

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН  
ТАШКЕНТСКИЙ АРХИТЕКТУРНО – СТРОИТЕЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ**

**Садыков Сардорбек Атабекович**

**«Развитие новых концепций в градостроительстве Узбекистана  
(на примере города Ташкента)»**

**Специальность «Градостроительство»**

**ДИССЕРТАЦИЯ**

**На соискание степени магистра архитектуры**

**Работа рассмотрена и допущена к защите.**

**Протокол № \_\_\_ от « \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2013г.**

**Кафедра: «Градостроительство и      Научныйруководитель:**

**ландшафтная архитектура »**

**проф. Ахмедов М. К.**

**зав. кафедрой: проф.Ахмедов М. К.**

**Ташкент – 2013**

# **Развитие новых концепций в градостроительстве Узбекистана (на примере города Ташкента)**

## **Оглавление**

### **Введение**

Актуальность темы;  
Предмет исследования;  
Цели и задачи исследования;  
Объект исследования;  
Практическая значимость;  
Новизна.

### **Глава 1. Обзор и анализ литературы по развитию новых концепции в градостроительстве**

- 1.1 Обзор и изучение исторической литературы;
- 1.2 Мировой опыт развития градостроительства;
- 1.3 Прогрессивные тенденции в градостроительстве XX века;

### **Глава 2. Этапы развития градостроительства Узбекистана**

- 2.1. История развития градостроительства Ташкента до XX века;
- 2.2. Градостроительство XX века;

### **Глава 3. Особенности развития новых концепций в современном градостроительстве**

- 3.1. Современные концепции градостроительства в зарубежной практике;
- 3.2. Современные концепции развития города Ташкента;
- 3.3. Влияние развития градостроительства Ташкента на градостроительство регионов Республики Узбекистана;

### **Основные выводы**

Список использованной литературы

## **Введение**

Градостроительство охватывает вопросы теории и практики планировки и застройки городов. Градостроительство отражает социальный строй, уровень развития производительных сил, науки и культуры, природно-климатические условия и национальные особенности страны. Градостроительство охватывает сложный комплекс социально-экономических, строительно-технических, архитектурно-художественных, а также санитарно-гигиенических проблем.

С экологических позиций ведущей тенденцией территориально-отраслевого развития городов в XXI веке должен стать переход от неуправляемого территориального роста, к структурной реорганизации, что проявляется в системе задач функционально-планировочного и архитектурно-пространственного развития города. Города не могут и дальше разрастаться «вширь», наступая на собственные пригороды и поглощая ценные рекреационные и сельскохозяйственные земли.

Экономическая и социальная значимость градостроительной деятельности в республике, необходимость проведения государственной политики в области архитектуры и градостроительства, формирование концепции развития отрасли определенной Указом Президента Республики Узбекистан от 26 апреля 2000 г. «О мерах по дальнейшему совершенствованию архитектуры и градостроительства в Республике Узбекистан», Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об утверждении порядка разработки генеральных планов и застройки городов, районных центров и поселков городского типа» от 14 августа 2000 г., введенный впервые в действие в Узбекистане «Градостроительный кодекс» (2002 г.) требуют выделения градостроительства, как особого направления в системе научных исследований Республики.

Ташкент сегодня - крупнейший город, один из самых развитых центров индустрии, экономики и культуры Средней Азии. Внося достойный вклад в

сокровищницу мировой науки и культуры, город служит также образцом застройки и архитектуры в Средней Азии.

За последние годы строительства Ташкент, в частности его центральная часть, неузнаваемо изменился. Новые комплексы и ансамбли возникают в соответствии с генеральным планом развития города и его центра. Продолжающаяся ныне работа над проектом общегородского центра показала, что несмотря на наличие общей композиционной идеи и конкретного решения отдельных его участков, многие проблемы планировки и застройки центра города требуют научных разработок и творческих поисков.

**Один из аспектов этой проблемы** - исследование ранее сложившейся планировочной системы центра с выявлением ее основных закономерностей, необходимое сегодня для более полного представления динамики формирования общегородского центра и на основе этого - прогнозирования его будущего. Обращаясь с этой целью к предшествующей архитектурно-пространственной структуре Ташкента, сталкиваешься с таким явлением, как двух частность города, образовавшаяся в связи с историческими условиями присоединения Средней Азии к России - возникновением рядом с феодальным городом нового европейского поселения. Эти две части Ташкента – старо-городская и ново-городская, как и их центры, получившие качественно разные структуры и историко-художественную ценность, неодинаково удовлетворяют современным требованиям реконструкции города и создания единого общегородского центра.

**В данной работе внимание сосредоточено** на развитии новых концепций в современном градостроительстве города Ташкента, а так же на ново-городской части Ташкента, так как отдельные ее черты и планировочная структура, сложившиеся на предшествующих этапах, направляют развитие современных градостроительных процессов, подчеркивая индивидуальность внешнего облика современного Ташкента.

Градостроительство как форма человеческой деятельности по созданию искусственной среды функционирования общества существует в Пространстве и во Времени. И если пространственные составляющие неизменны, статичны, то сегодняшний день от вчерашнего отделяет Время — динамичная, необратимая и самая загадочная составляющая нашего бытия. Большая наука стоит на пороге разгадки тайны Времени, я имею в виду работы советского физика Н. А. Козырева, которые приподнимают завесу над удивительным миром, в котором мы живем, миром причинно-следственных явлений, происходящих с выделением или поглощением Времени.

Попробуем хотя бы мысленно, воспользовавшись данными археологии и истории, войти в реку Времени и проследить на примере Ташкента тот путь, который прошла массовая архитектура в поселениях Средней Азии и который она должна пройти в ближайшие 150—200 лет. Методика современных археологических раскопок и исторические сведения позволяют выявить временные срезы в градостроительстве Ташкента и зафиксировать калейдоскоп архитектурно-строительных изменений от первых укрепленных земледельческих поселений и городищ вдоль ирригационных систем до крупнейшего города среднеазиатского региона.

Социальные изменения, междоусобицы, набеги кочевников, землетрясения, пожары, атмосферные воздействия и время разрушали ранее созданное, а вновь возводимое строилось, как правило, на том же месте с учетом новых архитектурных и функциональных требований. В связи с этим возникает вопрос, который, по-моему, самый острый в современном динамичном градостроительстве: какова степень мобильности или, вернее, реконструктивности основной связующей ткани города во Времени? Каким образом регенерирует живая городская ткань в течение нескольких сотен лет? Теории мобильного строительства, выдвинутые в 50-х годах нашего столетия, при принципиальном разборе не новы. Они в какой-то мере разрабатывают идеи народного жилища, но только на новом научно-техниче-

ском уровне. Теория *Доксидиадиса*, теория открытых систем итальянских архитекторов, теория мобильного строительства группы СИАМ, новый элемент расселения (НЭР) группы советских архитекторов, японская теория метаболизма — все они основываются на учете динамичности градостроительных процессов, как в новых городах, так и в давно существующих. Авторы этих теорий, как отмечается в многочисленных исследованиях, смело преодолевают сложившиеся традиции и стараются осмыслить тот градостроительный шквал, который бушует в мире более 30 лет. Да, традиции хороши до тех пор, пока они не становятся тормозом социального и технического прогресса. Рассмотрим, приемлема ли для наших условий градостроительная традиция исторического среднеазиатского города с точки зрения концепции современного четырехмерного пространства.

Эта историческая градостроительная система состоит из сети относительно неизменяемых во времени коммуникационных и ирригационных каналов (магистраль, проезд, переулок, тупик — канал, арык) и изменяемой жилой среды (ячейки). Основой для изменения или метаболизации является земля — как плоскость, грунт — как материал, всегда имеющийся в достаточном количестве, вода — как источник жизни всего живого и как материал для грунтобетона, дерево — как конструктивный строительный материал. В качестве побудительной силы для изменений ячеек жилой структуры выступают социальные причины и долговечность конструкций в высоко сейсмичном районе с резко континентальным климатом. Так как стройматериалы естественные, природные, то в многолетнем цикле жизни города они или полностью утилизируются (дерево, вода), или полностью регенерируются (грунт). Развитое ремесленное строительное производство, унифицированный набор элементов каркаса и его заполнение, коллективная система выполнения трудоемких земляных работ вручную (хашар) — все это позволяло в чрезвычайно короткий срок реконструировать ячейку. Реконструкция шла постоянно во времени

существования города в связи с изменениями общественных, производственных, культурных, семейных отношений. Поэтому город находился в постоянном развитии, обновлении своей клеточной структуры при относительной стабильности коммуникационного каркаса.

Гибкость ячейки — жилища, как клетки большого организма — города, предопределила гибкость и длительность функционирования урбанизированной системы в целом. Исторические города Средней Азии являют собой пример динамического реконструктивного существования в трехмерном мире, составляющие которого — протяженность, глубина и время.

Великая Октябрьская социалистическая революция начала новый отсчет времени — началась новая грандиозная социальная перестройка города, сопровождающаяся значительным ростом его населения и территории. Если в 1910 году в Ташкенте проживало около 200 тыс. человек, то в последние годы XX в. его население достигло 2 млн., а к 2000 году по предварительным прогнозам института ТашНИИПИ генплан должно было составить 2,5—3,0 млн. человек. Темпы реконструкции физически изношенной и морально устаревшей жилой среды возрастают с каждым годом. Существующая одноэтажная застройка постепенно заменяется современной многоэтажной, обеспечивающей комфортные условия проживания.

Процесс комплексной реконструкции характерен для всех исторических городов нашей страны — это еще одна отличительная черта нашего общества. Но процесс этот сложен и не однозначен в градостроительном отношении. Промышленная революция XIX века, великая социальная революция начала XX века, научно-техническая революция середины XX века — все это привело к резкому росту урбанизации. В крупнейших городах традиционная система расселения вступила в острое противоречие с резко возросшей подвижностью населения и породила проблему транспорта, характерную и для Ташкента. Причина такого противоречия в сохранении исторически сложившегося принципа расселения — плоскостная од-

ноуровневая наземная транспортно-коммуникационная сеть улиц в сочетании с зонами и участками различного функционального назначения, застраиваемыми отдельно стоящими зданиями. Это приводит к нерациональному использованию очень дорогих городских территорий и снижает плотность расселения. Нельзя забывать, что мы строим еще очень много объектов одноэтажных — пристроенные части объектов обслуживания и технические сооружения, двухэтажных — все детские дошкольные и школьные учреждения, трехэтажных — частично школы, профтехучилища, административные здания, больницы и другое. Все эти объекты размещаются на плоскости земли раздельно друг от друга и от жилых зданий, что, естественно, ведет к расплзанию города, понижению этажности, комфорта и экономичности и создает значительные трудности при последующей реконструкции.

Что же произойдет в массовой архитектуре города в ближайшие 150—200 лет? На сегодняшний день у нас есть обновлённая строительная база, дальнейший значительный рост которой по абсолютным размерам и количеству вводимых в эксплуатацию объектов существенно изменит живую ткань наших городов. Крупнопанельное и каркасно-панельное полносборное строительство увеличивает объем и скорость, позволяя впервые во Времени существования человеческих поселений успешно решать социальную задачу громадной исторической важности для всего народа страны и для каждого из 260 миллионов в отдельности по принципу: каждой семье — отдельную квартиру, каждому советскому человеку — отдельную комнату.

Застройка жилых массивов, осуществленная за последние 10 лет после Ташкентского землетрясения 1966 г. по улучшенным сериям типовых проектов, сможет служить людям в течение всего планового срока долговечности основных конструкций, который колеблется от 100 до 125 лет. Значит все, что мы построим с 1966 по 2000 год, должно нормально использоваться до 2066—2125 гг. Но здесь вступает в силу другая серьезная причина, по которой необходима реконструкция этих домов или жилой

среды в целом, — повышение этажности для достижения верхних пределов плотности застройки и комфорта жилой среды. Учитывая, что за 50 лет (до 2000 года) в Ташкенте преобладающей по занимаемым в городе селитебным территориям оказывается 4-, 5-этажная жилая среда, а возможности дальнейшего территориального роста ограничены и нецелесообразны, реконструкция этой застройки может идти по двум направлениям. Первое — надстройка с возможным повышением этажности, второе — полная замена. Сейчас трудно без соответствующих расчетов сказать, какой путь в конкретных условиях более экономичен, а, следовательно, и более оправдан.

## 1.1 Обзор и изучение исторической литературы.

Современный уровень научно-технического прогресса в нашей стране позволяет активно и планомерно преобразовывать природную среду с учетом сохранения экологического равновесия общества и природы. Социалистическая урбанизация базируется на комплексном экологическом подходе к методам и средствам освоения территории для поселений. При этом запросы социалистического общества к удобству, гигиеничности, привлекательности облика городов возрастают вместе с развитием современной экономики и культуры. Эта задача многогранная и ее решение вытекает из самой жизни. Проблема урбанизации в условиях Средней Азии имеет свои особенности. Все это обязывает внедрять приемы планировки и застройки, основанные на новейших научных и технических достижениях, и решать проблему преобразования сети населенных мест, расселения и планировочной структуры городов комплексно – в единстве социальных, экономических и художественных требований. При формировании систем расселения процесс урбанизации принимает форму качественно нового явления, способного изменить структуру сети и характер городских и сельских населенных мест. В них возникают условия для более полного социально-бытового и культурного обслуживания населения, развития образования и информации.

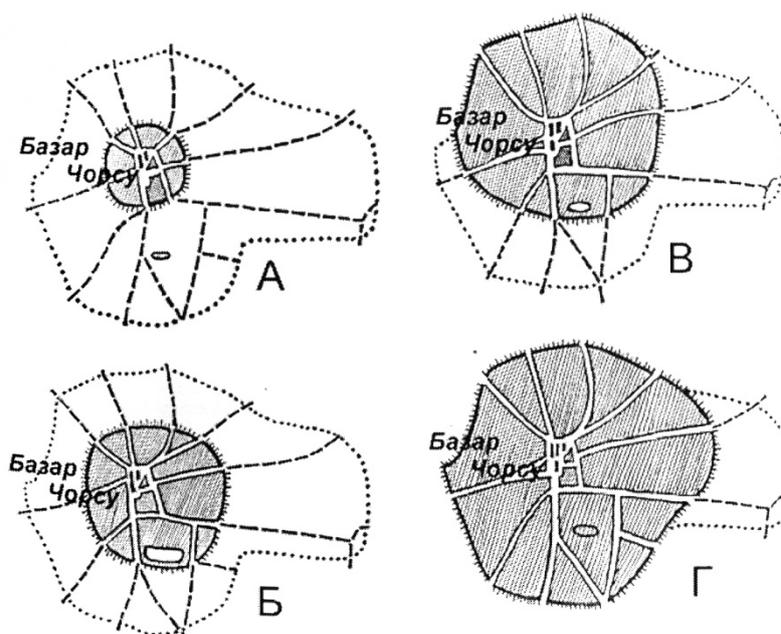
В отечественной планировочной практике город и его пригородная зона проектируются совместно и этот принцип должен быть распространен на всю группу населенных мест, образующих систему группового расселения.

Узбекистан - один из районов древней культуры орошаемого земледелия расположен на крайнем юге страны. Более половины

обширной территории республики занимают пустыни. Сухой жаркий климат обуславливает размещение большинства населенных пунктов в основном в оазисах. В республике на базе освоения природных богатств появились новые отрасли производства. Все это усилило концентрацию населения в городских образованиях, появились индустриальные и аграрно-промышленные центры.

Существующие планировка и застройка городов Узбекистана не отвечают полностью новым социально-бытовым требованиям. В планировочной структуре городов территория не дифференцирована по функциональному назначению. Недостаточно развито культурно-бытовое обслуживание населения. Уровень инженерного оборудования городов находится не на должной высоте.

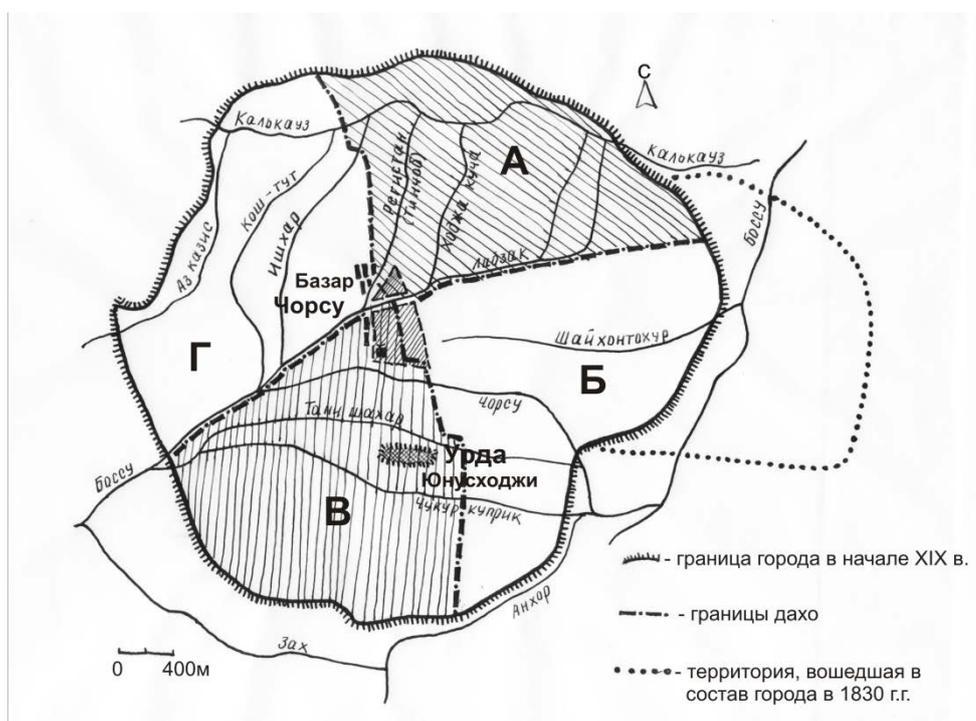
Перспективы народнохозяйственного развития Узбекистана таковы, что на ближайшее время выдвигаются задачи совершенствования планировочной структуры и застройки сложившихся городов и строительство новых во вновь осваиваемых районах на базе размещения промышленного и сель-



скохозяйственного производства.

Этапы планировочного развития территории города: А-XXI -кон. XIV вв.; Б-ХV- ХVI вв.; В-ХVII -кон. ХVII вв.; Г- кон. ХVIII -нач. ХIХ вв. Вариант реконструкции. (Зияев А. «Ташкент. Часть 2»)

Бурное развитие промышленности в городах обусловило и индустриализацию строительства. Преобладающим в застройке городов становится многоэтажный дом, условия жизни в котором отличаются от жизни в традиционном малоэтажном доме. При многоэтажной городской жилой застройке изменяется функциональное содержание территории по сравнению с малоэтажной застройкой. Индивидуальное жилище с двориком заменяется квартирой, расположенной на различных этажах многоквартирного здания, и общим двором на группу зданий. Хотя уровень инженерного благоустройства в квартирах многоэтажных зданий выше, чем в традиционных малоэтажных домах, однако помещения в многоэтажных зданиях подвержены перегреву в течение летних месяцев и необходимо в них искусственное улучшение микроклимата помещений.



Деление территории города на секторы (даха) в начале ХIХ в.: А - Даха Сибзар (Хазрати Имам); Б - Даха Шайхонтохур; В - Даха Бешагач; Г - Даха Кукча. (Зияев А. «Ташкент. Часть 2»)

Научно-техническая революция ведет к преодолению точечной формы концентрации, к усложнению системы связей, что, в свою очередь, приводит к новому качеству, к появлению системы концентрации деятельности, где ведущую роль занимают крупные городские формирования, единые системы городских и сельских поселений. В конечном итоге идет преодоление пространства как барьера для общения. Этот общий для всей страны процесс особенно интенсивно протекает в Узбекистане в связи с характером исторически сложившегося расселения, недостатком орошаемых территорий, быстрым ростом численности населения, наличием крупных сырьевых и энергетических ресурсов, уровнем и направлением развития народнохозяйственного комплекса и другими факторами. Складываются крупные агломерации – Ташкентская, Самаркандская, Ферганская, Бухарская, Андижанская. Роль организующего центра каждой агломерации выполняют областные города, имеющие всесторонние функциональные связи со всеми ее населенными пунктами. Сами города перерастают рамки промышленных центров и переходят с ростом науки, образования, с развитием новых форм обслуживания и т. п. во многофункциональные города.

В условиях Узбекистана, благодаря оазисной форме расселения, возникает резкая концентрация поселений на ограниченных территориях. Таким образом, в ходе исторического развития научно-технический прогресс привел к формированию систем группового расселения, где каждый населенный пункт начинает приобретать иные пространственные формы организации, что, в свою очередь, значительно видоизменяет их планировочную структуру.

Огромную роль в организации систем расселения играет транспорт. Внедрение его видов и постоянное повышение скорости сообщения стимулируют территориальный рост городов и агломераций и в конечном итоге создают предпосылки выравнивания социально-экономических уровней развития всех районов республики. Вместе с тем, развитие систем транспорта вызывает определенные сложности в планировочной организации населенных мест, требует четкой организации транспортных связей с учетом применения всех современных и перспективных технических средств. Почти во всех генеральных планах больших и крупных городов Узбекистана предусмотрено создание систем городских дорог и магистралей непрерывного движения, а также комплексных систем массового пассажирского транспорта. Однако реализация их в строительстве еще отстает от требуемого уровня.

Высокие плотности расселения в оазисах, имеющие устойчивую тенденцию к дальнейшему росту, требуют перехода от местных систем к районным и групповым системам технического обеспечения. Уже сейчас по сути дела существуют районные системы энерго-, электро- и газоснабжения, орошения и т. д.

В условиях недостаточности земельных ресурсов Узбекистана возникает необходимость бережного использования территории городов. В настоящее время в практику проектирования широко внедряется современный метод планировочного анализа и комплексной оценки территории, позволяющий научно обоснованно решать функциональное зонирование территории с учетом наиболее эффективного использования каждой функциональной зоны. Современный уровень развития строительной техники позволяет внедрять многоярусное размещение градостроительных элементов, в том числе широкое использование подземного пространства,

разделение в разных уровнях пешеходных и транспортных потоков и т. д.

Очень важное значение в условиях Узбекистана имеет учет природно-климатических факторов. Имеющиеся технические средства дают возможность проведения эффективных мероприятий, компенсирующих или устраняющих неблагоприятные воздействия внешней среды на организм человека.

В этих целях широко применяется дождевание территории, создаются системы водоемов, используются покрытия с высоким альбедо поверхностей, внедряются солнцезащитные средства и кондиционирование помещений. Научно-технический прогресс позволяет внедрять новые прогрессивные конструкции и строительные материалы, что создает широкие возможности для формирования архитектурного облика комплексов зданий и сооружений и придать своеобразные черты отдельным городам и целым регионам.

## **1.2 Мировой опыт развития градостроительства**

Градостроительство теория и практика планировки и застройки городов градостроительство определяют социальный строй, уровень развития производительных сил, науки и культуры, природно-климатические условия и национальные особенности страны. Градостроительство охватывает сложный комплекс социально-экономических, строительно-технических, архитектурно-художественных, а также санитарно-гигиенических проблем. Общим для градостроительства досоциалистических формаций является большее или меньшее влияние на него частной собственности на землю и недвижимое имущество. Имущественное неравенство населения отражалось на приёмах планировки, застройки и на благоустройстве городской территории; созданные на основе лучших достижений градостроительства своего времени районы, населённые

представителями господствующего класса, резко отличались от переуплотнённых, лишенных необходимого благоустройства районов сосредоточения трудового населения. Ныне происходящие процессы глобализации и демократизации общества определяют два пути развития градостроительства. В прошлом интересы землевладельцев, промышленников и финансистов обычно обуславливают стихийность застройки населённых пунктов, вступая в противоречие с задачами градостроительства. Переход к новым условиям и процессе демократизации создаёт все условия для планомерного, научно обоснованного развития городов, наиболее удобных для труда, быта и отдыха всего населения.

Первые попытки внести определенный порядок в застройку и планировку поселений относятся к середине 3-го — началу 2-го тыс. до н. э. Города древней цивилизации в долине р. Инд (2500—1500 до н. э.) Мохенджо-Даро и Хараппа имели прямоугольную сеть улиц и благоустройство. В Древнем Египте, Двуречье и других районах древнего мира при строительстве городов применялись разбивка города на геометрически правильные кварталы, зонирование застройки по социально-имущественному признаку (город Кахун в Древнем Египте, начало 2-го тыс. до н. э.), выделялась главная улица (дорога процессий богини Иштар в Вавилоне, 7—6 вв. до н. э.), создавались простейшие системы водопровода и канализации. В книге «Чжоу ли» (3 в. до н. э.) есть сведения о градостроительстве Китая 11—3 вв. до н. э.; указано, что столичный г. Лои (Лоян) был квадратным в плане, девять широтных и девять меридиональных улиц делили его на кварталы, а в центре города находился дворец правителя. В градостроительстве Древней Греции в планировке городов хорошо учитывались местные природные условия и подчёркивалось значение агоры и акрополя (мест сосредоточения политической и религиозной жизни) как композиционных центров городов; возникшие, вероятно, на Востоке приёмы регулярной планировки городов сложились в стройную градостроительную

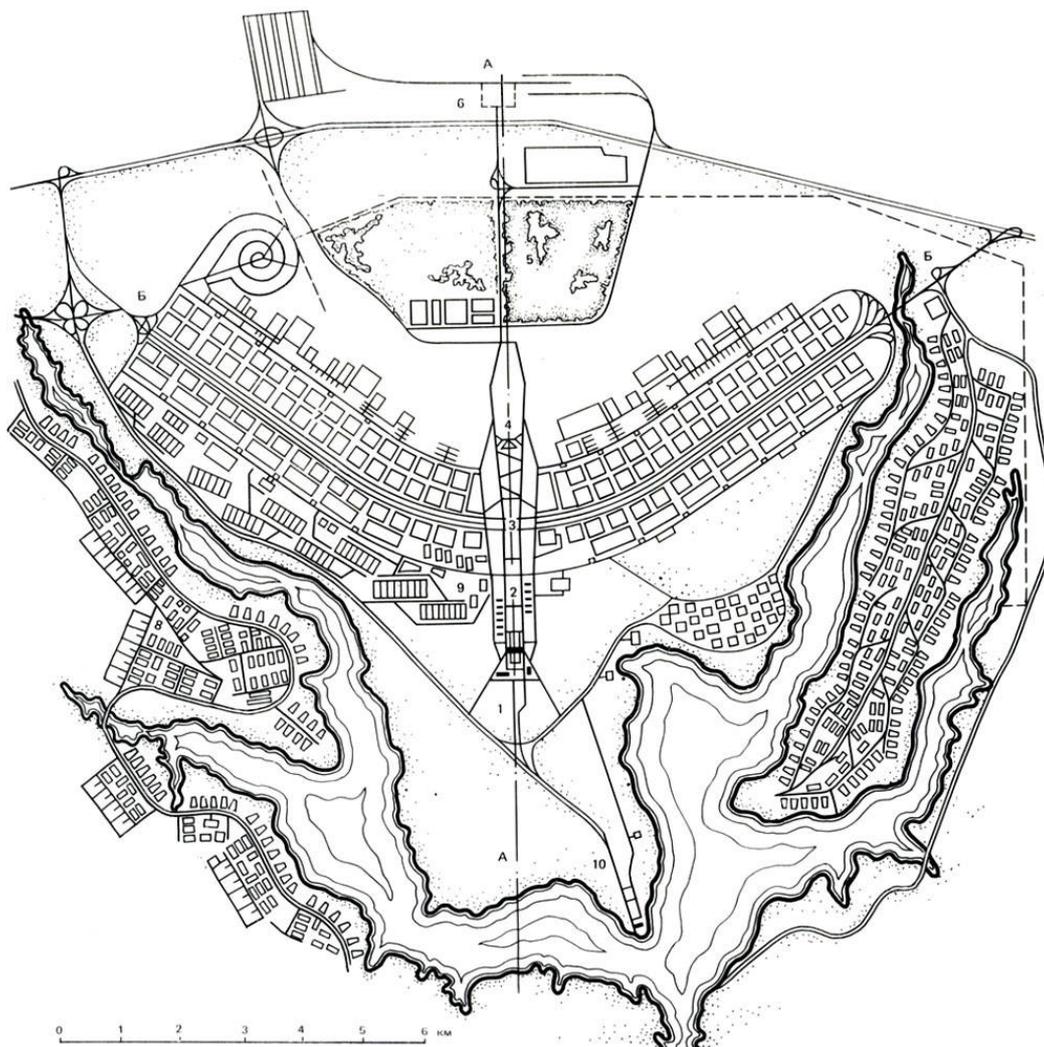
систему), которая получила широкое распространение в эпоху эллинизма, лишившись, однако, своей демократической направленности.



Кензо Танге. Проект надводного Токио. Генеральный план нового городского плана.

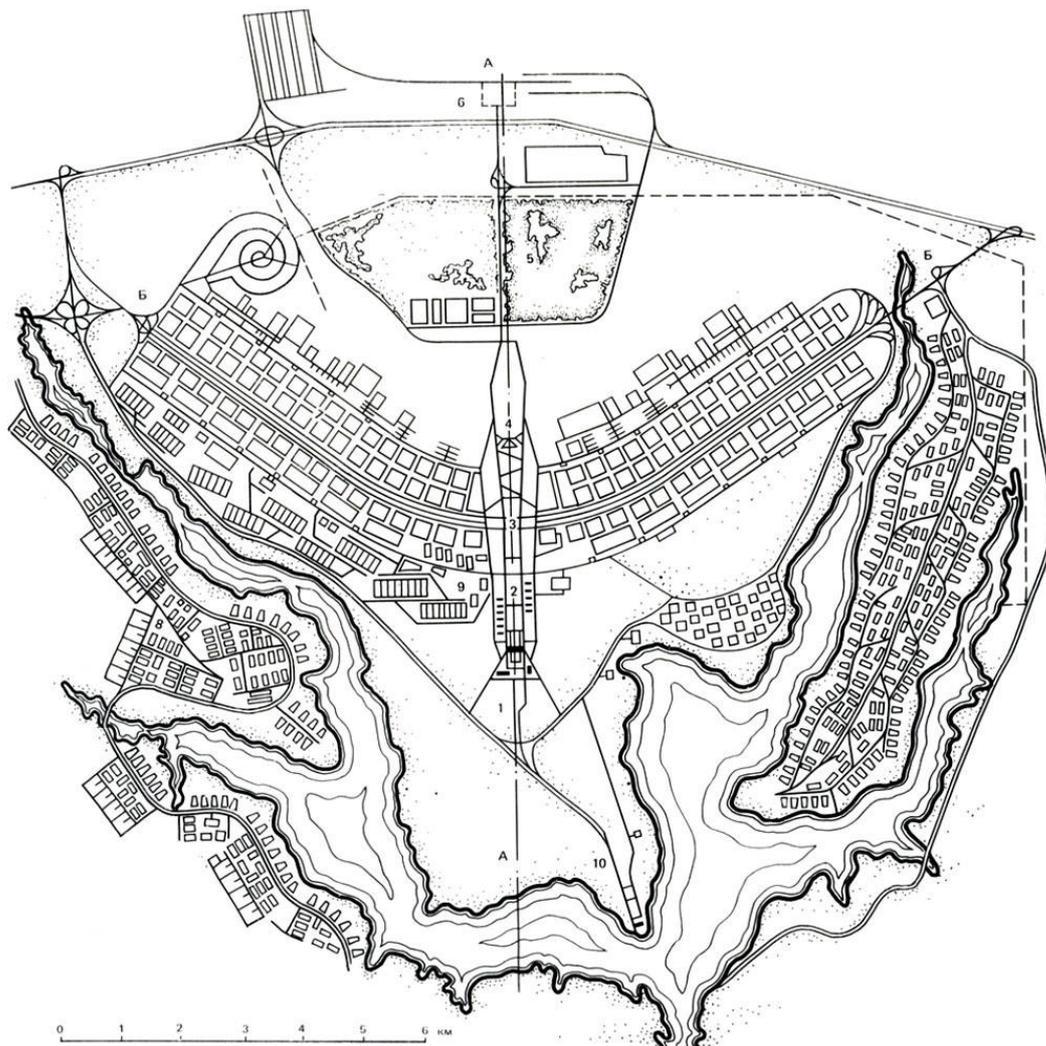
В средневековых западноевропейских городах на территории, опоясанной мощными крепостными стенами, складывалась сеть кривых и узких улиц вокруг замка, собора или торговой площади. Жилые районы, выросшие за пределами городских стен, окружались новым поясом укреплений. Вдоль или на месте прежних стен образовывались кольцевые улицы, которые в сочетании с радиальными улицами, идущими от центра к воротам городских укреплений, определили формирование характерной радиально-кольцевой (реже веерной) структуры городов. Большинство средневековых городов Европы первоначально было лишено всякого благоустройства. Ограниченность территории, защищенной городскими укреплениями, приводила к высокой плотности застройки города многоэтажными жилыми и общественными зданиями. В русских городах большое градформирующее значение имели кремли («детинцы»). В отличие от западно-европейских замков — укрепленных жилищ феодалов, русские

кремли, гораздо более обширные (например, наиболее древний новгородский кремль занимает площадь 10,5 га, в то время как Тауэр в Лондоне — около 4 га, замок Сфорца в Милане — около 2 га), были административно-



политическими и религиозными центрами городов, где, кроме хором феодалов и высшего духовенства, размещались главные соборы, приказы, склады оружия и продовольствия. Строительство кремлей (а также монастырских комплексов, игравших важную роль в структуре древнерусских городов) получило в России особенно широкий размах в 15—17 вв., в период становления централизованного государства; кремли, имея большое оборонительное значение, кроме того, определили планировочную основу центров многих рус. городов (Москвы, Тулы, Нижнего Новгорода и др.). В Китае в средневековый период в застройке многих городов применялась регулярная планировка; регулярный план имели крупные

дворцовые комплексы (ансамбль т. н. пекинской оси в Пекине, 15—16 вв.). В др. странах Востока в средневековый период наряду со свободной



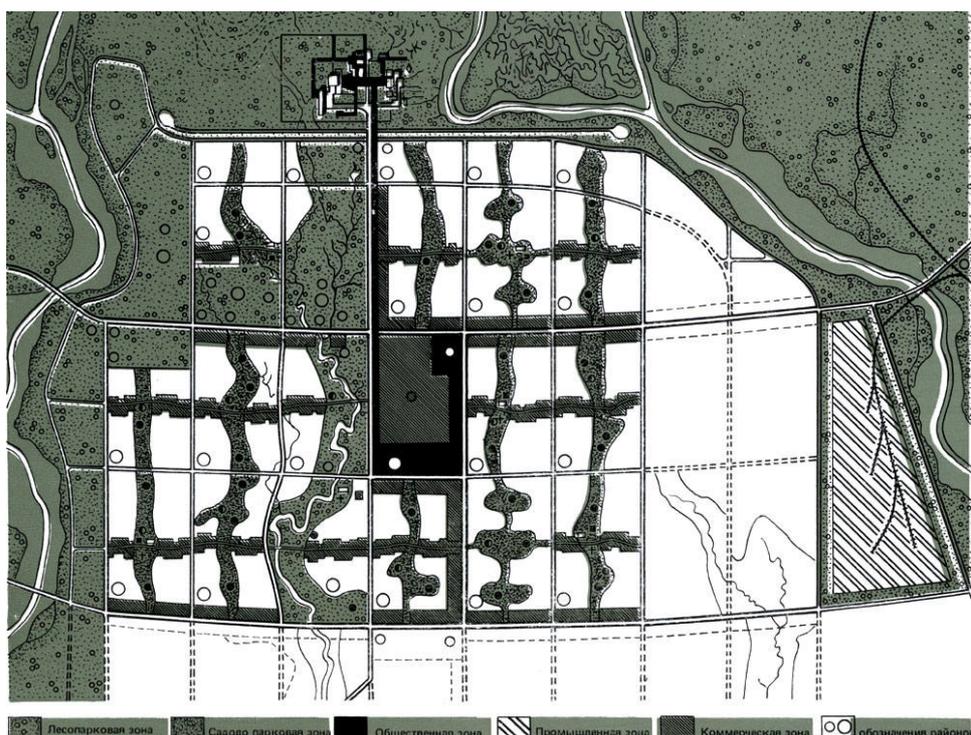
планировкой (например, Фатихпур-Сикри в Индии, создан между 1569—84) также использовалась регулярная планировка (например, Джайпур в Индии, основан в 1728).

Бразилия. Генеральный план города (население по проекту 500 тыс. жителей) архитекторы Луисо Коста и Оскар Нимейер. В середине 50-х годов.

В Западной Европе в эпоху Возрождения новые экономия, требования и условия общественной жизни привели к попыткам упорядочения застройки городов. Архитекторы Возрождения разрабатывали новые приёмы построения ансамблей площадей (ансамбль площади Капитолия в Риме, с 1546, архитектор Микеланджело). Развивалась теория архитектуры и градостроительства. (трактаты Л. Б. Альберти, Палладио), разрабатывались

проекты т. н. идеальных городов (В. Скамоцци и др.), в которых учитывались не только задачи обороны, ремесла и торговли, но и повседневные удобства жизни горожан. На практике было сделано сравнительно мало. В Центральной и Южной Америке после испанского завоевания города, возникавшие в колониях — Мексике, Перу и др., — застраивались согласно «Законам для Индий», установленным испанским императором в 1523 (прямоугольная сеть улиц, в центре города — главная площадь с собором и административными зданиями).

Сосредоточение политической власти и крупных материальных ресурсов в руках абсолютных монархов в ряде стран Европы в 17—18 вв., а также превращение папского Рима в столицу абсолютистского государства и центр европейской феодально-католической культуры позволили развернуть большие по масштабам градостроительные работы, создать крупные архитектурные ансамбли, призванные олицетворять силу и величие власти королей и католической церкви. В градостроительстве получают распространение парадные приёмы планировки и застройки [ансамбль площади св. Петра (Пьяцца Сан-Пьетро) в Риме, 1657—63, архитектор Л. Бернини]: в планировке городских и дворцовых ансамблей применяется лучевое расположение улиц.



Промышленный переворот в конце 18— 19 вв. вызвал интенсивное развитие капитализма и быстрый рост городов во многих странах мира. Но прогресс строительной техники и городского благоустройства сопровождался упадком градостроительства. В условиях интенсивного роста городов частная собственность на землю и недвижимое имущество породила чрезмерную плотность застройки и массовую спекуляцию земельными участками. Это усугубило стихийность застройки и привело к хаотическому размещению в городе жилья и загрязняющих воздух, реки и почву заводов, фабрик, ж.д. линий и сооружений, портов, складов. Транспорт, заполнивший улицы и площади городов, усилил шум и опасность для передвижения пешеходов. Издание ряда законодательных и муниципальных актов, регламентирующих застройку, отдельные градостроительные работы (например, реконструкция центра Парижа по плану префекта Ж. Османа в 1853—96) не могли изменить общего стихийного характера застройки капиталистических городов. Кризис капиталистического градостроительства стимулировал развитие градостроительных теорий, выдвигавших новые системы расселения. К концу 1920-х гг. окончательно сформировались такие теоретические направления градостроительства.

Под влиянием борьбы рабочего класса за свои права буржуазия вынуждена была решать отдельные вопросы градостроительства. С конца 19 в. и особенно с начала 1920-х гг., главным образом в Европе, строились рабочие посёлки и жилые комплексы «дешёвых» жилищ для средне- и низкооплачиваемых категорий трудящихся. В этом строительстве вырабатывались прогрессивные приёмы градостроительства функциональная планировочная схема комплекса в целом, наиболее выгодная ориентация зданий, устройство озеленённых участков для отдыха и площадок для игр детей, плановое строительство некоторых общественных зданий и предприятий бытового обслуживания. Эти тенденции получили дальнейшее

развитие после 2-й мировой войны 1939—45. Учитывая опыт и прогрессивные идеи сов. градостроительства, передовые архитекторы Запада разрабатывают крупные градостроительные проекты (восстановление и реконструкция Гавра, 1947—56, проект архитектора О. Перре). Архитектор Л. П. Аберкромби создал план реконструкции и развития Большого Лондона (1944). В целях ограничения роста населения английской столицы в послевоенные годы началось строительство 8 городов-спутников. Однако строительство спутников не сопровождалось ограничением роста города, а их сравнительно небольшие размеры и медленные темпы строительства не соответствовали масштабам естественного прироста населения Лондона. В результате это градостроительное мероприятие не достигло цели. Опыт современного градостроительства используется при строительстве многих новых городов в развивающихся странах Азии и Латинской Америки (Чандигарх в Индии, 1951—56, архитектор Ле Корбюзье и др.; г. Бразилия в Бразилии, архитектор Л. Коста). Различный уровень комфорта в новых жилых массивах обычно закрепляет социальное и имущественное неравенство жителей, т. к. высокая квартирная плата за хорошие квартиры делает их недоступными для многих категорий трудящихся. В начале 1920-х гг. возникает новая область градостроительства — территориальное планирование, или Районная планировка (например, проект планировки угольного района вокруг г. Донкастера в Англии, 1921—22, архитектор Л. П. Аберкромби и Т. Джонсон). Однако в капиталистических государствах проекты районной планировки могут иметь лишь некоторое регулирующее значение.

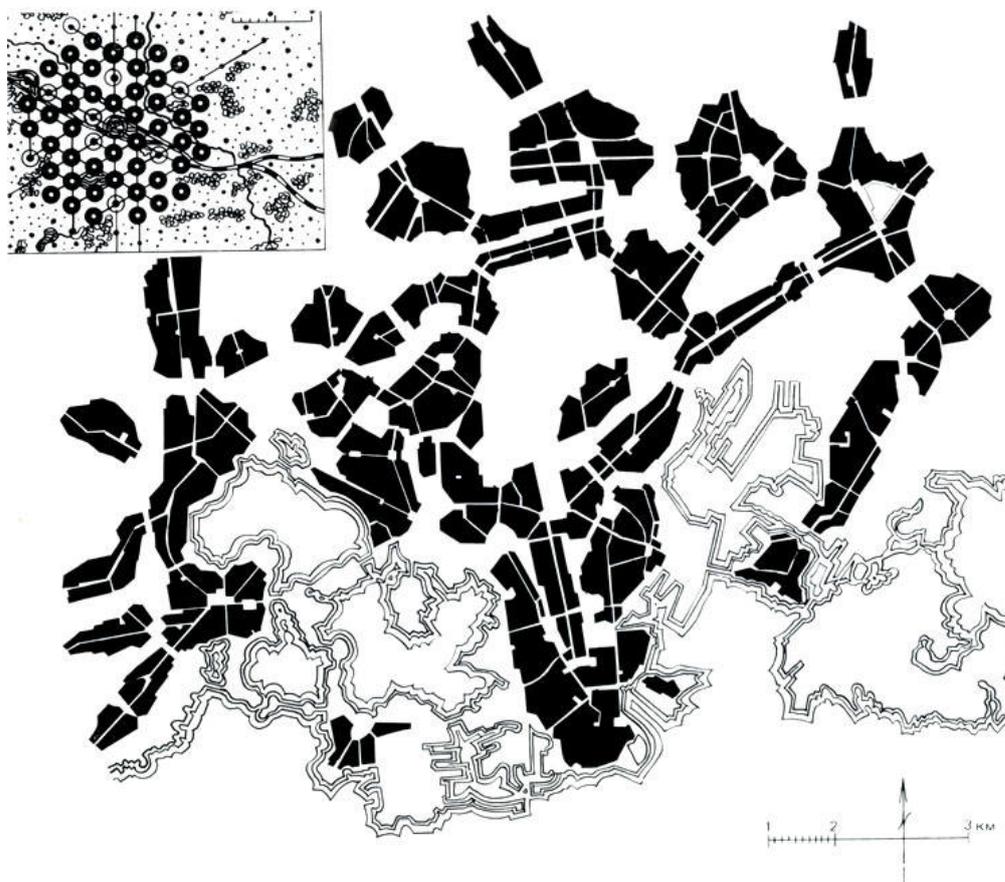
К середине 20 в. быстрый стихийный рост городов в сочетании с бурным развитием автомобильного движения вызвал новый кризис градостроительства капиталистических стран. Поиски преодоления этого кризиса привели к созданию новых теорий т. н. динамического градостроительства, авторы которых видят причины кризиса не в социально-экономической природе капитализма, а в том, что планировочная структура

городов статична и не учитывает динамики стремительного роста населённых мест. В 1950—60-х гг. появилась теория «экистики» (греческий архитектор К. А. Доксиадис и др.). Авторы этой теории пытаются обосновать неограниченный рост городов в виде непрерывных линейных городских полос, протянувшихся вдоль транспортных путей по всей территории земного шара; они считают колоссальную агломерацию населённых пунктов на восточном побережье США и в районе Великих озёр положительным прообразом будущего человеческого расселения. В 1960-х гг. получили распространение японские теории метаболизма (архитектор К. Тангэ и др.) и европейские — мобильного строительства и пространственного (трёхмерного) развития городов (французский архитектор Э. Альбер, И. Фридман и многие др.). Несмотря на различия предложенных решений, градостроителей этого направления объединяет стремление покончить с традиционной распластанностью городов на земной поверхности и перенести градостроительство в пространство путём создания искусственных ярусов над старыми городами, строительства постоянно растущих вверх гигантских сооружений древовидного характера или в виде конусов, а также городов над морскими заливами, плавающих в океане, и т. д. Однако эти теории во многом нереальны, а проведение отдельных градостроительных мероприятий не меняет сущности капиталистического градостроительства в целом и имеет ограниченный и непоследовательный характер.

Современные принципы и приёмы планировки и застройки широко осуществляются при строительстве новых городов на свободных территориях. Требования современного градостроительства в старых или уже сложившихся городах постепенно выполняются путём их реконструкции. При реконструкции предусматриваются: оздоровление городской территории методом постепенного улучшения инсоляции и проветривания зданий, уменьшения плотности застройки; расширение старых улиц и пробивка новых магистралей для улучшения транспортных связей между различными районами города; обеспечение безопасности городского движения

посредством перестройки магистралей и улиц, отделения транспорта от пешеходов (строительство транспортных развязок, транспортных туннелей, переходов и др.). В городах с богатым архитектурным наследием при реконструкции решается задача сохранения их исторического художественного облика и органического сочетания новой застройки с памятниками архитектуры. Реконструкция сопровождается повышением комфортабельности жилых и общественных зданий (водопровод, канализация, теплофикация, газификация и др.) и расширением сети предприятий торговли, культурно-бытового и медицинского обслуживания населения. Повышение архитектурно-художественных качеств застройки достигается сохранением и завершением старых и формированием новых архитектурных ансамблей, созданием наиболее благоприятных условий для обзора скульптурных монументов и памятников архитектуры (снос малоценных зданий, перепланировка окружающей территории), гармоническим сочетанием новой и старой застройки. Архитектурная среда, облик населённых мест влияют на сознание людей на протяжении всей их жизни. Красивые и удобные города способствуют жизнедеятельности населения, формированию его оптимистического мироощущения и повышению культурного уровня, укрепляют чувство любви к Родине. Рациональные и эстетически совершенные планировка и застройка городов создаются путём формирования систем пространственно взаимосвязанных архитектурных ансамблей и всестороннего и наиболее эффективного учёта местных природно-климатических условий. Целостный архитектурный облик малого населённого пункта может быть определён одним архитектурным ансамблем, а единство архитектурного облика крупного города создаётся системой архитектурных ансамблей, пространств, сочетанием различных групп ансамблей. Основными приёмами построения архитектурных ансамблей, широко применяемыми и в современной градостроительной практике, являются: центрический (например, Кремль и Смоленская площадь в Москве, где в первом случае живописная, а во втором

симметричная пространственная композиции подчинены вертикалям — колокольне Ивана Великого и административному высотному зданию); анфиладный (пространственная композиция Дворцовой площади и площади Декабристов в Санкт-Петербурге, мемориального центра, сквера Н. М. Карамзина и площади им. В. И. Ленина в Ульяновске); осевой (сочетание взаимосвязанных ансамблей площади Ломоносова, ул. Зодчего Росси и площади Островского в Ленинграде, ансамблей Московского университета на Ленинских горах и Центрального стадиона в Лужниках в Москве); магистральный (система ансамблей Невского проспекта в Ленинграде); панорамно-групповой (сочетание группы трёх ансамблей — Петропавловской крепости, стрелки Васильевского острова и Дворцовой набережной в Санкт-Петербурге). Для успешного формирования архитектурных ансамблей, яркого выражения их идейно-художественного содержания большое значение имеет Синтез искусств.



Проект Большого Хельсинки. Разработанный Элиэлом Саариненом в 1918 г.

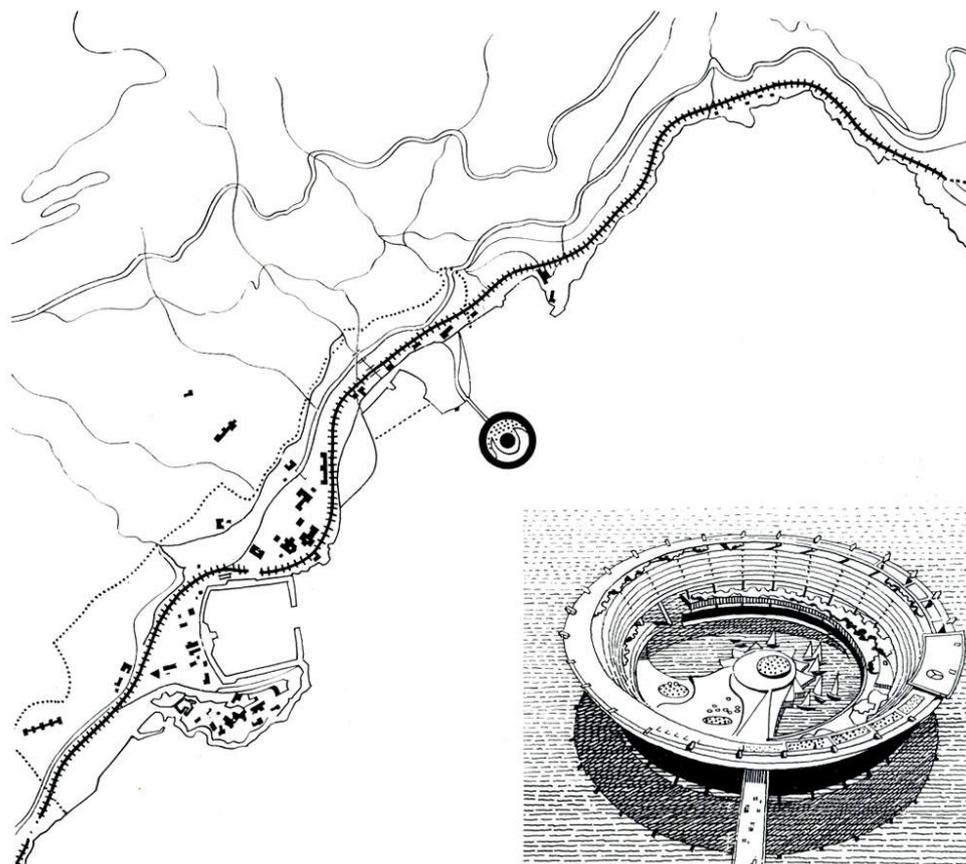
В левом верхнем углу – идеальная схема расселения по Эрику Глойдену.

Большую роль в градостроительстве играют сады и парки. Они имеют оздоровительное значение и являются активным средством формирования архитектурных ансамблей.

Планировка и застройка городов, их архитектурно-художественный облик складываются постепенно, в результате длительного коллективного труда архитекторов, инженеров и строителей. Поэтому планомерное градостроительство требует творческой преемственности и градостроительной дисциплины в осуществлении общих целей, общих архитектурных и инженерных замыслов, заложенных в генеральных планах развития городов и проектах застройки отдельных городских районов. Ведущая роль в градостроительстве принадлежит главным архитекторам городов, которые осуществляют творческое и организационно-техническое руководство их планировкой и застройкой.

Перед современным градостроительством стоит ряд сложных проблем. Рост населения земного шара, быстрое развитие производительных сил в ряде стран, громадные достижения науки и техники вызвали небывалый рост городского населения. Особенно быстро растут крупнейшие города мира, достигшие гигантских размеров и огромной численности населения (например, Большой Нью-Йорк — свыше 16 млн. чел., Большой Токио — свыше 11 млн. чел.), превратившись в невиданные ранее города-районы. Вследствие этого процесса рациональное расселение и разумное регулирование роста городов стали очень актуальной проблемой. Промышленность, энергетика, транспорт, наука являются главными градообразующими факторами. Поэтому расселение, местоположение, размеры и дальнейший рост городов и посёлков городского типа в основном зависят от размещения и развития существующих и строительства новых промышленных предприятий, научных центров, электростанций, ж.-д. узлов, морских и речных портов. В капиталистических странах стихийность развития городов делает невозможным решение этих важнейших вопросов современного градостроительства. В условиях планового хозяйства,

возможно рациональное размещение градообразующих объектов, важным средством обоснования которого являются проекты районной планировки, Народно-хозяйственное значение этих проектов доказал опыт Г. многих социалистических стран (застройка Московской обл., Донбасса, Иркутско-Черемховского и др. крупнейших районов Российской Федерации, Остравского района в Чехии, Катовицкого промышленного района в Польше). Основой планировки и застройки населённых мест является генеральный план. Главные положения проектов районной планировки и генеральных планов развития городов (размещение, профиль и размеры градообразующих объектов, очерёдность и размеры капитальных вложений) определяются народно-хозяйственными планами. Перспективные народно-хозяйственные планы, проекты районной планировки и генеральные планы развития городов, являющиеся надёжной основой современном градостроительстве, обеспечивают правильное размещение новых промышленных, энергетических, транспортных, научных и учебных объектов. Это — главное средство планомерного, регулируемого роста малых и средних городов. Практика градостроительства показывает, что в крупных городах с численностью населения свыше 1 млн. чел. для обеспечения удобства передвижения и создания необходимого инженерного оборудования требуется постройка сложных, дорогостоящих транспортных сооружений (метро, скоростные дороги), крупных систем водоснабжения и канализации, энергоснабжения и др. Кроме того, высокая концентрация транспорта и промышленности значительно ухудшает санитарно-гигиенические условия жизни населения. В странах восточной Европы проводится планомерное регулирование роста крупных городов, которое осуществляется главным образом путём ограничения или запрещения строительства на их территориях новых градообразующих объектов, а также путём размещения этих объектов в малых и средних городах, входящих в состав данного экономического района.



Поль Меймон. Надводный город у побережья Монако

При регулировании роста городов существенное значение имеет понятие оптимального размера города. Оно предполагает такую численность населения и такую планировку и застройку, при которых сочетаются лучшие качества крупных (широкая сеть культурно-бытового и др. видов обслуживания) и малых (чистота воздушного бассейна, близость к месту работы, к природе) населённых мест и при которых для сооружения городов требуется относительно меньшее (в расчёте на одного жителя) количество материальных ресурсов и денежных средств. Регулирование роста малых и средних городов в пределах оптимальных размеров имеет существенное народно-хозяйственное значение. Понятие оптимального размера относится и к группе функционально взаимосвязанных городов и посёлков. Оптимальный размер города не является постоянной величиной и зависит от технического прогресса и уровня развития производительных сил (в т. ч. от скорости движения городского транспорта). Одним из средств ограничения

роста крупных городов является размещение градообразующих объектов (в производственном отношении связанных с объектами, расположенными в крупном городе) на территории окружающего промышленного района. Одновременно с разработкой генерального плана крупного города разрабатывается и проект районной планировки промышленного района, центром которого является данный город (например, одновременно с генеральным планом развития Москвы была разработана схема районной планировки Московской области; с разработкой генерального плана развития Минска составлена схема планировки Минского промышленного района). Метод размещения производительных сил на территории района является более результативным для регулирования роста крупных городов по сравнению с методом создания городов-спутников. В Японии, где чрезвычайно возросла концентрация промышленности, в районах Токио и Йокохамы для размещения работающих на новых предприятиях строятся города-спальни с численностью населения 150—200 тыс. жителей на расстоянии 40—70 км от предприятий. Эти города неудобны для населения, т. к. основная масса жителей должна ежедневно затрачивать средства и время на дальние поездки от места жительства к месту работы и обратно. В странах содружества созданы города-спутники Москвы (Дубна, Жуковский, Зеленоград и др.), Баку (Сумгаит) и т.д. В этих городах большая часть населения работает на местных предприятиях или в научных учреждениях. Работа по месту жительства радикально сокращает затраты времени на поездки и уменьшает пригородные пассажирские потоки.

### 1.3 Прогрессивные тенденции в градостроительстве XX века.

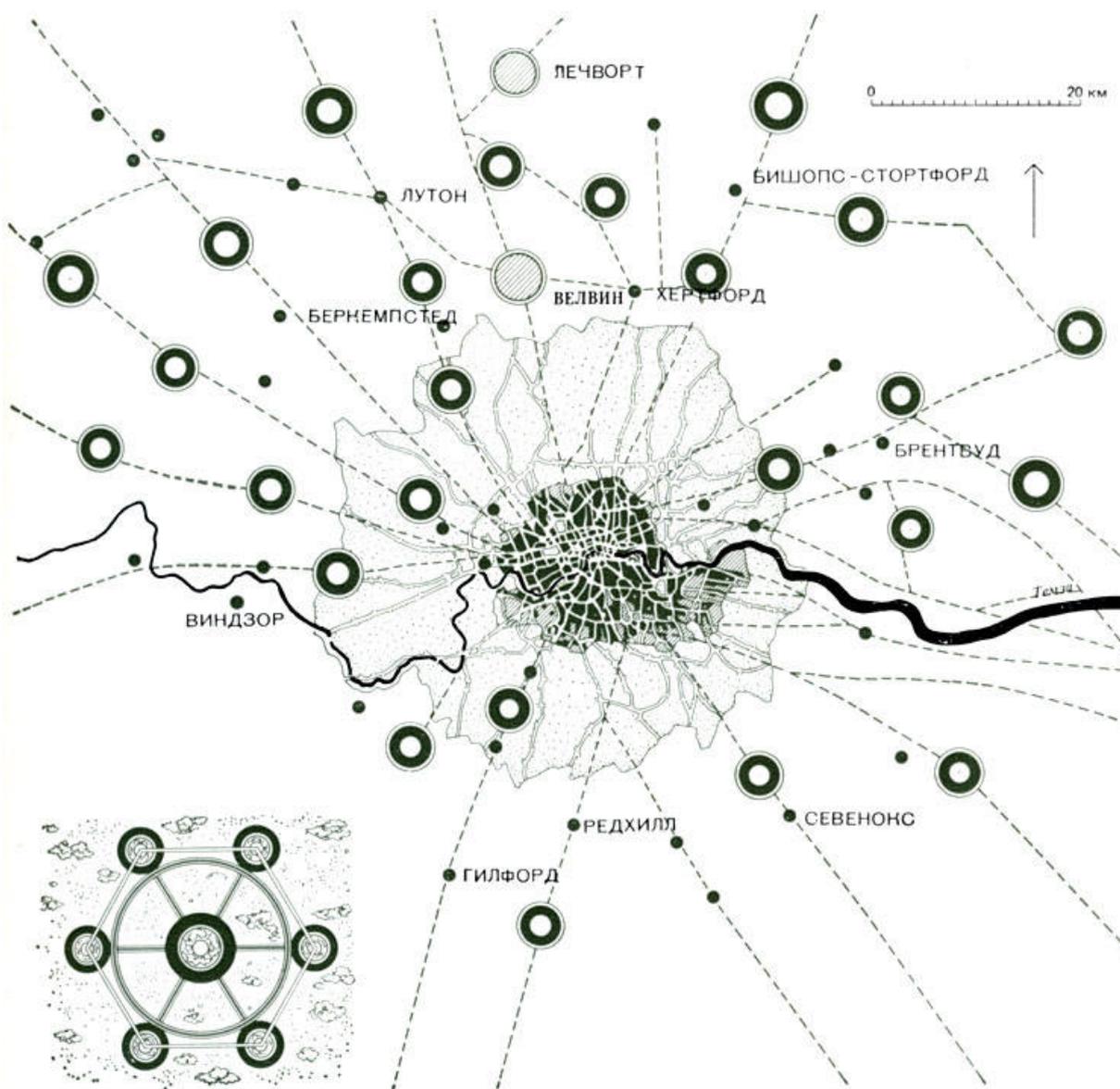
Градостроительство в том виде, в каком мы его сегодня понимаем – порождение эпохи промышленной революции. Необходимость проектирования поселений с целью рационализации жизненных процессов людей и гуманизации городской среды стала очевидной после появления технологических возможностей и идеологических концепций XIX века, снимающих естественные ограничения, в рамках которых развивались города.

Именно в то время стало очевидным, что сохранение и развитие городов в традиционном, привычном виде невозможно без внедрения достаточно жесткой искусственной регламентации застройки, заменяющей естественные ограничения. Стало очевидным также, что появились принципиально новые возможности для формирования городов. Градостроительство в XX веке развивалось под знаком соперничества этих двух идеологий традиционалистской и модернистской.

После войны ситуация изменилась: разрушения, случившиеся в Европе, были в ряде случаев тотальны, во многих городах исчезло свыше 80% застройки в результате ковровых бомбежек. К этому времени в странах Запада модернистская парадигма окончательно победила ар-деко, в странах Восточной Европы столь же однозначно господствовал "современный реализм", осваивавший мировое и национальное "классическое наследие". Таким образом, градостроительные эксперименты во второй половине XX века переместились с востока на запад. Их пик пришелся на период восстановления – 50-60-е гг. Кроме того, в этот период в результате деколонизации, начинается активное строительство новых городов в странах третьего мира, в том числе Бразилиа Нимейера и Чандигарха Ле Корбюзье. В Российской Федерации, кроме восстановления разрушенного войной хозяйства европейской части страны, строились "закрытые города" – естественно, на основе актуализированных классических схем. После 1957 года появляются и примеры новых модернистских городов: новосибирского Академгородка, Зеленограда, Актау, Дубны, Тольятти, Набережных Челнов, Краснообска. Активно осваиваются свободные от застройки территории на окраинах городов при минимизации градостроительной реконструкции: последняя требует больших капитальных вложений, а вся политика в

области архитектуры и градостроительства в этот период ориентируется на экономию средств и получение квадратных метров любым путем.

Предложение Раймонда Энвина по размещению городов-садов в окрестностях Большого Лондона. Слева в углу - идеальная схема городов-садов Говарда



Особой, эволюционной дорогой шло развитие градостроительства в США. По сути, Соединенные Штаты остались "одноэтажной Америкой", описанной в книге Ильфа и Петрова. За тем, разве что, исключением, что дома подросли, в соответствии с ростом благосостояния населения, и стали двухэтажными. Высотное строительство коммерческих (офисных) зданий, согласно принятой в стране системе жесткого градостроительного зонирования, сосредоточилось в компактных даунтаунах. Территория вокруг – бескрайняя комфортабельная "деревня" двухэтажных домов, жизнь в которой невозможно представить без индивидуального автотранспорта.

Многоквартирные дома, строившиеся в 60-х – начале 70-х годов в порядке эксперимента, немногочисленны. Результат такого "органичного" развития – умирающие центры городов, в которых живут лишь беднейшие слои населения, не имеющие собственных автомобилей, гигантские территории агломераций с низкой плотностью застройки и необходимость искусственного стимулирования общественной и физической активности людей, чья жизнь в обособленных домах чрезмерно индивидуализирована и малоподвижна.

К началу 70-х гг. в Европе программа восстановления оказывается практически исчерпанной, акцент смещается в сферу реконструкции исторической ткани городов. Свободных от застройки территорий, на которых можно было бы реализовывать модернистские концепции, как это делалось в нашей стране, практически не было. При такой реконструкции стала очевидной неуместность радикальных модернистских подходов при работе с историческим городом. Неделikatное внедрение новых зданий в сложившийся контекст городской среды крайне негативно воспринималось обществом, чьё мнение в установившейся к тому времени политической системе не учитывать было невозможно. Новые города в 70-80-е гг. почти не строятся, деловые районы, подобно Тет-Дефанс в Париже, возводятся не на основе подробно проработанных проектов, как прежде, а скорее по образцу американских даунтаунов – и не одновременно, а в весьма долгие сроки. Постмодернизм смотрел на проблему гуманизации города иначе, чем модернизм. Он не пытался ликвидировать проблемы общества, предпочитая им разрешение локальных вопросов, волнующих конкретных людей. Знаменитые "Большие проекты" Франсуа Миттерана в Париже на самом деле не решали градостроительных задач: это лишь собрание крупных, но архитектурных проектов, не изменяющих структуру города, а насыщающих его новыми архитектурными памятниками. Градостроительная доктрина постмодернизма – средовая парадигма. В 80-е гг. провозглашается возврат к традиционным ценностям городской среды. Становится очевидным, что умозрительные концепции "нового" города не способны создать столь же гуманное, адаптированное к особенностям человеческого восприятия пространство, как то, что складывалось в историческом городе веками. Происходит

возврат к традиционным городским архетипам, таким, как улица, бульвар, площадь, квартал. Образцовым городом, где такой подход реализован "в чистом виде", можно считать английский Пондбери, построенный Леоном Крие при поддержке большого приверженца традиционной архитектуры и градостроительства принца Чарльза.

Нью-Йорк. Мероприятия последнего времени по созданию вылетных автомобильных дорог (показано черным цветом). На юге - дорога, соединяющая Бруклин с Ричмондом через пролив Норроус при помощи нового моста Веррацано; на севере - пробивка сквозного проезда через Манхэттен и Бронкс (по линии

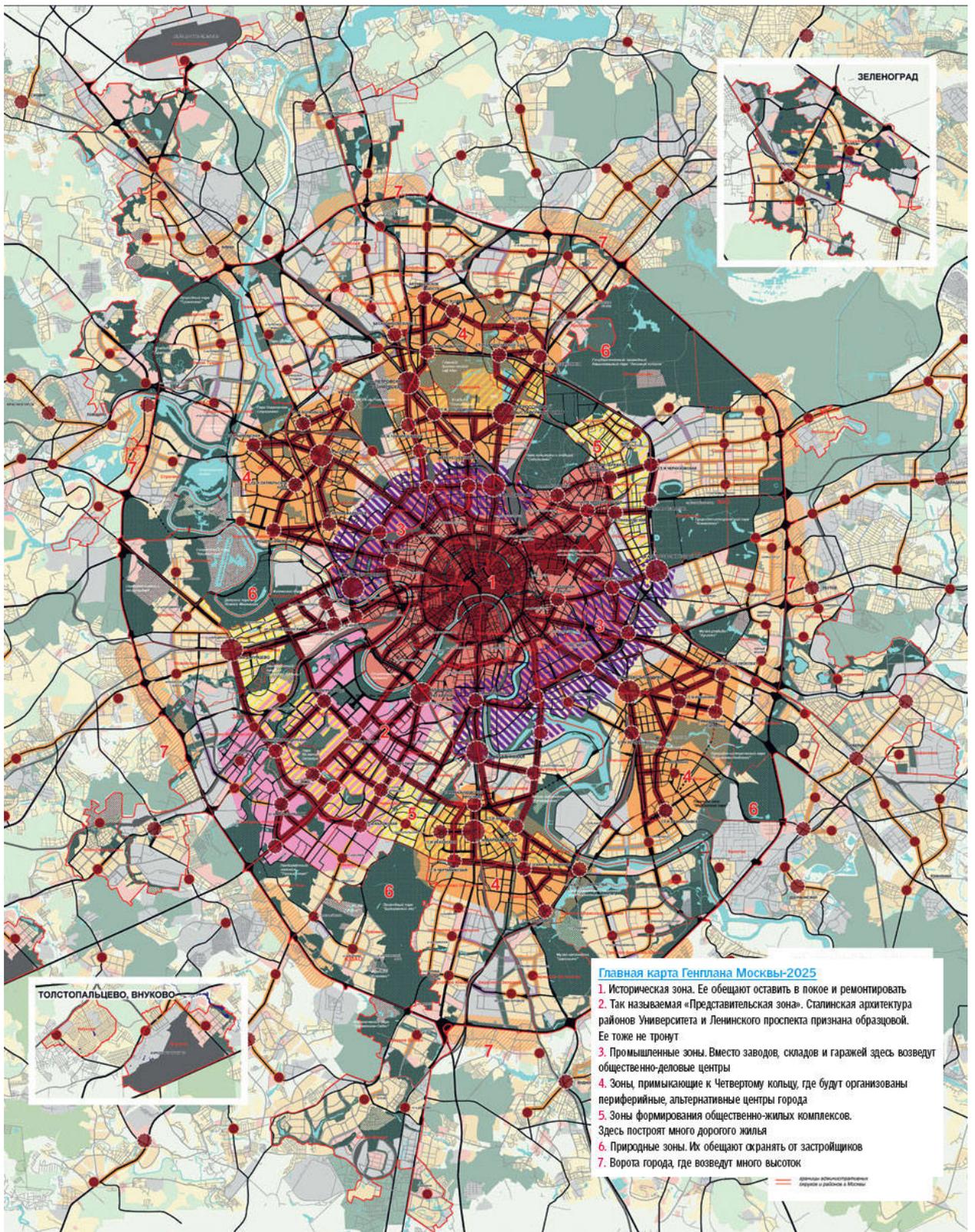


реконструированного моста Джорджа Вашингтона) и соединение Бронкса с Куинсом; между ними - Средняя и Нижняя трансманхэттенские магистрали. Черным кругом обозначен гигантский паркинг, обслуживающий тоннель Линкольна и загородные дороги западного и юго-западного направлений

Принцип имитации структуры исторической застройки ложится в основу градостроительных регламентов европейских городов. Так, в Германии при проектировании здания в городской среде, архитектор сталкивается с тремя

основными ограничениями: регламентируются плотность (соотношение площади застройки к площади участка), этажность, разрешенная функция.<sup>2</sup> В исторических районах могут вводиться дополнительные ограничения, вроде запрета на треугольные окна и ограничения уклона кровель. В таких условиях вопрос стиля оказывается не важен, традиционная среда одинаково успешно переваривает и исторические и традиционные здания, хорошую и плохую архитектуру. Если ограничения для данного участка не установлены, новый дом должен быть соподчинен соседним – рядом с 4-этажным допускается сооружение такой же высоты. Понятно, что эти ограничения не распространяются на здания, призванные выполнять символическую функцию (*landmark buildings*), и вмещающие в себя обычно важное общественно значимое содержание. Современные *landmark buildings*, подобно церквям в прошлом, не подчиняются общим для остальных зданий правилам. Их образ определяется, как правило, только на основе архитектурных конкурсов.

В России, подобный подход прослеживается прежде всего в теоретических работах А.Гутнова и В.Глазычева. Наиболее яркий пример его практической реализации – проект реконструкции московского района Остоженка, осуществленный по проекту А.Скокана. Однако наиболее очевидно постмодернистская парадигма градостроительства проявилась при реконструкции Берлина после объединения Германии. В течение трех десятилетий две части города развивались совершенно обособленно друг от друга. Берлинская стена пролегла через исторический центр города, руины в месте её прохождения были расчищены, но новая городская ткань не возникла. Территории, прилегающие к старому центру, оказались периферией Западного и Восточного Берлина. После воссоединения города в самой его середине оказалась огромная дыра, требующая заполнения. Власти Берлина, директор по развитию города Ханс Штиман приняли в качестве основы для восстановления города следующую концепцию: должна быть восстановлена историческая градостроительная ткань в виде, максимально приближенном к историческому; однако заполнение этой ткани новыми зданиями взамен утраченных в 1945 году и позже, может быть сколь угодно современным<sup>3</sup>. Таким образом восстановлен Фридрихштадт, город барокко, лежащий южнее Ундер-дер-Линден вдоль реализацию



Градостроительство – долгоиграющая дисциплина. Архитекторы отказались от парадигмы постмодернизма в начале 90-х, градостроители в это время только приступили к проектированию постмодернистского Берлина. Долгое время казалось, что модернистские градостроительные концепции окончательно умерли и образец Берлина послужит прообразом всех дальнейших градостроительных работ. Однако во

второй половине 90-х начинают вновь появляться модернистские градостроительные объекты, вначале локальные, такие как комплекс бундесканцелярии и резиденции президента А.Шультеса в Берлине или новейший комплекс берлинского же вокзала напротив бундесканцелярии на другой стороне Шпрее. Сегодня приходит пора более глобальных проектов. Самый свежий на сегодня пример градостроительного неомодернизма – проект реконструкции четырех кварталов в московских Мневниках Рема Коолхаса. Этот проект интересен ещё и тем, что представляет из себя неомодернистскую реконструкцию модернизма: проектируемая территория застроена "хрущевками". Коолхас сносит пятиэтажки, но сохраняет созданную ими планировочную инфраструктуру и озеленение, а так же более капитальные дома сталинской и брежневской эпох. На следах сносимых зданий встанут вполне традиционные по типологии таунхаусы. Над ними возникают гигантские 50-этажные жилые сооружения, напоминающие горизонтальные небоскребы Лисицкого. И все это вместе до боли напоминает "План Вуазен" Ле Корбюзье. На самом деле, проект Коолхаса пытается решить почти нерешаемую проблему: как реабилитировать территории массовой модернистской застройки, оказавшейся нежизнеспособной? Обычно в подобных случаях район взрывают, расчищая под традиционные кварталы. Но в этом случае оказалось бы потерянным море зелени, в которой утопали пятиэтажки и орнаментальная, очень красивая, но практически не воспринимаемая с уровня земли планировка микрорайона. Коолхас вроде бы убивает всех зайцев в своем проекте: сохраняет и зелень, и историческую планировку, и дает возможность оценить её с верхних этажей небоскребов, и показывает великолепные виды с тех же верхних этажей, и открывает микрорайон на Москву-реку. Однако почему-то не верится, что на этот раз удалось учесть все аспекты человеческой жизнедеятельности и что новый модернистский эксперимент будет успешнее предшествующих. Чарльз Дженкс в "Новой парадигме в архитектуре" констатирует рождение архитектурной типологии, основанной на ландшафтоподобных формах. Очевидно, что появление такой типологии – вызов традиционалистскому градостроительству, и масштабные градостроительные эксперименты с ландшафтами – вопрос ближайшего будущего. Модернистское градостроительство в XX веке потерпело катастрофический провал,

доказав свою неспособность конструировать комфортную, адаптивную и жизнеспособную среду обитания человека. Напротив, традиционные, отработанные веками урбанистические модели, созданные не в результате умозрительного проектирования, а органичного развития, показали свою живучесть и в эпоху НТР. В начале XXI века мы опять видим поиски иной, нежели традиционная, урбанистической модели. Будут ли такие поиски плодотворными – большой вопрос.

## **2.1. История развития градостроительства Ташкента до XX века.**

История Ташкента насчитывает более 2000 лет, за которые, пройден путь от небольшого древнего поселения до одного из крупнейших городов Центральной Азии, столицы Республики Узбекистан. На протяжении веков город пережил много памятных событий своей мирной жизни и военных невзгод, периодов подъема и упадка.

История возникновения Ташкента относится к III веку до нашей эры. За период своего становления город носил различные названия: Чач, Шаш, Джадж, Бинкент, Ташкур, Ташкент – последнее.

Древний город имел в окружности 4 км: включая цитадель (дворец и храм), шахристан – застроенный домами знати, рабад – кварталы ремесленников.

В XIII веке арабские завоеватели сожгли столицу. Ядро современного Ташкента возникло в IX веке. В X-XII веках Чач входит состав государства Караханидов. В начале XIII века город был завоеван монголами, в XIV - начале XV веках входит состав государства Амира Тимура и тимуридов. В этот период город приобретает значение скальной крепости (окруженный непрерывной стеной).

В XVI веке Ташкент входит в государство Шайбанидов. Во второй половине XVI века Ташкент присоединен к Бухарскому ханству, в этот период в городе отмечается наибольший подъем культуры, строительство новых памятников архитектуры, сохранившихся до нашего времени. В начале XIX века Ташкент покорен Кокандским ханом.

С 1867 года Ташкент становится центром Туркестанского генерал – губернаторства. По переписи 1877 года в Ташкенте проживало 100 тысяч жителей.

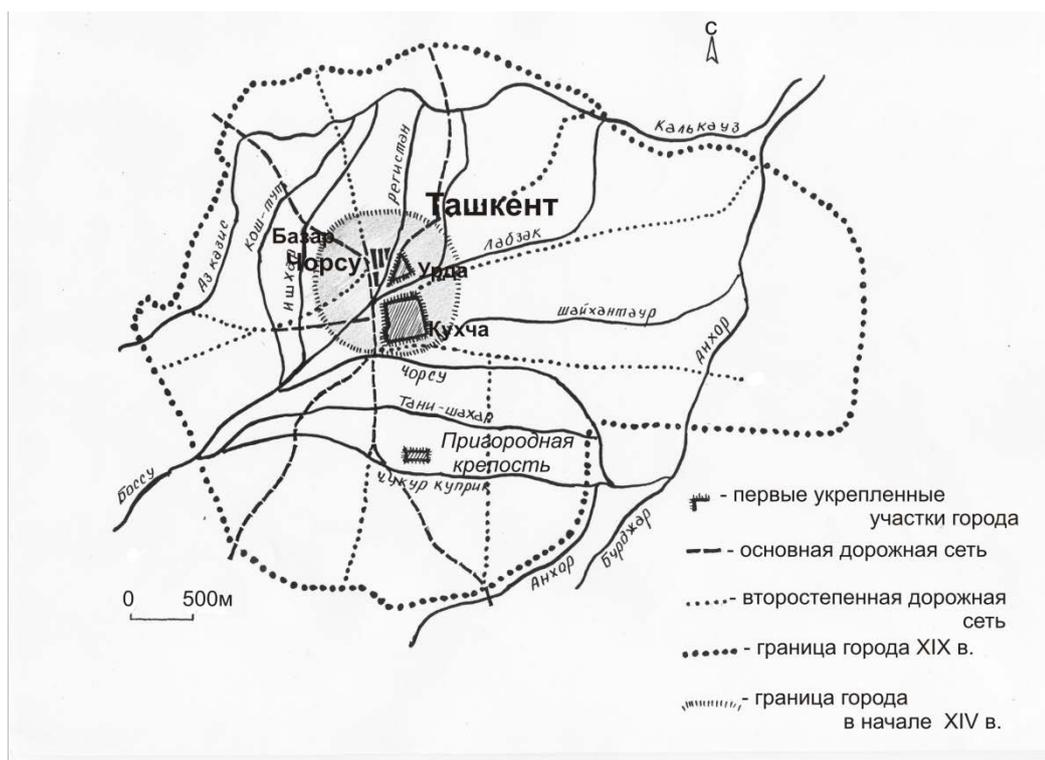
В 1924 году из состава Туркестанской республики выделилась Республика Узбекистан и город Ташкент с 1930 года является ее столицей.

Функции столичного города и индустриализация обусловили быстрый рост населения. К 1990 году население города составило 2.12 млн. жителей, территория – 28 тыс. га.

В 1992 году Ташкент становится столицей независимого государства – Республики Узбекистан.

В настоящее время Ташкент - крупнейший промышленный, научный и культурный центр Средней Азии.

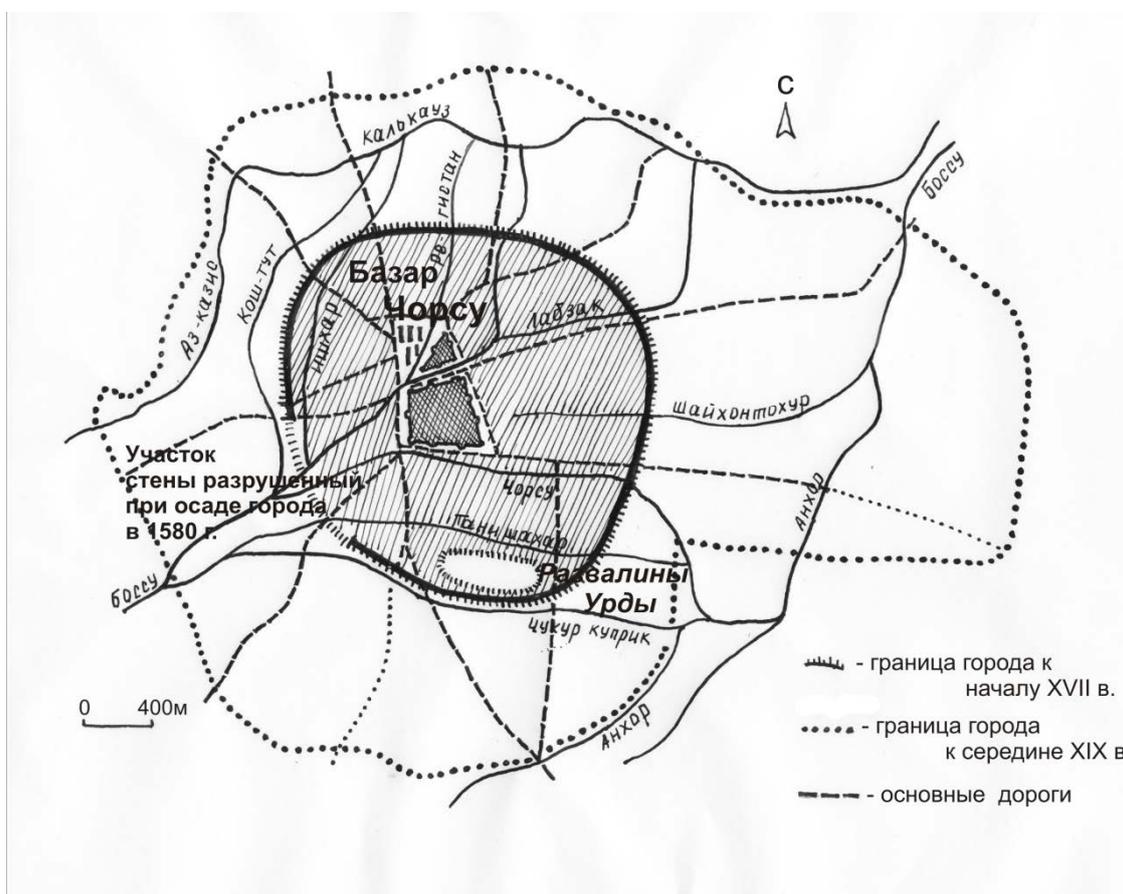
Город расположен в предгорьях Западного Тянь – Шаня, в долине реки Чирчик, на высоте 440-480 м над уровнем моря. Удобное расположение в центре землевладельческого оазиса, на пересечении важных торговых караванных путей, позволило Ташкенту на протяжении многих веков оставаться значительным торгово – ремесленным центром.



Начальный этап формирования городской структуры Ташкента в районе базара Чорсу. Вариант реконструкции. (Зияев А. «Ташкент»)

До включения Ташкента в состав Российской империи, в 1865 году, город представлял собой типичный крупный торговый центр Туркестана, застроенный в основном одно и двухэтажными глинобитными домами, с запутанной сетью улиц и уличной ирригационной сетью, образованной

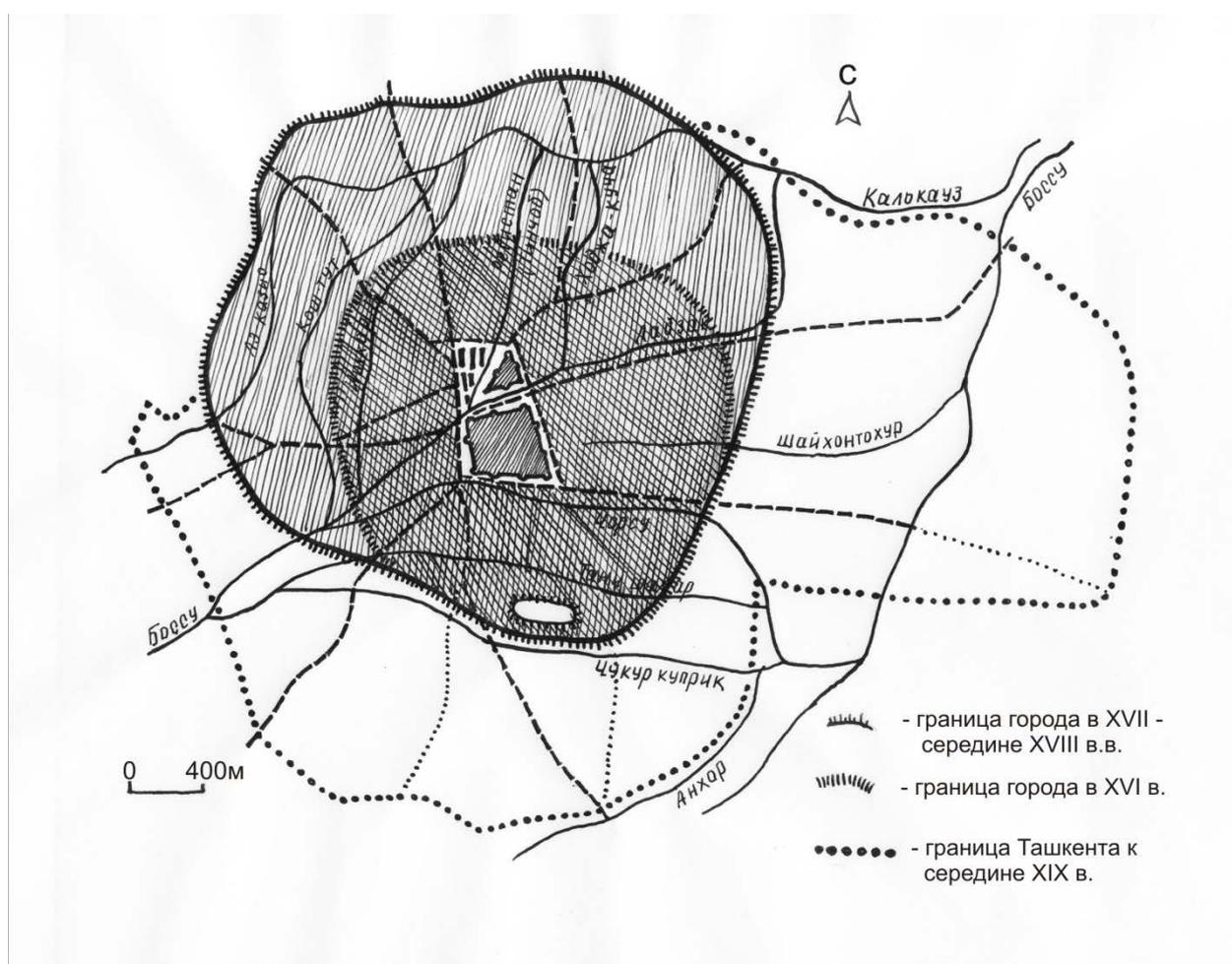
небольшими каналами – арыками, воду которых местное население использовало для бытовых нужд, в том числе и для питья. Город делился на четыре района – даха, у каждого из которых был свой глава – хаким. Историческим и архитектурно-планировочным центром старого города являлось городское ядро, сформировавшееся вокруг центрального базара и располагавшееся в треугольнике, образованном старинными городскими площадями: Хадра, Эски-Джува и Чорсу. Высоких зданий, интересных в архитектурном смысле было мало, так как Ташкент в отличие от, например, Самарканда, Бухары и некоторых других городов Средней Азии долгое время не являлся столицей крупных государственных образований.



План Ташкента с указанием пролома крепостной стены, через который был осуществлен захват города в 1580г. (Зияев А. «Ташкент»)

После 1865 года русской администрацией города было начато строительство нового европейского города по другую сторону канала Анхор от старого, существовавшего прежде города. Строительство нового города

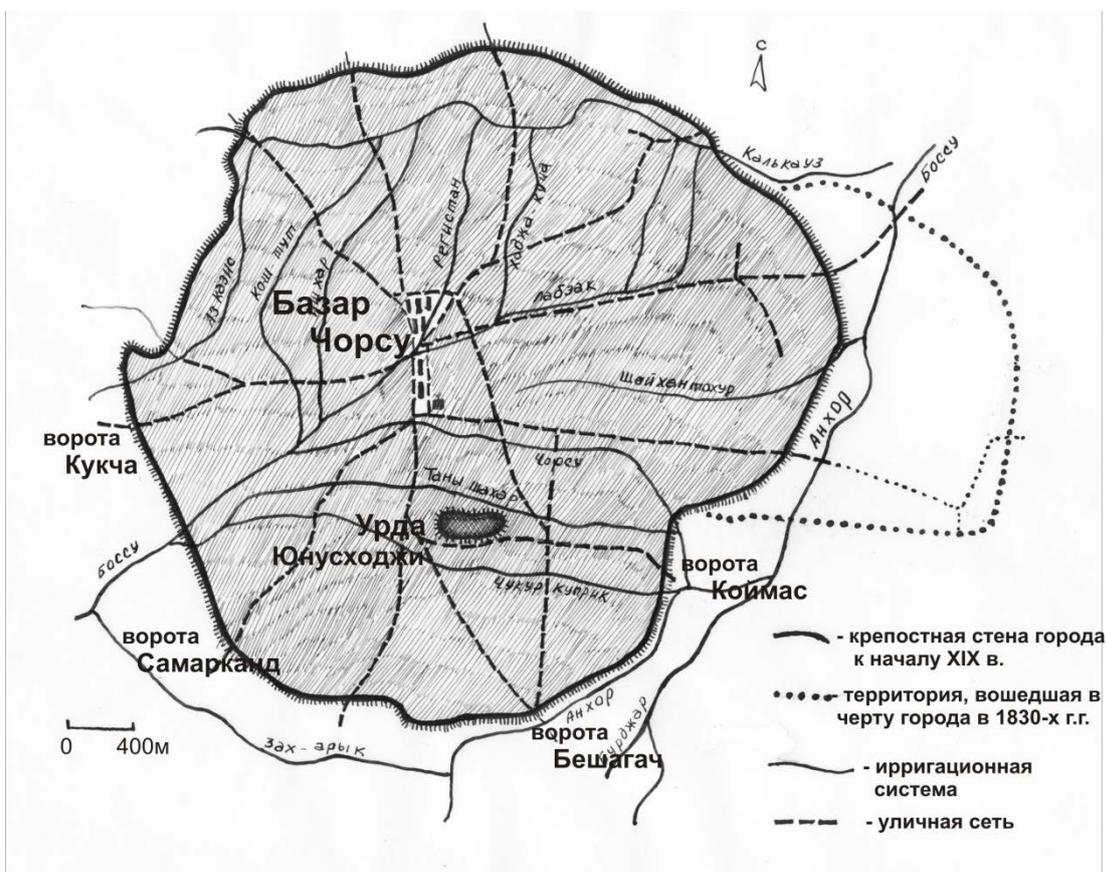
осуществлялось по общему генеральному плану, в котором предусматривалось центрально-радиальная планировка. Дома строились в основном одно или реже двухэтажными из сырцового кирпича (реже из обожженного кирпича местного производства) с высокими потолками (до 3,5 м) и толстыми (до полутора метров толщиной) стенами, что обеспечивало комфортные условия проживания даже днем в жаркое время года. Около каждого дома предусматривалось наличие достаточно обширного двора, для хозяйственных нужд и разного рода посадок. В городе имелась водопроводная (с 1874 года) и канализационные сети.



Присоединение к Ташкенту северных и северо-западных пригородных земель. Вариант реконструкции. (Зияев А. «Ташкент»)

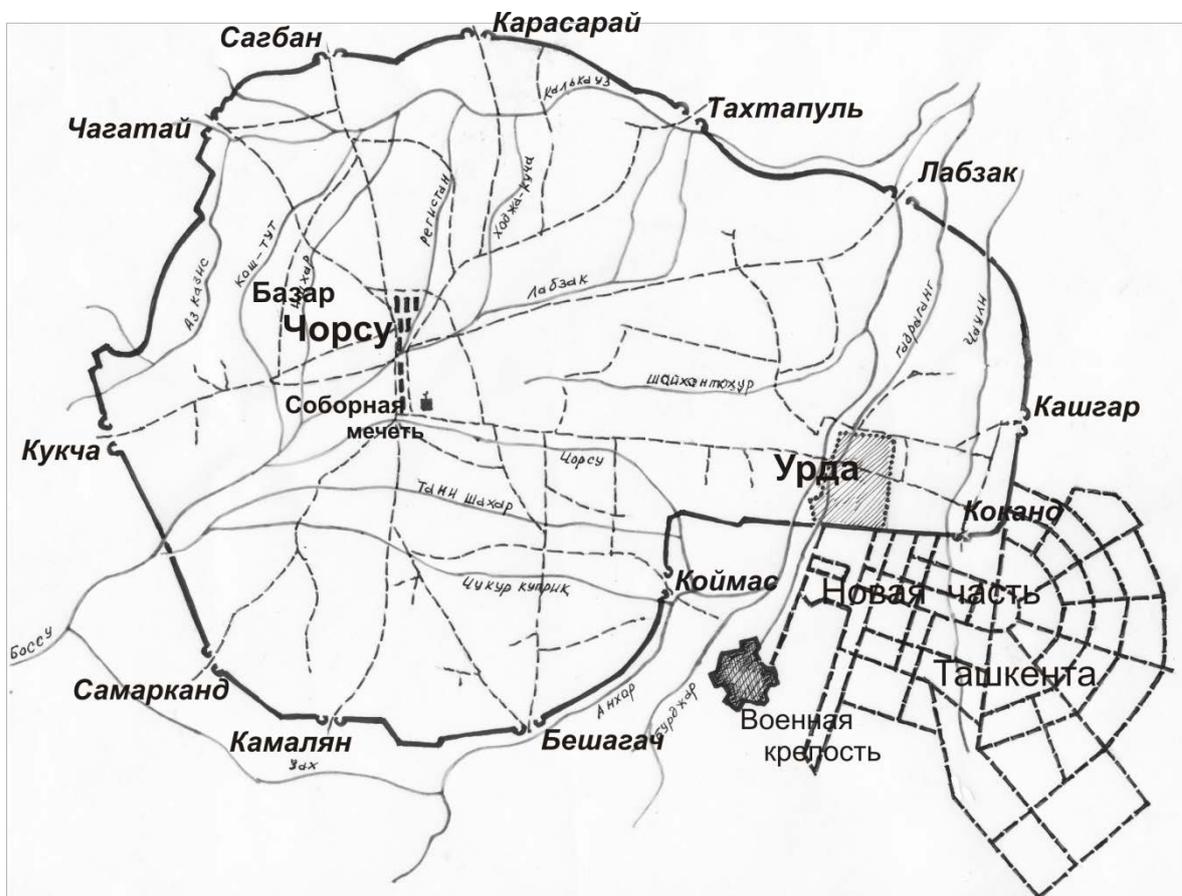
После смены политического режима в России и в том числе и в Туркестане в 1917 году некоторые объекты коммунального хозяйства пришли в негодность, что привело в дальнейшем к необходимости заново их

развивать. Так новый ташкентский водопровод был запущен в эксплуатацию приблизительно в 1932 году. Также стало производиться уплотнение заселенности жилого фонда европейской части Ташкента. Это в свою очередь стало приводить к образованию сначала коммунальных квартир, а затем возникновению целого ряда пристроек вокруг первоначально построенных домов. Всё это стало, в конечном счёте, достаточно сильно влиять на внешний вид города. В тридцатые годы XX века во время кампании массового раскулачивания крестьянства, а также в начале 40-х годов в Ташкент прибыло значительное количество беженцев из центральных районов России, которые зачастую строили одноэтажные, глиняные дома – «мазанки» на имеющихся свободных участках, на окраине города. Это способствовало образованию в некоторых районах города так называемых «шанхаев» - районов хаотической, бессистемной застройки. Таким примером служит район, получивший название «Майдан».



Наружная крепостная система, ворота, уличная сеть и ирригация Ташкента к середине XIX в. Вариант реконструкции. (Зияев А. «Ташкент»)

Во второй половине XX века, особенно после землетрясения 1966 года в Ташкенте стала производиться массовая застройка, которая сильно изменила внешний облик как русской европейской части города, так и его старгородской части.



Строительство военной крепости и нового жилого массива на восточной окраине старого Ташкента (1865-70 гг.) Вариант реконструкции. (Зияев А. «Ташкент»)

Ташкент, как известно, стоит вблизи гор, в зоне землетрясений. Поэтому многие средневековые монументальные здания здесь часто страдали от ударов подземной стихии, иногда они даже полностью разрушались. Но сохранились отдельные уникальные памятники средневековой восточной архитектуры, такие как медресе Кукельдаш и Баракхана, сооруженные еще в XVI веке.

Не избежала частых реставраций и пятничная мечеть. Например, в XVIII веке, в период расцвета самостоятельного Ташкентского государства под управлением шейхантаурского хакима Юнуса Ходжи, основательно был отремонтирован главный куб и полностью перестроены сводчатые галереи с

кельями вокруг длинного двора. Серьезный ущерб главной мечети нанесло сильнейшее землетрясение 1868 года, когда ощутимо пострадало большинство ташкентских памятников средневековой архитектуры. Соборная мечеть выбыла из строя почти на два десятка лет. Только в 1888 году она была окончательно восстановлена на средства, предоставляемые российским императором Александром III, поэтому её стали называть "Царской мечетью". И хотя внешний облик здания при реконструкции пришлось несколько изменить, оно, как и раньше, производило весьма внушительное впечатление. Достаточно сказать, что это третья по величине пятничная мечеть Узбекистана. Её превосходят только две постройки подобного рода – Биби-Ханым в Самарканде и Калян в Бухаре.

## **2.2. Градостроительство XX века.**

Формирование государственной независимости Узбекистана, происходящие кардинальные структурные преобразования в экономике и социальной сфере, переход от командно административной системы к рыночным отношениям, разнообразие форм собственности, расслоение общества по уровню благосостояния и имущественному статусу, необходимость рационального и эффективного использования природно-экономического потенциала, проведение единой комплексной стратегии территориального развития, обеспечение политической безопасности, формирование новой градостроительной политики, отвечающей интересам государства и потребностям населения требуют пересмотра ряда основополагающих принципов градостроительной деятельности, продолжающих во многом все еще советский опыт.

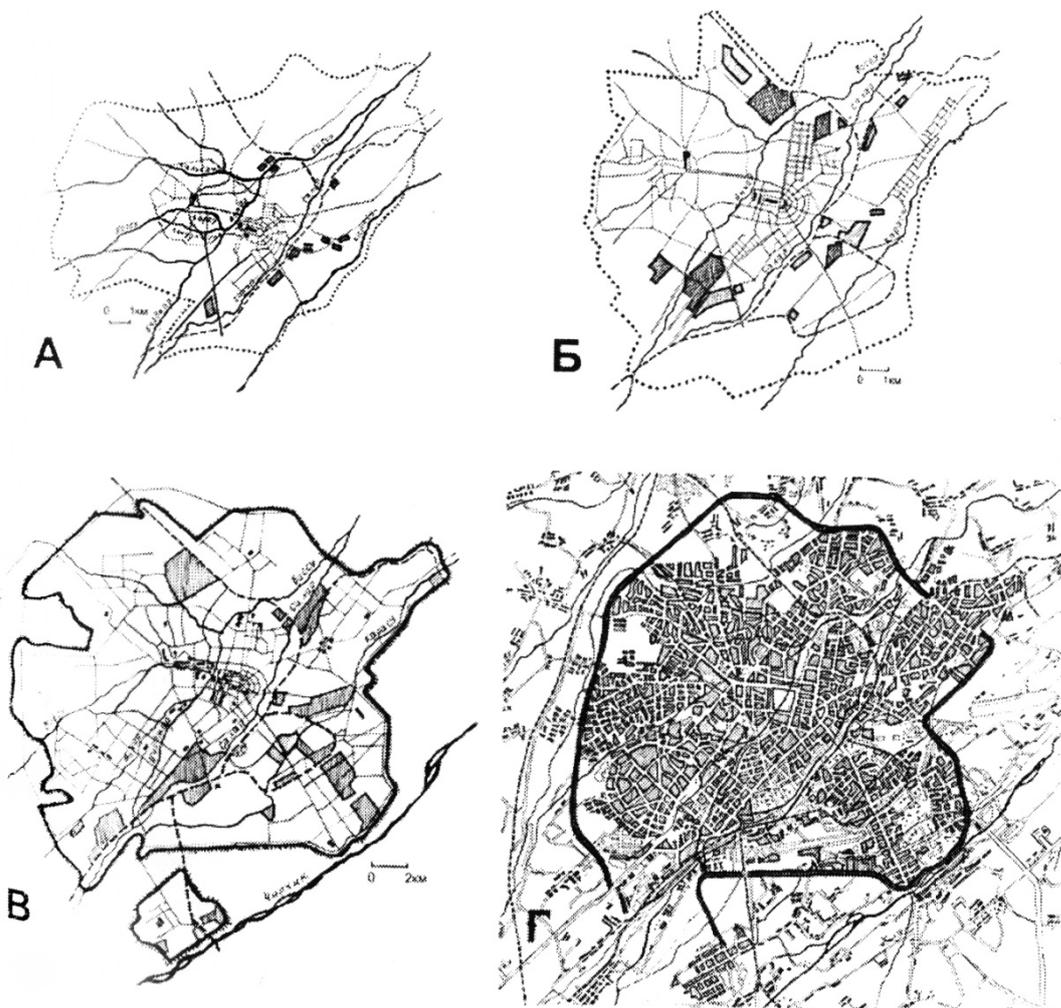
Введение рыночных отношений, разнообразие форм собственности, расширение источников финансирования строительства, широких возможностей разнообразной предпринимательской деятельности, расслоение общества по уровню благосостояния и имущественному статусу и другие факторы еще не получили отражения в теоретических разработках, практических рекомендациях и нормативах по градостроительному планированию.

Развитие социально-экономического прогресса общества неразрывно связано с процессами урбанизации страны. В настоящее время этот процесс развивается в условиях практического отсутствия стратегических программ и исследований, определяющих градостроительное развитие населенных мест Узбекистана на ближайшую и дальнейшую перспективу.

В новых экономических условиях возникает необходимость изменения самой идеологии градостроительного планирования и проектирования, строящейся на принятии долгосрочной программы стратегического развития и разработки проектной документации выполняемой в режиме мониторинга,

с учетом реальных потребностей, складывающихся социальных условий и экономических возможностей конкретной территории.

Динамика планировочного развития Ташкента: А-1930-е годы; Б-1950-е годы; В-1970-е годы; Г-1990-е годы.



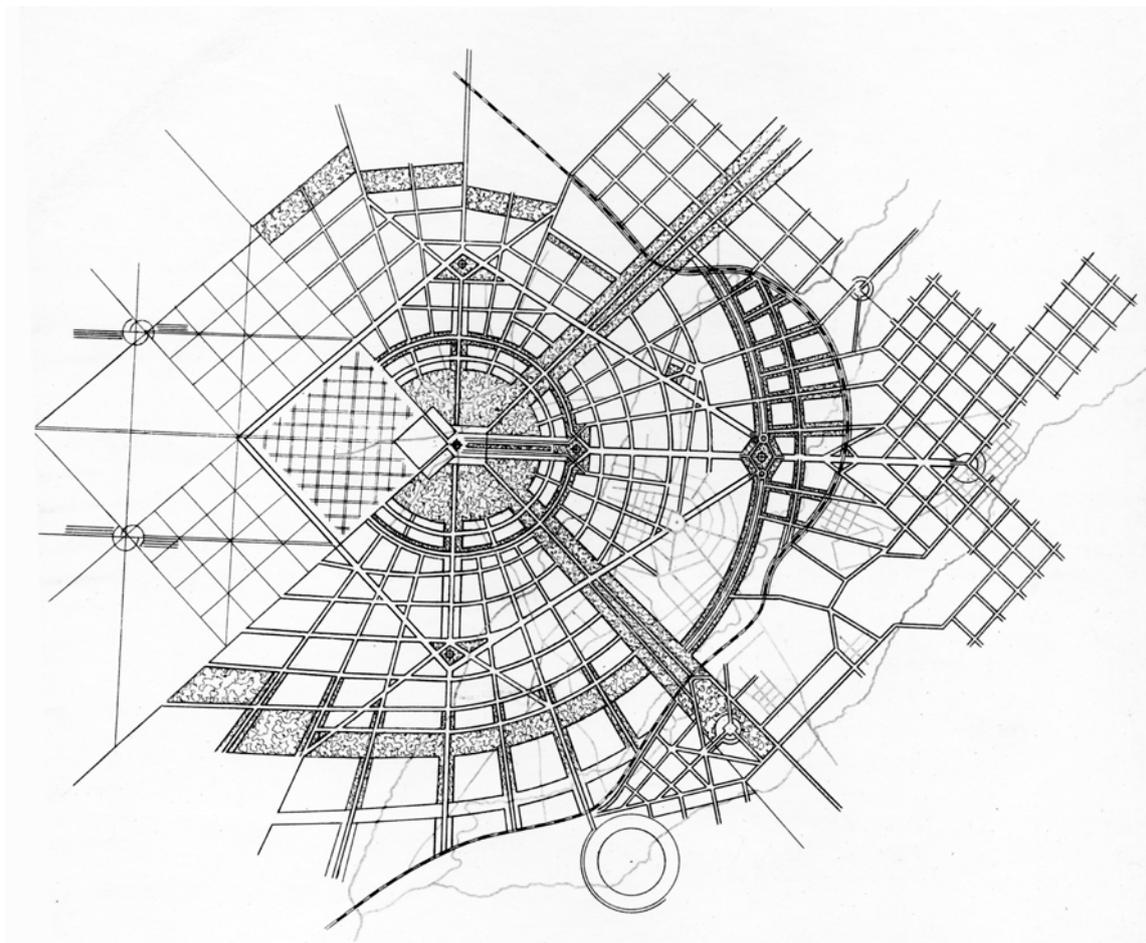
Формирование новых социально-экономических отношений должно сопровождаться реорганизацией существующей системы градостроительного планирования и проектирования, переходом к принципиально новым формам организации управления и контроля за развитием городской среды.

Не вдаваясь глубоко в историю развития поселений, все же проследим эволюционный путь их движения. Возникнув на заре человечества, города движутся к будущему с разной скоростью, избирая свою траекторию развития. Одни из них активно изменяются, другие остались памятниками ушедших эпох. Однако ряды городов непрерывно пополняются, городов

становится все больше, и сами они делаются все крупнее. Пророчества о неминуемом крахе больших городов в XX веке не оправдались, несмотря на грандиозный кризис, поразивший крупные центры стран Европы и такой могущественной страны мира, как США. Мало того, сегодня в больших городах мира сосредоточена почти треть городского населения. Эти города проложили дорогу новым, очень сложным по структуре и динамике формам расселения - городским агломерациям, в которых и сами они обрели новую форму своего существования. Качественные изменения в процессе развития городов привели и к тому, что в различных районах планеты возникли гигантские скопления городских агломераций, которые в своем развитии слились в еще более внушительные конурбации и урбанизированные районы. Между тем стремительный рост урбанизации продолжается. «В самые первые дни нового тысячелетия стало ясно, что происходит настоящая урбанистическая революция - впервые в истории человечества баланс населения земли изменился и мир стал городским, с более чем половиной его жителей, проживающих в городах», - так говорит доктор Клаус Тепфер, генеральный директор Центра ООН по населенным пунктам. Эта городская революция, по его мнению, будет продолжаться, в результате чего в течение последующих трех десятилетий численность городского населения вдвое превысит число сельских жителей. Все эти факты говорят о необходимости руководства процессом урбанизации, нежели предотвращения его развития. Стало очевидным, что город является центральным фактором в социально-экономическом развитии стран и **регионов и требует выработки новых подходов, ориентированных на его устойчивое социальное и экологическое развитие.**

**Сегодня наши представления о будущем городов не укладываются в один синтетический образ города будущего. Рождается новое отношение к городу и городской среде, как к сложной системе естественно-искусственного происхождения. Город - это часть сложного и многообразного мира, в котором мы существуем и который**

**подчиняется объективным законам развития. Мы можем лишь стремиться к тому, чтобы полнее использовать естественную инерцию этого процесса, направляя его в нужное русло.**



**Первый проект перепланировки Ташкента(1929-31 гг.) Общая концепция сноса застройки старого города. Авт. А.Сильченков**

**Города обращены в будущее и играют все более значительную роль как фокусные центры территории, как точки роста, от которых начинаются важные изменения в социально-экономическом устройстве страны, j Они выступают организаторами этих изменений и одновременно изменяются сами, усиливая свой производственный, научно-технический и социально-культурный потенциал. Неудержимо надвигающиеся последствия урбанизационного взрыва непосредственным образом касаются и нашей ускоренно развивающийся Республики. Сегодня мы можем констатировать, что характерной чертой качественного развития урбанизации и структуры**

городской сети Узбекистана является продолжающийся рост концентрации городского населения в крупных городах с численностью населения свыше 100 тыс. человек. Если в 1926 году в Узбекистане было лишь два крупных города - Ташкент (323,6 тыс.чел.) и Самарканд (105,2 тыс.чел.), то теперь число таких городов достигло 17, что явилось следствием социально-экономического и, в том числе, индустриального развития крупных городов, как важных организационно-хозяйственных, социально-культурных и промышленных центров. Среди этих городов резко выделяется столица республики - г. Ташкент, с населением превышающим 2 миллиона жителей, что составляет 23,5% населения городов Узбекистана. Всего же в настоящее время в республике насчитывается 234 городских поселения, в том числе 121 город и 113 городских поселков.

Заметные сдвиги в процессе урбанизации в Узбекистане имеют сравнительно недолгую историю. Исходной позицией этого процесса можно считать начало прошлого столетия, когда за период с 1926 года сеть городских поселений к настоящему времени увеличилась более чем в 5 раз. Процесс роста городской сети сопровождался значительными изменениями и в структуре сети городских поселений ( число городов возросло в 2,4 раза, а городских поселков - в 6,6 раза), что явилось прямым отражением социально-экономического развития республики, связанного с тенденциями в территориальной организации производства и расселения. В итоге из общей численности населения республики (27,1 млн. чел.) в настоящее время 9,1 млн. чел. (37,7%) проживает в городской местности и 15 млн. чел. (62,3%) - в сельской, что также характеризует степень урбанизированности республики.

Эти возможности проявляются во взаимосвязанном и взаимодополняющем процессе развития городских и сельских поселений с учетом сложившейся их функциональной ориентированности и социально-экономического потенциала. Поиск новых направлений развития

**городских и сельских населенных мест приводит нас к очевидной необходимости преобразования их в регулируемые градостроительные системы, в рамках которых они образуют целостную, эффективно управляемую систему на основе общности трудовых и культурно-бытовых связей, единой транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры, то есть взаимного дополнения и обогащения отдельных функций.**

Схема намечаемых к пробивке основных магистралей города на перспективу. А.Кузнецов, 1938-г.



**С позиций совершенствования территориально-урбанистической структуры расселения и улучшения условий социально-экономического развития районов и областей необходимо обратить особое внимание на**

**ускоренное развитие малых и средних городов, как наиболее многочисленной группы в городской сети республики (121 город и 113 поселков городского типа) и урбанизированное сельской местности, где число сельских населенных мест достигает 11,6 тысяч. Эта проблема усиливается еще и тем, что многие села и малые поселения зачастую проектируются, и застраиваются в отрыве от городов, от тех реалий процесса урбанизации, которые объективно влияют на судьбу узбекских кишлаков. Между тем, та же реальность указывает на существующую объективную связь и преемственность развития этих двух форм расселения - городского и сельского.**

**Высокие показатели воспроизводства населения в сочетании с низкой его территориальной подвижностью определяют особый тип динамики сельского расселения и своеобразные черты демографической ситуации сельской местности Узбекистана. Вы этим надо отметить, что как ни парадоксально, но вопросы сельского расселения в республике и обустройства жизни на селе изучены значительно слабее, чем проблемы геоурбанистики. Это говорит о необходимости пристального изучения проблем сельской местности и разработки предложений по развитию кишлаков, и благоустройству, социально-бытовому обеспечению, улучшен» архитектуры и внешнего облика.**

*В* странах с рыночной экономикой современное градостроительное планирование пытается обеспечить увязку научных и технических знаний с государственными программами и охватывает следующие направления:

- землепользование (зонирование, сочетание видов землепользования, размещение государственных объектов);
- транспорт (дороги, автомагистрали, скоростной городской транспорт, аэропорты, вокзалы и т.д.);
- инженерно-техническая инфраструктура; -сохранения исторической среды и т.д.;

- природе охранные мероприятия.



ТЭО генплана Ташкента. 1988-г. Авт. М.Г.Лифановская

Утверждён в 1991-году.

Городское планирование обеспечивает увязку следующих систем: природной среды, искусственной (городской) среды и социально-экономической системы. Планирование выполняет две функции: функцию решения проблем и нормативную функцию. Чуткое реагирование на

различные городские проблемы ведет к созданию гибких систем планирования, учитывающих динамику социально-экономического развития. Новая роль планирования связана с мониторингом и регулированием землепользования, рынка недвижимости, разработкой новых норм и стимулов с целью рационального использования земель, обеспечения комфорта проживания, защитой и восстановлением ценных природных ресурсов в рамках городской структуры. Управление землепользованием и нормативная основа в области градостроительства имеют чрезвычайно важные значения для экономической жизнеспособности городов Узбекистана посткоммунистического периода.

В условиях Узбекистана с его непростой демографической ситуацией, градостроительное планирование непосредственно связано с решением социально-демографических проблем, с разработкой демографической политики.

Средовой характер градостроительного планирования обуславливает необходимость учета экологических целей, определяющих взаимодействие искусственной среды обитания с естественной природной средой, эффективное использование природных ресурсов без ущерба для существования будущих поколений.

Исходя из положений и установок градостроительной политики, определяется совокупность заданий на проектирование в пятилетнем режиме, включая задания на разработку комплексных программ, планов размещения объектов строительства, проектировок в разрезе административных районов (округов) города, отраслей хозяйства, проектов детальной планировки. Перечисленные материалы разрабатываются в цикле пятилетнего проектирования, а затем конкретизируются на уровне текущего режима проектирования.

Текущее градостроительное планирование включает краткосрочные программы, реализуемые в виде проектов размещения строительства на ближайшие 2-3 года, градостроительных заданий (условий) размещения и проектирования объектов строительства и реконструкции, проектов застройки жилых кварталов и градостроительных комплексов.



Изложенная концепция модели проектирования основана на принципиальной ломке традиционных представлений о содержании и технологии процесса разработки градостроительной политики, структуре генплана и характере регулятивных воздействий его положений и параметров. Структура системы градостроительной документации на примере градостроительного планирования г. Ташкента представлена на схеме.

В настоящее время область градостроительного права в Республике Узбекистан находится на стадии активного формирования в качестве самостоятельной комплексно разрабатываемой подсистемы правового

обеспечения территориального управления, согласованной с другими разделами законодательства.

Главной целью формирования градостроительного права является регулирование градостроительных отношений, направленное на устойчивое развитие систем населенных мест и отдельных населенных пунктов, создание полноценной среды жизнедеятельности граждан, средствами градостроительства.

Градостроительные отношения регулируются градостроительным правом в соответствии с республиканскими законодательными актами общего назначения и специальными законодательными актами общего назначения и специальным законодательством в области земельных, водных, горных, лесных отношений, по использованию и охране природы, атмосферного воздуха, а также по здравоохранению, собственности, налогообложению, аренде, капитальному строительству и т.д.

Система расселения Республики состоит из трех уровней: Единая (национальная) система расселения, региональные системы расселения и субрегиональные системы населенных мест. Единая (национальная) система расселения формируется на основе народнохозяйственного комплекса Республики. Основой образования региональных систем расселения выступают оазисы, которые разобщены друг от друга горными хребтами, пустынями и прочими естественными границами. Сформировались Ташкентский, Ферганский, Зарафшанский, Бухара-Наваинский, Южный и Нижнеамударьинский оазисы.

Образованию и охране природы, атмосферного воздуха, а также по здравоохранению, собственности, налогообложению, аренде, капитальному строительству и т.д.

Развитие города, рост численности населения, требуют расширения территории, увеличения плотности и этажности застройки, развития или создания нового центра, ввод новых видов транспорта, инженерной

инфраструктуры. Эта задача усложняется при отсутствии территориальных резервов развития.

Тенденция последних лет - широкое развитие индивидуального жилищного строительства. При этом население приобретает более комфортное (приближенное к земле, наличие земельного участка) жилище, проблема обеспечения жильем решается самим населением. Отрицательными сторонами этого процесса являются:

При отсутствии территориальных резервов такое строительство ведется за счет ценных пахотных земель вокруг городов или на непригодных для сельского хозяйства территориях. Последнее часто приводит к застройке берегов водотоков, засыпке сухих русел, что способствует загрязнению водотоков и нарушениям гидрогеологических процессов.

Строительство ведется у границ крупных городов и не регулируется городскими органами. Часто при этом "запираются" направления развития планировочных осей города по главным магистралям.

### **3.1. Современные концепции градостроительства в зарубежной практике.**

**Градостроительство – не просто научная или техническая дисциплина, в большей мере она социально-политическая, рассчитанная на улучшение качества жизни огромного количества людей. Идея объединения нескольких городов в агломерации не нова, и уже активно реализуется в некоторых странах мира. Ознакомиться со сценариями зарождения агломераций можно на примере быстроразвивающихся мегаполисов.**

В Европе примером создания агломерации может служить идея объединения Парижа и его пригородов в крупный мегаполис, так называемый «Большой Париж», с численностью населения 11 млн. человек.

Идея модернизации «Большого Парижа» впервые прозвучала 17 декабря 2007 года, высказал ее президент французской республики Николя Саркози. Париж должен стать глобальной современной метрополией. Планируется, что перестройка затронет городскую периферию во всех направлениях. План преобразования рассчитан поэтапно на 20, 30, 40 лет, а в основе проекта лежат три ключевых принципа: соответствие Киотскому протоколу о сокращении вредных выбросов в атмосферу, интеграция пригородов, создание и переформирование транспортной инфраструктуры. Французские власти особо подчеркивают, что агломерация должна связать богатые районы и бедные и создать тысячи рабочих мест.

В 2008 - 2009 годах в Париже состоялся конкурс на разработку концепции развития «Большого Парижа».

К работе были привлечены десять крупнейших международных архитектурных бюро. Они представили свои концепции модернизации Парижа. В центре всех предложений стоят три проблемы: планирование развития города с учетом охраны окружающей среды, реорганизация транспортной сети и интеграция пригородов.

В десяти проектах «Большого Парижа», представленных архитекторами и градостроителями, большое внимание уделено региональному развитию, а также объединению столицы и ее пригородов в единое целое. Перспективным представляется полицентричное развитие, т.е., помимо старой столицы, на территории «Большого Парижа» создается несколько ядер притяжения со своими офисными центрами, новыми музеями, театрами и низкоэтажным жильем. Архитекторы подчеркивали, что их программы энергоэкономичны, созданы в соответствии с Киотским протоколом и дружественны соседям по Евросоюзу.

### MASDAR City DP1 Public Realm



AECOM

Масдар сити в Абу-Даби.  
Экологический город будущего. Авт.  
Foster & Partners.

Проект «Большой Парижа» - опыт долгосрочной обдуманной модернизации главного мегаполиса Франции. Он

является показательным примером современного отношения к городскому планированию и роли архитектурного знания. В июне 2010 года французский парламент одобрил закон о «Большом Париже», была создана компания La

Société du Grand Paris, ответственная за разработку проекта транспортной сети и его последующую реализацию. Смена правительства во Франции повлияла на динамику реализации и развития проекта «Большого Парижа». Вместе с тем в соответствии с результатами конкурса во французской столице на уровне агломерации успешно реализуется программа по совершенствованию системы внеуличного скоростного пассажирского транспорта.

Власти КНР к 2017 году планируют создать самый большой город на планете, численность которого будет составлять более 40 миллионов жителей. Мегаполис создадут путем объединения девяти городов в провинции Гуандун на юге Китая: Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Чжуншань, Фошань, Чжухай, Дунгуань, Цзянмень, Чаоцин и Хуэйчжоу. Перед этим городским образованием меркнут нынешние крупнейшие мегаполисы мира - Токио и Мехико.

Основной проблемой объединения является недостаточно развитая транспортная система между городами, так, например, перемещение из Гуанчжоу в Чжухай сейчас занимает более двух часов. Скоростной поезд есть только между Гуанчжоу и Шэньчжэнем, время в пути - более часа. На данный момент это единственный скоростной транспорт в районе будущего мегаполиса. На автомобиле этот же путь, Гуанчжоу-Чжухай, преодолевается за два часа, при отсутствии пробок.

В настоящее время идет активное строительство скоростной железной дороги Гуанчжоу-Чжухай, по которой время в пути скоростного аппарата поезда будет составлять всего 40 минут. Средняя скорость движения поезда будет 260 км/ч.

В дальнейших планах - строительство транспортной железной дороги, которая соединит будущий мегаполис Китая с Гонконгом. По предварительным подсчетам, объединение городов обойдется стране в 300 миллиардов долларов.

Индия. Гургаон - быстро развивающийся современный город в Индии, находится в 30 км от центра Дели и практически сливается с ним. До 80-х годов XX века Гургаон был городком, который окружали десятки мелких деревень, в то время как Дели рос за счет миграции населения. Правительство Индии приняло логичное решение «разгрузить» Дели и превратить Гургаон в бизнес-город. С начала 90-х он стал планомерно застраиваться современными домами и бизнес центрами. Близость международного аэропорта им. Индиры Ганди (15 км) сделала Гургаон привлекательным местом для иностранных компаний.



Incheon city –  
корейский  
футурополис. Авт  
Foster&Partners.

Строительство нового Гургаона происходило в пять этапов, в соответствии с единым планом. В нем есть все, что необходимо для нормального автономного функционирования: высококачественное жилье,

торговые центры, офисные комплексы, общественные здания, школы, больницы, рестораны, гостиницы, спортивные сооружения и даже поле для гольфа.



Мухаммед Бин Рашид – Gardens city. Авт. Эрик Кюне, арх.бюро CivicArts

Со временем Гургаон превратился в современный престижный пригород, куда охотно стремятся и компании в поисках более низкой, чем в Дели, арендной платы, и их сотрудники, которые не хотят тратить время на

поездки до места работы. Огромное количество call-центров международных компаний находится именно здесь. Вслед за GE в Гургаоне обосновались British Airways, Nestle', PepsiCo, American Express, IBM, Ericsson и др. Гургаон стал самым крупным в Азии современным частным городом, построенным с нуля, образцом новаторского подхода к градостроительству.

За последние 12 лет население Гургаона выросло более чем на 70 процентов. Только за прошлый год количество автомобилей в Гургаоне возросло на 50 тысяч. Общий объем коммерческих площадей за последние десять лет вырос в десять раз и сегодня составляет 2,8 млн кв. метров - это больше, чем в столице Индии Нью-Дели.

### 3.2. Современные концепции развития города Ташкента.

Ташкент прошел длительный путь развития и каждая планировочная идея, вложенная в систему построения плана, являлась средством регулирования функциональных процессов на его территории и внешних связей с прилегающими районами. Ташкент к середине прошлого века уже являлся крупнейшим городом Средней Азии. Сейчас он один из важнейших элементов опорного каркаса расселения, четвертый по величине город нашей страны, образующий вокруг себя крупнейшую агломерацию. В данной работе сделана попытка анализа с современных позиций известных планировочных концепций развития Ташкента оценить степень их влияния на фактическое развитие города.

Старые планы и проекты планировки средневекового Ташкента неизвестны. Упоминаний о них в литературных источниках или не было, или они до сих пор еще не найдены. Первый известный планировочный документ – это план города, выполненный в 1865 году военным топографом Мак-шеевым. Город – точная окружность в плане диаметром 4 км, преодолевался пешеходом за час, опоясанный глинобитной стеной, имел два выявленных в планировке диаметра: один вдоль долины р. Чирчик – улицы Самарканд-Дарваза-Лабзак, другой поперечный – улицы Сагбан-Бешагач. В центре располагался главный городской базар, от которого узкие улочки вели к городским воротам. Ориентировочная численность населения около 80 тыс. человек, территория – 1,3 тыс. га.

В 1866 году по проекту военного топографа Колесникова к востоку от существующего города, между каналами Бозсу и Чаули началось строительство нового города. Основные планировочные идеи этого проекта реализовались в виде прямоугольной сетки улиц с двумя взаимоперпендикулярными главными осями: улицами

Романовского (Ленина)\* и Соборной (К. Маркса). В 1875 году по проекту военного инженера Макарова город был расширен за канал Чаули до канала Салар по радиально-кольцевой схеме: пять лучей, образованных улицами Московской (Энгельса), Лагерное шоссе (Пушкина), Кауфмана (К. Маркса), Куйлюкской (Куйбышева), Духовской (Пролетарская) и три кольца – Хивинской (Хорезмской), Куропаткинской (Первомайской и Гоголевской). Это планировочное решение было явно навеяно трехлучевой композицией плана Петербурга и в данной ландшафтной ситуации было не совсем уместно, но последующее стихийное развитие города закрепило эту систему.

До 1924 года существовало два независимых города: «старый» и «новый» Ташкент, разделенные каналом Бозсу, с индивидуальной планировочной организацией, с самостоятельными системами управления. С 1930 года Ташкент становится столицей Узбекской ССР. Уничтожение социально-политических противоречий, начавшаяся реконструкция народного хозяйства создали предпосылки для бурного развития города. Составляется единый геодезический план города. 20-е – 30-е годы – это период поисков новых градостроительных принципов развития советских городов. К этому же времени относятся первые градостроительные проекты реконструкции и развития социалистического Ташкента. Особое место занимает проект перепланировки города, разработанный архитектором А. А. Сильченковым, который вобрал в себя прогрессивные градостроительные идеи времени. Влияние на проект идей М. Корбюзье, Ладовского, Милютина уже отмечалось в литературе.\*\* Это был опыт социалистической реконструкции среднеазиатского города с двойственной структурой, характерной для городов Туркестанского края второй половины девятнадцатого–начала двадцатого веков.

Важнейшими прогрессивными принципами проекта были: четкая прямоугольно-диагональная структура новых магистральных улиц, связывающих по кратчайшим расстояниям важнейшие функциональные зоны города; направленность развития специализированных промышленных и жилых зон; включение в структуру города агрокультурной зоны; формирование единого общегородского центра и развитие его в виде протяженной эсп/анады в сторону Чорсу (старогородского центра) с комплексами учреждений общегородского значения, размещаемых в зеленом массиве Центрального парка; повышение этажности застройки; предложения по жилым комплексам как новым формам социального быта; последовательность реконструкции, учитывающая как первоочередные задачи, так и генеральные цели реконструкции города. Однако в обстановке тридцатых годов было трудно оценить возможности осуществления этого проекта и, кроме того, он имел серьезный недостаток, ибо совершенно игнорировал ландшафтные особенности территории.

Несмотря на довольно ровный, плоский рельеф территория Ташкентского оазиса характеризуется специфическими ландшафтными особенностями: расширяющаяся с востока на запад предгорная долина довольно четко членится почти параллельными каналами, которые являются главной ценностью и важнейшей особенностью данной территории. Ландшафтно-эстетическое и хозяйственное значение этих каналов огромно и не учитывать их в планировочной композиции было бы не разумно. Поэтому логичная по функции, но не привязанная к реальной местности схема перепланировки Сильченкова принята не была. Однако по ней было осуществлено размещение многих городских объектов. В последующих предложениях по реконструкции города и, как отмечали специалисты, «в начертании системы магистралей чувствуется

чрезмерное подчинение рельефу и арычной сети. В результате структура плана недостаточно ясна и проста»\*, и следует с сожалением заметить, что в них был утерян функционально оправданный крупномасштабный планировочный каркас территории.

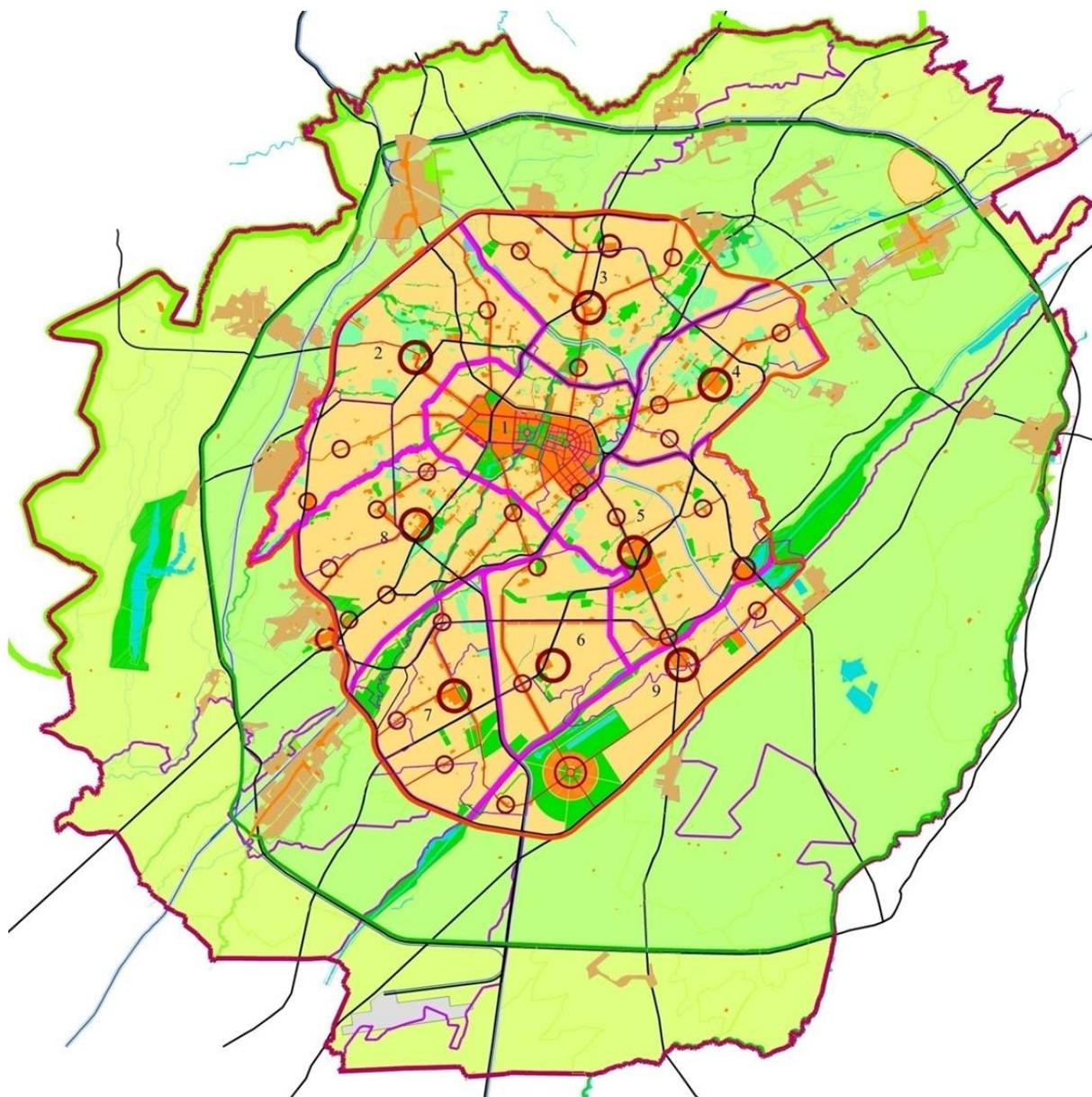
С 1933 по 1937 годы разработкой проекта перепланировки Ташкента занимается бригада, возглавляемая архитектором Н. Н. Семеновым. Это были достаточно реалистичные проработки генерального плана, основанные на исторически сложившейся радиальной и частично кольцевой структуре «нового» города. Большое значение в этом проекте придавалось решению задачи по объединению «старого» и «нового» города, общего центра, единой системы озеленения и обводнения. Впервые в этом проекте заложена идея создания воднозеленой оси вдоль канала Бозсу. Завершить работу Н. Н. Семенову по некоторым причинам не удалось. Основные идеи Н. Н. Семенова были использованы в разработанном под руководством архитектора А. И. Кузнецова (Мособлпроект) генеральном плане на период 20–25 лет с расчетной численностью населения 900 тыс. человек, на территории 13,8 *тыс. га*. Это был первый утвержденный генеральный план Ташкента. Осуществлению его помешала война. Строение магистральной уличной сети было принято радиально-кольцевой, по примеру Москвы. Однако если там оно было достаточно понятно (кольцевые улицы по укреплениям белого и земляного города), то здесь таких оснований не было, а наличие двух центров осложнило задачу.

В период Великой Отечественной войны в Ташкенте было размещено много эвакуированных предприятий, что существенно повлияло на градообразующую базу города и изменило планировочную ситуацию. Кроме того, в городе в непомерных масштабах развивалась индивидуальная застройка, что заставило заняться корректурой генерального плана. Скорректированный

генеральный план (архитектор А. П. Бушуев), утвержденный в 1957 году, в планировочной структуре и принципиальных положениях развития города фактически повторил довоенный. В 1959 году Совет Министров Узбекистана принимают решение о дальнейшей корректировке генплана. Основными причинами, по которым служить документом для осуществления дальнейшей реконструкции города, были следующие: заниженные численность населения, территория и объемы жилищного и коммунального строительства; ориентация на большой снос существующего жилого фонда (65% от существующего). Кроме того, в практике застройки было допущено фактическое снижение принятой в генплане этажности, использовались территориальные резервы под индивидуальное строительство (одноэтажная застройка охватила город непрерывным кольцом).

В 1959 году в институте Ташгипрогор начинается разработка нового генерального плана Ташкента. Город рассматривается как промышленный, административный, культурный и научный центр республики. Впервые в этом проекте была разработана пригородная зона. В идее планировочной организации города (архитектор Ю. П. Пурецкий) предусматривалось дальнейшее развитие радиально-кольцевой двух центровых системы, дополненное взаимоперпендикулярными направлениями качественно новых, скоростных магистралей: в долинном направлении вдоль основного водозеленого диаметра города (главной оси складывающейся Ташкентской агломерации) и поперечном, как связь Ташкента с Республикой Казахстан (с севера) и Ферганской долиной (с юга). Также впервые был поставлен вопрос о необходимости направленного развития города и в качестве предпочтительного направления было выдвинуто долинное. Планировочное направление вдоль долины усиливается и линией метрополитена, первая очередь которого была заложена в генеральном плане. В результате резко

затормозили развитие и реконструкция строительной базы города. Наиболее ценные в градостроительном отношении территории были застроены жильем с низкой плотностью, что снизило эффективность



реконструкции и потребовало прирезки новых территорий под застройку.

Функционально-пространственное развитие Ташкента

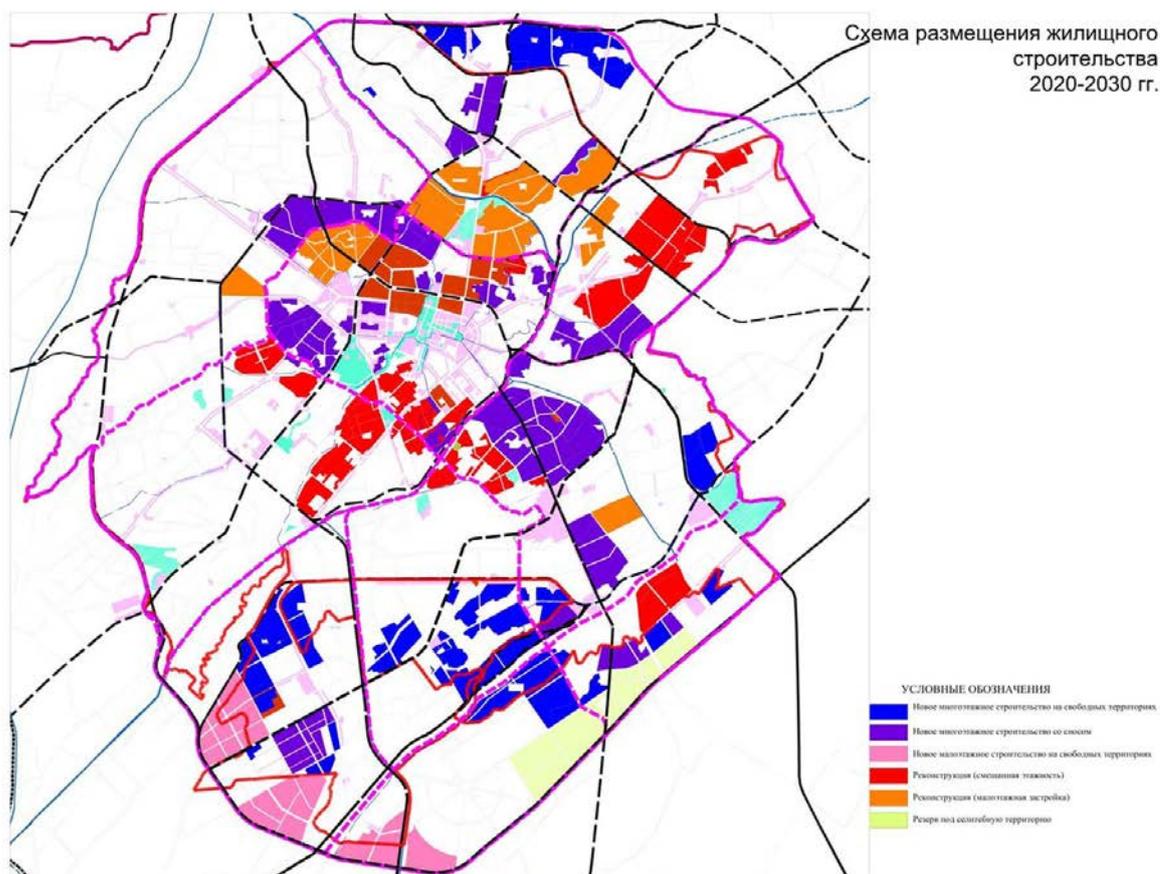
Генеральный план предусматривал ряд принципиально новых положений планировочной организации города, однако идея динамично развивающегося города ограничивалась пределами собственно города и не рассматривалась в плане развития структуры

прилегающего района. Первой попыткой комплексного решения вопросов дальнейшего развития Ташкента и зоны его влияния явилась разработка схемы районной планировки Ташкентской области (1972 г., арх. Пурецкий Ю.). В качестве основной концепции регулирования развития Ташкента принято планомерное преобразование Ташкента и прилегающего к нему района, развивавшегося как агломерация, в планомерно-регулируемую групповую систему населенных мест. Новые качественные и количественные характеристики, приобретаемые городом в процессе перехода к взаимосвязанному расселению, значительно расширяют возможности градостроительного маневрирования и пространственной реализации социальных, экономических и экологических целей. Однако, если нормальное функционирование города находится в зависимости от его взаимосвязей с групповой системой в целом, то для последней, как более сложной градостроительной категории, еще большую важность приобретает взаимодействие со следующими по иерархии уровнями – региональными (республиканским; среднеазиатским).

Поскольку демографическая емкость Ташкентской групповой системы населенных мест приближается к пороговой  $\beta$  силу ограниченности земельных и водных ресурсов, вопрос ее регулирования на региональном уровне стоит чрезвычайно остро. Работа была утверждена в 1978 году и явилась обоснованием необходимости разработки нового генерального плана, в котором город рассматривается как центр местной и региональных систем расселения, что определяет принципы преобразования и дальнейшего развития его планировочной организации. Этот генеральный план, утвержденный в январе 1983 года, имеет некоторые особенности: принят сокращенный совпадающий с реальным планированием расчетный срок–1990 г. Предложения на более отдаленный срок разработаны как целевая программа

развития города, но реализация ее требует скоординированных специализированных проработок по важнейшим отраслевым программам в масштабе республики. Важнейшей из них является оптимизация народнохозяйственного комплекса города, как главной предпосылки регулирования его развития и сдерживания роста численности населения.

Концепция планировочной организации города (архитектор М. Г. Лифановская) строилась на развитии сложившейся двух центрово-радиальной структуры в сочетании с качественно новой крупномасштабной прямоугольной системой магистралей как основы формирующего планировочного каркаса Ташкентской зоны расселения, органически вписывающейся в ландшафтную структуру Ташкентского оазиса. Основными предпосылками реализации этой планировочной структуры являются тенденции формирования главных связей и планировочных осей вдоль долины реки Чирчик и объективная эффективность концентрации населения, мест приложения труда и общественных центров на главных



планировочных осях системы расселения.

Многие положительные тенденции современного развития Ташкента были сформулированы еще в проектах 30-х годов: формирование единого общегородского центра, создание системы озеленения вдоль каналов в виде воднозеленых полос, охватывающих всю Ташкентскую систему расселения, организация парковых пространств на месте наиболее плотной старо городской застройки, где создается центральный городской парк. Однако в современной планировочной ситуации можно выявить и упущенные возможности реализации принципиальных положений генеральных планов. Беспорядочное размещение нового строительства, в том числе и с нарушением генерального плана, в ряде случаев осложняет или делает невозможным реализацию новых структурных направлений в городе. Утеряна возможность создания парковой магистрали вдоль главного воднозеленого диаметра города. Серьезно осложнилась планировочная ситуация пробивки южного дублера улицы 50 лет Узбекистана (проектная ул. Титова) и трассы магистрали, связывающей Сергелийский район с юго-восточным районом города. Размещение вразрез с генеральным планом, без достаточных обоснований промышленных объектов нарушило композиционную и функциональную целостность системы озеленения и обводнения города. Отрицательную роль сыграло постоянное занижение численности расчетного населения города утверждающими органами. Следствием этого явились заниженные планируемые объемы жилищного, общественного строительства, инженерно-транспортной инфраструктуры, резкое отставание строительной базы от фактических потребностей города.

Планировочные идеи территориальной организации Ташкента за советский период характеризуются достаточно выраженной преемственностью в развитии двух центров радиальной структуры,

которая уже сегодня является важнейшей структурной системой. Однако тенденции пространственного развития урбанизации особенно в зонах влияния крупнейших городов обосновывают качественно новые направления развития планировочной структуры. Важнейшей задачей градостроительного развития Ташкента на современном этапе является формирование планировочного каркаса территории города, взаимоувязанного с планировочной структурой района расселения и ландшафтными особенностями Ташкентского оазиса. В заключение остается пожелать, чтобы в дальнейшем в градостроительном проектировании Ташкента были развиты уже найденные основные положения по формированию групповой системы населенных мест долин реки Чирчик, а в будущем рек Ангрена и Келес, при более четком соблюдении градостроительной дисциплины в планировке и застройке города.

Социально-экологические вопросы – важнейшие среди главных проблем формирования городской среды, обеспечения жизнедеятельности, физического и духовного здоровья населения. Они должны решаться в комплексе в генеральном плане города и на последующих стадиях проектно-планировочной документации. В этой связи, по-видимому, целесообразно ознакомить читателей с принципиальными положениями технико-экономических основ нового генерального плана Ташкента, разработанного ТашНИиПИгенпланом.

ТЭО генерального плана развития столицы и области на период до 2010 г. разработано в соответствии с научной концепцией комплексного взаимоувязанного социально-экологического и градостроительного развития Ташкента и Ташкентской области. Это и решение проблем промышленности и строительства, транспорта и трудовых ресурсов, демографической политики и экологии.

Стратегия совершенствования народнохозяйственного комплекса региона основана на преобразовании отраслевой народнохозяйственной структуры в направлении создания столичного территориального производственного комплекса с заменой устаревших, неэффективных по использованию ресурсов и загрязняющих среду технологий на технически совершенные (в том числе на безотходные); регулировании развития промышленности путем запрещения нового промышленного строительства в столице и дальнейшего развития промышленности за счет технического перевооружения и реконструкции без увеличения численности работающих и занимаемой территории.

Принятый вариант территориального развития города, разработанный с учетом сложившейся ситуации, тенденций развития в стране и регионе, исходит из безусловного вывода до 2000 года аэропорта, ускорения реконструкции и сохранения исторической застройки и повышения удельного веса в объеме нового строительства малоэтажной, в том числе индивидуальной застройки с участками (0,04– 0,06 га) для усадебного подсобного хозяйства, с 20 до 30% к 2010 году. Общая площадь территории Ташкента по этому варианту ТЭО составит 45–50 тыс. га (по сравнению с 27 тыс. га на исходный период).

В социальной сфере объемы строительства, установленные в ТЭО генерального плана, должны обеспечить реализацию жилищной программы, повышение уровня жилищной обеспеченности по Ташкенту к 2000 году до 17,4 и до 20,5 кв. м/чел. к 2010 году.

Преобразование социальной инфраструктуры на основе научно-технического прогресса с соответствующей планировочной организацией территории предусматривает повышение уровня показателей по всем видам обслуживания, обеспечивающих

удовлетворение и развитие социальных потребностей населения города.

Красной нитью через все решения генплана проходит его подчеркнута социальная направленность – особое внимание уделяется вопросам развития системы инженерного обеспечения, социального обслуживания населения и улучшению экологической ситуации. Последняя едва ли не самый больной вопрос городской жизни. Долгое время ей вообще не придавалось значения, да и сегодня нет комплексности в ее решениях. А здесь, как нигде, требуется объединение усилий на всех уровнях – от законодательных и плановых мер до каждого на своем рабочем месте и даже у себя дома. В ТЭО генплана этот вопрос детально рассмотрен и разработана научно обоснованная программа экологического оздоровления города на основе детального изучения крайне неблагоприятной сложившейся ситуации. Так, в ТЭО генплана предусматривается вывод аэропорта «Ташкент». Расположенный в 5 км от ядра центра, с общей территорией 520 га, он создает шумовой дискомфорт на 10 тыс. га городской территории. В зоне этого воздействия живет 360 тыс. человек, из них 200 тыс. – в многоэтажной застройке. Намечен также вывод Сергелийского аэропорта и аэродрома ТАПОиЧ.

В целом по городу зелени общего пользования приходится по 4,8 кв. м на человека, что составляет 60% от заложенной в действующем генеральном плане, утвержденном в 1983 году.

В городе 1100 основных источников вредных выбросов. Среди них 356 промпредприятий, 154 автохозяйства, 534 склада, баз и прочего. Около 80% всех загрязняющих атмосферу веществ дает автотранспорт. ТЭО генплана предусмотрен вывод за город и передислокация в его пределах 25 промпредприятий, в том числе литейные цехи заводов Таштекстильмаш, Узбексельмаш,

Узхлопкомаш, Экскаваторного; цех алюминиевого литья Ташсельмаша и ряд других намечены к выводу уже до 2000 года.

В современных условиях невозможно представить пространственную композицию центральных районов крупных городов без размещения на их территории новых жилых зданий. Объемы жилищного строительства здесь будут возрастать по мере застройки свободных территорий на периферии и реализации программ реконструкции сложившихся центров. Эти жилые комплексы будут играть важную роль в композиционной и пространственной структуре центра, участвовать как в построении силуэта, так и в организации внутренних пространств, и должны обладать соответствующей спецификой и градостроительной маневренностью. Однако они часто формируются по стереотипу периферийных жилых районов с использованием тех же типов проектов жилых домов и планировочных приемов застройки без учета сложившихся пространственных связей, что приводит к обеднению архитектурного облика центра и потере его индивидуальности.

Реконструкция центральных районов крупных городов, как правило, ведется на сравнительно небольших участках (исключение составляет застройка проспекта Калинина в Москве) и для реализации всего проекта требуется много времени. Поэтому опыт использования новых жилых домов в планировке и композиции центров крупных городов еще невелик. В этой связи понятен тот большой интерес, который представляет для отечественного градостроительства последовательная реализация обширной программы общественного и жилого строительства в центральной части Ташкента. На расчищенной после землетрясения территории как бы заново создавалась структура центра двухмиллионного города. По принятой схеме центральное ядро, ограниченное магистралями общегородского значения, решено в виде парковой зоны, где в основном нет жилой застройки, а размещены

только общественные здания. Жилая застройка вплотную примыкает к общественной зоне и выполняет общую композиционную и эстетическую задачу—акцентирует ядро центра в пространственной структуре города, подчеркивая внешние границы.

Разделение композиционных ролей общественных и жилых элементов определено самими социально-функциональными основами, заложенными в понятие «центр». В то же время центры многих городов запроектированы на таких больших территориях, что пространственно организовать их только за счет общественных зданий не представляется возможным. Поэтому введение в композиционную и пространственную структуру центров новых жилых комплексов — важная задача отечественного градостроительства.

Большое значение при формировании жилых комплексов в центре имеет неравнозначность условий зрительного восприятия, которые можно условно свести к внутренней и внешней зонам.<sup>1</sup> Основным функционально обусловленным принципом проектирования в этих условиях является дифференциация пространственных и эстетических характеристик жилых домов, так как формы пространства, воспринимаемые с разных расстояний пешеходом и с движущегося транспорта, требуют специфического градостроительного подхода. Метод оценки внешних и внутренних пространств, разработанный в : отделе проектирования центров ЦНИИПградостроительства, позволяет выделить несколько характерных типов:

внутренние пространства — восприятие на уровне пешехода (первый масштаб). К ним могут быть отнесены общественные площади разного назначения, главные улицы, совмещающие транспортное и пешеходное движение, главные пешеходные улицы, бульвары, парки и т. д.;

---

внешние пространства — зоны восприятия силуэта и панорамы с обходных транспортных магистралей и открытых ландшафтных территорий (второй масштаб).

В Ташкенте роль внешних ориентиров выполняют высотные общественные объемы: здание министерств на площади В. И. Ленина, редакционно-издательский корпус, гостиница «Узбекистан», а впоследствии и строящаяся гостиница на площади им. Ахунбабаева, комплексы библиотеки имени А. Навои, проектных и общественных организаций, крупные торговые сооружения и др. Они призваны участвовать как в построении силуэта, так и в формировании внутренних пространств — главных площадей и улиц. Жилые дома, примыкающие к центральному ядру, ввиду его разряженного пространства визуально просматриваются с главных улиц и площадей и поэтому большое значение приобретает их архитектурно-эстетический облик, хотя они и выполняют в основном роль фоновой застройки.

Можно выделить три характерные градостроительные ситуации в Ташкенте, где жилые комплексы играют активную роль в формировании пространства:

- одна из важных улиц, улица Навои;
- внутреннее пространство центра, бульвар им. В. И. Ленина;
- узел пересечения дуговой и радиальной магистралей—улиц Первомайской и Пушкина.

Жилая застройка микрорайона Ц-4, выходящая на улицу Навои и ограниченная улицей Энгельса и проспектом Ленина, фланкирует зону общественного ядра с севера. Это типовые 9- и 4-этажные жилые дома, почти не имеющие в своей структуре общественных функций, за исключением одного магазина на почти 750-метровом участке. Вместе с запроектированными 16—18-этажными общественными комплексами они формируют одну из центральных улиц. Главная композиционная ось — пешеходная эспланада — ориентирована зелеными бульварами в

сторону улицы Навои. Рассматриваемые жилые дома будут хорошо просматриваться с эспланады и визуально замкнут перспективу между общественными комплексами. В этой связи жилые здания должны рассматриваться как элемент, непосредственно участвующий в формировании пространственной структуры. Учитывая раскрытие пространства в сторону улицы Навои, фронт типовой жилой застройки представляется необоснованным. Измельченные фасады жилых домов с равномерно расположенными балконами и мелкими проемами окон резко дисгармонируют с крупными формами запроектированных общественных зданий. Примененный прием свободной расстановки небольших жилых объемов не позволяет достигнуть требуемой в данной градостроительной ситуации контрастности с общественными комплексами, имеющими такое же планировочное решение. Очевидно, в масштабе, а также в функциональной

### **3.3. Влияние развития градостроительства Ташкента на градостроительство регионов Республики Узбекистана**

Анализ, систематизация и обобщение научных исследований, практики проектирования и застройки городов Узбекистана прошлых лет показали, что они не соответствуют условиям и задачам сегодняшнего дня, что сейчас нужен принципиально новый подход в градостроительном планировании. В отличие от прежних, жестко лимитированных и излишне детализированных разработок, сейчас решаются ключевые проблемы градостроительства, связанные с благоприятными условиями для жизнедеятельности населения. Возникает необходимость безотлагательного решения в генеральных планах городов

инфраструктуры старого города, сохранение культурного наследия, воссоздание садово-паркового искусства и улучшение экологии, помимо выявления приоритетных направлений: инженерно-транспортных и других народно-хозяйственных структур.

В связи с этим начался новый этап развития градостроительства Узбекистана, тесно связанный с социально-экономическим прогрессом общества.

Придавая важное значение вопросам архитектуры и градостроительства, руководством страны во главе с Президентом И.А.Каримовым с первых дней обретения независимости были приняты директивные документы.

Впервые в истории Узбекистана Олий Мажлисом введен в действие «Градостроительный кодекс» (2002 г.), роль и значение которого трудно переоценить для градостроительной практики, особенно на новом этапе развития экономики республики. Следует особо отметить Указ Президента Республики Узбекистан от 26 апреля 2000 г. «О мерах по дальнейшему совершенствованию архитектуры и градостроительства в Республике Узбекистан» и Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об утверждении Положения о порядке разработки генеральных планов и застройки городов, районных центров и поселков городского типа», (№ 320 от 14 августа 2000 г.), и последующее: «О мерах по совершенствованию процессов разработки и реализации генеральных планов городов, городских поселков и сельских населенных пунктов» № 165 от 30 августа 2005 г.), где четко определены задачи, направленные на улучшение городов и населенных мест республики.

Творческая деятельность архитекторов республики в области градостроительства осуществляется во вновь преобразованных проектных и научно-исследовательских институтах, таких как «Тошкентбошплан ЛИТИ», где выполнена «Схема генплана г.Ташкента и пригородной зоны на период до 2015 года», которая утверждена хокимиятом г.Ташкента. Авторским коллективом этого

института также выполнена «Схема районной планировки Ташкентской области», «Схема развития Чимган-Чарвакской зоны отдыха» и др.

Институтом «Узшахарсозлик» разработаны с учетом принципиально новых требований и условий корректуры генеральных планов и проектов детальной планировки городов Намангана, Навои, Коканда, Термеза и др. Выполнены также генеральный план совмещений с ПДП реконструкции райцентра Исломобод, генеральные планы городов Туракурбан (Наманганская область), Асака, Пайтуг и Мархамат (Андижанская область) Гиждуван и Каган (Бухарская область), Булунгур и Ургут (Самаркандская область), Нукус, Кунград и Беруни (Республика Каракалпакстан) и ряд схем районных планировок. Отрадно отметить, что многие из перечисленных работ уже осуществляются в натуре. Важно также отметить, что в соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан творческим коллективом института с привлечением ряда специалистов из других организаций ведется разработка «Генеральной схемы расселения на территории Республики Узбекистан», которая явится базовым документом для всех последующих стадий градостроительного проектирования.

Первой крупной работой в годы независимости, являющейся основополагающим градостроительным документом, в котором сделана попытка градостроительного планирования в новых условиях, является «Схема генерального плана развития г.Ташкента на период до 2015 г.» (Институт «Тошкентбошплан», коллектив авторов).

«Схема генерального плана» предусматривает поступательное развитие Ташкента как столицы нового суверенного государства, города-лидера социально-экономического прогресса Узбекистана с соответственно более высокими, чем прежде, стандартами качеств городской среды и инфраструктуры. Важной концептуальной позицией проекта является сопряженное планирование развития города и его пригородной зоны.

Успешное выполнение этих задач связано с дальнейшей специализацией народного хозяйства Ташкента и Ташкентского региона, разгрузкой Ташкента от рядовых народнохозяйственных функций в целях усиления столичных. Соответственно, будут развиваться сферы управления, международного сотрудничества, культуры и искусства, науки и техники, подготовки кадров высшей квалификации. Важнейшей целью развития Ташкента является также организация городской среды, соответствующей уровню столиц ведущих государств мира и обеспечивающей благоприятные, комфортные условия для жизни населения города.

Соображения безопасности, создания благоприятных условий труда и быта, отдыха населения, экономически и экологически эффективного использования территории требуют упорядочения планировочного контура и изменения границ с учетом территориального развития Ташкента на долгосрочную перспективу. Соответственно, город должен обрести оптимальную, компактную форму, оконтуренную внешней кольцевой автомагистралью; территория при этом увеличивается до 42,5 тыс.га.

Ташкент сегодня - крупнейший экономический центр Узбекистана, и в перспективе его роль в экономике республики сохраняется. Но условия формирования рыночных отношений и его роль как столицы predeterminedелили целесообразность усиления экономического значения Ташкента не только как промышленного, но и финансово-экономического центра с развитием соответствующих объектов рыночной инфраструктуры.

Жилищное строительство остается одной из важнейших социальных задач. В предстоящем периоде наряду с необходимостью нового жилищного строительства стоит проблема сохранения и модернизации существующего капитального жилого фонда. Для того, чтобы не допустить снижения уровня обеспеченности жильем в связи с ростом численности населения, объем жилого фонда города должен быть

не менее 47 млн.кв.м. общей площади, а оптимальный показатель составлять 51 млн.кв.м.

Следует отметить положительную тенденцию уменьшения доли 9-ти, 12-ти этажных зданий и увеличения объемов строительства 3-4-х этажного жилья, более экологического и соответствующего климатическим условиям.

Развитие транспортно-коммуникационной системы Ташкента и Ташкентского региона, как элемента макросистемы связей континентального масштаба, включает:

- поэтапное формирование качественно нового каркаса автомагистралей на основе магистралей непрерывного движения, необходимых для обеспечения потоков автотранспорта при резком повышении уровня автомобилизации;

- развитие и качественное преобразование системы массового пассажирского транспорта, особенно метрополитена и скоростного трамвая (как средства снижения потоков индивидуальных автомобилей), с абсолютным преобладанием общественного транспорта (не ниже 70% пассажиропотока);

- предложения по развитию внешнего транспорта, в том числе по строительству нового международного аэропорта, реконструкции Ташкентского железнодорожного узла с полной электрификацией, созданию внутренней городской железной дорогой и нового третьего вокзала.

Схемой планируется развитие инженерной инфраструктуры по всем видам инженерного обеспечения территории с параллельной реконструкцией существующих сооружений и коммуникаций на основе достижений научно-технического прогресса и ресурсосберегающих технологий.

В развитие проекта генплана были разработаны отраслевые схемы теплоснабжения, газоснабжения и телекоммуникаций, а также проекты детальной планировки важнейших планировочных частей, в том числе: проект детальной планировки центра города и проект детальной планировки старгородской части Ташкента.

Проект детальной планировки старгородской части Ташкента разработан в целях сохранения своеобразия исторически сложившейся планировочной структуры так называемого «старого города» и памятников культовой и жилой архитектуры в условиях современного столичного города. Для этой части города особую задачу представляет обеспечение современных стандартов проживания населения, особенно в аспекте инженерного оборудования и транспортного обслуживания. С этой целью предложено расширение и частичное спрямление основных «стволовых» улиц, выборочная реконструкция жилой застройки, обустройство ирригационной сети, озеленение и благоустройство территории.

Практика реконструкции исторической части Ташкента свидетельствует о значительных работах, проведенных за последние годы. В частности, на территории «старого Ташкента» восстановлен принцип махаллинского общежития в широком масштабе. Такие фрагменты, как его Северо-запад, Шахристан, Алмазар-Укчи, Караташ, Кукча и другие подверглись реконструкции с восстановлением гузаров, мечетей махаллинских центров. Проводились работы по реконструкции магистралей: Фароби-Чигатай, Сагбан, Карасарайская и др. с полным инженерным оборудованием - газификацией, канализацией и телефонизацией. Строительство новой дороги и путепроводов, связавших Юнусабад и старгородскую часть города, ускорило и упорядочило движение транспорта в этом направлении.

На участках с малоценным и ветхим жильем строятся коттеджи, малоэтажные и многоквартирные жилые дома, торговые предприятия, спорткомплексы и новые общественные здания.

**Центр Ташкента.** В генеральном плане столичный центр является ареной наиболее активной градостроительной деятельности и развивается как главное ключевое звено планировочной структуры города. Он представляется как многофункциональная и композиционно-органичная система крупных комплексов зданий и открытых пространств, водно-зеленных зон, обеспечивающая высокую социальную активность и ускоренный ритм жизни центра.

В ходе реализации генерального плана по реконструкции центра Ташкента значительные работы были направлены на создание масштабных человеку площадей города.

Площадь Мустакиллик. Сегодня главная площадь нашей страны как бы рождается заново. Она обновилась и преобразилась, обретая благородные черты священного места.

В канун 15-летней годовщины независимости Республики Узбекистан на площади Мустакиллик воздвигнут новый архитектурно-скульптурный ансамбль, включающий памятники Мустакиллик и Счастливой матери, который назван монументом Независимости и Гуманизма.

Главная скульптурная композиция монумента Независимости и Гуманизма.

«Счастливая мать» символизирует собой добросердечность и миролюбие народа, его молодость и полноту человеческого счастья. Северная часть площади отведена под мемориальный комплекс «Памяти и почестей», центром композиции здесь является «Скорбящая мать». Мемориальный комплекс и монумент «Скорбящая мать» символизируют уважение к предкам, памяти о каждом человеке, ушедшем из жизни молодым, погибшим на поле брани.

В центральной части площади вдоль канала Анхор построено здание Сената - Верхней Палаты Олий Мажлиса Республики Узбекистан путем реконструкции старого здания бывшего Дома правительства. Прилегающая территория озеленена и обводнена.

Южная часть площади, выходящая на улицу Узбекистанскую, также реконструирована. Безликое производственное здание, построенное из железобетонных плит снесено, а освободившаяся территория благоустроена и озеленена.

Сохранившийся комплекс - трех кубических форм здания: института Искусствознания, политических партий с выставочным залом Академии художеств создают неразрывную интеллектуальную зону площади Мустакиллик.

Реконструированное монументальное здание Кабинета Министров Республики Узбекистан как бы завершает ансамблевую застройку южной части площади, так же как реконструированное 14-ти этажное здание с пристройкой с северо-востока.

Ажурная арка и взлетающие над ней журавли символ счастья и продолжение рода являются как бы открытыми воротами к площади со стороны проспекта Ш.Рашидова и станции метро «Мустакиллик». В целом главная площадь Республики Узбекистан приобрела своеобразный облик архитектурно-художественными средствами с широким использованием приемов ландшафтной архитектуры, дизайна и скульптурных композиций.

Ташкентский регион. Ключевой концепцией в разработке «Схемы районной планировки Ташкентской области» является рассмотрение Ташкентской области и Ташкента как целостной территориальной системы Ташкентский регион. Многообразие проблем региона и их решение авторы «Схемы» рассматривают по трем направлениям: развитие хозяйственно-экономического комплекса, совершенствование функционально-планировочной организации территории региона; охрана и улучшение состояния окружающей среды.

В соответствии с принципиальными положениями «Схемы районной планировки Ташкентской области» были разработаны генеральные планы районных центров Зафар и Гульбахор; ведется разработка генпланов Газалкента, Ангрена, Бекабада, Буки и ряда других городов области. В этих проектах основные усилия направлены на упорядочение функционально-планировочной организации городов, развитие их социально-экономического потенциала, инженерно-технического оборудования территории и транспортного обслуживания, обеспечение экологически благоприятных условий, благоустройство и озеленение.

В конце 90-х годов Президент Узбекистана Ислам Каримов поднял проблему организации массового отдыха и поставил задачу развития рекреации в Ташкентском регионе. Институт «Тошкентбошплан» разработал Концепцию развития Чимган-Чарвакского курортно-рекреационного района, генеральный план

Чимган-Чарвакской зоны отдыха, проекты детальной планировки Бокачульского и Юсупханинского комплексов, а также проекты застройки отдельных объектов.

Чимган-Чарвакский район в настоящее время становится одним из крупнейших в Узбекистане курортно-рекреационных районов с многообещающими перспективами организации отдыха. Он занимает обширную территорию, площадью 96649 га, на которой, по идее авторов проекта можно организовать отдых более чем 100 тысяч отдыхающих.

**Генплан Самарканда.** Генеральный план города Самарканда на период до 2020 г. разработал по распоряжению Правительства Узбекистана институт «Тошкентбошплан» (главный архитектор В.Акопджанян, 2005 г.).

Особенность и сложность градостроительного планирования Самарканда заключается в противоречивости требований, связанных с уникальным, историко-культурным наследием мирового значения и требований, обусловленных функциями современного крупного административно-хозяйственного центра региона. Разрешение проблемы авторы видят в необходимости стабилизации территориального и численного роста города, планировочном выделении исторических частей города (Афросиаб, «Старый город», «Новый город») как зон особого режима градостроительной деятельности и формирования по контуру исторического ядра «буферного» пояса. В разработке проекта большое внимание уделено планировочному каркасу, интегрирующему разнородные части города в единое целое. Транспортно-коммуникационный каркас строится на сочетании исторически сложившейся радиально-кольцевой структуры в центральной зоне и открытой системы тангенциальных магистралей и прямоугольной сетки улиц в периферийной зоне. Особое значение имеет природный каркас города, формируемый на основе благоустраиваемых каналов и арыков, пронизывающих весь город, которые вместе с озеленением улиц, бульваров и парков образуют

непрерывную систему рекреационных и средозащитных территорий, переходящую в природно-ландшафтный комплекс пригородной зоны.

В разработке концепции планировочной организации г.Самарканда, авторы исходили из следующих положений:

- планировочная структура исторически сложившейся зоны является памятником градостроительной культуры и подлежит охране наряду с памятниками материальной культуры;

- понятия «охрана ансамбля» (по примеру многих зарубежных стран) включает и его окружение;

- определение допустимых пределов и приемов возможного вмешательства в традиционную жилую среду, при её реставрации, регенерации и модернизации, а также при улучшении социальных условий проживания;

- организация «буферных» зон, снижающих разрушительную нагрузку на территорию исторической зоны;

- определение способов транспортного обеспечения внутри исторической зоны;

- обеспечение исторической зоны инженерно-техническими коммуникациями.

В планировочной структуре города проектом выделяется Центральный планировочный район - территория в пределах кольца проектной магистрали непрерывного движения. Она включает административный центр города, прилегающие кварталы старого «Темуридского города», археологический комплекс «Афросиаб» и кварталы регулярной одноэтажной застройки более позднего периода. Приоритетные направления развития этой зоны - повышение культурной значимости исторического наследия, обеспечение его жизнеспособности, сохранение и восстановление среды, развитие системы транспорта и общественных пространств, пешеходных зон, туристических маршрутов, развитие функций досуга, улучшение инженерного оборудования территории.

Авторский коллектив при разработке генплана г.Самарканда особое внимание уделил развитию как отечественного, так и международного туризма, как одной из экономически прибыльной отрасли.

Основные зоны концентрации туристов - это исторический центр города, включающий комплекс Регистан, мечеть Амир Темура и мавзолей Бибиханым, ансамбль Шахи-Зинда, мавзолей Гури Амир, Ак-сарай, Ишратхана, а также комплекс Ходжа Абди Берун, Ходжа Абди Дарун, Рухабад и другие. В планировке города они рассматриваются как ключевые элементы градостроительной композиции, которым подчиняются проектные решения по реконструкции прилегающих территорий.

Город Самарканд, в силу выгодного экономически-географического положения, в перспективе формируется и как крупный транспортный узел с развитием аэропорта воздушных международных сообщений, а также с автомобильными и железнодорожными транспортными связями, как между городами республики, так и за её пределами.

Новый генеральный план г.Самарканда отличается от предыдущих тем, что впервые в практике градостроительного проектирования республики авторами был принят неординарный прием - реальный подход - рациональное и бережное использование существующей территории города. Город обрамлен зеленым кольцом с использованием существующих вокруг него садов. Размещены объекты малого и среднего бизнеса в местах проживания населения, что создает им больше удобств.

Немаловажным отличием и достижением рассматриваемого генерального плана является превращение старинного города Афросиаб на площади 219 гектаров с его многочисленными археологическими руинами - в настоящий город-заповедник. Все чужеродные здания и транспортные линии, расположенные в этой древней крепости, вынесены за её пределы.

Примечательно, что за последние 15 лет стараниями Президента Республики Узбекистан И.А.Каримова Самарканду возвращается его известность и

неповторимость как городу с великолепными памятниками культуры, но уже с современной инфраструктурой.

С первых лет независимости началась крупномасштабная реконструкция города, реставрация памятников архитектуры, в связи с проведением различных международных мероприятий, юбилеев (Музыкальный фестиваль «Шарк тароналари» «Восточные мелодии», 600-летие М.Улугбека, 660-летие со дня рождения АмираТемура и т.д.).

Значительные работы проводились по реконструкции «старого» города. Такие улицы «старого» города Самарканда, как Ташкентская, 8 Марта, Бухара, Регистанская и другие, благоустроены, превращены в пешеходные зоны и в уютные уголки как для жителей, так и для туристов и гостей.

На месте беспорядочно организованного рынка между архитектурными ансамблями Шахи-Зинда и Масджиди Ажами создана прекрасная аллея, в связи с чем отметка перекрестка улиц Шахи-Зинда и Рудаки снижена на 8 м и улицы по направлению Аэропорта и Ташкента перекрыты.

Самарканд известен не только как исторически сложившийся культурный центр, но он характерен и своими производственными и торговыми предприятиями. Такие предприятия как СП «УзБАТ» сигаретная фабрика, СП «СамАВТО» и другие вносят весомый вклад в развитие экономики, как области, так и республики.

Самарканд считается вторым городом после Ташкента, естественно, здесь происходят встречи руководителей стран, конференции, симпозиумы и другие мероприятия международного значения. С учетом этих мероприятий и встреч на высшем уровне здесь сооружены Дом приемов и «Президент отель» на 400 мест, отвечающие всем требованиям дипломатических этикетов международного класса с использованием традиционных и современных приемов архитектуры.

Реконструированы базар «Сияб» и многие торговые сооружения.

Центральный парк культуры и отдыха переименован в парк им.Навои, проведена крупномасштабная работа как по реконструкции, так и по организации различных аттракционов, посадки красивых деревьев, цветов. Здесь сооружен

амфитеатр «Мужиза», молодежное кафе, которые создают единую композицию с Университетским сквером (хиябаном).

Созидательные работы проведены в связи с проведением в г.Самарканде спортивных игр «Универсиады-2004». Сооружены игровая площадка с закрытыми трибунами на 15 тыс. зрителей, академический лицей, ряд крытых спортплощадок и др. Крытый плавательный бассейн «Дельфин» на территории микрорайона, колледжи и академические лицеи, памятник Амиру Темуру, мемориальные комплексы имаму ал Матируди, имаму ал-Бухари (недалеко от города, в Хартанге), «Хотира майдони» (пл.Памяти) и другие новые сооружения, наряду с памятниками архитектуры, обогатили архитектурный облик современного Самарканда.

**Генплан Нукуса.** Новый генплан г.Нукуса, столицы Республики Каракалпакстан, был разработан институтом «Узшахарсозлик» (арх.Е. Гогин, 2002-2006 гг.) с учетом новых социально-экономических условий республики.

При разработке нового генплана авторский коллектив исходил из существующей застройки города, которая была осуществлена на основе предыдущих генпланов, последний из которых был разработан и утвержден в 1982-1983 гг.

В основу генерального плана 1982 г. было заложено решение о развитии города в северо-восточном направлении, за счет выноса аэропорта.

К сожалению, вынос аэропорта, определенный ранее, не состоялся, и в связи с этим возник вопрос нового генерального плана.

Учитывая перспективы развития дорожного движения, появление международной трассы «Ипак йули», проходящей с востока на север, развитие города на ближайшие 20 лет может быть осуществлено лишь в северо-западную часть, вдоль реки Амударьи.

Это климатически благоприятный район развития городской среды и в сложившейся градостроительной ситуации наиболее правильное решение.

Транспортной системой город разделен на 8 жилых районов, которые входят в четыре планировочных района. Каждый жилой район имеет свой общественный

центр, состоящий из различных объектов городского значения. Некоторые из этих центров совмещены с центрами планировочных районов.

Селитебные территории города сохраняются на своих территориях и получают свое развитие в северном и северо-западном направлениях. Так же сохраняется размещение южной промзоны и промышленных объектов по территории города.

Из селитебных территорий выносятся ряд промпредприятий, расположенных в водоохраных зонах.

В связи с основным развитием городской среды в северо-западном направлении проектом намечается на этой территории новый крупный планировочный район со своим центром, увязанный транспортным сообщением, имеющий единую пешеходную связь, объединяющую как старый город, новый город и новый жилой планировочный район.

Новый район предполагается застраивать 4, 5 и 2-х этажными жилыми домами коттеджного типа с небольшим участком земли. Этот тип дома в отличие от индивидуальной жилой застройки и многоэтажных жилых домов, дает возможность улучшить проживание в этой сложной климатической зоне. Более того, эти дома, 2-3 типов, будут формировать основные районы в городе и внесут определенный градостроительный и внешний порядок в застройку.

9-этажная застройка размещается лишь в соответствующих градостроительных узлах и в небольшом количестве.

На расчетные сроки, для расчета населения, проектом принимается среднегодовой прирост:

- на 2010 год -1,25%, на 2020 год -1,3%.

Население на 1 очередь в генплане намечается 285,0 тыс.человек, а на расчетный срок - 2020 год - 325,0 тыс.человек.

Административно-общественный центр города развивается между ул.Досназарова (на востоке), Ш.Рашидова (север), Амир Темура (на юге), западной границей служит канал Кызкеткен.

По главной оси города, ул.Каракалпакстан размещены основные общественные объекты города.

В настоящее время сложившаяся уличная сеть справляется с фактическими объемами уличного движения. Однако, в связи с ожидаемым ростом уровня автомобилизации в перспективе до 5150 авт. на 1000 жителей и значительным планировочным развитием города в северо-западном направлении существующие габариты, а также плотность и принципиальная схема магистральной уличной сети города перестанут соответствовать его потребностям.

Для пропуска ожидаемого потока автомобилей авторы генплана предлагают:

- создать четкую систему магистралей общегородского значения, общей протяженностью порядка 100 км;

- построить обводную дорогу вокруг города по нормам магистралей непрерывного движения, которая отведет от города основной транзитный поток;

- между промышленными зонами и железной дорогой должна существовать возможность удобного проезда грузового транспорта, минуя центральные зоны города.

В то же время необходимо отметить, что основная сеть магистральных улиц современного города сохранит свое значение и лишь в некоторых местах должна быть проведена корректура направлений, которая должна улучшить транспортное обслуживание населения города.

Город Нукус с каждым годом меняет свой облик.

История современного Нукуса, как города, начинается с 1934 г<sup>1</sup>. За этот короткий исторический период Нукус превратился в большой современный столичный город с населением 300 тысяч человек. Особенно город стал неузнаваемым за последние годы, в годы независимости Узбекистана. Построены уникальные общественные здания, архитектура которых отмечается своеобразием и национальным колоритом. Большая творческая работа проделана по реконструкции существующих сооружений. Разработанный институтом «Узшахарсозлик» центр Нукуса представляет собой масштабное ядро города, которое в настоящее время активно застраивается. Формирование архитектурно-планировочной структуры центра позволяет создать взаимоувязанные планировочные структуры других зон города через основные магистральные улицы по проекту их детальной планировки.

Застройка Нукуса осуществляется не только путем освоения новых территорий, но и за счет реконструкции сложившейся застройки. Реконструированы под профколледжи бывшие медучилище №1 и №30, где созданы новые условия для учащихся по современным требованиям.

Построены и строятся ряд колледжей и академические лицеи. Только за последние годы вступили в строй здание Хозяйственного суда Республики Каракалпакстан, офис Нукусского авиаотряда, здание городского отдела внутренних дел, роддом на 130 коек с женской консультацией, центральный рынок на 2000 рабочих мест, с пятью филиалами, ряд зданий СП, в том числе «Уздунробита», здания Банков, административное здание Госкомархитектуры, Бизнес-центра и др.

Крупным событием явились сооружение железнодорожного моста через реку Амударья и новая железнодорожная линия Учкудук-Нукус.

К уникальным архитектурным сооружениям в центральной части города можно отнести 7-этажное административное здание Жокаргы Кенеса и Совета Министров республики Каракалпакстан (арх.Ж.Бердыханов, К.Молутов, Б.Миралиев). Оба здания получили современный облик и оригинальный интерьер после реконструкции 2000-2002 гг.

Одно из свидетельств постоянной заботы руководства республики о развитии культуры – сооружение в Нукусе музея Бердаха (арх.Торениязов О., 2001 г.) по

" Поданным археологических исследований история крепости Шурча, занимающая центральную часть Нукуса, охватывает более 2000-летний период, которая в свое время охраняла границу и контролировала связь через Амударьинский водный путь.

указу Президента И.Каримова в честь ознаменования 170-летия основателя каракалпакской литературы Бердаха Карабай углы.

Принципиально новым подходом к освоению традиций сооружен Государственный музей искусств Каракалпакстана им. И.Савицкого в Нукусе

(архитекторы С.Сутягин и И.Ли, 2003 г.), который занимает достойное место среди сокровищниц искусства не только в нашей стране, но и далеко за её пределами.

В застройке Нукуса большое место отведено монументальной скульптуре и проблеме синтеза архитектуры и искусства. В годы Независимости сооружены памятники: Скорбящей матери (арх. О.Торениязов, скульптор Ж.Толегенов, 1999г.), Улугбеку (арх. К.Молутов, 1994 г.), Ажиниязу Косыбаю (арх. К.Молутов, скульпторы А.Рахматуллаев, Л. Рябцев, 1999 г.).

Административный центр Берунийского района Каракалпакстана г.Беруни с современным населением 53,3 тыс.человек и территорией 1850,6 га расположен в 138 км от г.Нукуса. Он имеет компактную планировку с параметрами в широтном направлении 5,5 км и в поперечном направлении - 4,0 км. В нем четко выделяются промышленные и селитебные территории. Промышленность занимает, в основном, северо-западную и юго-западную части города, а селитьба -размещена в северной, центральной, восточной и южной его частях. Жилая застройка представлена одноэтажными индивидуальными плановыми домами с вкраплениями небольших групп двухэтажных секционных домов, формирующих застройку улиц города.

Новый генеральный план города разработан («Узшахарсозлик», 2005 г.) с сохранением существующих градообразующих баз и некоторыми дополнениями предприятий легкой промышленности. Предлагается основное развитие города в северном и, частично, в восточном и западном направлениях, учитывая планировочные ограничения, как появление автобана «Ипак йули» в восточной части города и обводной магистрали с запада.

Проектная территория города по функциональному использованию делится на промышленную и селитебную, которые входят в четыре градостроительных образования, составляющих планировочную основу города. Каждое из этих образований представляет собой конгломерат различных объектов (элементы центров обслуживания, промпредприятий, жилой застройки, учебных заведений, парков и других). Городской общественный центр в соответствии проекту связывает их в единую городскую структуру. Основными элементами центра предлагается административно-хозяйственный подцентр с общегородскими объектами,

расположенными в первом образовании и на связи с ним в третьем образовании - медицинский комплекс. К востоку от центра города - во втором жилом образовании подцентром является спортивный центр города со стадионом на 20 тыс. зрителей и в четвертом - промзоны, основанной на базе бывшего рынка по продаже скота. Помимо этих основных подцентров в проекте заложена система второстепенных небольших градостроительных узлов, которые располагаются на основных пешеходных связях, объединяющих различные кварталы жилой застройки. Ядро центра города состоит из существующих объектов. Проектом предлагается усилить значение центра дополнительным озеленением на базе уже намечаемых парков, расширением центральной площади перед хокимиятом района, развитием музейного комплекса Беруни, созданием спортивного комплекса в южной части города.

Современный г. Беруни является крупным пересадочным узлом, где пересекаются автодороги межгосударственного, республиканского и областного значения. По проекту они подвергаются частичной реконструкции и модернизации. На расчетный срок предусматривается расширение автовокзала до 350 пассажиров за счет территории рынка. Железнодорожная станция расположена в 14 км от г.Беруни. Воздушные перевозки в настоящее время и на перспективу осуществляются через аэропорта гг.Нукуса и Ургенча. Проектом структура существующих улиц совершенствуется и активно участвует в общем архитектурно-планировочном построении города. Вдоль улиц развиваются общегородские организации, появляются новые объекты культурно-бытового обслуживания, учебные заведения и аналогичные градоформирующие здания и сооружения. Для решения обслуживания новых жилых районов предполагается создание системы автомагистралей, учитывающих развитие города в северном направлении, а также появление новых подцентров в северной части города. Проектируемая система транспортных магистралей предусматривает упорядочение городской уличной сети с целью создания единой транспортной сети.

Новое жилое строительство будет осуществляться практически во всех четырех планировочно-жилых образованиях с преобладанием северного

направления. Основной тип жилья по этажности 1-2-4 этажные дома, в том числе блокируемые двухэтажные дома с приквартирным участком до 600 кв.м. Вся структура нового жилого фонда принята с учетом характера и масштаба города, его реальных возможностей, а также демографического состава населения. В планировочном отношении жилищная застройка представлена небольшими жилыми группами, объединенные пешеходными и транспортными связями в массивы с объектами повседневного и периодического пользования, центрами которых служат объекты городского и махаллинского назначения.

Структура культурно-бытового обслуживания населения разработана с учетом деления на повседневные и периодические ступени.

Защита от затопления территории города осуществляется согласно схеме двустороннего регулирования русла Амударьи от Тюямуюна до мыса «Кипчак». В настоящее время построено две линии дамб. Первая линия - это береговые дамбы с креплением траверсами по руслу реки. Вторая линия представлена дамбой, отсыпанной по южной границе города. С расширением городской застройки за пределы второй дамбы пояс берегозащиты перемещается на западную и юго-западную границы города. Длина проектируемой берегозащитной дамбы составит 9 км.

Новый проект генерального плана рассмотрен на заседании Республиканского архитектурно-градостроительного совета при Кабинете Министров Республики Узбекистан и одобрен для дальнейшей реализации.

**Генплан Навои.** Город Навои, созданный в 1958 году на свободной от застройки территории между железнодорожной станцией Кармана и одноименным пристанционным поселком, является административно-хозяйственным, промышленным и культурным центром Навоийской области.

Население г.Навои на 1 января 2000 года составляет 144,0 тыс.чел., а на расчетный срок - 225,0 тыс.чел. Жилая застройка г.Навои представлена преимущественно капитальной многоэтажной застройкой. Одноэтажная застройка составляет около 14%, а с учетом включенного в границы города Карманинского района - 23%.

В городе имеется разветвленная сеть объектов социальной инфраструктуры: детские сады, школы, лицеи и колледжи, клубы, кинотеатры, два высших учебных заведения и др.

Ведущими отраслями промышленности являются горно-перерабатывающая, химическая, электроэнергетика, в которых заняты более 31,0 тыс. человек.

Корректировка генерального плана города Навои, особенно её II этап разработана в связи с кардинальными изменениями социально-экономических и политических условий Республики Узбекистан.

При разработке авторы («Узшахарсозлик», главный арх. Б. Абдуллаев) учли ряд пожеланий Президента Республики Узбекистан Каримова И.А., высказанных при рассмотрении мемориальных комплексов городов (1999 г.), а именно:

- приоритетное развитие Карманинского района города;
- сохранение и развитие памятников архитектуры;
- перенос первоочередного строительства Карманинского района;
- вывод основных магистральных улиц к пойме реки Зарафшан;
- изменение архитектурного облика Карманинского района;
- улучшение экологической обстановки, благоустройства поймы реки с целью создания городской зоны отдыха.

Современное положение рассматривает в едином градостроительном комплексе г.Навои и бывший райцентр Навоийского района - г.Карману.

Селитебная территория города делится на два планировочных образования - Навоийский планировочный район (вместе с промзоной) и Карманинский планировочный район.

Навоийский планировочный район решен компактно, в основу планировки которого положен принцип микрорайонирования. В настоящее время построено более двенадцати микрорайонов, больничный городок и городской административный центр. Ведется дальнейшее благоустройство центрального парка культуры и отдыха, продолжается строительство поселка «Умид» и другие микрорайоны (№17 и №18).

Застройка города осуществляется в основном 4-х, 5-ти этажными секционными жилыми домами, частично 7-9-ти этажными домами галерейного типа для заселения небольших семей. При сравнительно небольшом наборе типов жилых домов применение в застройке города различных по этажности и протяженности зданий, материалов для отделки фасадов, солнцезащитных устройств и ограждающих экранов дало необходимое разнообразие внутри целостного единства.

Важную роль в формировании оригинальности городской среды сыграли также благоустройство, озеленение, ландшафтная архитектура. Лицо города начинается с архитектурного своеобразия жилой среды, формируемой массовым жилищем, однако на этом фоне «созвучны» ансамбли общественного центра, придавая пространственной ткани города черты художественной цельности. Общественный центр подчинен основной планировочной структуре города и решен как протяженная пространственная система архитектурных ансамблей и крупных жилых массивов, сформированных вдоль главной композиционной оси города - проспекта Халклар Дуслиги. Целям улучшения микроклимата служат созданные бульвары, парки, скверы, система бассейнов, фонтанов, как в центре, так и в жилых микрорайонах и искусственный водоем площадью 20,0 га в центральном парке культуры и отдыха.

Промышленная зона развивается в западном и южном направлениях вдоль железной дороги и отделена от селитебных территорий санитарно-защитной зоной.

По планировочным характеристикам и социальным условиям резко отличается Карманинский район от Навоийского в сторону более низких показателей. Промышленная зона не сформирована и не изолирована: промпредприятия, базы, склады размещены вдоль ул.Ташкентской (М-37) вперемежку с жилыми домами. Городские квартиры срашиваются с сельскими

поселками, общественный центр имеет многофункциональную структуру и его основные объекты группируются в районе ул.Бабура и Мустакиллик.

Анализ существующего генерального плана г.Навои, разработанного в 1978 году, показывает правильность большей части принятых в нем положений - размещение его в системе группового расселения, перспективное направление территориального роста города, общие принципы архитектурно-пространственной организации первой очереди строительства и др., о чем свидетельствует и высокая степень реализаций первой очереди строительства.

Вместе с тем, авторам необходимо было учесть коренные изменения, которые произошли в политике и экономике Узбекистана, а также существенные позиции о слиянии гг. Навои и Кармана в единое целое. Эту сложную задачу авторы попытались решить.

- первая очередь строительства заложена в проекте в северной части города, т.е. в Карманинском районе, включая первоочередные мероприятия по организации и благоустройству зоны отдыха вдоль поймы р.Заравшан;

- производственная база и 1 очередь строительства селитебной зоны г. Навои вступает в фазу более сдержанного развития на уровне естественного прироста;

- сохраняются, принятые в ранее разработанном генплане, границы территориального развития, обеспечив при этом возможность непрерывного роста функциональных зон города: селитьбы - в восточном и северо-восточном направлениях, промышленности - в западной и юго-западной части города, общегородского центра - в восточном направлении;

- в основе планировочной организации генплана лежит создание двух планировочных районов - Навоийского (центрального), в состав которого входит существующая часть города Навои и перспективные восточные жилые районы, и Карманинского, который образован из районного центра Навоийского (сельского) района города Кармана и прилегающих к нему сельских поселков.

Планировочные районы системой магистралей общегородского значения делятся на жилые районы:

- при Карманинском планировочном районе сформирован юго-восточный промрайон для обеспечения рабочими местами жителей этой части города. Предлагается размещение оптового рынка и рынка стройматериалов;

- общественные центры планировочных и жилых районов вместе с общегородским центром образуют единую лучеобразную структуру, а пронизывающая её система площадей и пешеходных улиц, озелененных пространств и водоемов формируют целостный композиционный ансамбль.

Авторы считают, что такое территориальное развитие позволит увеличить в перспективе численность населения города до 350,0-400,0 тыс. жителей.

Авторы предлагают новый городской центр, который формируется системой площадей, группами общественных зданий и жилых комплексов, имеет открытую структуру развития.

В основе композиции новой части центра два бульвара широтного направления (продолжение улицы Амира Темура) и меридионального (вдоль ул.Тараби), на пересечении которых формируется новая городская административная площадь. Вдоль бульваров расположены основные площади центра – театральная, спортивная, торговая и т.д.

## Список литературы.

- Каримов И. А.** «Наша цель: свободная и процветающая родина»  
Т. Узбекистан 1994 г.
- Каримов И. А.** «Путь созидания – основа скорейшего процветания  
родины» Т. Узбекистан 1995 г.
- Зияев А.** «Ташкент. Часть 1. Древность средневековье»
- Зияев А.** «Ташкент. Часть 2. XVII – начало XX вв.»
- Зияев А.** «Ташкент. Часть 2. XX – начало XXI вв.»
- Исамухамедова Д. У.** «Шахарсозлик асослари ва ландшафт архитектураси»  
Тошкент 2009
- Виншу И. А.** « Архитектурно-планировочная организация сельских  
населенных пунктов»
- Н.П.Кончуков** «Планировка сельских населенных мест»  
Журнал «Архитектура и строительство Узбекистана»
- Белюсова В. Н. Кулагин Л. Н.** « Основа формирования архитектурно-  
художественного облика городов» М.Стройиздат 1981 г
- Баранов Н., Шквариков В.** «Основы советского градостроительства» т.2  
М.Стройиздат 1967 г.
- Бархин М. Г.** «Архитектура и город» М. Наука 1979 г.
- Бочаров Ю.П., Кудрявцев О.К.**  
«Планировочная структура современного города» М. 1972 г.
- Бутягин В.А.** «Планировка и благоустройства городов»  
М.Стройиздат 1974 г.
- Бунин** «История градостроительства» М.Стройиздат 1979 г.
- Вергунов А.П.** «Архитектурно -ландшафтная организация крупного  
города» Ленинград, 1982 г.
- «Градостроительства на склонах» М. Стройиздат 1988г.
- Залеская Л.С., Микулина Е.М.** «Ландшафтная архитектура»  
М.Стройиздат 1979 г.

**Рубцов Л.И.** «Проектирования садов и парков» М.Стройиздат 1973 г.

**Римша А.Н.** «Градостроительство в условиях жаркого климата»

Москва Стройиздат 1979 г.

**Материалы интернета**