировали в свои структуры окрестные поселения и земли, не создавая при этом агломераций.

Чаще всего, это процессы «агломинации» т. е. буквально «прилипания» к городу, у самой городской черты («у городских ворот») жилой или промышленной застройки. Это характерно для городов средневековья, где вследствие дороговизны жилья и земельных участков в пределах города, заставляла бедные слои населения селиться за городом, но поближе к нему, на расстоянии

пешеходной доступности от городских учреждений, мест приложения труда. С развитием средств пассажирского транспорта территория пригородов перманентно расширялась и границы города (стены) переносились, фиксируя его реальную территорию. На месте стен возникали концентрические бульвары, «вылетные» дороги, которые тут же застраивались и превращались в городские улицы – новые транспортные артерии, ведущие к центру (от центра) и формируя традиционную радиально-кольцевую структуру.

Образовавшиеся, таким образом, вокруг крупнейших городов моноцентрические агломерации, являлись следствием гипер-трофированного расширения их границ, из-за неравномерного развития капиталистической экономики, роста земельной ренты, дороговизны квартир. В значительной мере оно стимулировалось также развитием автомобильного транспорта в XX веке.

Дальнейший территориальный рост крупнейших городов происходит, главным образом, за счет их пространственной агрессии – «поглощения» («абсорбции») соседних поселений, сельскохозяйственных земель, лесных массивов.

Процессы агломерирования проявляются в срастании поселений стремящихся в своей территориальной экспансии навстречу друг другу. В чистом виде это происходит в группах растущих, близкорасположенных средних и больших городов в развивающихся районах добывающей и обрабатывающей промышленности (Донбасс), в зонах влияния крупнейших мегаполисов, в случае их интенсивного экономического роста. Уточнение термина необходимо, поскольку понятие в основе своей должно отражать специфику наиболее общих свойств описываемых предметов, наиболее существенных для каждой предметной области признаков их классификации. *Выбор определяющих признаков связан с правильностью выбора критериев. Как видно из приведенных выше определений основным наиболее общим признаком агломерации в градостроительстве является наличие факта «срастания», «спекания» отдельных поселений, характеризующих агломерацию как форму расселения.*

При таком подходе нетрудно отделить истинные явления от мнимых. А длинный перечень «назначенных» городских агломераций, который включает в себя как реальные так и «потенциальные» объекты по-видимому существенно сократится.

Это связано с тем, что ожидаемое «срастание» и «спекание» городов судя по всему откладывается (по крайней мере в Европе) на

неопределенный срок, в связи с нарастающим демографическим кризисом на всем европейском пространстве, а также и с особенностями инновационных технологий проникающих в промышленность и другие виды производственной деятельности, что в свою очередь ведет к сокращению потребности в рабочей силе и уменьшению необходимости в характерной для прошлого века концентрации промышленно-производственного персонала на отдельных предприятиях и их территориальных объединениях в промрайонах и промзонах. *А без наличия процесса «срастания» агломерации не есть агломерация, а лишь банальная группа городов.*

Что же касается удовлетворения потребностей городов в расширении территорий под жилищно-гражданское строительство, то и эта задача, как показывает практика Киева, Москвы, городов Донбасса, Приднепровья, западного региона Украины и др., в значительной мере удовлетворяется (по крайней мере на ближайшие десятилетия), за счет внутренних территориальных ресурсов городов, образовавшихся вследствие наметившейся трансформации территорий промышленных зон, так называемых спецтерриторий, за счет приемов рационального землепользования.

Конечно, каждое крупное градостроительное образование (крупнейший город, агломерация) представляют собой уникальный феномен и требует индивидуальных подходов. И Харьковская агломерация и агломерации в промышленных районах Донецкой и Луганской областей нуждаются в серьезных преобразованиях. Смысл этих преобразований определяется как проблемами городов и их групп (а они абсолютно разные), так и общими принципами подхода государства к проблемам городов, положениями национальной градостроительной доктрины (которой в Украине пока нет и видимо, в ближайшее время не предвидится) и государственной градостроительной политикой, которая также не определена.

Серьезность проблем городов Украины, связанных с плохим состоянием капитальных фондов, инженерной, транспортной, социальной инфраструктур, с комплексом нерешаемых социальных и экономических проблем, ставит проблемы городов и градостроительства в ряд важнейших государственных приоритетов, требующих принятия нестандартных решений.

В этом смысле, особый интерес для теории и практики современного градостроительства в Украине, представляет опыт

Москвы – наиболее крупной и сформированной агломерации на всем европейском и постсоветском пространстве. «Московская агломерация» сформировавшаяся в ходе исторического, социально-экономического, демографического развития, территориального роста города Москвы – столицы Российской Федерации, мирового города, центра Московской региональной системы расселения, города, с развивающейся экономикой, огромными материальными и финансовыми ресурсами, политической волей властей к реформированию и трансформации государственных муниципальных и производственных структур, к фундаментальным градостроительным преобразованиям.

Территория Москвы составляет 1081 км²; численность населения – 11,552 млн человек²; средняя плотность населения 10,6 тыс. чел./км² [8].

Московская область занимает территорию 46 тыс. км², на которой проживает 7,092 млн чел. Плотность населения – 154 чел./км². Доля городского населения (с учетом Москвы) составляет 88,3% [8].

Благодаря Москве Московская область является лидером среди субъектов Российской Федерации по объемам ввода жилья, которые по показателям на душу населения даже опережают Москву.

Первостепенной задачей анализа территории Московской агломерации является определение ее места в системе регионального расселения, а также границ её целостных структурных элементов (подсистем) – объектов последующего градостроительного исследования, проектирования и административного управления.

Границы Московской региональной системы расселения и ее структурных элементов (подсистем) определяются в показателях суточных передвижений населения (маятниковые миграции), дифференцированных по целям и, соответственно, характеру суточного (сезонного) распределения: – трудовые (повседневные) – места жительства – места приложения труда, и культурно-бытовые (эпизодические) – от мест жительства или работы к центрам общественного обслуживания населения межселенного значения. К их

² Одной из специфических особенностей Московской региональной системы расселения является особый статус жителей столицы. В соответствии с Уставом города Москвы жителями города Москвы (москвичами) являются граждане Российской Федерации, имеющие место жительства в городе Москве (независимо от сроков проживания, места рождения и национальности). Жители города Москвы, а также иностранные граждане и лица без гражданства, постоянно или временно проживающие на территории Москвы, составляют население Москвы. Думаю, такого нет ни в одной столице мира.

числу относятся общественно-торговые центры, центры культуры, спортивные центры, расположенные в системе общегородского центра Москвы, в центрах планировочных зон г. Москвы, в составе общественных центров городов Московской области.

Производственные (производственно-экономические, производственно-технологические) связи, выражающиеся в направлениях и объемах грузопотоков, распространяются не только на территорию региона, всей страны, но и за ее пределы. Они не стабильны во времени и не оказывают прямого влияния на характер пространственных перемещений населения и, соответственно, формирования *структуры систем расселения*.

Считается [8], что чрезмерная концентрация рабочих мест в Москве, особенно в её центральной части, является основной причиной перегрузки транспортной и социальной инфраструктуры, осложняет процессы жизнедеятельности в городе и регионе. В то же время, в периферийных районах Москвы и Московской области явно не хватает мест приложения труда для проживающего там населения. Это провоцирует феномен маятниковой миграции. По статистике число трудовых мигрантов превышает 1 млн чел. [1; 8]. Столько же приходится на ежедневные культурно-бытовые поездки жителей пригородной зоны в Москву.

Межселенные трудовые связи Москвы распространяются в радиусе 90 км. При этом наиболее интенсивные межселенные связи осуществляются в радиусе 30-40 км от центра Москвы.

Культурно-бытовые («периодические») связи распространяются в радиусе 30-40 км, а «эпизодические» выходят за пределы 100 км (120 мин транспортной доступности).

Исторически сложившаяся структура Московской региональной системы расселения³ включает три уровня структурных компонентов:

– ядро, образованное территорией Москвы в административных границах и городскими поселениями ближнего Подмосковья (R – 15-20 км от центра Москвы) – «города ЛПЗП»;

³ Определению границ и структуры «Московской агломерации», ее центрального ядра, Московской региональной системы расселения посвящены исследования Б.В. Сакулина, С.С. Шестакова, Г.М. Лаппо, А.Ю. Беккера, В.Я. Беккера, В.Г. Глушковой, Г.А. Гольца, А.Г. Махровой, Г.Е. Мищенко, Н.О. Пешковой, Е.Н. Перцика, Б.Б. Родомана, Н.П. Шепелева, А.И. Трейвиша, Б.С. Хорева и др.

– собственно агломерация, которая сформировалась в виде ядра и городов-спутников в зоне «наиболее активных транспортных связей» (в радиусе 30-40 км от центра Москвы), представляющих собой фактически сплошной массив урбанизированной территории. Химки – Зеленоград, Долгопрудный – Лобня, Мытищи – Королев – Пушкино – Щелково, Балашиха, а также Железнодорожный – Реутов, Люберцы – Жуковский – Раменское, Одинцово. Это также еще не слившиеся с Москвой города-спутники – Можайск, Коломна, Подольск и другие и полицентрические агломерации с городами центрами – Шатура, Орехово-Зуево, Павловский Посад, Электросталь – Ногинск, Черноголовка, Сергиев Посад – Красноармейск, Талдом – Дубна, Серпухов, Наро-Фоминск, а также территорий в зоне «устойчивых транспортных связей», где в последние десятилетия активизировались процессы субурбанизации (60-70 км от центра Москвы);

– внешний пояс Московской региональной системы расселения сформирован крупными городами – центрами соседних областей – Ярославль, Иваново, Владимир, Рязань, Тула, Калуга, Тверь в совокупности с их собственными группами городских поселений и формирующимися агломерациями.

Города внешнего пояса рассматриваются специалистами в качестве актуальных и потенциальных компонентов Московского территориально-производственного комплекса регулирующих экономическое и социально-демографическое развитие Москвы в рамках единой системы расселения.

Московская система расселения в целом есть материальное воплощение результатов эволюции сложнейших социальных, политических, экономических, градостроительных процессов, закрепленных на земной поверхности в виде специфических функционально-пространственных образований (морфоструктур). Она представляет собой уникальный объект градостроительного исследования, проектирования и оперативного управления.

«Московская агломерация» рассматривается нами в виде специфической *морфоструктуры*, компонента региональной градостроительной системы, представляющей собой по определению «совокупность пространственно организованных и взаимосвязанных материальных элементов технически освоенных территорий, которые совместно с природными компонентами формируют *среду жизнедеятельности населения*» [11].

Как и все моноцентрические агломерации мира, сформированные под влиянием линейного и безоткатного развития социально-демографических процессов, территориально-производственного комплекса, крупнейшего города, Московская агломерация является продуктом эпохи индустриализации XX столетия. Особенности её уникальной морфоструктуры явились результатом закономерной, в условиях централизованной экономики и жестких мер государственного, административного регулирования, процессов концентрации населения, промышленного, научного, социокультурного потенциала. В последние десятилетия она формируется под влиянием двух процессов: – поглощения (непрерывно наращивая своей экономической и демографической потенциал, город перманентно расширяет границы собственной территории за счет *абсорбции* прилегающих земель и поселений), а также *агломерирования*, процессы которого, в чистом виде, наблюдаются главным образом на территориях поселений, расположенных вдоль, транспортных коридоров, расходящихся лучами от Москвы за пределами её городской черты. Именно здесь происходит интенсивный территориальный рост городов их «срастание» в сплошное тело полицентрических агломераций, численность населения которых колеблется в пределах – 0,4-0,8 млн чел.

Интегральная зона взаимовлияния Москвы и Подмосковья по совокупности социально-экономических пространственных связей распространяется постоянно увеличиваясь до изохронны – 120 минут транспортной доступности. Именно двухчасовая доступность определяет антропометрические пределы взаимодействий центра и периферии. Сегодня это 100-110 км от центра города.

Развитие инфраструктуры массовых видов скоростного, экономически доступного вида транспорта позволяет перманентно расширять зону пространственного взаимодействия центра и пригородных территорий в радиусе двухчасовой транспортно-пешеходной доступности, провоцируя освоение под жилищное строительство недорогих земельных участков.

Характерная геометрия пространственных форм градостроительных объектов, их изоморфность, наблюдаемая на всех континентах (Лондон, Париж, Берлин, Москва, Нью-Йорк, Лос-Анжелес, Токио, Пекин, Шанхай...), является бесспорным свидетельством глобальности, диалектического единства процессов и результатов

формирования градостроительных систем, как материальных форм пространственной организации социальных и производственных процессов.

Универсальный характер градостроительного освоения территории, в пределах всего исторического времени, свидетельствует об устойчивости законов пространственного поведения социума, которые отражают объективный характер урбанизации как природного процесса.

В период второй половины XX столетия и особенно за последние 20 лет на территории Московской области усилились процессы «субурбанизации». Москва «выплеснулась» за пределы своих границ многочисленными садовыми, дачными поселками, жилыми массивами, «коттеджными поселениями» (Московская область является лидером коттеджного строительства в стране), территориями промышленного и складского назначения. Эти территории не осмысленные в планировочном отношении не обеспеченные инженерной, транспортной и социальной инфраструктурой, нарушают все возможные санитарно-гигиенические нормы, экологический баланс, создают серьезные проблемы городскому хозяйству Москвы и Московской области. Они должны быть интегрированы в единую функционально-планировочную структуру Москвы и зоны ее влияния.

Расширение ареала расселения в зоне ближайшего Подмосковья происходит, главным образом, за счет жилищного и дачного строительства. Основные объекты жилищного строительства концентрируются в радиусе 15-20 км. Дачные участки: ближние до 100 км, среднеудаленные до 250 км, дальние до 600 км от Москвы [4].

Наблюдаемые в последние десятилетия сверхвысокие темпы увеличения площади застроенных территорий и численности населения городских поселений, расположенных вблизи Москвы во многом определяются коммерческой привлекательностью их территорий для создания жилой (столичной) недвижимости.

Размещение жилищного строительства в городах ближнего Подмосковья в объемах на порядок превышающие потребности их жителей, является еще одной формой территориальной экспансии Москвы. Прирост объемов жилого фонда в этих городах, непропорциональный росту их экономики, а также численности собственного населения, служит фактором дальнейшего «стягивания» населения к Москве, расширения и уплотнения ядра агломерации, ведет к усилению диспропорций в дислокации мест приложения труда в «интеллектуальных» отраслях и мест расселения, а также связанных

с этим проблем городского развития, в аспектах рационального природопользования, экологии, транспорта и др.

Дальнейшая концентрация в Москве и на непосредственно прилегающих к ней территориях производственного потенциала, учреждений непроизводственной сферы, провоцируют приток трудовых ресурсов извне и соответственно является главной причиной роста общей численности населения, что еще больше усложняет ситуацию.

Развитие территориально-производственного комплекса Москвы в условиях экстенсивного хозяйства неизбежно сопровождается ростом производственного персонала и, соответственно, общей численности населения города. Перманентное достижение порога критической массы производства и населения требует расширения территории городской черты (де-юре), которое до этого происходило (де-факто) за счет близлежащих поселений, сельскохозяйственных земель и лесных массивов. Именно на пригородных территориях, в результате нескоординированных действий множества субъектов инвестиционной и строительной деятельности, происходит неупорядоченное освоение пространства и полная деградация природной среды; складываются наиболее неблагоприятные экологические ситуации, малопригодная для жизни современного человека городская (жизненная) среда. Этот процесс происходил на протяжении предшествующих столетий и активизировался в XX веке. Только в XX веке Москва была вынуждена расширять границу городской черты, как минимум, четыре раза (1917, 1935, 1960, 1985).

Разрастание Московской агломерации продолжается.

Намеченное Правительством РФ беспрецедентное по своим масштабам расширение Москвы (за счет земель сопредельных с ней муниципальных районов и городских округов в Юго-Западном секторе общей площадью 150316 га [8]) в общем-то, действует в русле сложившейся традиции.

Предполагается, что присоединение к Москве новых территорий с размещением на них объектов международного финансового центра административно-офисных зданий и наукоемких производств, учреждений высшей школы и пр. существенно повысит экономический потенциал Москвы, будет способствовать ускоренному росту ВРП, формированию дополнительных источников доходной части бюджета города, и, в конечном счете, росту уровня и качества жизни москвичей.

Градостроительные перспективы Москвы – важнейшего элемента глобальной сети мегаполисов – международных, политических, финансовых, культурных центров связываются с усилением ее лидерства в сфере инновационных технологий, образования, здравоохранения и культуры, усилением столичных функций. Это в свою очередь требует кардинальных изменений в структуре территориально-производственного комплекса, социальной сфере, миграционной и демографической политике.

В соответствии с Распоряжением Правительства Москвы от 12.09.2011 года по инициативе Рабочей группы при Президенте РФ, органов исполнительной власти города Москвы и Московской области, Союза архитекторов России, Российской Академии архитектуры и строительных наук Москомархитектура объявила Международный конкурс на разработку проекта концепции развития Московской агломерации [8].

Актуальность разработки проекта Концепции объясняется:

- отсутствием единого взаимоувязанного проекта развития территории города Москвы и Московской области;
- расширением территории города Москвы в юго-западном направлении за счет присоединения части территорий Московской области;
- выносом государственных органов и созданием инфраструктуры международного финансового центра на территориях, предлагаемых к включению в состав Москвы;
- необходимостью повышения конкурентных качеств Москвы как глобального мирового города, качества городской среды и условий проживания в Москве.

Задачи проекта:

- дать предложения по границам, структуре (планировочному, транспортному каркасу) Московской агломерации, включая Москву и Московскую область; определить зоны активного градостроительного развития, зоны стабилизации, охраны природы, зоны, районы, сектора функциональной специализации; дать укрупненные показатели перспективного распределения численности населения и рабочих мест по планировочным поясам, секторам и зонам урбанизации; рассмотреть направления совершенствования административно-территориального устройства и управления территориями агломерации;

– дать предложения по функционально-планировочной и транспортной организации юго-западного сектора Московской агломерации и зоне развития Москвы; дать более детальные предложения по перспективному зонированию внутри планировочных поясов юго-западного сектора агломерации и Москвы; определить оптимальные и предельные значения градостроительной емкости рассматриваемых территорий;

– дать концепцию и параметры пространственной организации федеральной и многофункциональной зоны в юго-западном секторе перспективной территории г. Москвы;

– обеспечить сбалансированное размещение федеральных и региональных перспективных объектов, объектов бизнеса, производства, жилой застройки и рекреации, их параметров, ведущие к повышению комфорта жизни в Москве и на прилегающих территориях в соответствии с прогнозируемым уровнем жизни и уровнем социально-экономического развития;

– расчетный срок для проектирования Концепции – 30-50 лет;

– срок реализации первого этапа – 10 лет.

По актуальности проблем, широте поставленных задач, квалификации участников, международный конкурс на разработку проекта концепции Московской агломерации не имеет аналогов. Он играет важную роль в развитии теории и методологии современного градостроительства. Ценность полученных результатов состоит в том, что наряду с обобщением опыта выполнения крупнейших региональных проектов прошедшего столетия здесь зримо проявились тенденции и подходы к градостроительной деятельности, осмысленные представления об основных направлениях развития градостроительного процесса на ближайшие десятилетия.

Участники конкурса продемонстрировали:

– единство в понимании роли и ответственности градостроительства и как вида профессиональной деятельности в современном мире; градостроительства как средства гармонизации процессов демографического роста, урбанизации, расселения, экономического развития и состояния природно-экологических систем;

– понимание необходимости рассмотрения проблем Москвы и других городов в региональном контексте, в качестве элементов региональных систем расселения.

В представленных материалах конкурса, как и было предусмотрено заданием, последовательно рассмотрены проблемы развития Москвы с учетом её роли во внешнем мире, в Российской Федерации; проблемы Москвы и Московского региона, Москвы и Московской агломерации; собственно города Москвы в новых границах.

Рассмотрение перспектив развития Москвы с учетом возрастания ее места в сети глобальных мегаполисов позволило определить круг проблем, которые предстоит ей решить и как столице Российской Федерации и как городу, который стремится к тому, чтобы стать на равных в ряд мировых городов не только по численности населения, но также и по значимости в мировой финансовой, экономической системе, международной логистике, в сфере современной науки, культуры, технологий и, что особенно актуально, не только Москвы, но и для городов всего постсоветского пространства: – в сфере повышения стандартов качества жизни населения, качества жилища, качества городской среды.

Реорганизация функциональной и объемно-планировочной структуры Москвы, подразумевает также учет наметившихся тенденций трансформации промышленных, складских территорий, территорий железнодорожного транспорта, обновления (реновации) территорий жилых районов и общественных пространств.

Размещение правительственных объектов, выносимых из столицы на новые земли, а также размещение других общественно-значимых объектов предполагается на территории ближайшего к Москве пояса. На территории среднего планировочного пояса намечено размещение локальных комплексов – объектов науки, образования, медицины, инновационных производств с сохранением ценных природных ландшафтов и рекреации. Ценные природные ландшафты периферийного планировочного пояса юго-западного сектора перспективной Москвы планируется сохранить с формированием на их территории 3-4 национальных парков.

Предусматривается также благоустройство территории и повышение социально-культурных качеств жилой среды существующих дачных, садоводческих и огороднических товариществ, кооперативов и жилых коттеджных поселков, однако, не допуская при этом радикальных преобразований.

Эффективное решение этих проблем возможно за счет углубления производственной специализации населенных мест –

элементов Московской региональной системы расселения, при их одновременной социо-культурной интеграции. Это даст возможность снизить темпы роста численности населения Москвы и Подмосковья, обеспечить условия экономического и социального развития городов-центров системы расселения второго и третьего порядка.

В проектах всех участников отмечается усиление гуманитарных, экологических аспектов, стремление к широкому использованию инновационных технологий в сфере энергетики, промышленного производства, финансовой деятельности, повышению эффективности использования природных и других видов ресурсов городского развития.

Особое место в конкурсных работах уделено вопросам транспортного обслуживания населения, ориентированного главным образом на использование общественного транспорта, в основном рельсового – метрополитен, железная дорога, трамвай. Это объясняется как экологическими, экономическими, так и гуманитарными соображениями. Использование в пределах города, в особенности в его исторической части, индивидуального транспорта всеми экспертами признается нерациональным и антигуманным. Реорганизация городского общественного транспорта базируется на принципах системности, т. е. все виды городского пассажирского транспорта рассматриваются в качестве компонентов единой иерархической структуры, действующей в пределах города и агломерации, где основные объемы перевозки пассажиров ориентированы на «тяжелый» рельсовый транспорт – метрополитен и железную дорогу. В качестве основного «подвозящего» транспорта практически всеми европейскими коллективами рекомендуется использование современного трамвая. Действительно, трамвай, после полного истребления в период 60-90-х годов, триумфально возвращается в Париж. Трудно представить себе без трамвая Вену, Милан, Берлин, группу городов Рурского бассейна Швейцарии; Питербург (США).

Именно трамвай зарекомендовал себя как единственная альтернатива транспортному коллапсу на улицах столичных городов, в частности Киева, из центра которого, с целью освобождения проезжей части для индивидуального автомобильного транспорта в свое время был неосмотрительно убран трамвай, место которого так и осталось незаполненным.

Градостроительные концепции базируются на серьезных проработках демографических, экономических, социальных аспектов,

учете экологических последствий, последствий реализации проектных предложений для сохранения природных комплексов. Проектные решения разработаны в диапазоне – от районной планировки до детальной разработки образов архитектуры среды общественных пространств, жилых территорий. Это делает представленные предложения более предметными и понятными не только лицам принимающим решения, но и самим проектантам.

Москва – открытый город. Московская агломерация – открытая градостроительная система.

Интенсивный экономический и демографический рост крупнейших городов, столичных центров является результатом объективного процесса территориальной концентрации производства и соответственно населения вследствие их инвестиционной привлекательности. Рост города-центра замедляется при достижении предела, определяемого антропометрическими параметрами циклов пространственно-временной жизнедеятельности социума.

Снижение показателей темпов роста и общей численности населения без ущерба для экономики региона и страны в целом, возможно исключительно средствами согласованного управления процессами развития Московского территориально-производственного комплекса, усиления производственного и, соответственно, социально-демографического потенциала городов расположенных за пределами радиуса 120-150 км от центра Москвы.

Развитие в Москве инновационных технологий, что отвечает высокому уровню научно-производственного потенциала Москвы, и организация опытного и промышленного производства за пределами города – в городах близрасположенных областных и других крупных городах, позволит изменить порочную тенденцию чрезмерной концентрации экономического, научного и демографического потенциала в центре региональной системы расселения, создать модель сбалансированного развития территории Центрального федерального округа.

P.S. Из поданных для участия в конкурсе на разработку проекта концепции Московской агломерации 67 заявок группой экспертов было выбрано десять авторских коллективов:

1. ООО «Архитектурное бюро «Остоженка», Москва, (Россия) + ATELIERS LION ASSOCIES, Париж (Франция), разработчик концепции развития Большого Парижа

SGP, Париж (Франция)

PARIS-SACLAY, Париж (Франция)

EPADESA, Париж (Франция)

ФРЦЭЭ, Париж (Франция), Москва (Россия)

Институт географии, РАН, Москва (Россия)

2. «Архитектурно-дизайнерская мастерская профессора ИАА Чернихова А. А.», Москва, (Россия) +

Демин Николай Мефодиевич, профессор ИАА, Киев (Украина)

«Diller Scofidio+Renfro», Нью-Йорк (США)

«Tower 151 Architects» – Zagreb Limited, Загреб (Хорватия)

«GS PROJECTS», София (Болгария)

«JUUL-FROST Architects», Копенгаген (Дания)

«MCADAM ARCHITECTS», Лондон (Великобритания)

«BURO HAPPOLD», (Шотландия)

Архитектурное бюро «Платформа», Москва (Россия)

Архитектурная мастерская «Гинзбург Архитектс», Москва (Россия)

«УРБАНИКА», Санкт-Петербург (Россия) Трейвиш Андрей Ильич Москва (Россия)

Куренной Алексей Михайлович, Москва (Россия)

Княгинин Владимир Николаевич, Москва (Россия)

Касьянова Тамара Александровна, Москва (Россия)

Громько Юрий Вячеславович, Москва (Россия)

Градиевский Сергей Николаевич, Москва (Россия)

3. ФГБОУ ВПО «Московский архитектурный институт (государственная академия)», Москва (Россия) +

«DEVEREUX Architects» (Ирландия)

4. ФГБУ «ЦНИИП градостроительства» РААСН, Москва (Россия) +

«NIKKEN SEKKEI Ltd», Токио (Япония)

«RTKL», Лондон (Великобритания)

«KNIGHT FRANK» (Великобритания, Российское представительство)

5. ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIES, Париж (Франция) – разработчик концепции развития Большого Парижа +

WILMOTTE&ASSOCIES SA, Париж (Франция)

EGIS INTERNATIONAL (Франция)

SGP, EPPS, EPADESA, CFREE – Экспертная группа Большого Парижа (Франция)

«Высшая школа экономики» (Россия)

ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва (Россия)

ООО «Линия. Архитектурная мастерская», Москва (Россия)

6. L'AUC Париж (Франция) – разработчик концепции развития Большого Парижа +

«Bureau Vas Smets», Брюссель (Бельгия)

«Sestra», Париж (Франция)

«Franc Boutte Consultant», Париж (Франция)

ООО «Бернаскони», Москва (Россия)

ООО «Институт экономики города», Москва (Россия)

ООО «Объединенные проекты», Москва (Россия)

7. OMA – Office for Metropolitan Architecture, Роттердам (Нидерланды)

Институт Медиа, Архитектуры и Дизайна – «Стрелка», Москва (Россия)

ООО «ПРОЕКТ МЕГАНОМ» (Россия)

SIEMENS AG, Мюнхен (Германия)

McKinsey & Company (США)

«Комитет глобальной мысли» (США)

Лондонская школа экономики и политических наук, LSE CITIES, Лондон

RWDI (США, Канада)

8. RICARDO BOFILL, Барселона (Испания)+

BARCELONA REGIONAL AGENCY FOR URBAN DEVELOPMENT, Барселона (Испания)

9. STUDIO ASS SECCHI – VIGANO, Милан (Италия) – разработчик концепции развития Большого Парижа.

10. URBAN DESIGN ASSOCIATES (США)+

BEASLEY & ASSOCIATES (Канада)

GILLESPIES LLP (Шотландия)

JOHN THOMPSON & PARTNERS, Лондон (Великобритания)

NELSON/NIGAARD (США)

SOLVING EFESO, Абу-Даби (ОАЭ)

BURO HAPPOLD (Шотландия)

GROUP ARK, Москва (Россия)

Список литературы

1. *Украинская советская энциклопедия* / гл. ред. Ф.С. Бабичев: в 3 т. – К.: Главная редакция Укр. сов. энциклопедия, 1989. – Т. 1. С. 55.
2. *Боже-Гарнье Ж.* Очерки по географии городов / Ж. Боже-Гарнье, Ж. Шабо. – М., Прогресс, 1967. – 175 с.
3. *Фомин И.А.* Планировка городских агломераций (методика проектирования) / И.А. Фомин. – М.: ЦНТИ по ГСиА, 1967. – 80 с.
4. *Глушкова В.Г.* Вопросы взаимосвязанного расселения в Москве и Московской области / В.Г. Глушкова // Вопросы географии. – 1988. – № 131. – М.: Мысль.
5. *Демин Н.М.* Управление развитием градостроительных систем / Н.М. Демин. – К., Будівельник, 1991. – 203 с.
6. *Беккер А.Ю.* Эволюция градостроительных идей развития столичного региона / А.Ю. Беккер, Н.О. Пешкова // Вопросы географии. Сб. 131. – М.: Мысль, 1988.
7. *Кушніренко М.М.* Методи передпроектного аналізу в містобудуванні: навч. посібник / М.М. Кушніренко. – К.: Віпол, 1996. – 164 с.
8. *Положение* о проведении конкурса на разработку проекта Концепции Московской агломерации, массива ГУП «НИИПИ Генплана Москвы». – М., 2012. – 18 с.
9. *Малоян Т.А.* Субурбанизация: проблемы Российской специфики // Академия Архитектура и строительство / Т.А. Малоян. – М., 2009, №1. – С. 18-29.
10. *Смоляр И.М.* Терминологический словарь по градостроительству / И.М. Смоляр. – М.: РОХОС, 2004. – 160 с.
11. *Гутнов А.Э.* Структурно-функциональная организация и развитие градостроительных систем: автореф. дис. д-ра архитектуры.: 180001. – М., 1979. – 32 с.
12. *Фомін І.О.* Основи теорії містобудування / І.О. Фомін. – К.: Наукова думка, 1997. – 190 с.

Статья поступила в редколлегию 7 сентября 2012 года.