Градостроительное прогнозирование развития Кишинева

Кишинев - 2019

Разработано группой специалистов под руководством В.М. Лупашку

Содержание

Введение		4
ГЛАВА I	Кишинёв в региональной системе расселения и градостроительная политика.	8
	I.1 Территориальная структура расселения Молдовы	8
	I.2 Кишинёв – как центр агломерационной системы	14
	I.3 Генеральный план города как основополагающий градостроительный документ Кишинёва	23
	I.4 Исторические этапы градостроительного развития Кишинёва	26
ГЛАВА II	Транспортные системы, формирующие планировочную структуру города	42
	II.1 Автомобильные дороги, как важнейший элемент инфраструктурного развития Кишинёва	42
	II. 2 Железные дороги и транспортные пути Кишинева	54
	II. 3 Потенциальные речные транспортные потоки	74
ГЛАВА III	Функциональное зонирование и обустройство территории	86
	III.1 Планировочная структура, как основа функциональной организации территории	86
	III.2 Озеленение и водные пространства Кишинева	94
	III.3 Тенденции паркостроения и реконструкции зеленых пространств	99
	III.4 Исторические парки Кишинева	110
	III.5 Формирование пешеходных пространств и обустройство территории	128
ГЛАВА IV	Ревитализация исторической части Кишинева	133
	IV.1 Условия реконструкции и ревитализации исторического центра	133
	IV.2 Содержание предпроектных исследований	135
	IV.3 Вопросы реновации исторической среды города	139
	IV.4 Формирование целостности городской среды Кишинева	152
Заключение		166
Библиография		175

ГЛАВА I

Кишинёв в региональной системе расселения и градостроительная политика

I.1 Территориальная структура расселения Молдовы

К числу ключевых проблем регионального развития относится совершенствование территориальной структуры производства и расселения республики Молдова.

Формы расселения – города, посёлки, их локальные, региональные и межрегиональные сочетания относятся к особому классу социально-экономических систем, которые могут быть обозначены как градостроительные системы. Под расселением здесь надо понимать распределение населения по территории и формы его пространственной организации в виде системы населённых мест [1]. Функционально-пространственная организация форм расселения осуществляется на основе специфической градостроительной деятельности – планировки, упорядоченного и взаимосвязанного размещения функций, в результате чего образуется градостроительный комплекс с тесным взаимодействием социально-экономических и природных элементов. В следствии этого, формы расселения могут быть обозначены как системы, для которых характерно наличие планировочной структуры [2].

Сегодня уже все понимают, что градостроительство – это междисциплинарная наука, а исследование процессов расселения требует специфической роли каждой из дисциплин. Применительно к задачам градостроительного анализа и проектирования расселение, по мнению многих учёных, должно формироваться на базе географии и градостроительства. При этом, нельзя не учитывать роль экономики, демографии, социологии, а также других дисциплин, участвующих в формировании теории расселения [3].

Изучая пространственные системы, разные области знания обращаются к непосредственно своей отрасли, а градостроительное планирование должно вкупе решать вопросы социально-экономического, природно-климатического, инфраструктурного прогнозирования.

Основу функционально-типологической дифференциации объектов и территорий на всех уровнях составляют различие в реальных формах деятельности, специфические требования к их пространственной организации.

Молдова относится с таким регионам Европы, для которых характерна относительно высокая освоенность территории [4]. На территории такого уровня хозяйственной освоенности преобладает промышленно-сельскохозяйственный тип освоения.

Наиболее существенно для Республики Молдова проявляются проблемы, связанные с исторически сложившимся неравномерным размещением производства, а вместе с тем и населения. Естественно, весь научно-технический, экономический и производственный потенциал концентрируется в крупном городе, в Кишинёве. Хотя иерархическая структура сложившейся сети городов республики характеризуется полной структурой, т.е. столица (крупный город), четыре больших города (Бельцы, Тирасполь, Бендеры и Кагул), широкая сеть средних городов (Рыбница, Орхей, Сороки, Унгены, Комрат и др.), а также малых городов (Резина, Рышканы, Шолданешты, Вулканешты, Ниспорены и др.). Одним из важнейших процессов, характеризующих современный этап расселения, является всё более активное взаимодействие всей сети городов с сельскими населёнными пунктами [5].

Всё более отчётливо проявляется острая необходимость в управлении развитием территории города Кишинёва. К сожалению, регулирование градостроительной деятельностью не проходит всегда адекватно и не решаются, в должной мере, интересы различных слоёв общества. Градорегулирование эффективно только при условии, когда оно осуществляется с учётом объективных закономерностей, определяющих взаимосвязи развития различных частей территории, взаимодействия различных видов деятельности, связанных с её использованием.

Функционально-пространственная организация расселения, осуществляется на основе градостроительной деятельности – планировки, с возникновением различных градостроительных комплексов. В следствии этого, формы расселения могут быть обозначены как системы, для которых характерно наличие планировочной структуры. Региональная система населённых мест республики формируется на базе следующих критериев [6]:

- компактность территории, при наличии у города Кишинёва в перспективе выполнять функции регионального центра расселения;

- наличие экономического потенциала, способного осуществлять экономическую самообеспеченность региона в современных условиях;
- наличие стабильных транспортных связей регионального города – центра с городами-центрами малых систем расселения (Бельцы, Тирасполь, Кагул, Орхей и др.);
- демографической сбалансированности населения, в сопоставимых удельных показателях с другими регионами страны;
- потенциальных возможностей организации туризма в границах рассматриваемой территории;
- возможности создания оптимальных систем обслуживания населения.

В современных условиях влияние на тяготеющие к ним населённые пункты в качестве центров социально-экономической поддержки, ограничено, в связи с недостаточно развитой производственной и социальной инфраструктурой.

Исходя из предложений профильного Министерства Республики Молдова, основными мерами поддержки регионального развития являются:
- оптимизация экономических факторов и прежде всего инвестиционно-налоговой политики, в целях снижения дисбаланса уровней развития между центром и периферией;
- консолидация финансового, институционального и людского потенциала;
- предоставление органам публичного управления максимального использования местных ресурсов в целях повышения уровня обустройства территории;
- поэтапная реализация программ и проектов национального и регионального развития;
- обеспечение населённых пунктов республики документацией с определением приоритетных первоочередных задач с учётом их иерархического значения в системе расселения.

Градостроительная политика представляет собой составляющую общей политики органов государственной власти и местного самоуправления по вопросам пространственной организации и обустройству территории как материальной среды обитания граждан [7].

Единая государственная градостроительная политика должна следовать решениям по развитию и функционированию городов в групповых системах населённых мест, обеспечивать оптимальное распределение ресурсов, выделенных государством на градостроительство.

Одними из важнейших проблем формирования и проведения градостроительной политики являются организационные проблемы, посредством решения которых, осуществляется регулирование градостроительной деятельности, которая осуществляется в Молдове, в соответствии с требованиями Закона об основах градостроительства и обустройства территории № 835 от 17.05.1996 г. В Молдове исторически сложились следующие основные организационные структуры, деятельность которых практически обеспечивает формирование и проведение градостроительной политики:

- органы государственной власти и местного самоуправления, уполномоченные формировать и проводить градостроительную политику (Министерство Экономики и Инфраструктуры, а также другие профильные Министерства);
- организации, проводящие комплексные научно-исследовательские и проектные работы по пространственной организации обустройства территории посредством градостроительной деятельности («Urbanproiect», «Chişinăuproiect» и др.);
- организации, проводящие изыскательские работы, результаты которых используются при проведении научно-исследовательских работ по тематике, связанной с проблемами пространственной организации обустройства территории посредством градостроительной деятельности и при разработке проектной градостроительной документации («Incercom», «Ingeocad» и др.);
- средства массовой информации, осуществляющие просветительские функции в вопросах градостроительной политики (телевидение, радио, пресса);
- организации, способствующие поддержанию требуемого качества реализации проектных решений посредством архитектурно-строительного контроля (строительная инспекция, экологическая инспекция и др.).

Мы должны понимать, что градостроительное планирование не должно рассматриваться как альтернатива рынку, а как тот механизм, который сам по себе воздействует на рыночные операции и содействует им. Исходя из этого, вытекает, что планировщики должны более полно понимать механизм рыночной экономики и использовать его взамен прежних отношений.

Сегодня в рамках становления и развития рыночной экономики невозможно выстраивать грамотную градостроительную стратегию, опираясь только на сложившуюся нормативную базу, уже заметно устаревшую, и традиционные композиционно-планировочные приёмы формирования городских территорий. Поэтому, серьёзные шаги по применению еврокодов применяются сегодня профильным Министерством.

Только тогда, когда градостроительная стратегия территорий идёт рука об руку со стратегией социально-экономического развития Кишинёва, можно разрабатывать проекты, которые действительно имеют перспективу быть реализованными и соответствовать общественным запросам не только сегодняшнего дня, но и обозримого будущего.

На наш взгляд, градостроительное прогнозирование должно основываться на градостроительных программах. Они могут формироваться на базе тех градостроительных проблем, которые необходимо решить в период до 10 лет, т.е. совпадать «с временным горизонтом долгосрочного плана» [8].

Проект целевой градостроительной программы как плановый (предплановый) документ должен состоять из графического материала, пояснительной записки, в которой отражаются следующие вопросы:

- комплекс целей и задач, решаемых данной программой;
- характеристика и её значение с оказываемыми последствиями (прямыми или косвенными) для её осуществления;
- структура программы;
- совокупность мероприятий, обеспечивающих достижение целей программы;
- научно-технические и проектные разработки;
- организации и ведомства, участвующие в разработке программы;
- экономические и материальные ресурсы, необходимые для реализации программы;
- формы управления и контроля за реализацией программы, а также сроки её исполнения.

Именно, исходя из этих позиций будем отталкиваться при изучении и прогнозировании градостроительного развития Кишинёва.

Перспективное планирование организации производства и коммерции связано с определением эффективности концентрации и кооперирования различных сфер деятельности, что непосредственно влияет на структуру расселения. Рациональные масштабы, формирующихся промышленно-коммерческих и производственных комплексов, определит в дальнейшем типологию и размер муниципия.

Оценка социально-экономической эффективности должна сопоставляться с экологическими характеристиками – суммарного воздействия на природную среду всего производственно-коммерческого и промышленного комплекса. Один из аспектов национальной оптимизации является ограничение давления на природу, формирование «безотходных» производств, а также рациональное их размещение в природном комплексе и в системе градостроительных объектов.

В настоящее время количественные показатели освоения территории в пределах поселений, обоснованные функциональными и санитарными требованиями, нормативно закрепляют потребление городской земли. Одновременно следует исследовать интенсивность освоение территории на макроуровне. Их основная направленность – формирование экологически уравновешенных систем, обеспечивающих благоприятные условия развития производства и торговли, непосредственной жизни населения и воспроизводства природных ресурсов. Становится актуальной разработка нормативов потребления территории в масштабе экологических районов, локальных систем расселения и отдельных городов, входящих в муниципий. Думается, что показатель плотности населения в масштабе районной планировки поможет в регулировании роста городов и формированию всей системы расселения в целом [9].

Интенсивность освоения территории, при формировании систем расселения, на наш взгляд, можно применить концепцию К. Доксинадиса [10], ориентированную прежде всего на построение динамической модели количественного освоения территории. Именно, подчёркивается Доксинадисом необходимость установления на перспективу равновесия застроенных и свободных от застройки территорий.

Исходя из вышеперечисленных постулатов можно сделать вывод, что территориальная структура расселения, изученная с позиций градостроительного развития, позволит определить необходимый баланс территории городской среды.

В дальнейшем, эти принципы должны быть учтены при разработке генерального плана развития города.

I.2 Кишинёв – как центр агломерационной системы

В процессе развития Кишинёв оказывает всё более сильное поляризующее влияние на окружающие его средние и малые города, сельские населённые пункты. Это происходит, прежде всего, из-за стремления трудоустроиться в крупном городе Кишинёве, столице Республики (Рисунок 1), а также приобщиться к городскому, столичному образу жизни.

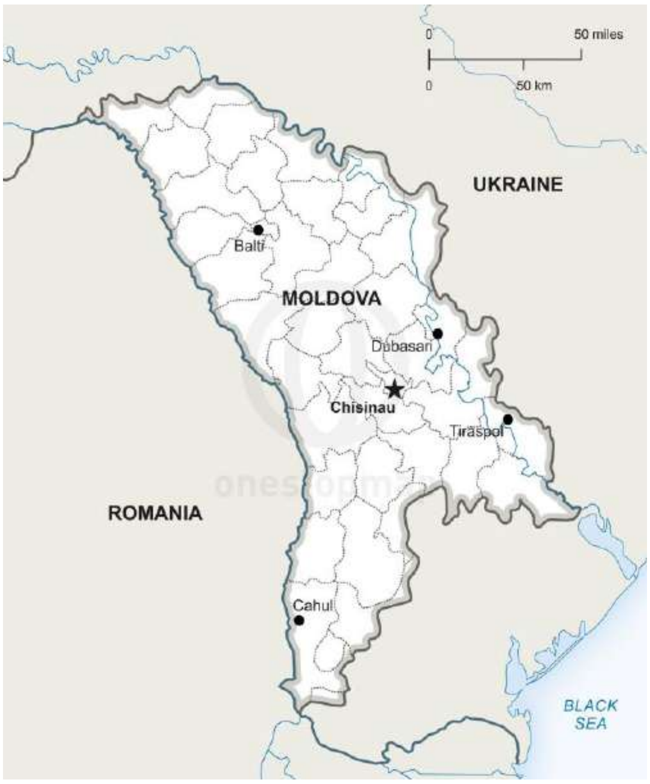


Рисунок 1 – Карта Республики Молдова со столицей г. Кишинева.

Одной из основных методических особенностей исследования и прогнозирования дальнейшего пути развития Кишинёва по градостроительному признаку, становится необходимость рассмотрения его в условиях развития формирующихся систем расселения.

Одна из важнейших задач современного этапа реконструкции регионального расселения Молдовы является возрастающая роль Кишинёва в единой системе населённых мест как центра крупной системы [11]. Также главенствующей функцией является столичность европейского государства, в котором он выполняет доминирующую роль градостроительного каркаса. В процессе урбанизации он выполняет, как многофункциональный город, роль центра науки, образования, промышленности, управления и культуры.

Эту форму концентрации населения следует рассматривать также и как агломерационную систему, сформированную вокруг одного крупного города-ядра (моноцентрическая агломерация).

В агломерациях* повышается эффективность использования трудовых и материальных ресурсов. Именно городом-ядром становится столица Республики.

В территориальную структуру муниципия входит непосредственно сам город Кишинёв с пятью секторами - Ботаника, Буюканы, Центр, Рышкановка и Чеканы, а также 34 населённых пункта, из которых – 6 городов (Кодру, Дурлешть, Сынжера, Вадул-луй-Водэ и Ватра, а также 28 сёл и коммун (Рисунок 2).

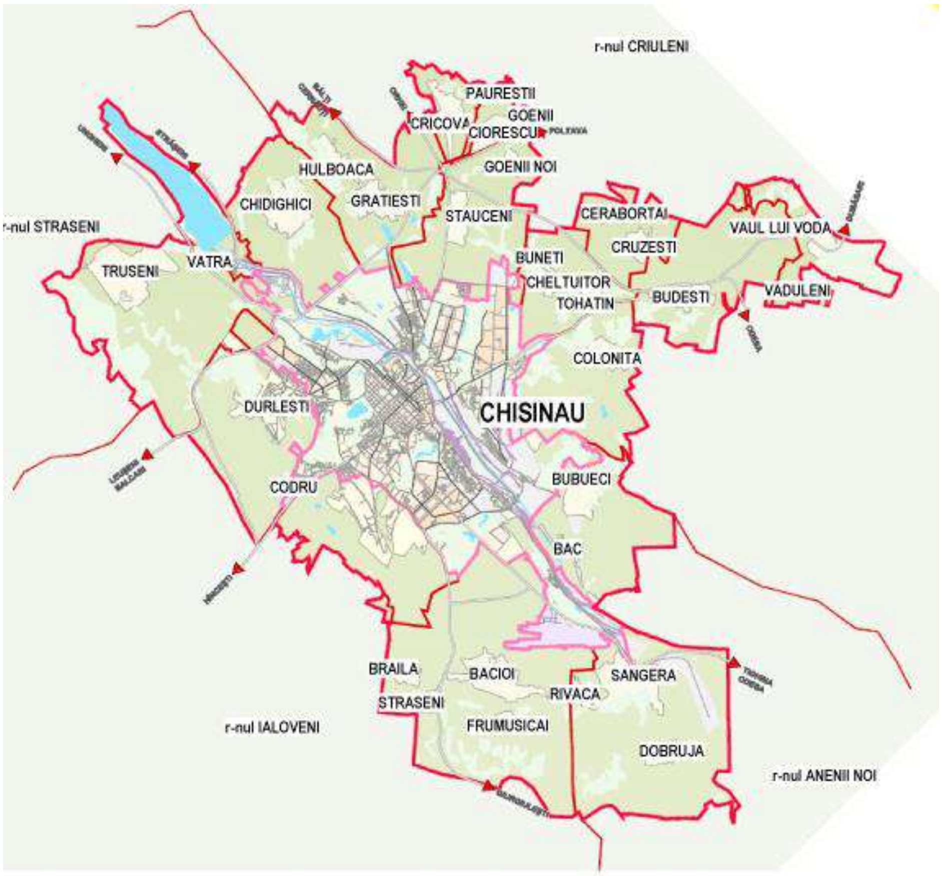

r-nul CRIULENI
PAURESTII
GOENII
CRICOVA
CIORESCU
HULBOACA
GOENII NOI
CHIDIGHICI
GRATIESTI
STAUCENI
CERABORTAI
VAUL LUI VODA
r-nul STRASENI
CRUZESTI
VATRA
TRUSENI
BUNETI
CHELTUITOR
TOHATIN
BUDESTI
VADULENI
COLONITA
DURLESTI
CHISINAU
BUBUECI
CODRU
BAC
BRAILA
BACIOI
SANGERA
RIVACA
STRASENI
FRUMUSICAI
r-nul IALOVENI
DOBRUJA
r-nul ANENII NOI

Рисунок 2 - Территориальные границы муниципия

*Агломерация – (от лат. Agglomero-присоединяю, накопляю)

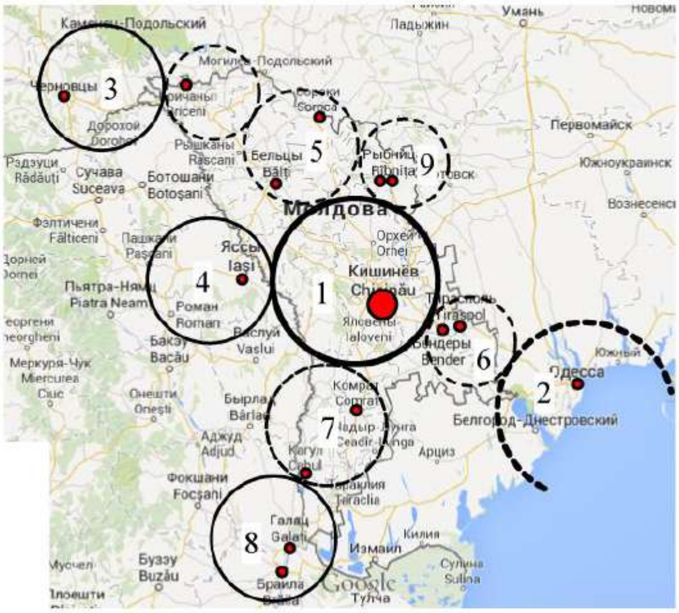
Смысл понятия – «городская агломерация» складывается из компактного скопления населённых пунктов, а также интеграционного взаимодействия хозяйственного, демографического, инфраструктурного, финансового, рекреационного, пространственного, социально-культурного потенциала городских и сельских населённых мест в зоне экономической и социальной активности крупного города (ядра агломерации). Это есть одна из важнейших стадий высокоурбанистической среды.

Кишинёвская агломерация является наиболее активной в республике Молдова, ввиду наличия у неё административного ресурса, численности населения, концентрации финансово-инвестиционного капитала, наибольших объёмов жилищного, производственного, социально-культурного, коммерческого строительства, включая и реконструкцию сложившейся застройки.

В результате урбанизации возникают различные формы и скопления агломераций. В непосредственной близости к Кишинёвской находится Тираспольско-Бендерская, Одесская и Ясская агломерации (Рисунок 3).

И если Тираспольско-Бендерская агломерация на сегодняшний день не получает серьёзного развития, а вместе с тем и связей со всеми остальными агломерациями, то в разработке перспективного расселения необходимо рассматривать и Одесскую и Ясскую агломерации в виде иерархической структуры. Иерархическая структура – это структура, в составе которой последовательно выделяется страна, группа регионов или экономических районов, группа административных районов, город, сельское поселение.

В Республике Молдова выделено четыре экономических подрайона. И Кишинёв находится во втором экономическом пространстве, выполняя роль его центра (Рисунок 4), [12].


Каменец-Подольский
Умань
Ладыжин
Могилев-Подольский
Черновцы
3
Дорохой
Dorohoi
Сороки
Soroca
5
Бельцы
Bălți
Рыбница
Ribnița
9
Первомайск
Южноукраинск
Вознесенск
Рэдэуци
Rădăuți
Сучава
Suceava
Ботошани
Botoșani
Молдова
Фэлтичени
Fălticeni
Пашкани
Pașcani
Яссы
Iași
4
Оргеев
Orhei
Кишинёв
Chișinău
1
Пьятра-Нямц
Piatra Neamț
Роман
Roman
Яловены
Ialoveni
Тирасполь
Tiraspol
Бендеры
Bender
6
Одесса
2
Васлуй
Vaslui
Бакэу
Bacău
Меркуря-Чук
Miercurea Ciuc
Онешти
Onești
Бырлад
Bârlad
Комрат
Comrat
Чадыр-Лунга
Ceadîr-Lunga
7
Белгород-Днестровский
Аджуд
Adjud
Кагул
Cahul
Арциз
Фокшани
Focșani
Тараклия
Taraclia
Галац
Galați
8
Килия
Измаил
Бузэу
Buzău
Брэила
Brăila
Сулина
Sulina
Тулча
Google

1.Кишиневская агломерация (около 1 000000 чел.)
2.Одесская агломерация (около 1 300000 чел.)
3.Черновицкая агломерация (около 450 000 чел.)
4.Ясская агломерация (около 800 000 чел.)
5.Бельцко-Сорокская агломерация (около 300 000 чел.)
6.Тираспольско-Бендерская агломерация (около 450 000 чел.)
7.Кагульская агломерация (около 200 000 чел.)
8.Галацко-Браильская агломерация(около 600 000чел.)
9.Рыбницко-Резинская агломерация(около 300 000чел.)

Рисунок 3 - Агломерационные системы юго-западного региона Европы

Необходимость формирования регионов развития, экономических подрайонов, как элементов пространственного планирования, вызвана низким уровнем существующих систем качественного обеспечения жизнедеятельности всей сети населённых мест. В настоящее время полноценные функции групповых систем жизнеобеспечения могут осуществлять крупные и большие города. Они и рассматриваются как «полюса роста» для стилизирования экономического и социального развития населённых пунктов в зоне их влияния.

Рассуждая о предполагаемой перспективной величине города и концепции его развития как центра агломерации, необходимо принять во внимание предполагаемые масштабы социально-экономического развития прежде всего Кишинёва, а также наличие трудоспособного населения, участвующего в производстве.

Первые концепции расселения носят ярко выраженные крайние взгляды и дуалистический характер, - с одной стороны крайние урбанистические, с другой – крайние дезурбанистические. Урбанистические концепции направлены на упорядочение «хаотичных процессов роста городов, основанное на признании и конструктивном осмыслении этих процессов». Дезурбанистические – на «рассредоточение городской застройки путём размещения жилых зон за пределами собственно города» [13].

Исходя из этих концепций, можно сделать вывод, что на современном этапе Кишинёв идёт по смешанной урбанистической системе. То есть, активно застраиваются территории в городской черте, а также, не менее активно идёт процесс освоения пригородных территорий (развитие дачных поселений), а также малых и средних городов, находящихся в непосредственной близости к метрополии – Кишинёву, а также населённых пунктов, входящих в территориальную структуру муниципия.

В соответствии с градообразующими и градообслуживающими видами деятельности население города подразделяется на группы: градообразующую, включающую трудящихся предприятий, учреждений и организаций градообразующего значения (промышленное производство, строительство, наука, управление, высшее образование) и градообслуживающую, состоящую из трудящихся предприятий и учреждений обслуживания населения данного города (воспитание и образование, здравоохранение, торговля, хозяйственно-бытовое и жилищно-коммунальное обслуживание) [14].

Известно, что по признаку градообразующих факторов город приобретает профилирующую спецификацию. Естественно, первичной является столичность Кишинёва, а уж затем он нами должен рассматриваться как промышленный, научный, структурный центр. В нашем исследовании мы постараемся показать то, что Кишинёв может и должен стать крупным транспортным узлом, где роль градообразующего фактора значительно увеличится.

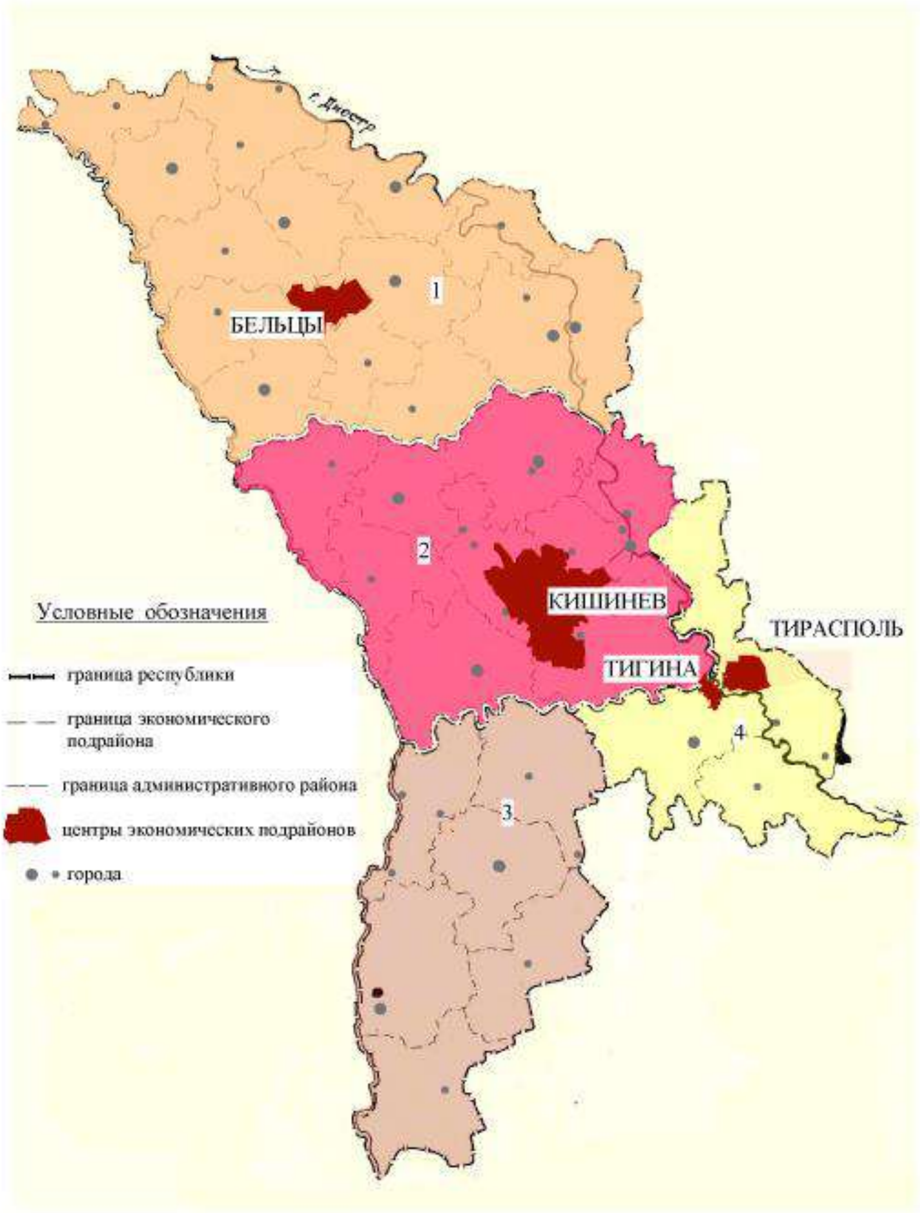

г. Днестр
1
БЕЛЬЦЫ
2
КИШИНЕВ
ТИРАСПОЛЬ
ТИГИНА
4
3
Условные обозначения
граница республики
граница экономического подрайона
граница административного района
центры экономических подрайонов
города

Рисунок 4 - Карта экономических подрайонов РМ

Необходимо отметить, что ранее градообразующим фактором развития Кишинёва можно было назвать развитие мощного научно-производственного потенциала. Это происходило из-за размещения и строительства в городе научно-исследовательских институтов, фабрик, заводов и т.д.

Сегодня перед городом также должна стоять задача стать городом, нацеленным на развитие градообразующей базы и на её основе развивать в дальнейшем градообслуживающую функцию.

Для определения места и роли Кишинёва в системе расселения необходимо рассмотреть целый комплекс факторов, т.е. необходим комплексный анализ образования и развития данного градостроительного организма.

Под комплексным анализом мы подразумеваем взаимное рассмотрение, с одной стороны, внешних факторов, связанных с функционированием и территориальным расположением города в системе расселения и его градостроительной типологией, а с другой стороны – внутренних факторов, непосредственно влияющих на функциональное зонирование территории, а также на его архитектурно-планировочную структуру. Увязка внешних и внутренних требований к планировке города, по существу, означает развитие системно-структурного подхода к планировке Кишинёва [15].

Одна из важнейших задач современного этапа реконструкции регионального расселения Молдовы является возрастающая роль Кишинёва в единой системе населённых мест как центра крупной системы. И это, в первую очередь, связано с его функцией как столицы европейского государства, в котором он выполняет доминирующую роль каркаса (Рисунок 5).

Каркас мыслится, как основа общей сети населения мест в единой системе расселения республики. Каркас образуется сетью крупнейшего и больших городов, центров экономических подцентров, опирающихся на сеть населённых мест более низких категорий (средние и малые города, сёла, коммуны), объединённых общегосударственной сетью транспортно-коммуникационных магистралей.

В сопредельной с градостроительством области географии, концепция каркаса расселения восходит к идеям видного учёного Н.Н. Барановского. Ставшее крылатым выражение: «Города плюс транспортная сеть – это экономический каркас территории» послужило важнейшим тезисом, определяющим стратегическую линию исследований территориальной организации и расселения.

Создание каркаса планировочного развития является ключевым вопросом градостроительного прогнозирования и требует концептуального осмысления основных проблем развития города.

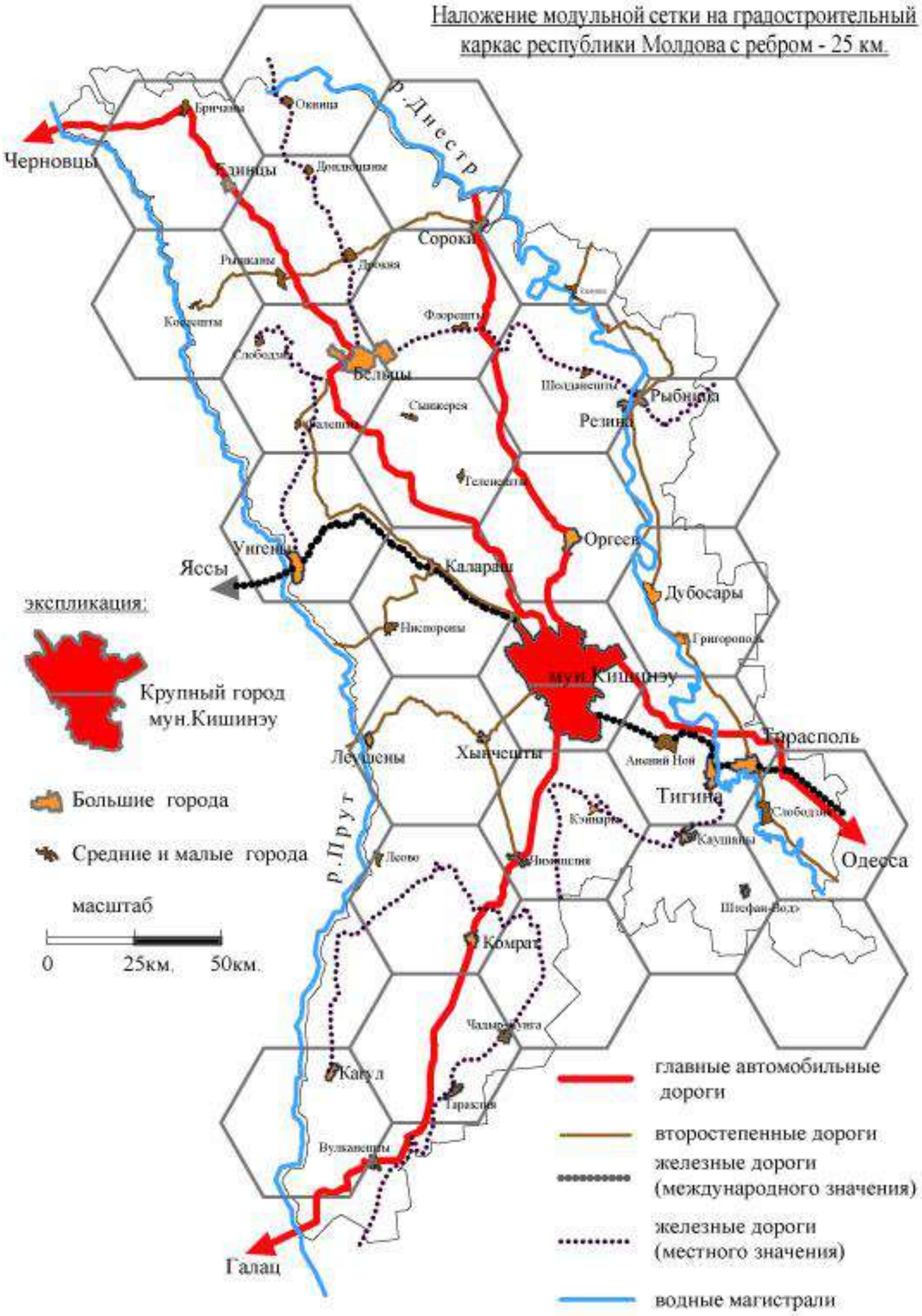

Наложение модульной сетки на градостроительный каркас республики Молдова с ребром - 25 км.
Черновцы
Бричаны
Окница
р.Днестр
Единцы
Дондюшаны
Сороки
Рышканы
Дрокия
Кочешты
Флорешты
Слободзея
Бельцы
Шолданешты
Рыбница
Резина
Сынжерея
Фалешты
Теленешты
Унгены
Оргеев
Яссы
Калараш
Дубосары
экспликация:
Ниспорены
Григориополь
мун.Кишинэу
Крупный город
мун.Кишинэу
Леушены
Хынчешты
Тирасполь
Анений Ной
Тигина
Большие города
р.Прут
Кэинары
Слободзея
Каушаны
Средние и малые города
Леово
Чимишлия
Одесса
масштаб
Штефан-Водэ
0
25км.
50км.
Комрат
Чадыр-Лунга
Кагул
Тараклия
Вулканешты
Галац
главные автомобильные дороги
второстепенные дороги
железные дороги (международного значения)
железные дороги (местного значения)
водные магистрали

Рисунок 5 – Расселенческий Каркас Республики Молдова

Каркас планировочного развития должен представлять крепкую и перспективную схему, в которой будет видна целостность развития города.

Именно по такому принципу и происходят наши исследования, которые позволяют создать каркас на уровне республиканском, а в дальнейшем и на планировочном уровне Кишинёва.

Каркас формирует не только единую систему расселения, но также и планировочную структуру, в особенности крупнейшего города- Кишинёва, находящегося на самой вершине иерархического уровня и выполняющего роль центра «агломерации», т.к. с сопредельными населёнными пунктами он приближается к населению в 1 млн. человек. В планировочной структуре мы должны добиваться «открытости» его структуры (для возможности дополнительного роста), но в то же время сам город уже сегодня имеет свои административные («городская черта»), а также муниципальные границы.

Несмотря на то, что Кишинёв мы рассматриваем как отдельный элемент пространства, учитывая его относительную обособленность, он всё-таки не является «самодостаточным» организмом.

Необходимо принять во внимание тесные связи с другими компонентами системы, которые и формируют более крупное пространственное образование – Кишинёвскую агломерацию. В данном случае нет необходимости ограничиваться лишь административными границами муниципия, а следует принимать во снимание все поселенческие образования, находящиеся на расстоянии 10-20 км (Страшены, Яловены и др). Условно это можно обнаружить в модульной сетке, наложенной на градостроительный каркас с шестиугольной ячейкой и ребром 25 км. Именно эта ячейка, со всеми составляющими, и будет являться центром каркаса, именно во всей этой ячейке и должен рассматриваться Кишинёв на градостроительном уровне. Вот эта агломерационная система (порядка 1 миллиона человек), по нашему видению, и есть тот поселенческий организм, который является центром всей региональной системы населённых мест. Именно с взаимосвязей и структур этой агломерации следует начинать анализ градостроительного развития Кишинёва, а затем строить предложения по дальнейшему развитию муниципия.

При наличии агломерации, город не теряет своего самостоятельного значения. В этом плане он воспринимается, как ядро агломерации, в которую уже сегодня входят города Дурлешты, Сынжера, Крикова, Кодру и др. поэтому, планировочная структура Кишинёва полицентрическая, где наряду с главным центром, относящимся к центральной части города – его историческому ядру, имеется ещё несколько центров общегородского значения. Эти центры приведены к периферийным районам города (Чеканы, Верхние Буюканы и др.), являясь одновременно центрами этих районов и частью общегородского центра.

Бесспорно, они на порядок меньше главного центра города и даже взятые вместе не превышают его. Есть и ещё одно важное обстоятельство. Между собой эти периферийные центры также не равноценны. Из их числа выделяется наиболее крупный, который становится вторым после главного. В терминах планировочного каркаса эти центры и являются, в первую очередь, его вершинами – вершинами концентрации городской деятельности. Основные рёбра каркаса соединяют эти вершины, обеспечивают внешние выходы к важнейшим объектам агломерации – соседним городам, аэропорту, зонам отдыха.

По нашим представлениям правильнее всего было бы начать с построения, т.н. генерализированной модели планировочного каркаса Кишинёва. Определить планировочные зоны и направления и выявить магистральные железные и автомобильные дороги, располагаемые касательно к этим направлениям и центральной части.

Именно, исходя из этих постулатов, будем исходить при изучении и градостроительном прогнозировании Кишинёва, а также строить перспективные модели его развития.

I.3 Генеральный план города как основополагающий градостроительный документ Кишинёва

В то время как на уровне региональной схемы расселения, как нами уже было отмечено, разрабатываются вопросы территориального развития исходя из общенациональных интересов, на уровне районной планировки и генерального плана муниципия следует детально проанализировать проблемы территориальной организации структурных частей городского пространства, комплексные вопросы градостроительства и окружающей среды. На уровне генплана города эти работы будут носить не столько научно-прогностическое исследование, сколько проектно-планировочные характеристики.

Исходя из выше названного, наряду с прогностическими предложениями, в дальнейшем, будем опираться и на конкретные фрагменты городской среды, которые носят планировочный характер.

Генеральный план города – основной градостроительный документ, определяющий в интересах населения и государства условия формирования средств жизнедеятельности, направления и границы развития территорий поселения, функциональное зонирование территорий, развитие транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры. Градостроительные требования к сохранению, реконструкции и реновации объектов историко-культурного наследия, а также предложения по улучшению экологической и социально-гигиенической обстановки в поселении.

Генеральный план – гарант соблюдения прав частных и юридических лиц при принятии органами местного самоуправления решений о резервировании земель, об изъятии, в том числе путём выкупа, земельных участков для муниципальных нужд, о переводе земель из одной категории в другую.

Главная задача современного генерального плана – определить путь наследственного преобразования территории, а также рационально-пространственную организацию муниципия Кишинева, обеспечивающую его достойное социально-экономическое развитие по взаимосвязи с развитием групповой системы расселения и на базе этого создание целостной среды обитания и деловой активности.

В основу разработки генерального плана муниципия должно быть положено новое представление о генеральном плане, как о прогнозном документе, предусматривающим возможность роста инвестиций, а также резервных территорий Кишинёва. При этом необходимо полностью уйти от спонтанного развития муниципия и хаосного развития города путём т.н. «точечного» вмешательства в существующую застройку. Она может осуществляться только в том случае, когда архитектурно-художественные ансамбли действительно дополняются и становятся лучше не только с эстетической точки зрения, но и функционально-планировочной.

Необходимо всё рассматривать в комплексном развитии, с формированием ансамблевой застройки. Прогнозирование составляет основу не только организацией и формированием архитектурно-градостроительных ансамблей, но и производственно-коммерческих, социально-экономических и экологических программ, представляя собой мероприятия по социально-культурному, экономическому, производственно-коммерческому потенциалу. Эти мероприятия приведут к новым характеристикам природопользования, разрабатываемых на основе комплексного анализа важнейших факторов (демографической ситуации, научно-технической и производственно-коммерческого потенциала, социальной инфраструктуры, состояния природных ресурсов).

Под комплексным анализом территории понимается сравнительная планировочная оценка отдельных участков всей территории района по природным и антропогенным факторам, с точки зрения благоприятности этих участков для размещения основных видов хозяйственной деятельности (строительства, массового отдыха, паркостроения и пр.).

Сложность принятия крупномасштабных пространственных решений требует привлечения множества специалистов, а также, в той или иной форме, общественного участия.

Признано, что широкое общественное участие тем эффективнее, чем меньше масштаб рассматриваемого пространственного решения.

На наш взгляд, концепция развития генерального плана Кишинёва должна основываться на создавшейся Кишинёвской агломерации. Это должно привести к изменению городского пространства столицы, а также к изменению функционального зонирования, на базе предлагаемой схемы по развитию транспортных потоков, о которых будет сказано выше, т.к. транспорт является одной из главных проблем Кишинёва.

В муниципии фактически не бывает дня без пробок, недостаточно паркингов и парковочных мест, тротуары вопреки представлениям, используются для парковки автомобилей, причём это делается с разрешения муниципальных властей, не существует концепции развития пешеходных зон и пр. Центральная часть города перегружена административными и офисными зданиями, что создаёт дополнительную нагрузку на транспортные потоки.

Должно быть развитие эффективной улично-дорожной сети для снижения транспортной нагрузки центра города и создания транзитно-ориентированного типа административно-делового центра на базе предложенной кольцевой дороги.

Необходимо ввести понятие мастер-плана, который гораздо обширней, чем генеральный план, как по составлению документации, так и по охвату территории. Этот документ должен рассматривать развитие города в структуре всей агломерации, а по некоторым аспектам и всей республики в целом, а также в контексте соприкосновения с региональными агломерациями.

Кроме того, мастер-план может дать стратегическое развитие муниципия, а на его основе предложения по архитектурно-пространственному развитию Кишинёва и вновь создаваемой городской среды с формированием новой планировочной структуры. При этом, дальнейшее формирование планировочной структуры Кишинёва должно предусматривать возможность его постоянного развития без ущерба для ранее созданных районов и зон города, и прежде всего, его исторического центра.

I.4 Исторические этапы градостроительного развития Кишинёва

О происхождении названия города в процессе его градостроительного зарождения и развития существует множество версий и предположений. Так же, как и о топонимики Кишинева.

Некоторые исследователи считали, что название «Кишинёв» (Chişinăul) – татарского происхождения. По их мнению оно происходит от слов «кешень» (часовня, склеп, монастырь) и «aul» (хутор), т.е. «кешень аул» - монастырский хутор. Существует также мнение, что название города происходит от венгерского слова «Kisjeno» или «Keszen», «Kiszinel» [16]. А. Защук высказал предположение о том, что название «Кишинёв» происходит от молдавских слов «кышла ноуэ» (новый хутор) [17]. Некоторые учёные предполагают, что название города происходит от украинского слова «кишня» (карман) [18].

П.Г. Дмитриев и Д.М. Драгнев пришли к выводу, что слово «Кишинев» издавна употреблялось в Молдове для обозначения источника (родника). В молдавских средневековых документах упоминается несколько источников (родников), кроме того, называвшихся «Кишинев». К примеру, Кишинэу-Криш, недалеко от Орадеа (Румыния). На реке Бык – «Червлен Кишинэу»» [19]. В документах первой половины XV века неоднократно упоминается также источник, называемый «Акбашев Кишинэу», у берега реки Бык, на территории современного города. К сожалению, единого мнения о времени возникновения Кишинева нет, а некоторые историки считают, что в грамоте молдавского господаря Александра Доброго от 25 апреля 1420 года имеется косвенное упоминание о Кишинёве принадлежащего монастырским землям. Также есть документальная информация о том, что возле реки Бык, с противоположной её стороны находится «Акбашев Кишинэу» [20].

Хотя, как уже отмечалось, в научной советской литературе принято было считать годом первого упоминания 1466. Но это не совсем справедливо, т.к. даже в 1436 году, как и было отмечено, имеются точные сведения о том, что здесь существовало поселение. Автором и был обозначен этот год формирования населённого пункта в журнале «BASARABIA» [21], хотя, как мы видим, эта дата может быть и раньше

Так что, если не 1420, то уж по крайней мере 1436 годы необходимо считать годами первого документального упоминания о Кишиневе. Именно эту дату автор посчитал за основу, затем она и была принята на Государственном уровне.

Кроме того, в «Известиях» от 12 января 1995 года в статье «Москва думает, что ей всего 850 лет», автор Руслан Армеев, очень точно отметил, что археологические раскопки, которые сегодня достаточно интенсивно ведутся в центральном ядре Москвы, позволяют сделать вывод о том, что характерные предметы раннего средневековья, найденные в предматериковом горизонте, позволяют археологам заключить, что «на правом берегу Неглинки москвичи поселились задолго до первого упоминания в летописях о Москве (1147 г.), а значит, Москва-старушка гораздо старше своих лет». Вполне возможно, что и Кишинев ожидает оказаться старше своих лет, если этим вопросом заняться серьёзно и скрупулёзно не только архитекторам-градостроителям, но и историкам, и прежде всего археологам.

Прежде чем говорить о дальнейшем градостроительном развитии города необходимо проследить историческую градостроительную концепцию развития Кишинёва, а затем на корреляционной основе предлагать тенденцию развития не только центральной части города, но и муниципия в целом.

Развитие Кишинёва по регулярной планировочной системе началось в 1813 году. Руководство этими работами по развитию и обустройству Кишинёва проводились из Санкт- Петербурга, главным архитектором Российской Империи, архитектором-градостроителем Вольфгантом Гёсте (Рисунок 6).

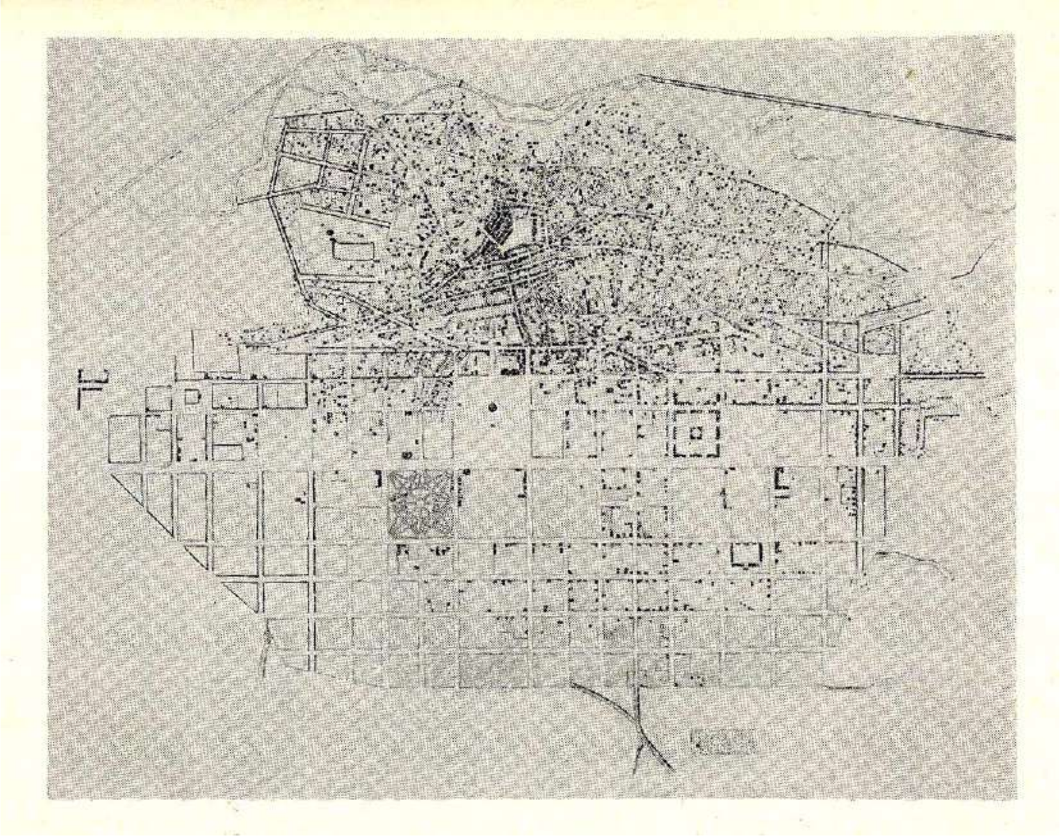


Рисунок 6 - Генплан Кишинева. Архитектор-градостроитель В. Гёсте

Но существовал и план Кишинёва 1800 года (Рисунок 7), в котором видна структура улиц и дорог, жилых домов, церквей и Собора, плотин и мостов через реку Бык.

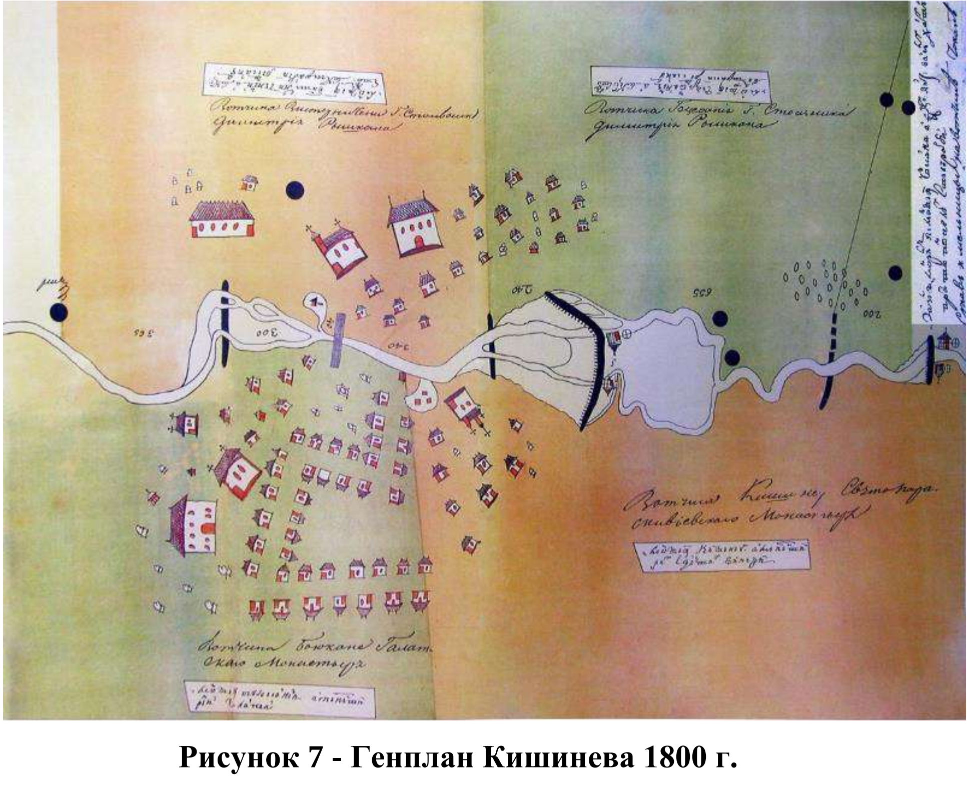


Рисунок 7 - Генплан Кишинева 1800 г.

Эту планировочную структуру можно обозначить как свободную, привязанную к рельефу местности и характерной для многих городов средневековой Европы. Архитектурно-планировочную структуру средневекового Кишинева представил арх. В. Смирнов (Рисунок 8), [22].

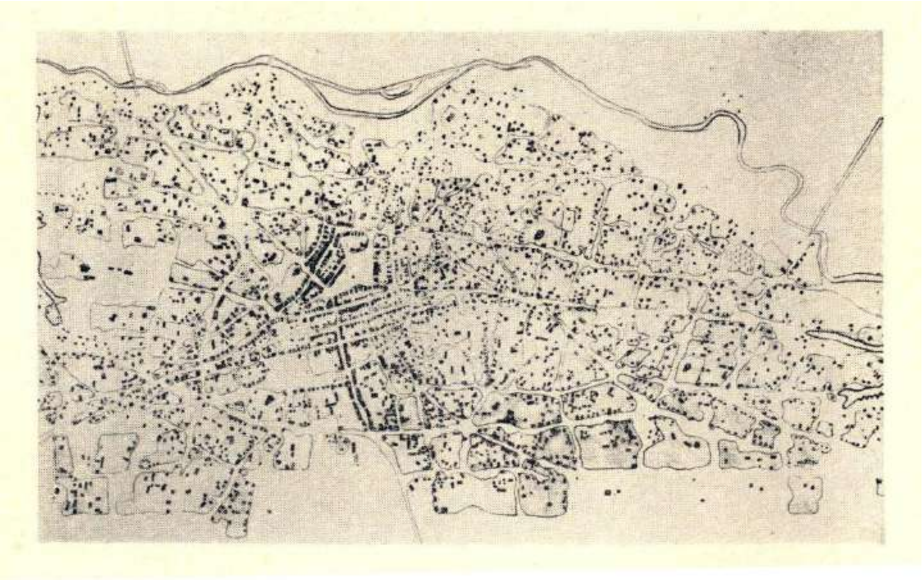


Рисунок 8 - Архитектурно-планировочная структура средневекового Кишинева

Соседями древнего Кишинёва были вотчины Буюкань, Хрушка, Вовинцень, Вистерничень, Гэлбэчика, Мунчешть, Скиноса и др., которые возникли в XV-XVI в. в. (Рисунок 9).

История Кишинёва тесно связана с судьбами этих населённых пунктов, которые к середине XIX века стали его предместьями, а сегодня уже слились с Кишинёвом и являются его составными частями.

Проследить развитие Кишинёва и соседних с ним сёл до середины XVII века очень трудно, так как сохранившиеся сведения скудны и разрозненны.

В XV- середине XVII века, которым соответствует первый этап в развитии Кишинёва, Молдова была феодальным государством. Основу её экономической политики составляют сельское хозяйство, и лучшая часть земли принадлежала светским и духовным феодалам (господарю, боярам, монастырям).

Из чего можно сделать вывод, что Кишинев ещё в ту пору относился к избранным землям и принадлежал исключительно влиятельным лицам. Отсюда и протекает его центральная функция по отношению к другим близлежащим населённым пунктам, которая в дальнейшем позволила Кишиневу перешагнуть из категории сельских населённых пунктов в поселковую, затем город, муниципалитет и в завершении – столица.

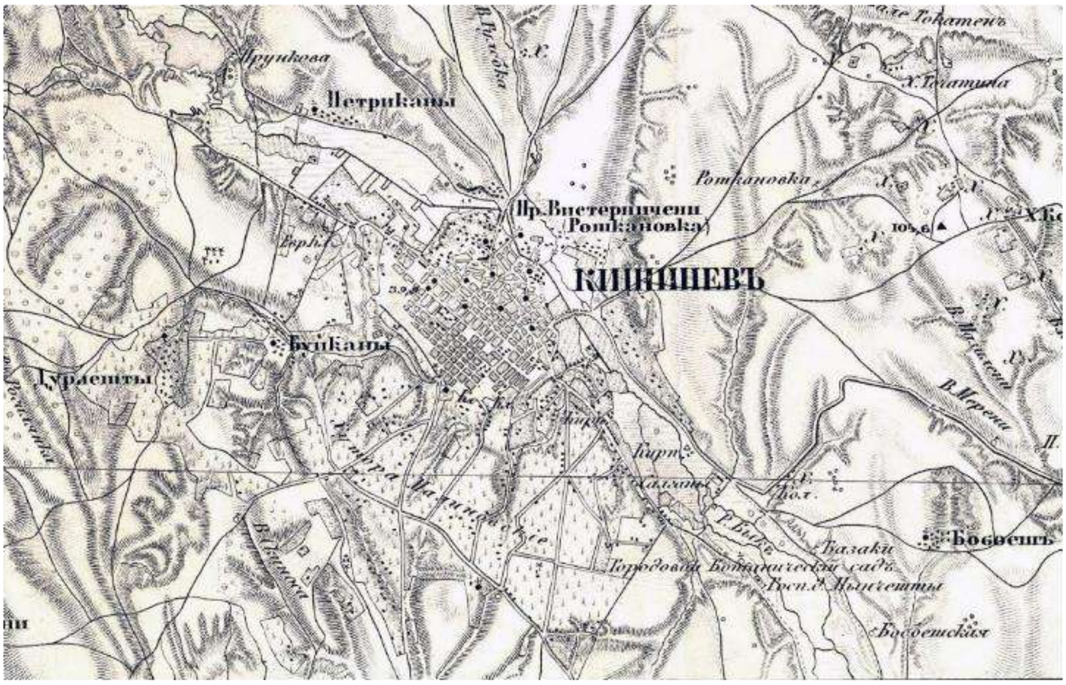

Петриканы
Пр. Вистерничени
Рошкановка
КИШИНЕВЪ
Буиканы
Гурлешты
Рошкановка
Бобоешть
Балаки
Городовой Ботанический садъ
Бобоешская

Рисунок 9 – Старинные предместья Кишинева

В то время, наиболее развитым экономическим и политическим центрами страны считались Яссы, Сучава, Чернэуць, Хотин, Сорока, Четатя Албэ). Междуречье Днестра и Прута, в центральной части которого находится Кишинёв, было по тем временам наименее заселено, но между тем именно пересечение дорог по этим направлениям, а также дороги из Придунайских земель в Карпаты и Западную Европу должны были пересекаться именно где-то в центральной части междуречья. Одним из таких пунктов постепенно становится Кишинёв, т.к. имелось достаточно много, как уже было нами отмечено, благоприятных факторов его роста.

И если в XVI –ом веке Кишинев еще числился сельским поселением, что отмечается в грамоте от 25 апреля 1576 года [23], то в 1770 году на карте генерала Бавра (Рисунок 10). Кишинэу уже фигурирует как город, который был разрушен в ходе боевых действий русско-турецкой войны. Майор- секунд фон Раан отмечает, что были разрушены почти все каменные строения города и осталось лишь 6 или 7 церквей.

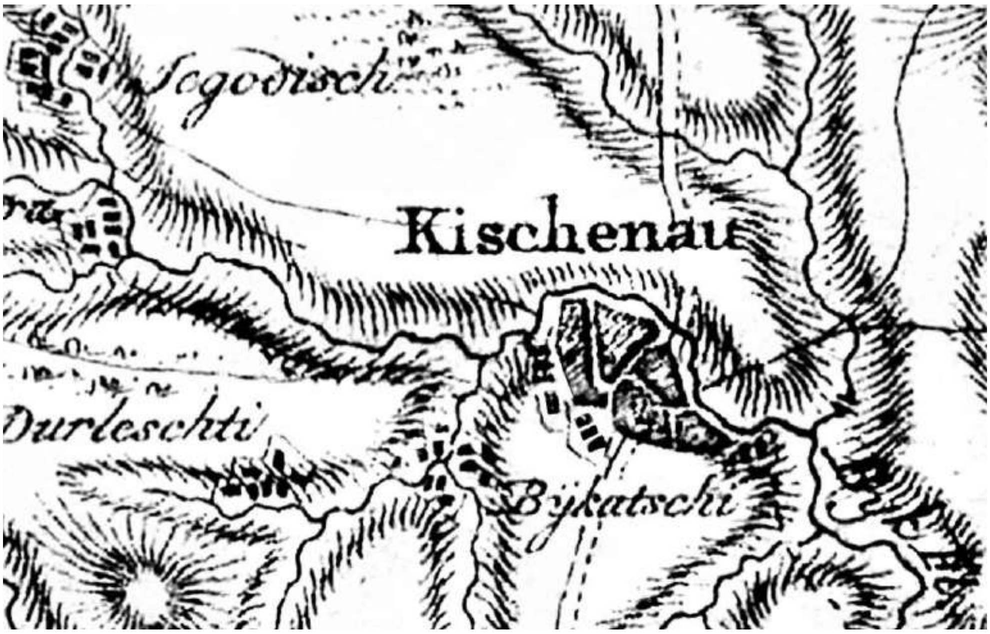


Рисунок 10 - Карта генерала Бавра

Река Бык облегчала перевозку грузов и связь с торговыми центрами на Днестре и на Чёрном море [24]. На реке Бык строились водяные мельницы, ставились сети для ловли рыбы, в пойме реки пасли скот и заготавливали сено [25] (Рисунки 11,12,13), т.е. видно по тем или иным производственным поселенческим характеристикам некое функциональное развитие города.

Если принять во внимание, что окружающие холмы были покрыты лесом, необходимым для строительства жилья, хозяйственных построек, плотин на реке, а также на незначительной глубине залегали необходимые для строительства материалы – ракушечник (котелец), песок и глина, то можно сделать вывод о том, что необходимые ресурсы для развития строительной индустрии у Кишинёва имелись в достатке и это, конечно же, способствовало также его развитию.

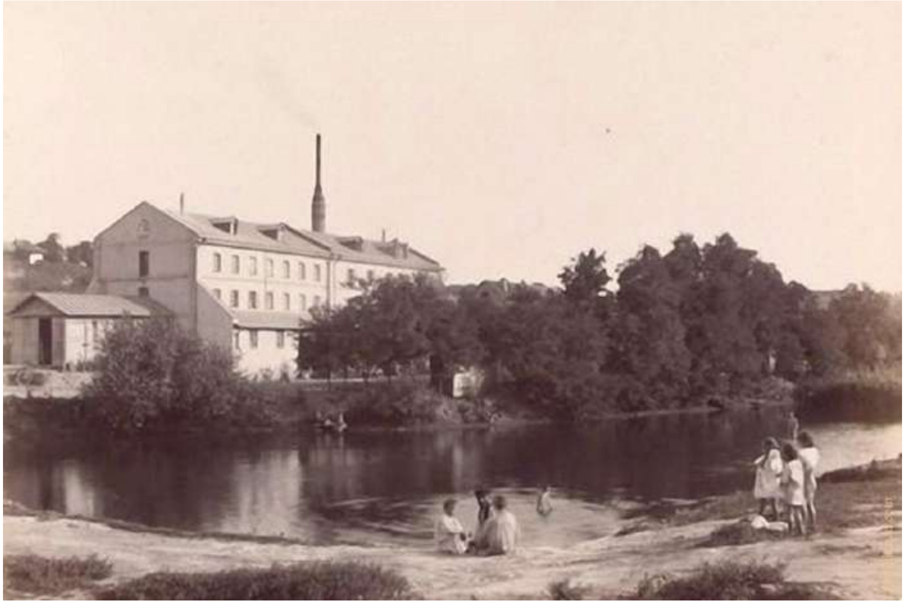


Рисунок 11 - Паровая мельница на р. Бык

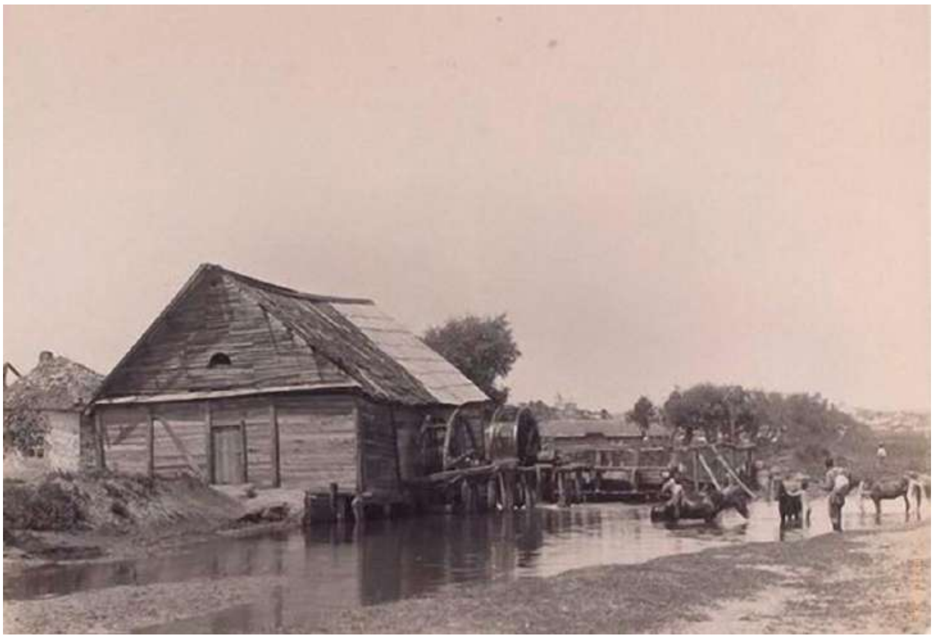


Рисунок 12 - Водная мельница на р. Бык

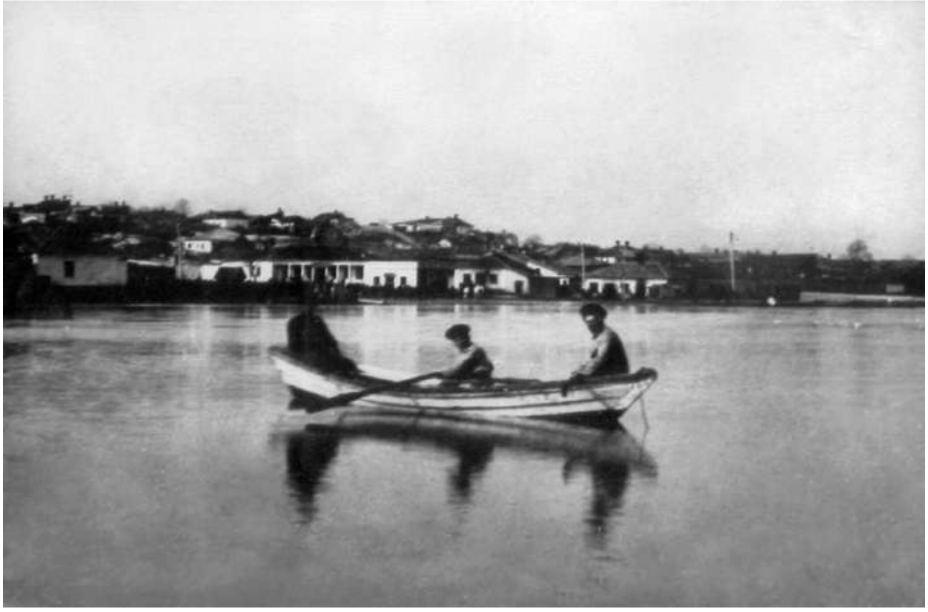


Рисунок 13 - Весенние паводки на реке Бык

Необходимо учитывать и тот факт, что в холмистой и лесистой местности населению было легче скрываться от набегов врагов, сопротивляться поборам и насилию. Со временем возрастала ценность окружавших Кишинёв плодородных земель, особенно очищенных от леса южных склонов холмов, на которых разбивались сады и виноградники. Постепенно крепли связи Кишинёва и соседних сёл с близлежащими городами: Орхеем, Бендерами, Лапушной. Кстати, Кишинёв в то время находящийся в Лапушнянском уезде, подчинялся прежде всего административно-территориально г. Лапушна. Этого города уже также давно нет, хотя на месте его существования сохранилось одноимённое село. Здесь, наверное, следовало быть также подчеркнуть необходимость историко- археологического исследования и этого населённого пункта, так много значащего для дальнейшего развития Кишинёва. Но есть и предположения, основанные на исторических фактах, что как городское поселение Кишинев упоминается в 1661-1662 году, когда господарь Еустрафие Дабижа присоединил Вестерничены к Кишинэу и поселение получило статус «города». Позже, в 1671 году, Господарь Георге Дука присоединил и Гицений. С этого момента Кишинев становится настоящим городом с площадями, рынками и дорогами по многим направлениям – юг, север, восток и север. [26]

В то же время, изучению градостроительной организации поселения, исследованию истоков зарождения, специфики архитектуры Кишинёва и сравнительный её анализ, тенденции и концепции развития национальной архитектуры того периода во всём молдавском княжестве, пока уделялось мало внимания.

Выбор места расположения Кишинёва явился существенным фактором его дальнейшего существования. Место это было выбрано на базе ранее возникшего монастырского поселения, Акбашева Кишинёва в 1436 году, хотя сегодня могут быть проведены дополнительные изыскания в архивах Румынии, Венгрии, Австрии, Польши и России, которые бы осветили этот вопрос дополнительно.

Думается, что правильнее было бы с точки зрения не только историографической, но и градостроительной (поселенческой) считать, что поселение сформировалось , как и было отмечено, в 1436 году.

Место расположения Кишинёва, скорее всего было выбрано не только благодаря исключительно благоприятным природно-географическим факторам (река Бык, холмистая местность и пр.), но и на пересечении к тому времени сложившихся торговых путях. Одним из них можно считать водный, т. к из Чёрного моря вверх по Днестру, на запад, пролегают достаточно интенсивные связи и так как река Бык, в то время, был судоходной, и устье ее находилось всего в 12 км. от нынешнего Кишинёва, то водный путь можно считать одним из главных торговых путей того времени. Сухопутными путями были дороги. Следует отметить, что место для города отвечало и удобным связям с округой (в первую очередь с Кодрами), а также с другими близлежащими населёнными пунктами (Буюканы, Дурлешты и др.), для обслуживания, которых и возник затем сам город Кишинёв.

Вполне возможно, что в те времена на месте Кишинёва уже были кое-какие торжища и велась торговля продуктами и товарами. Если в то время даже и не существовало полноценных дорог, то необходимость проложения их с развитием торговли становилось очевидной, так как только коммуникации могли способствовать удобным внутренним и внешним взаимосвязям поселений. А их скорее всего не существовало, т. к. по оценкам не только историков, но и специалистов в других областях знаний (географов, биологов, социологов и др.). Бессарабия, а вернее Молдавское междуречье (Прут-Днестр) по тем временам представляло из себя сплошной лесной массив с вкрапливанием небольших поселений и необходимых для него пахотных земель. Хотя эти концепции, благодаря археологам, в первую очередь, а также исследователям из параллельных областей знаний, существенно меняют историческое представление о Кишиневе.

Городское прошлое Кишинева заметно углубилось. Стало доказанным то, что Кишинев стал городом в составе Молдавского княжества в 60-ые годы XVII столетия, но никак не в 1812 году, как утверждала советская историография. С конца XVII века по конец XVIII века он сгорал семь раз по различным причинам почти дотла.

Необходимо отметить и тот факт, что месторасположение Кишинёва было удовлетворительным и в геополитическом, и в географическом отношениях. Микроклимат конкретного района был весьма удобен для поселенческой жизнедеятельности (средняя температура воздуха, влажность, господствующие ветры и пр., вряд ли существенно отличались от сегодняшних многолетних среднестатистических характеристик).

Наверняка, немалое значение имела и перспективная роль Кишинёва не только в хозяйственной, но и государственной организации региона.

Но и наконец, одним из важнейших принципов образования и развития города был принцип возможности сделать его труднодоступным для врагов. Т.е. использования пересечений - рельеф-местности, его структура и естественные преграды (река Бык), а также возможность сравнительно легко строить искусственные сооружения. Одним из таких сооружений следует назвать Кишиневскую крепость, находившуюся на Рышкановском холме (Голбэчиха) (Рисунок 14), [28].

Здесь могут быть приняты во внимание не только Мезаракиевские холмы, но и Гэлбэчикская возвышенность, а также Пушкина горка и др. По поводу Пушкиной Горки еще в середине 80-ых годов прошлого века в статье «Снова Пушкина горка» автор предлагал провести изначально на данной территории археологические изыскания, а затем предлагать новое строительство, каким в то время должен был стать Молодежно-жилой комплекс (МЖК). Было услышано это мнение и на протяжении многих лет территория не рассматривалась для комплексной застройки. Затем всё же произошли изменения не в пользу «консервирования «территорий». Это произошло в 90-ые годы XX века.

Один из турецких исследователей и путешественников средневековья - знаменитый Эвлия Челеби, посетивший Кишинев именно в 60-ые годы XVII века, пишет о том, что Кишинев "очень благоустроен», что «кварталы очень красивы» и то, что горожане обладали изысканным вкусом.

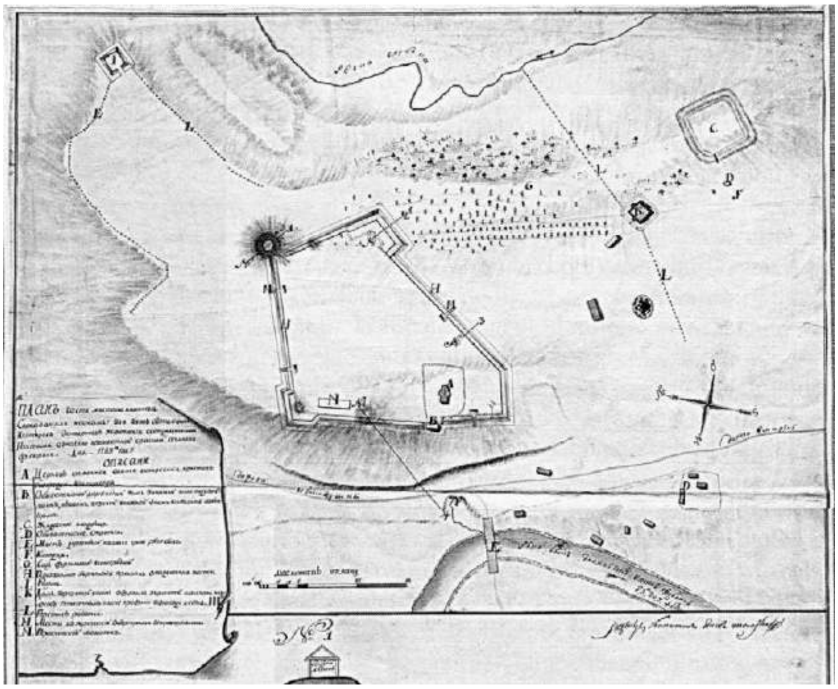


Рисунок 14 - План кишиневской крепости (по В. Лупашку. «Aspecte urbanistico - arhitecturale ale dezvoltării orașului Chișinău (secol, XVII-XIX)». «Analele Brăila 1993 г. № 1 стр. 483-493

И вот, наконец-то, сегодня эти археологические раскопки, ведутся под руководством профессора Марка Ткачука на Пушкинской горке, подтверждают наблюдения Челеби 350–ти летней давности и отмечают, что жизнь в городе была довольно насыщенной и вкус горожан был «довольно изысканен». Массовая посуда, которую они использовали для приема пищи, достаточна красива по стандартам любой эпохи. Тут удивляет все – разнообразие декора и формы, широкий ассортимент – от кружек до кубков, от мисок самых различных форм и размеров до благородных керамических подсвечников. Обилие изделий из фарфора». Отдельным рядом идут монеты: венгерские, польские, шведские, турецкие и, конечно же, молдавские. Это говорит о достаточно развитом торгово-экономическом обороте между севером, югом, востоком и западом Европы с Кишиневом, в частности, и с Молдовой – в целом. Также археологи под руководством Марка Ткачука открыли ещё один аспект средневекового Кишинева - стекольное производство. Это говорит не только о торговом, но и индустриальном развитии средневекового Кишинева.

Также турецкий исследователь Челеби отмечает, что в городе было 17 церквей. Позже, в Х1Х веке при завоевании русскими войсками Бессарабии в 1786 году от майора-секунд Фон Раана узнаем, что их осталось 6 или 7. В любом случае, все говорит о наличии городского поселения с достаточно большим христианским приходом. Т. е. даже до завоевания Кишинева Россией он был достаточно преуспевающим городом. Затем, после пожарищ и разрушений, была разработана концепция его дальнейшего развития.

В генеральном плане, утверждённом в 1834 году (авторы Генинг и Эйтнер), есть сведения, что и Фёдоров, поэтому чаще его называют и планом Фёдорова (Рис.15), была использована классическая планировочная структура. В нём чётко выделялся центр города, главная площадь (ныне площадь Великого Национального Собрания), главная улица (ныне бульвар Штефан чел Маре ши Сфынт), а также центральный сквер (сквер Кафедрального Собора). Всё это явилось тем планировочным ядром, вокруг которого и формировался город. Генеральный план 1834 года фактически стал концептуальным, так как именно по такому принципу город развивался до 1949 года.

Прямоугольная сетка широких улиц, классическая планировочная структура стала доминирующей в дальнейшем развитии города. Длина разбивочных кварталов предвиделась от 60-80 м до 100-120 м, а улицы расположенные перпендикулярно по наиболее длинным улицам, были ориентированы с юга на север.

Если говорить о зарождении такой планировочной структуры, то необходимо отметить древнегреческого архитектора и градостроителя Гипподама, считающегося основоположником градостроительного планирования. По такому принципу были созданы проекты Милеты и Гирея (V в. до н.э.) с регулярной планировкой, которая в дальнейшем использовалась в градостроительстве в разных городах и странах.

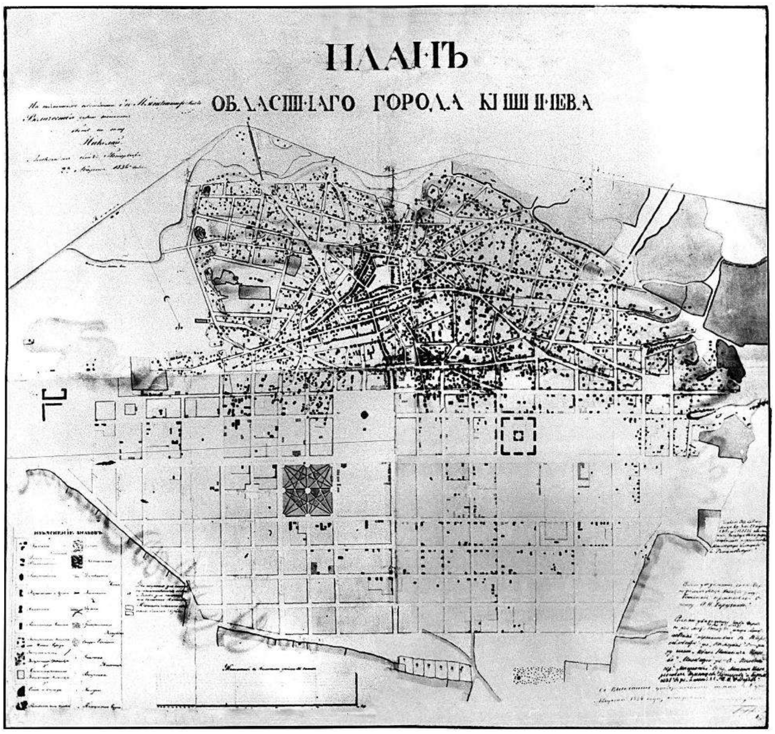


Рисунок 15 - Генплан г. Кишинева 1834 г.

Но именно в XIX веке разработка генеральных или комплексных планов развития городских территорий рассчитывалась на долгосрочный период. Эта практика была распространена как в Европе, так и в США, когда заметно ускорился рост городов. Именно к этому периоду можно отнести и город Кишинёв, который начал действительно бурно развиваться с середины XIX века, а также в этот период происходил демографический рост населения города, в основном за счет механической миграции.

- 1812г. - 7 000 жителей
- 1835г. – 34 000 жителей
- 1856г. – 65 000 жителей
- 1861г. – 93 000 жителей
- в конце XIX века – 120 000 и т.д. до настоящего времени [29].

После Второй мировой войны город был достаточно серьезно разрушен – до 75% всего застроенного фонда (Рисунок 16).

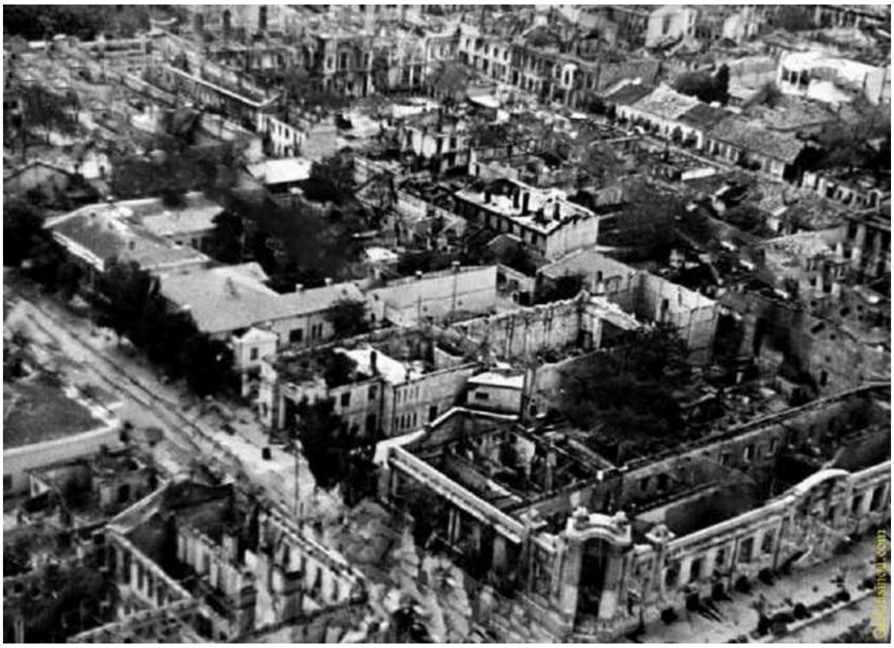


Рисунок 16 - Разрушенный Кишинев 1945 г.

Начиная с 1947 года начались работы по восстановлению Кишинёва. Наш земляк, известный архитектор Алексей Щусев, концептуально предложил путь реконструкции города. Именно по этому принципу был разработан и утверждён генеральный план развития города (Р. Курц, В. Рагулин) в 1951 году.

Новаторская идея состояла в отказе от дальнейшей прямоугольной планировки центральных улиц, с новыми тенденциями - продолжением развития города по тенденции «трёх лучей». Первый, «центральный луч», пролегал по проспекту Молодёжи (ныне бульвар Г. Виеру), «левый луч» - в сторону Скулянки (ныне Петру Рареш) и третий - в сторону ул. Мунчешть. Все три направления сходились бы на реке Бык, которая после реконструкции и постройки мостов превратилась бы в полноценную реку с гранитной набережной. Композиционным центром города предусмотрена была ось Триумфальной арки, Соборного парка и вновь создаваемого проспекта до реки Бык. (Рисунок 17).

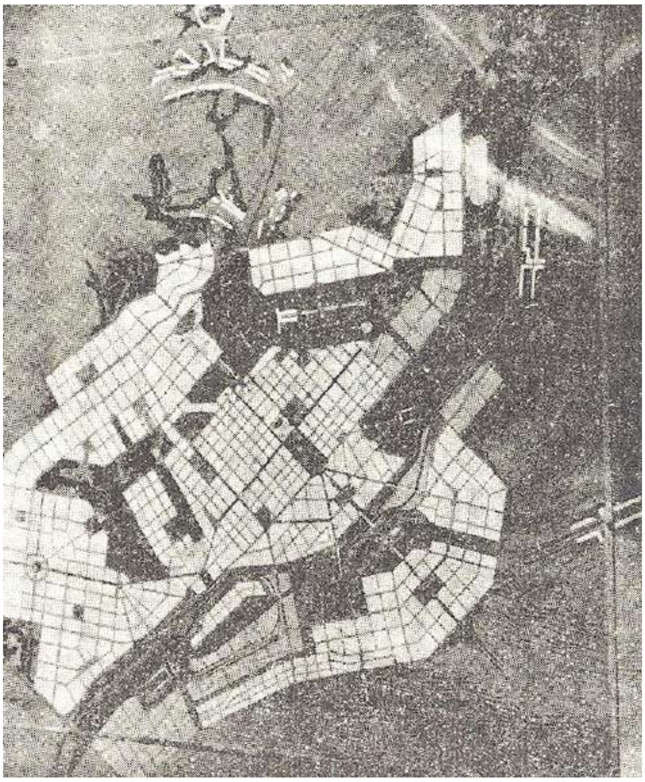


Рисунок 17 - Генплан г. Кишинева, предложенный арх. Щусевым 1945-1947 гг.

Благодаря этим транспортным артериям, а также трём новым мостам через р. Бык, стало бы возможным развитие города по-восточному, западному и центральному направлению. В дальнейшем, на этих направлениях возникли новые жилые массивы и районы, на базе исторически сложившихся поселений - Рышкановка, Старая Почта, Новые Чеканы, Будешты. Хотя, как известно, не принималось во внимание историчность территории и значительный культурный слой был уничтожен. Сегодня в каждом из них проживает порядка 100 000 человек.

В новой застройке на свободных территориях (все перечисленные районы) градостроительные идеи должны были быть выражены с предельной ясностью – чёткая организация микрорайонов и кварталов, главных и второстепенных магистралей - Московский проспект, ул. Флорилор, ул. М. Садовяну, ул. Вадул-луй-Водская и др. Важнейшим аспектом, при проектировании новых районов, отводилась обеспеченность школами и дошкольными учреждениями, городского транспорта, гаражей, автостоянок. Всё это предусматривало организацию пространственной композиции застройки, обеспечивающей наилучшие условия освещения, проветривания и озеленения территорий. Период с 50-х до конца 80-х годов можно охарактеризовать как бурное строительство новых жилых районов на основании всех требуемых норм и правил. Следует подчеркнуть, что их становление и развитие было бы невозможно, если бы не создавались мощные индустриальные строительные комплексы столицы.

Большое внимание уделяется озеленению улиц и внутриквартальных пространств. Зелёные насаждения стали неотъемлемой составной частью как уличной, так и дворовой застройки.

В то же время, отмечались и недостатки [30], что «…сточные воды без очистки сбрасываются в реку Бык и водоёмы города, что создаёт антисанитарные условия…»,«Строительство наиболее крупных зданий с 1946-1947 г.г. ведется лишь на главной магистрали города (ныне Штефан чел Маре) и очень медленно. И до 1951-1952 г.г. улица имеет незаконченный вид. Но самое главное, при наличии прекрасного стенового материала «котелец», легко поддающегося обработке, жилые и общественные здания, особенно на главной магистрали города, неудовлетворительны по своей архитектуре. Строящиеся здания взаимно не увязаны по своей архитектуре, и в результате чего при застройке улиц в городе не образуются целостные архитектурные ансамбли» [31]. Вот какие характеристики застройки бул. Штефан чел Маре (бывшая Ленина) давали эксперты центральных органов власти профессионалы из ведущих проектных организаций страны.

Сейчас есть возможность не только пересмотреть архитектурное видение и масштаб застройки центральной улицы Кишинёва, но и значительно улучшить архитектурную пластику зданий. Следует также принять во внимание тот факт, что реновация этой центральной магистрали происходила не по принципам реконструкции и регенерации, а по другим известным канонам. Снесём и построим то, что соответствует сталинской эпохе. Поэтому, архитектурное лицо центра фактически не содержит тех архитектурно-пластических ансамблей XIX века, которые действительно могли бы привести Кишинёв к историческому городу.

Одним из значимых генеральных планов города следует отметить план 1989 года, в котором было серьёзно пересмотрена концепция развития планировочной структуры города. Он постепенно из свободной, линейной, прямоугольной, а затем и смешанной был представлен в стремлении к кольцевой структуре.

Эта же концепция была подтверждена в схеме 2007 года, предусматривающей три транспортных кольца. На наш взгляд, именно по такому пути и должен в дальнейшем развиваться Кишинёв. Единственное, что может измениться – это конфигурация объездных дорог - т.е. “внешнее” транспортное кольцо может появиться и в несколько ином виде, но оно должно быть предусмотрено в обязательном порядке.

Внутреннее, центральное кольцо – ул. Албишоара, Михай Витеазул, бул. Негруци и ул. Матеевича, естественно должны остаться, но в иных параметрах. Параметры должны уточняться по реальному, техническому проектированию.

Среднее кольцо, предусмотренное по ул. Гренобля-Миорица, Куза-Водэ, Мирча-чел-Бэтрын, Садовяну, Студенческой и далее по Старой Почте, Буюканам и Телецентр должно быть приведено в исполнение, но для этого необходимо где-то достроить дороги, где-то их реконструировать, а где-то проложить новые магистрали. Поэтому для города – это первоочередная задача – завершить второе кольцо, в необходимых параметрах.

ГЛАВА II

Транспортные системы, формирующие планировочную структуру города

II. 1 Автомобильные дороги, как важнейший элемент инфраструктурного развития Кишинёва

Комплексное развитие города обеспечивается, как нами уже и было отмечено, генеральным планом развития города (перспектива 25-30 лет), совместно с разработанными комплексными транспортными схемами и моделями.

Принимая во внимание целевые задачи, которые будут поставлены в развитии всей транспортной инфраструктуры на обозримую перспективу, необходимо провести градостроительный анализ возможностей и градостроительный потенциал как самого города-муниципия, так и всей системы населённых мест, входящих в муниципий, а также в Кишинёвскую агломерацию.

Естественно, необходимо изначально выделить скоростные, магистральные улицы и дороги, затем улицы общегородского значения, которые и сформируют планировочный каркас города.

В нашем случае необходимо выделить объездные дороги, а также дороги общегородского значения, которые в своей совокупности образуют транспортную инфраструктуру внутри которой образовались и развиваются элементы городской среды: микрорайоны, жилые районы, общегородские и районные центры, зоны промышленности и производства, объекты здравоохранения, спорта, рекреация и т.п.

Городская транспортная инфраструктура неразрывно связана с внешними транспортными коммуникациями, являясь их логическим продолжением в планировочной структуре.

Планировочная структура одна из основных характеристик пространственной организации современного города, отражающая расположение и взаимосвязь промышленных, жилых, коммунальных, административных, транспортных и других функциональных зон. Развитие планировочной структуры связано со многими факторами, но прежде всего с его демографическим ростом, с применением в социально-экологических функциях города, а также дифференциацией различных территорий города и развитых транспортных коммуникаций.

На современном этапе транспортную, а вместе с ней и планировочную структуру можно охарактеризовать как линейную, стремящуюся к смешанной, а в некоторых случаях и к радиальной. Интенсификация освоения территории в социально-функциональном и техническом аспекте по сути привели к формированию линейного города и, в продолжении к этому, линейных систем расселения на базе развитых коммуникаций (река Бык, автомобильная дорожная связь, ж/дорожная магистраль, аэропорт) (Рисунок 18).

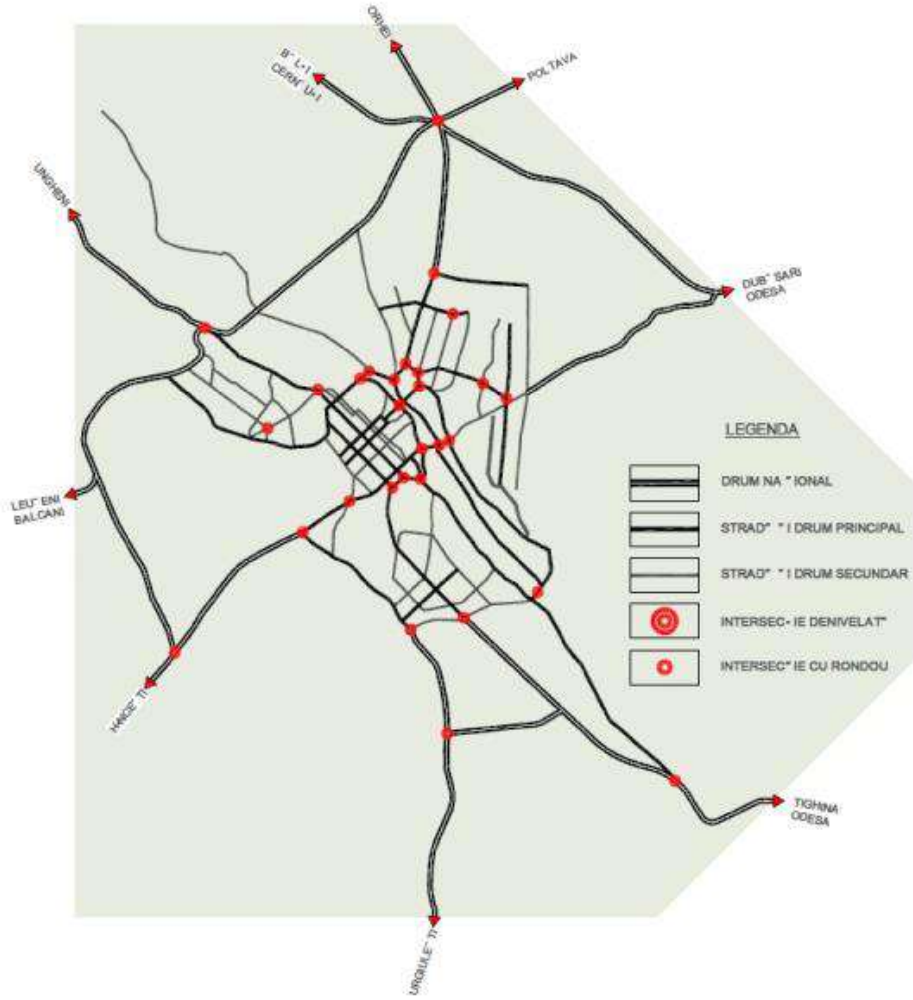

ORHEI
B" L-I
CERN" U-I
POLTAVA
UNGHENI
DUB" SARI
ODESA
LEU" ENI
BALCANI
HANCE" TI
TIGHINA
ODESA
URGULE" TI
LEGENDA
DRUM NA " IONAL
STRAD" " I DRUM PRINCIPAL
STRAD" " I DRUM SECUNDAR
INTERSEC- IE DENIVELAT"
INTERSEC" IE CU RONDOU

Рисунок 18 – г. Кишинев. Схема улиц и дорог (существующее положение. Система, вышедшая из линейного города.)

В предложениях генерального плана, выполненных в 1989 году и скорректированный в 2007 году, заметно стремление к постепенному превращению планировочной модели города в радиально-кольцевую систему. (Рисунок 19, материал Urbanproiect).

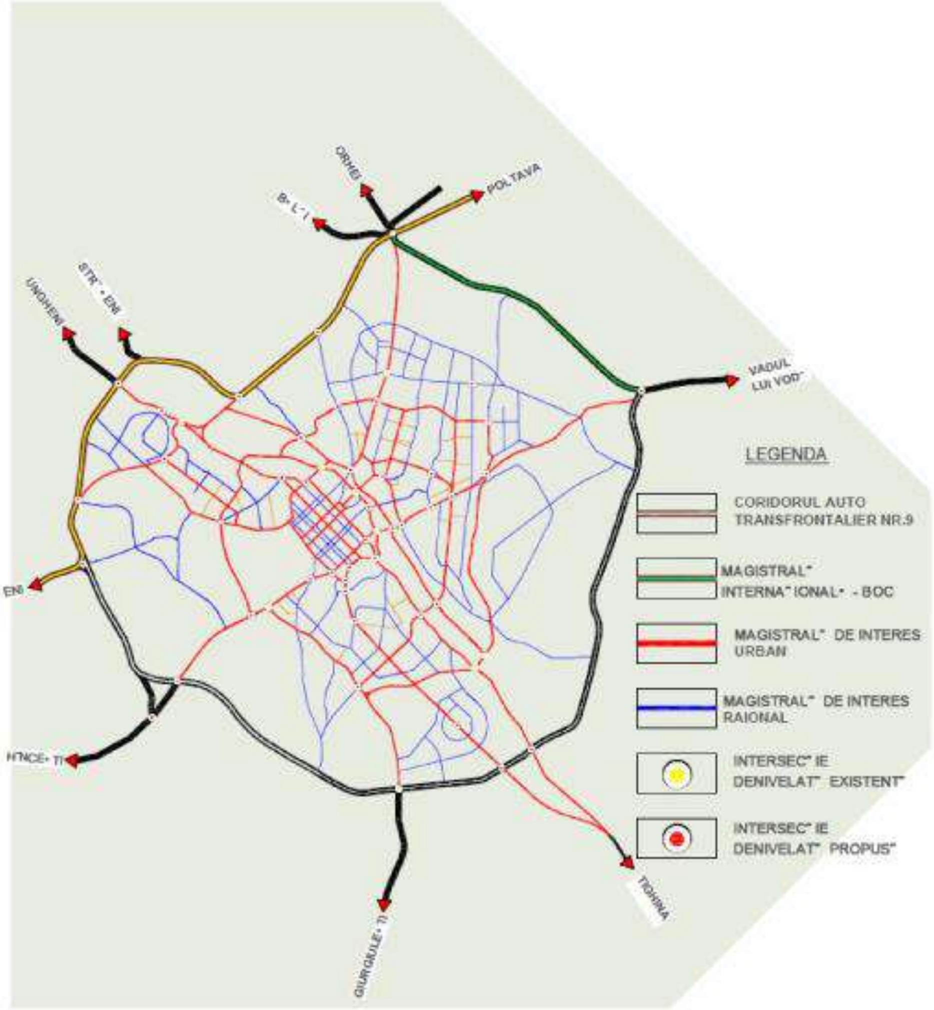

ORHEI
B• L˜I
POLTAVA
UNGHENI
STR˜• ENI
VADUL LUI VOD˜
LEU• ENI
HÎNCE• TI
GIURGIULE• TI
TIGHINA
LEGENDA
CORIDORUL AUTO TRANSFRONTALIER NR.9
MAGISTRAL˜ INTERNA˜IONAL• - BOC
MAGISTRAL˜ DE INTERES URBAN
MAGISTRAL˜ DE INTERES RAIONAL
INTERSEC˜IE DENIVELAT˜ EXISTENT˜
INTERSEC˜IE DENIVELAT˜ PROPUS˜

Рисунок 19 – г. Кишинев. Схема улиц и дорог в радиально-кольцевой системе

Также необходимо отметить, что транспортная структура города формируется исторически. Прежде всего, исходя из условий природного ландшафта, взаимосвязей с другими регионами страны и городами. Именно по таким принципам и развивался Кишинёв. На каждом этапе развития прослеживаются различные архитектурно-планировочные концепции. Город сформировывался, в том числе, и за счёт торгово-транспортных отношений. По направлениям черноморского региона (Одесса); Яссы (Карпатское направление); дунайского региона (Брэила, Галац), восточное - с Киевом, а также северным направлением (Прибалтийские государства и Польша). Именно благодаря развитию торговых отношений с этими городами и странами, Кишинёв, находящийся на пересечении этих путей получил своё развитие в позднем средневековье [32], [33].

Затем эти исторические связи сформировали современную дорожно- транспортную сеть, связывающую столицу Республики, а также перспективную, проходящую через европейские дороги М1, М2, М3, М4 (Рисунок 20).

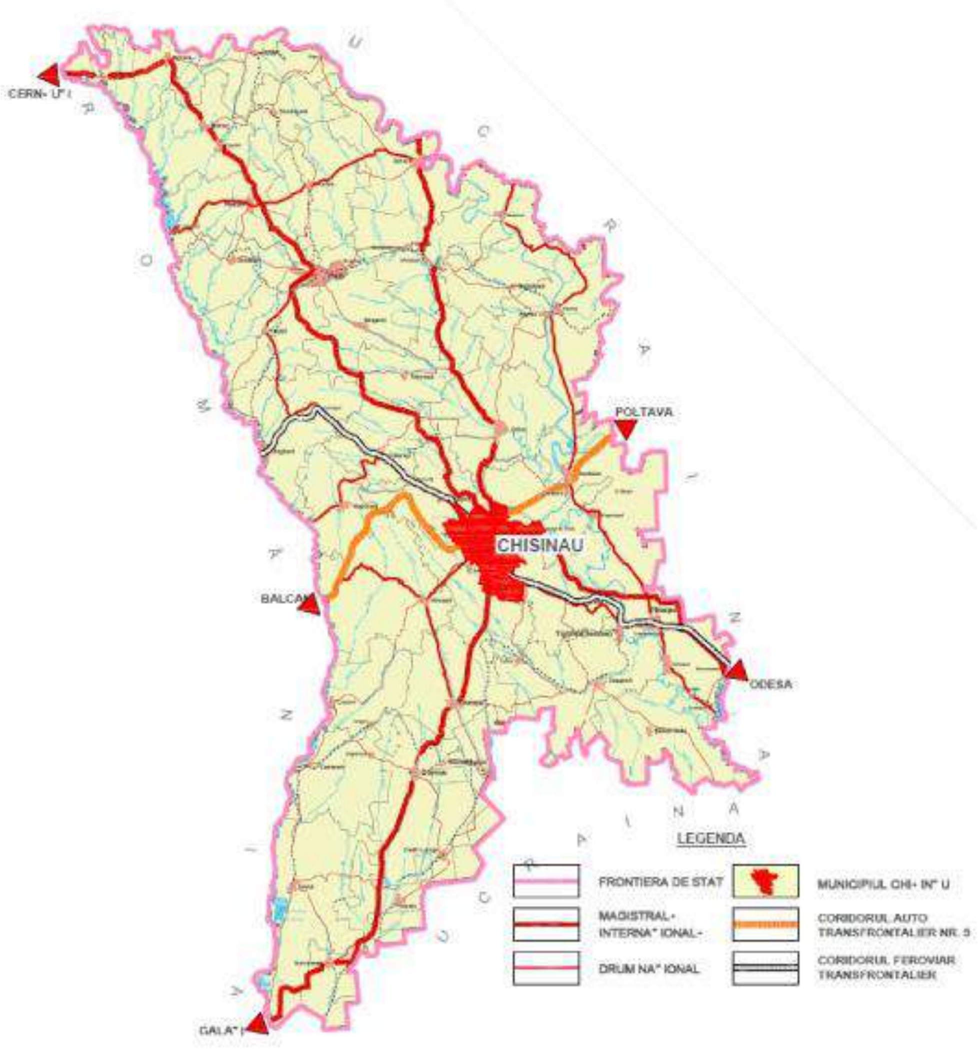

CERN- U" I
POLTAVA
CHISINAU
BALCA
ODESA
GALA" I
LEGENDA
FRONTIERA DE STAT
MUNICIPIUL CHI+ IN" U
MAGISTRAL+ INTERNA" IONAL+
CORIDORUL AUTO TRANSFRONTALIER NR. 5
DRUM NA" IONAL
CORIDORUL FEROVIAR TRANSFRONTALIER

Рисунок 20 - Современная дорожно-транспортная сеть Республики Молдова

Сегодня рассмотрены и подлежат апробации автомагистрали, связывающие Кишинёв с различными регионами Европы. Это и транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия и Панъевропейский IX коридор, коридор VII, а также центральная транспортная ось Trans-европейской магистрали.

Все они представлены по классификации:
E 583 (Roman-Iaşi-Balţi-Mogo-Podolisk-Jitomir);
E 584 (Poltava-Kirovograd-Chişinău-Galaţi-Slobozia);
E 56 (Viena-Suceava-Iaşi-Chişinău-Odesa-Rostov Don);
E 581 (Mărasesti-Techici-Albiţa-Chişinău-Odese). (Рисунки 21a, 22b, 23c, 24d, 25e,).

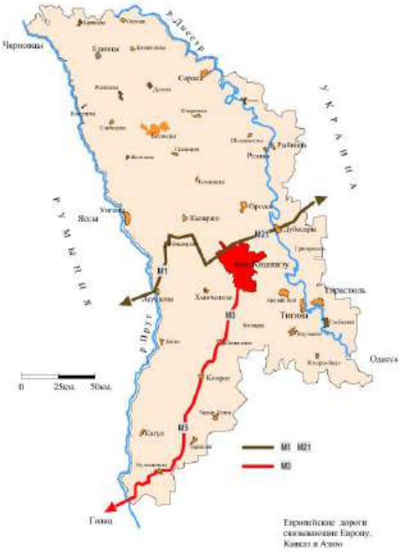

р. Днестр
УКРАИНА
РУМЫНИЯ
Черновцы
Одесса
Галац
р. Прут
M1
M21
M3
0 25км. 50км.
M1 M21
M3
Европейские дороги связывающие Европу, Кавказ и Азию

Рис.21a Европейские дороги связи Европы, Кавказа и Азии.

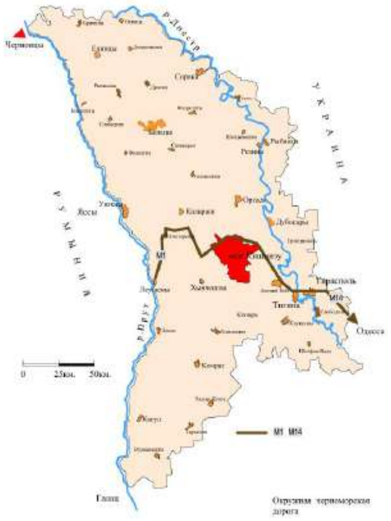

р. Днестр
УКРАИНА
РУМЫНИЯ
Черновцы
Одесса
Галац
р. Прут
M1
M14
0 25км. 50км.
M1 M14
Окружная черноморская дорога

Рис.22b Окружная Черноморская дорога.

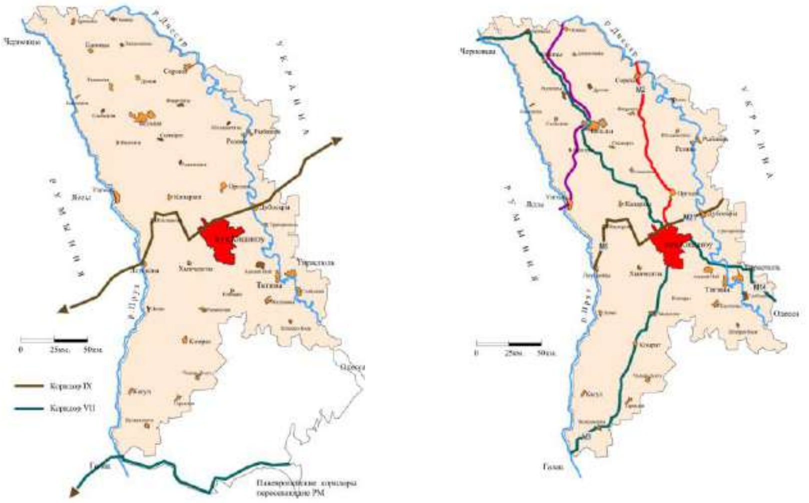

р. Днестр
УКРАИНА
РУМЫНИЯ
Черновцы
Одесса
Галац
р. Прут
0 25км. 50км.
Коридор IX
Коридор VII
Панъевропейские коридоры пересекающие РМ
M1
M2
M3
M14
M21

Рисунок 23c, 24d - Панъевропейские коридоры, пересекающие РМ.

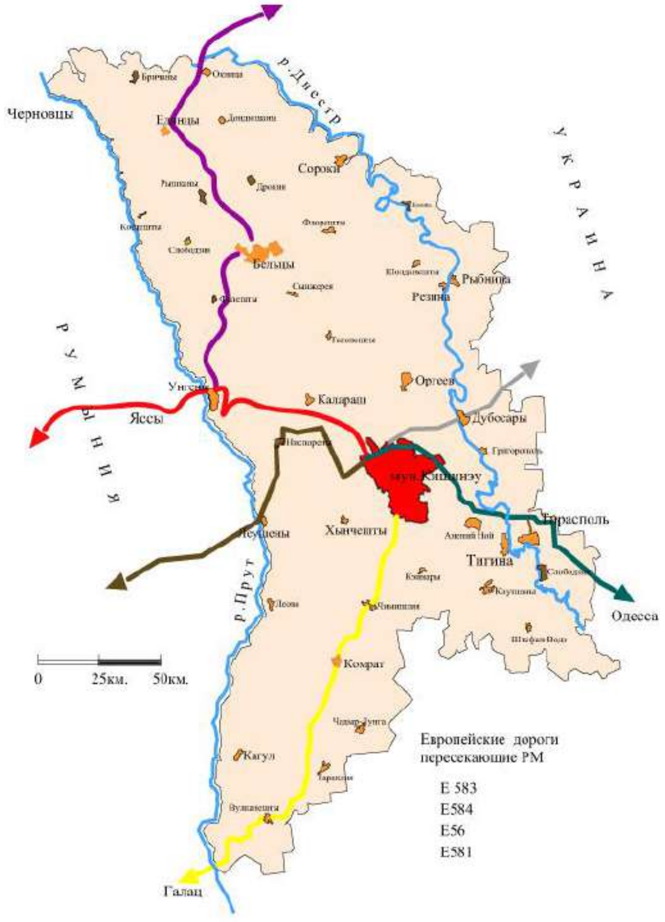

р.Днестр
УКРАИНА
Черновцы
Бричаны
Окница
Единцы
Дондюшаны
Сороки
Рышканы
Дрокия
Флорешты
Бельцы
Шолданешты
Рыбница
Резина
Сынжерея
Фалешты
Теленешты
РУМЫНИЯ
Унгены
Яссы
Оргеев
Калараш
Дубосары
Ниспорены
Григориополь
мун. Кишинэу
Тирасполь
Леушены
Хынчешты
Анений Ной
Тигина
Кэинары
Слободзея
Каушаны
Одесса
р.Прут
Леова
Чимишлия
Штефан Водэ
0
25км.
50км.
Комрат
Чадыр-Лунга
Кагул
Тараклия
Вулканешты
Галац
Европейские дороги пересекающие РМ
E 583
E584
E56
E581

Рисунок 25е - Европейские дороги, пересекающие РМ

Вместе с тем, необходимо развивать и транспортный коридор IX, а также коридор Будапешт-Одесса, который непосредственно должен пройти через Кишинёв. Вполне резонно развивать и направление Киев-Бухарест, который также обязательно затронет и Кишинёв. Все вышеперечисленные направления пролягут через Кишинёв, что сможет дать ему новый импульс в транспортном, а также и в градостроительном развитии. Но за любые решения такого порядка необходимо бороться, доказывая их целесообразность, а также экономический, транспортный, градостроительный и экономический эффект. В противном случае могут найтись альтернативные пути и дороги, которые впоследствии могут существенно притормозить развитие Кишинёвской агломерации.

В условиях непрерывного развития взаимосвязей между Кишинёвом и другими населёнными пунктами, и районами, повышаются требования, предъявляемые к транспортной инфраструктуре, к взаимодействию её элементов в транспортных узлах.

К сожалению, транспортная структура города нуждается в серьёзной корректировке. Это связано, в первую очередь, с неспособностью проводить расчётную численность автомобильного транспорта, вместе с этим паркингов и парковок, организацией транспортных многоуровневых развязок, а также отсутствием концептуальной системы пешеходных улиц и аллей города.

Естественно, градостроительные нормативы должны сыграть главенствующую роль в решении транспортных проблем, но вместе с этим и умелое администрирование придаст дополнительный импульс в организации рационального транспортного движения.

Необходимо отметить, что на 2006 год в Кишинёве было зафиксировано около 156 000 единиц транспорта. К 2012 году 200 000, на современном этапе около 250 000 транспортных средств.

Принимая во внимание структуру улиц, в особенности центральной части города, можно сделать вывод, что на сегодняшний день нагрузка на дорожную сеть возросла более чем в два раза. При сохранении таких темпов, нагрузка может достигнуть критического рубежа, что в дальнейшем может привести к ещё более серьёзным экологическим проблемам, которые и сегодня достаточно велики.

Анализ статистических данных показывает, что количество автомобилей личного транспорта увеличилось в 2,03 раза в 2006 году по сравнению с 1997 годом. Резкое увеличение транспортных средств в Кишинёве приводит к транспортному коллапсу. Поэтому необходимо, в первую очередь, решать вопрос об увеличении параметров улиц и дорог (их расширении), а также ограничении въезда личного транспорта в центральные зоны Кишинёва. В 2010 году город располагал всего 35 000 парковочных мест, что составляет в 10 раз меньше требуемых. «Дефицит» особенно чувствителен для пешеходов, которые ежедневно вынуждены лавировать среди автомобилей, стоящих на тротуарах (Рисунок 26).

О так называемых «тротуарах» также следует позаботиться отдельно.

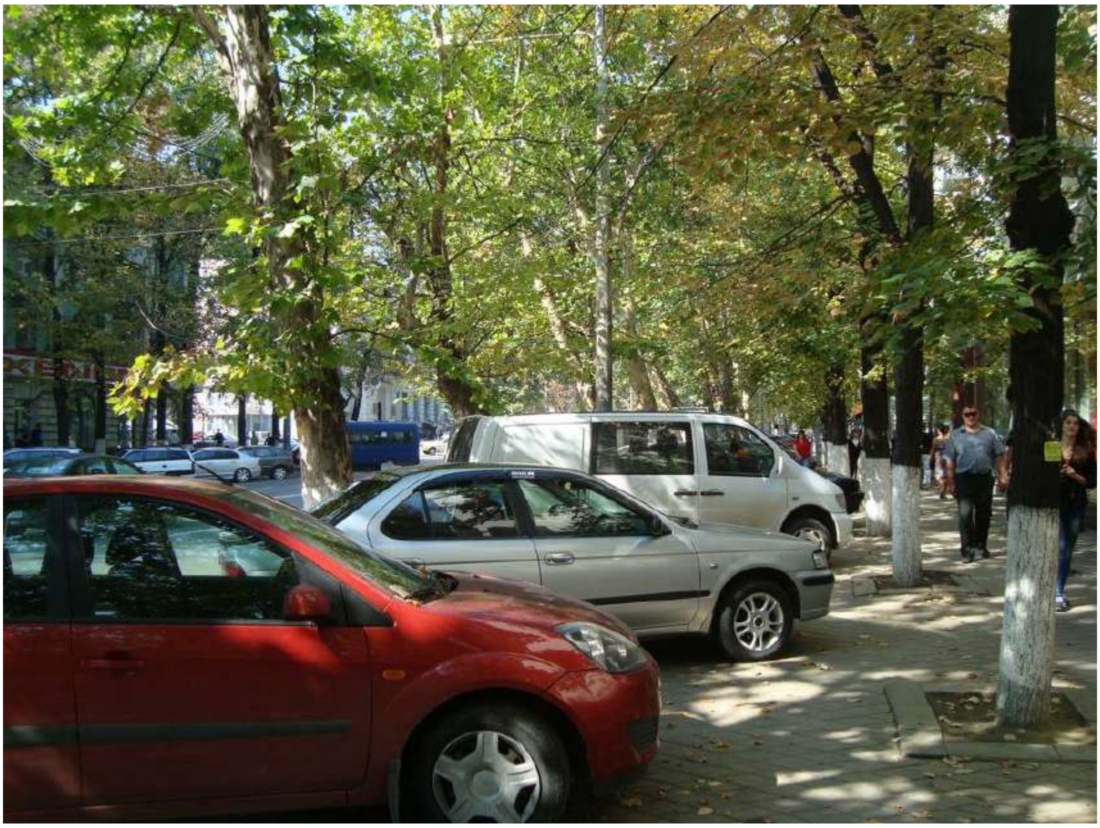


Рисунок 26 - Автотранспорт на тротуарах Кишинева

Их современное состояние не вызывает никакого желания пешеходам по ним прогуливаться. Лишь острая необходимость в передвижении их вынуждает передвигаться по этим ухабистым, развороченным пространствам, которые сегодня называются «тротуарами».(Рисунок 27)

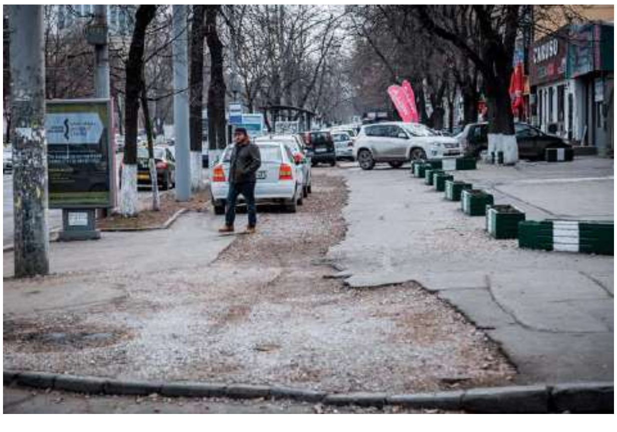


Рисунок 27 - Современное состояние уличных тротуаров Кишинева

Одной из важнейших проблем города является развитие зон внешнего транспорта. В первую очередь, зоны аэропорта (Рисунок 28).

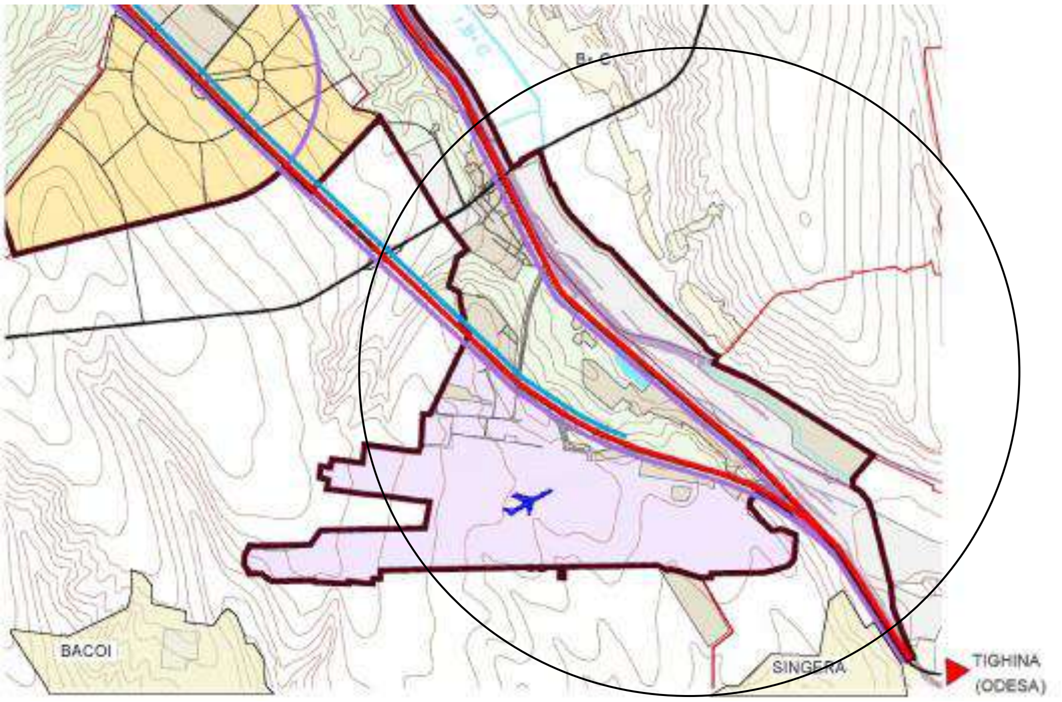


Рисунок 28 - Расположение зоны аэропорта Кишинева

Сегодня уже стало тесно воздушной гавани столицы, и она претерпевает серьёзное расширение и реконструкцию (Рисунок 28).

Все действия, проводимые ныне по модернизации аэропорта необходимо поддерживать и не останавливаться на достигнутом.

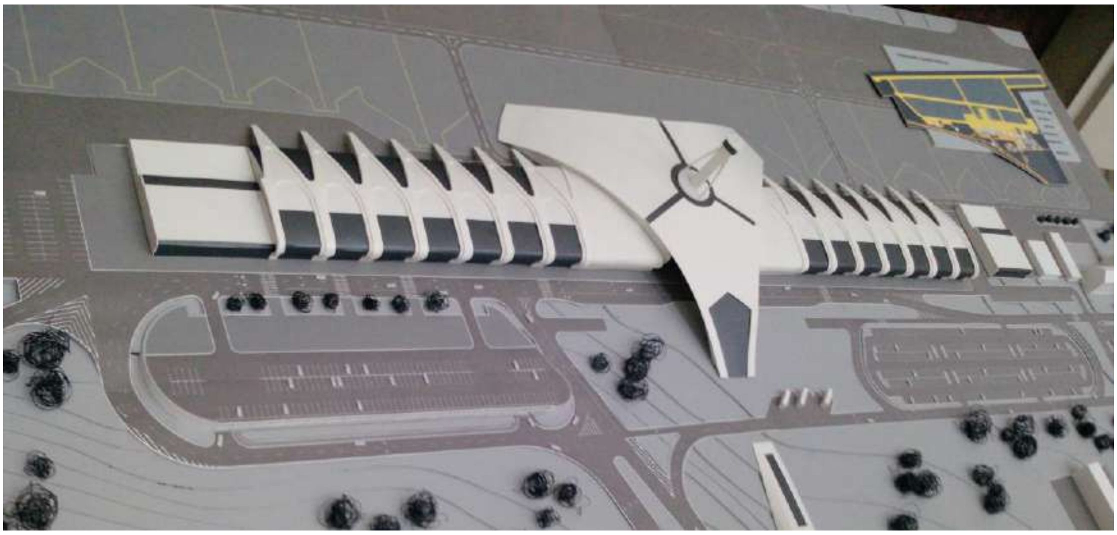


Рисунок 29 - Расширение зоны аэропорта Кишинева (проектное предложение, дипломная работа под рук. В. Лупашку)

Следует подчеркнуть, что этот элемент внешнего транспорта является одним из определяющих факторов развития транспортной инфраструктуры в целом, т. к. основные туристические потоки будут направлены через воздушные ворота города. Чёткая транспортная связь с центром, а также с его секторами, позволит определить структурную взаимосвязь с остальными зонами внешнего транспорта (автовокзалы, ж/д, вокзалы и пр.) (Рисунок 30).

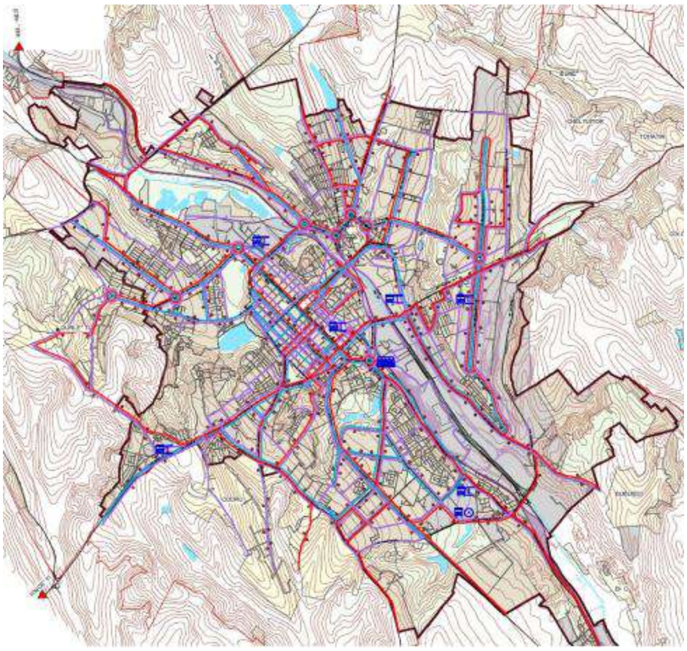


Рисунок 30 - Зоны внешнего транспорта (автовокзалы, ж/д вокзал) Кишинева (существующее положение)

При рассмотрении города в системе расселения республики, чётко видны недостатки структурных объединений, отсутствие рациональных связей между группами систем населённых мест, а также слабой ориентацией общей концепции развития транспорта Кишинёва.

Нерешённость этих проблем приводит к отсутствию единой концептуальной идеи развития транспортных артерий Кишинёва, к разбазариванию денежных средств и половинчатому решению проблем (Рисунок 31).

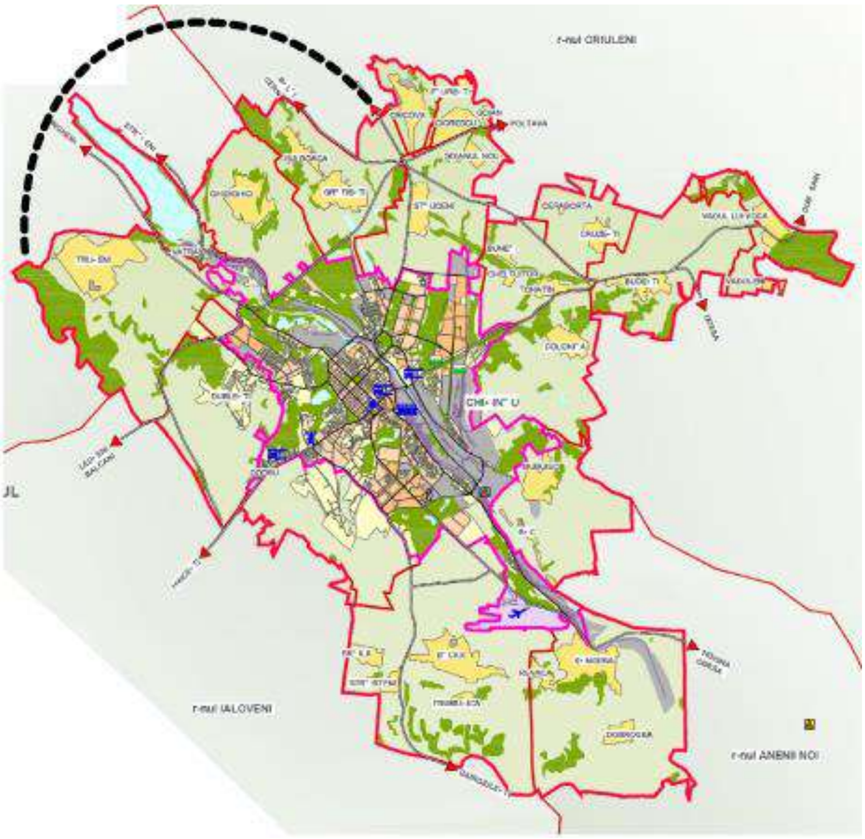


Рисунок 31 - Схема развития кольцевой транспортной магистрали, опоясывающей Гидигическое водохранилище

Это сопряжено с необходимостью организации кольцевой транспортной магистрали, объединяющей все транспортные пути города. Кроме этого, она безусловно послужит и объездной транспортной магистралью муниципия. Все попытки, происходящие до сих пор, не смогли ответить на поставленную задачу и решали этот вопрос частично, т.е. пытались организовать какую-либо сегментальную транспортную связь. Вполне возможно, что заявленное строительство кольцевых решит в ближайшем будущем эту проблему.

В условиях непрерывного развития взаимосвязей между Кишиневом и другими населенными пунктами, и районами, повышаются требования, предъявляемые к транспортной инфраструктуре, к взаимодействию ее элементов в транспортных узлах.

Важнейшими элементами транспортной системы города являются вокзалы (аэро, авто, ж/д). От рационального их размещения в структуре города во многом зависит эффективность использования различных видов транспорта, уровень транспортного обслуживания населения.

II. 2 Железные дороги и транспортные пути Кишинёва

Развитие транспортной инфраструктуры города положительно влияет на его градостроительный рост, на уровень благоустройства и общей жизнедеятельности города.

Одним из важнейших видов транспортной инфраструктуры является железнодорожный транспорт, который получил развитие в нашем крае в XIX веке. Железнодорожная сеть начала бурно развиваться. Для Кишинёва, также этот вид транспорта в XIX веке стал важнейшим, так как именно он связал Кишинев с другими городами и странами.

Только к 1869 году у Кишинёва появляется статус города с железнодорожным сообщением [34].

Именно в этом году Кишинёв стал конечной станцией железнодорожной ветки Раздельная – Бендеры – Кишинёв. (Рисунок 32). Эта железнодорожная ветвь позволила интенсивному сообщению со многими городами.

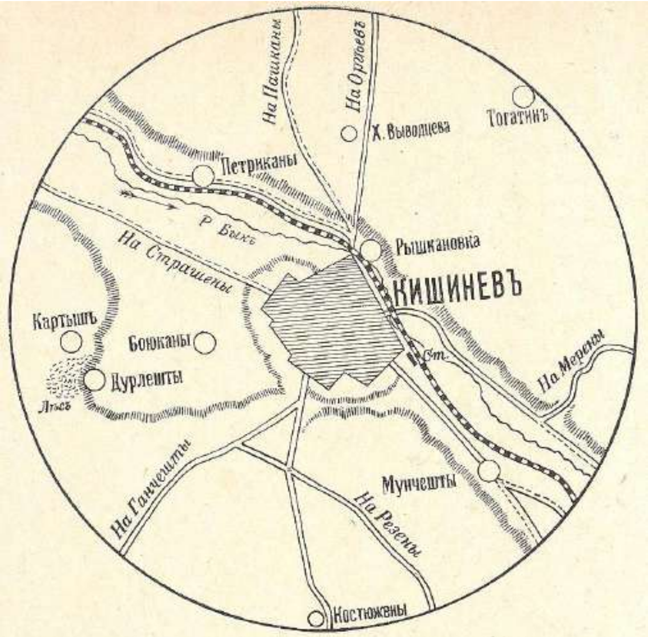

На Пашканы
На Оргѣевъ
Х. Выводцева
Тогатинъ
Петриканы
Р. Быкъ
На Страшены
Рышкановка
КИШИНЕВЪ
Картышъ
Боюканы
Дурлешты
Лѣсъ
Ст.
На Мерены
На Ганчешты
Мунчешты
На Резены
Костюжены

Рисунок 32 - Железнодорожная карта г. Кишинева XIX в.

Но главный фактор произошёл в 1875 году, когда ветка была продолжена в направлении Унгены- Яссы (Румыния), затем в сторону Новоселицы (Украина). Таким образом, Кишинёв получил сообщение с зарубежными странами.

Следует обратить внимание на то, что железнодорожная ветка шла по касательной к самому городу, находясь в периферийной зоне, вдоль реки Бык. Хотя уже ко второй половине XIX века Кишинёв значительно разросся. Его территория состояла из центральной части, включавшей «старый» или «нижний» город как, ещё называли и «новый» или «верхний» город, и также предместий: Буюканы, Большая Малина и Малая Малина, Кривая Долина, Скиноса, Табэкэрия, Рышкановка [35].

Развитие железной дороги получило и в самом городе. Так в 1888 году Кишинёвская городская дума приняла решение о строительстве трамвая (конно-железной дороги) и эксплуатации т. н. «конки» [36].

Именно первым трамваем вообще и непосредственным предшественником электрического трамвая в частности была конка: городская железная дорога, вагоны которой приводились в движение тяговыми животными, чаще всего одной или двумя лошадьми (Рисунки 33, 34,).

Первые в мире конки появились в США, в Нью-Йорке в 1835 году [37]). Однако, по-настоящему успешными конные железные дороги стали только после того, как в 1852 году Альфонс Луба (Alphonse Loubat) [38] изобрёл рельсы с жёлобом для реборде колеса, которые устанавливались в полотно дороги.

Можно сделать вывод о том, что передовые мировые технологии достаточно быстро вводились в хозяйственный и технический оборот в Кишинёве. В течении года на Александровской (ныне Штефан чел Маре) и частично других центральных улицах была построена трамвайная линия протяжённостью в 6 вёрст [39], (Рисунки 35, 36).

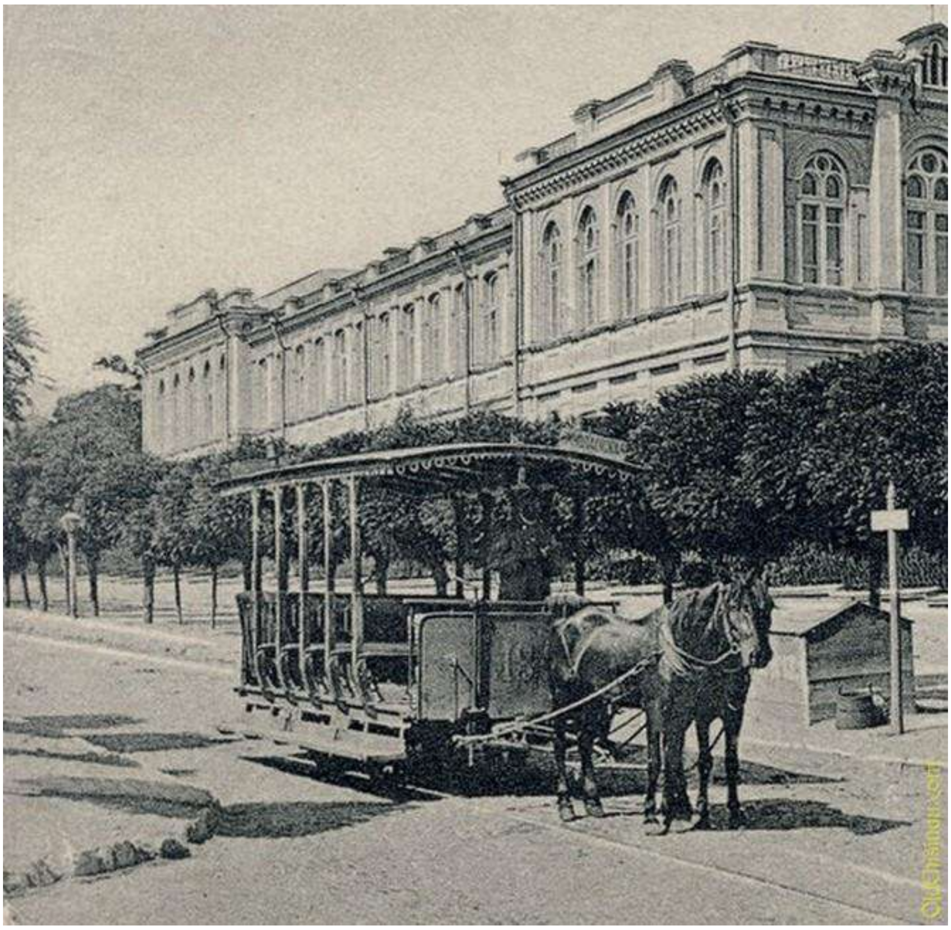


Рисунок 33 - Кишиневская «конка» на ул. Александровской XIX в.

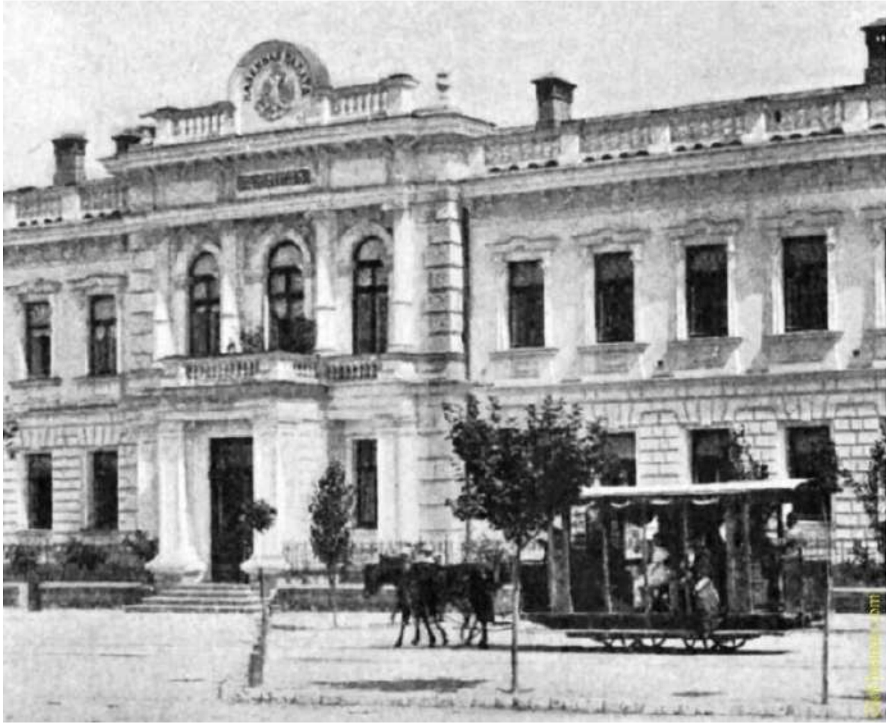


Рисунок 34 - Кишиневский трамвай - «конка»

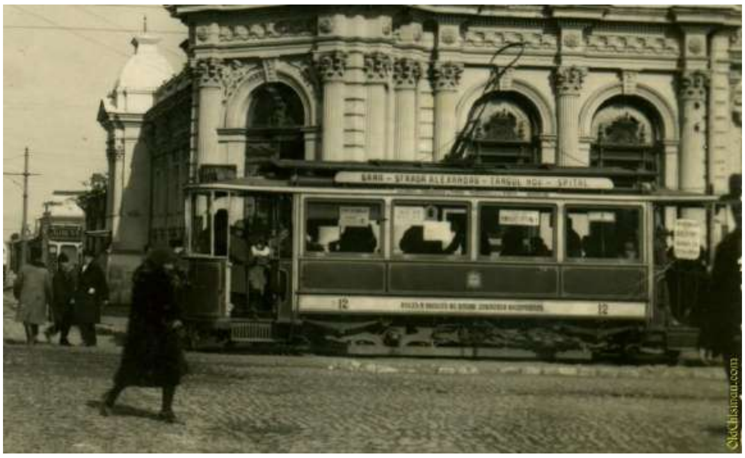


Рисунок 35 - Трамвайная линия в центре города-начало XX в.

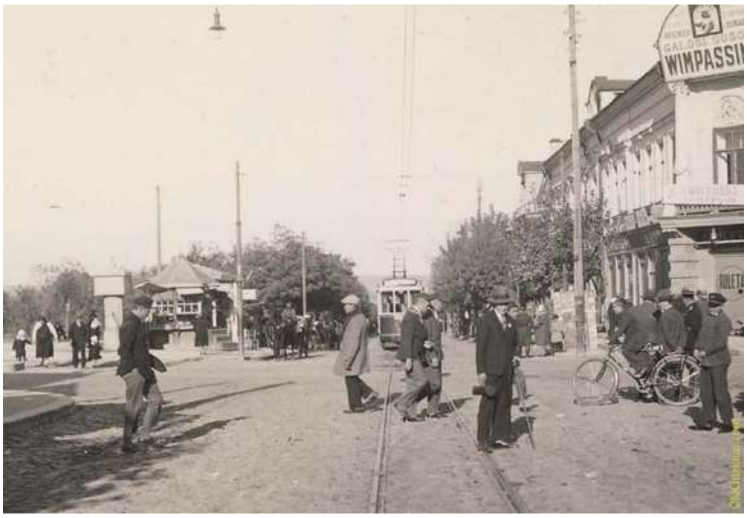


Рисунок 36 - Трамвайная линия на Пушкинской улице 30-годы XX в.

Рельсы завозились с Брянского железнодорожного завода, пять открытых вагонов были закуплены в Варшаве и семь закрытых в Одессе [36].

В 1897 году городская дума утвердила проект-строительства второй очереди конно-железной дороги, соединявшей центр города с железнодорожным вокзалом (Рисунки 37, 38, 39).

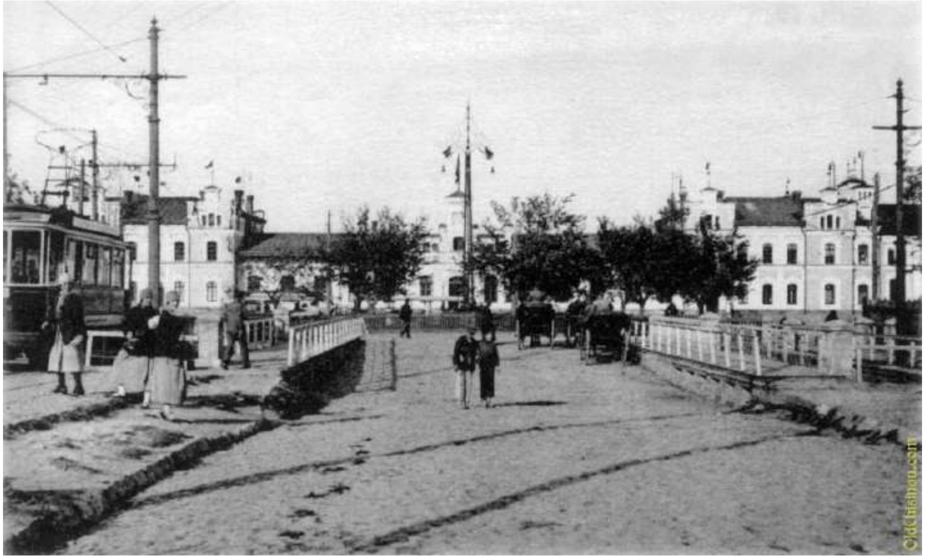

OldChisinau.com

Рисунок 37 - Привокзальная площадь. Здесь разворачивался трамвай. По диагонали площади протекала речка [40]

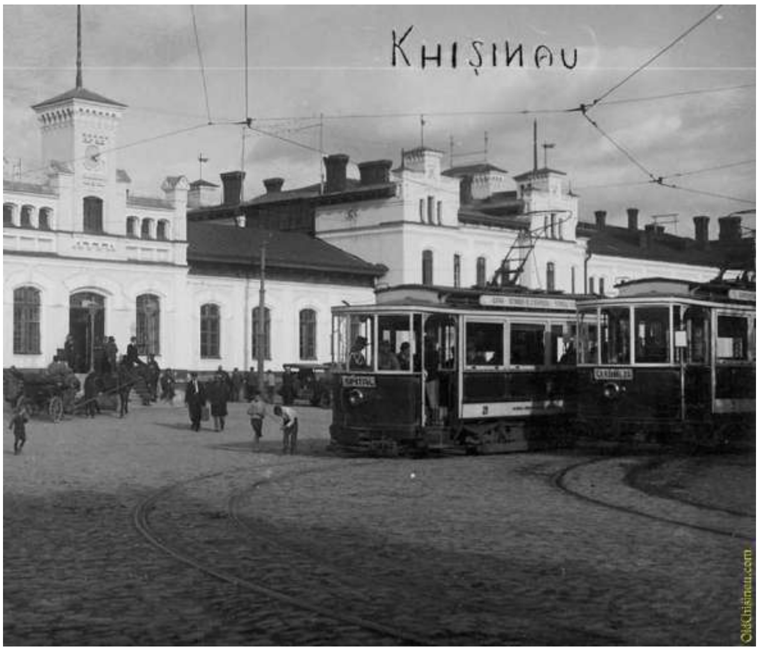

KHIŞINAU
OldChisinau.com

Рисунок 38 - Привокзальная площадь. Конечная трамвайной линии

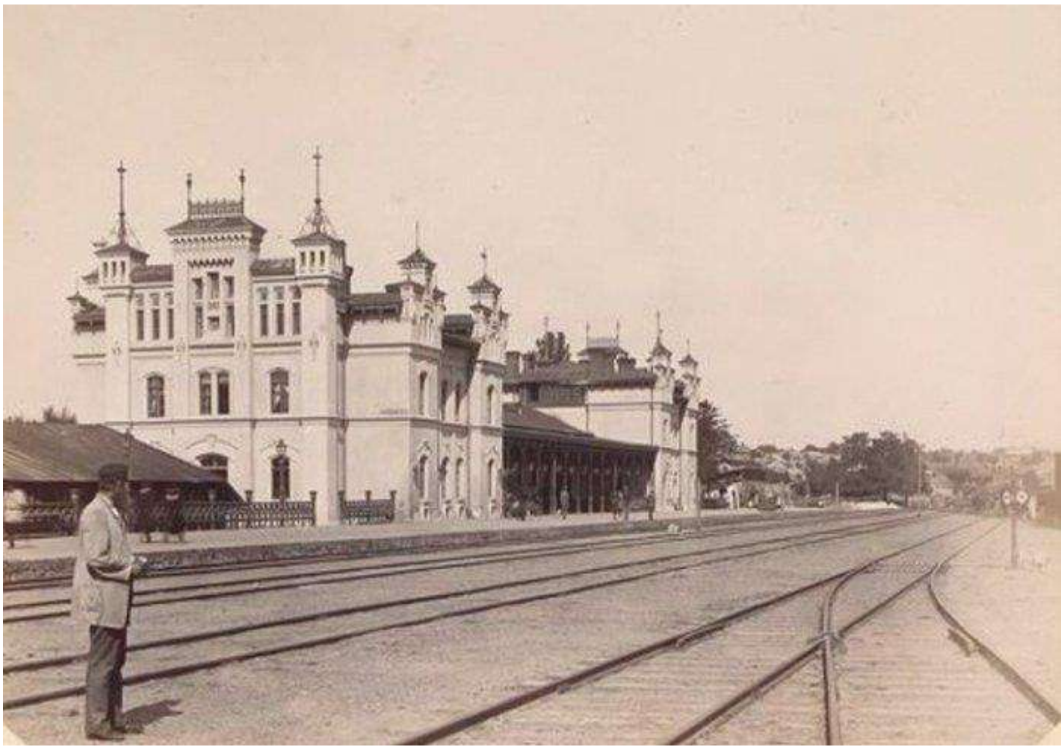


Рисунок 39 - Кишиневский ж/д вокзал. Вид со стороны ж/д путей. 30-е годы XX в.

К 1910 году протяжённость трамвайных линий составляла 12,5 км. В это время трамвайные вагоны всё ещё приводились в движение конной тягой [41], (Рисунок 40).

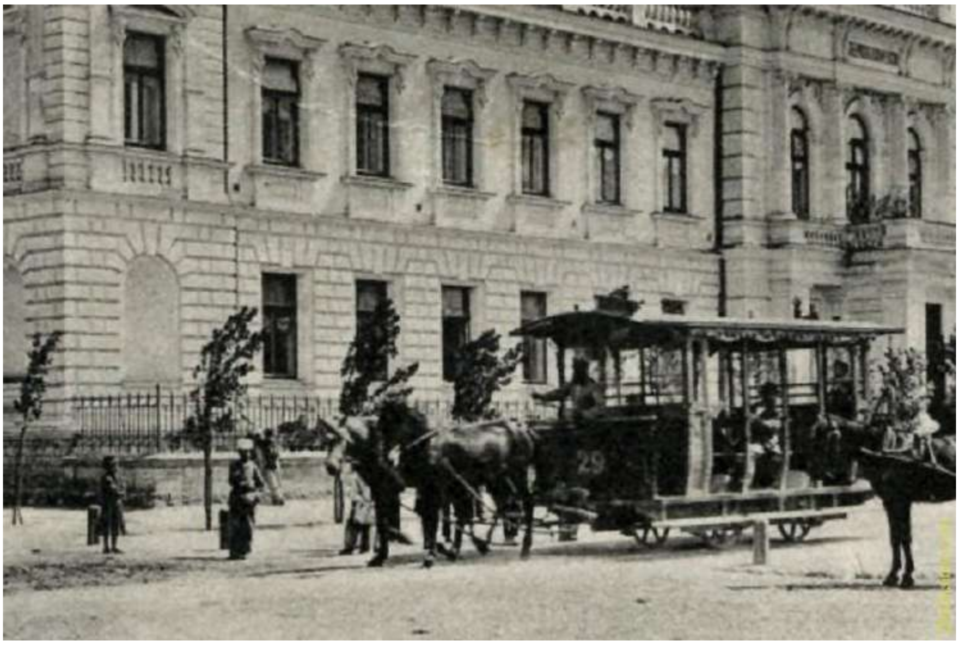


Рисунок 40 - Трамвай на конной тяге существовал до 1910 г.

В 1910 году городская дума приняла постановление о переводе трамвая на электрическую тягу. В следующем году Бельгийской компанией был подписан концессионный договор, и в 1913 году кишинёвский трамвай был переведён на электрическую тягу (Рисунки 41, 42, 43). Одновременно была построена новая трамвайная линия от улицы Пушкинской до Скулянской рогатки, а на Александровской улице была уложена вторая колея [42].

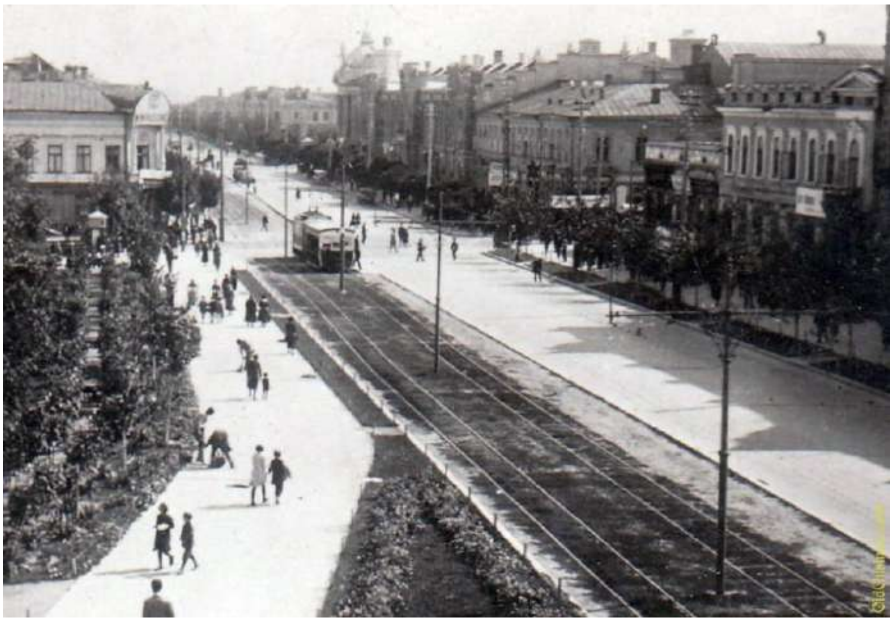


Рисунок 41 - Открытие второй колеи кишиневского трамвая на Александровской улице

Кроме этого, следует отметить, что к 1910 году были заложены брусчаткой около трети улиц Кишинёва [43], что также давало повод для развития железнодорожного трамвайного движения.

В Кишинёве создавалась, вплоть до 60-х годов XX века новая трамвайная система: трамвай фактически стал главным видом городского транспорта (Рисунки 44, 45, 46).

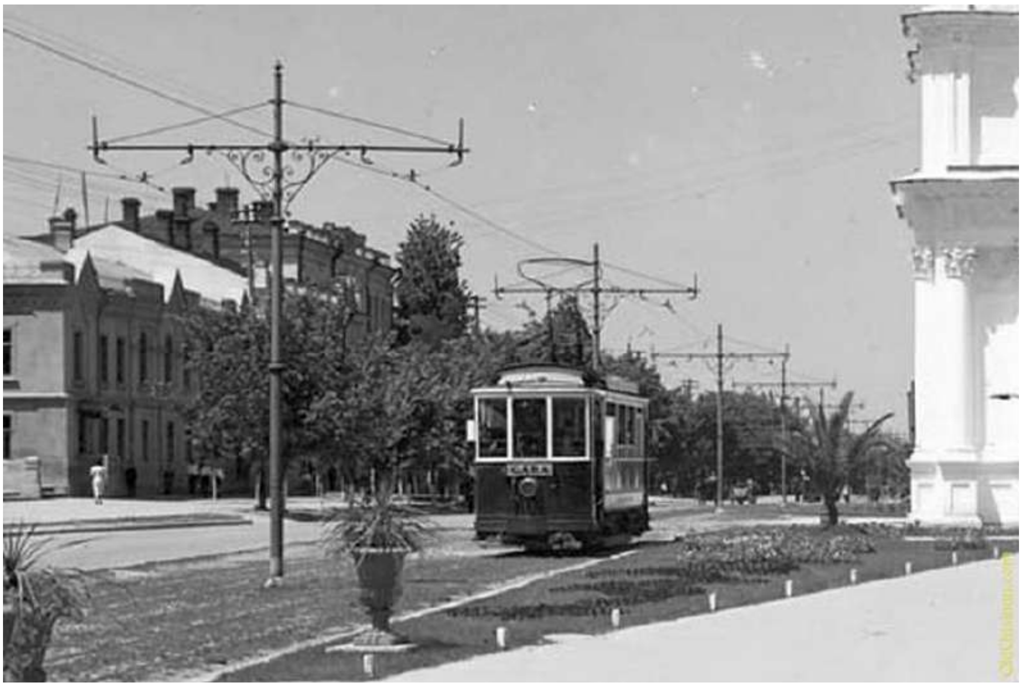


Рисунок 42 - Трамвай на электрической тяге

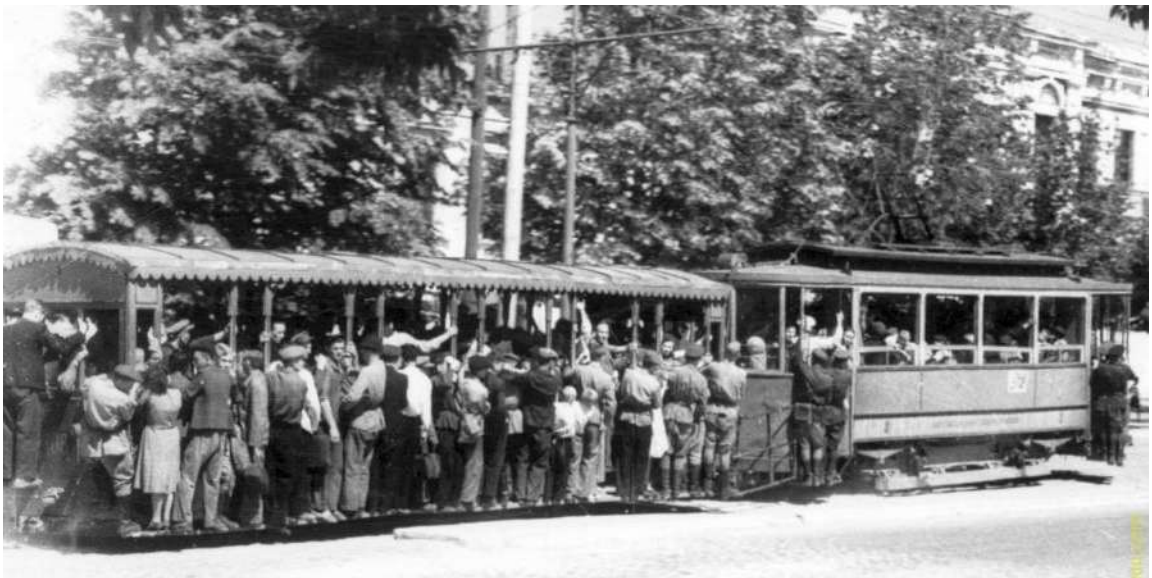


Рисунок 43 - Открытые вагоны трамвая на электрической тяге

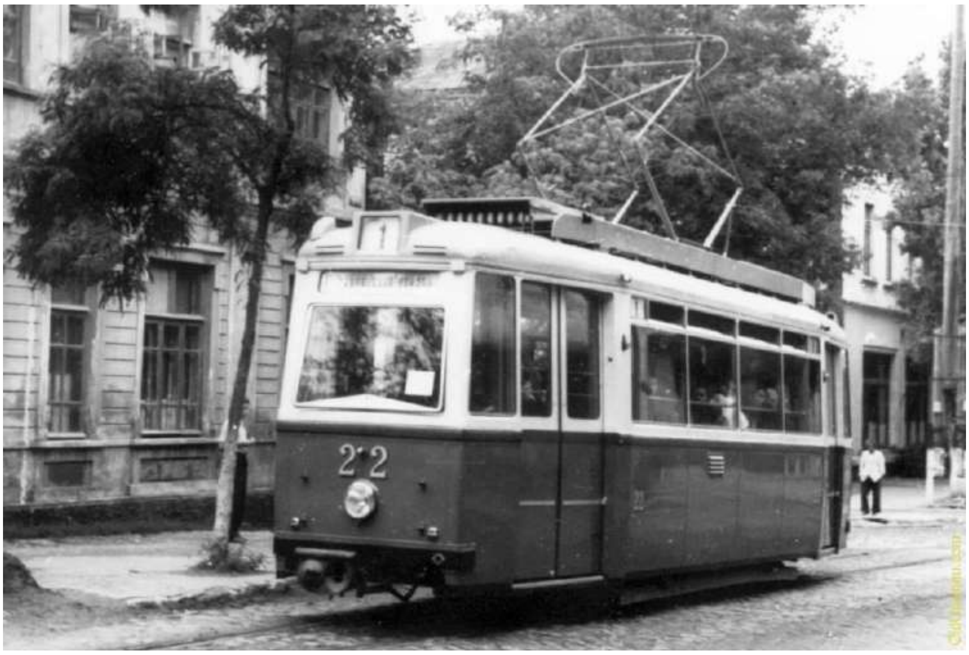


Рисунок 44 - Новые вагоны Кишиневского трамвая .60-е годы XX в. (Из архива «Музей трамвая, г. Кишинёв)

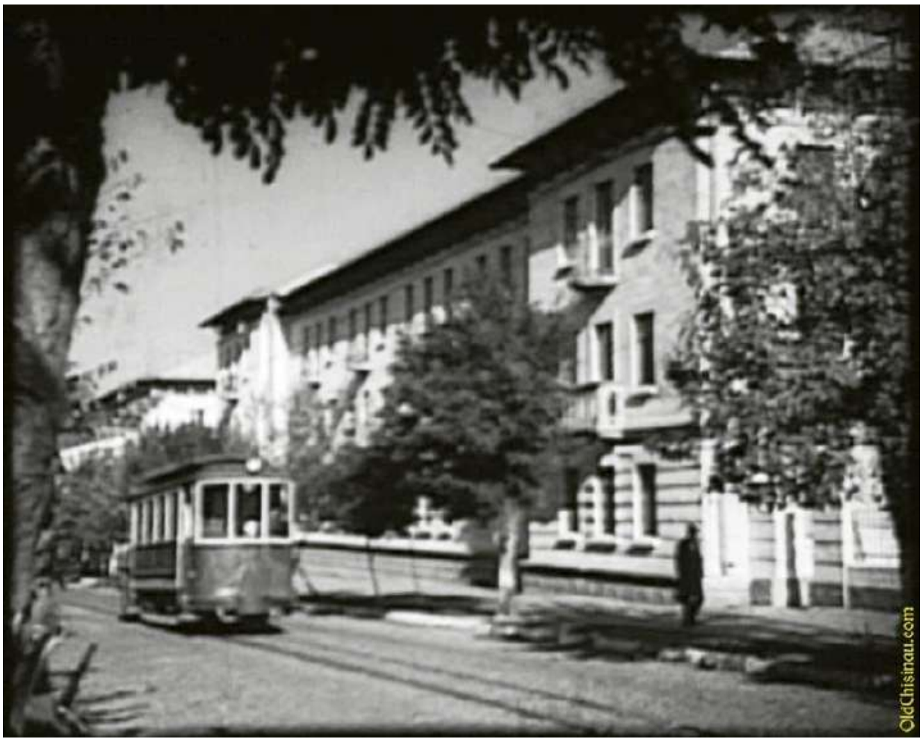

OldChisinau.com

Рисунок 45 - Трамвай на Пушкинской улице. 50-60-е годы XX в.

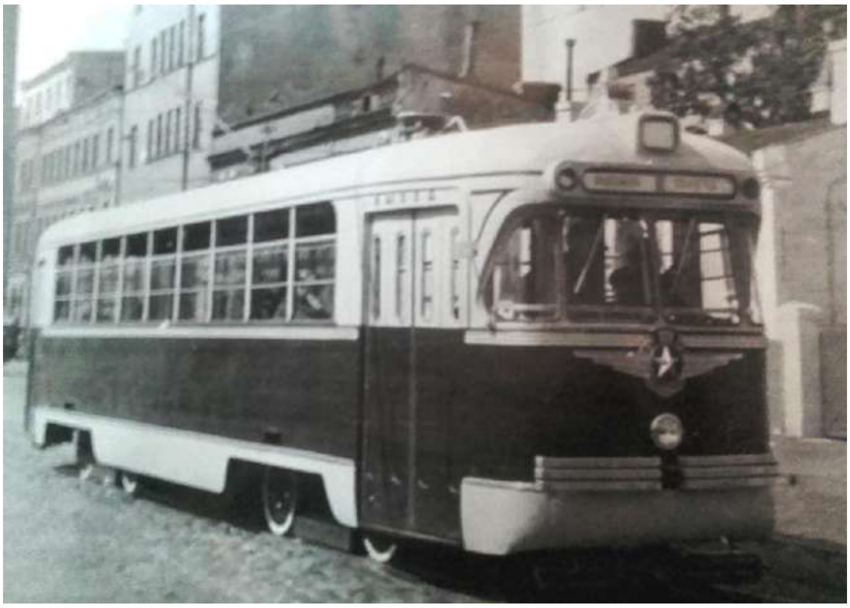


Рисунок 46 - Кишиневский трамвай в 50-е годы XX в. (Из архива «Музей трамвая, г. Кишинёв)

В некоторых местах Кишинёва использовалась трамвайная сеть, напрямую соединённая с железнодорожной. К сожалению, фрагменты сети не сохранились, как, впрочем, и сама городская сеть трамвайных путей. Хотя в Кишиневе сохранилась открытая конка, и самое главное - есть музей трамвая (Рисунки 47, 48), но к сожалению, самого трамвая нет. Поэтому предлагается, исходя из того, что Кишинев в свое время закупил семь трамваев в Одессе, продолжить эту практику и выкупить один из старых трамваев в Одесском муниципалитете, с дальнейшим размещением его в музее Трамвая Кишинева. Это поможет стать одной из важнейших исторических достопримечательностей города.

Рисунки 47, 48 - Трамвайная конка и фрагмент фасада музея трамвая по ул. Колумна

Затем его заменил троллейбус, но в конце 80 – годов в Генеральном плане развития города снова появилась дефиниция – трамвай, но уже – скоростной. Он должен был связать три резиденционные зоны Рышкановка – Новые Чеканы и Ботанику. К сожалению, этому новому виду железнодорожного транспорта не суждено было быть осуществлённым. Но развитие железнодорожного движения требует новых линий, новых структур, технологий и пр., т. к. мировая практика показывает рентабельность и эффективность этого вида транспорта.

Что касается развития железнодорожного транспорта, то следует добавить, что к существующей колее (т. н. Русская колея - 1520 мм), которая используется у нас в Молдове для новых ж/д дорог предлагается применять европейский стандарт (т.н. Европейская колея - 1435 мм). Этот путь развития железнодорожного транспорта реально покажет действия по синхронизации железнодорожного движения как с Западной, так и с Восточной частью Европы. Это может стать наиважнейшим элементом в превращении страны в крупный железнодорожный перевалочный регион Европы, а Кишинёву - стать одним из важнейших железнодорожных узлов Восточной Европы.

Исходя из этого, нами были поставлены задачи проанализировать существующую ситуацию железнодорожной сети Кишинева.

В данный момент в Кишинёве находится главный сортировочный узел железных дорог страны, хотя он должен быть, на наш взгляд в более развитом состоянии. Пересечение Кишинёва осуществляется как пассажиро-перевозками, так и промышленными грузами. Всё это осуществляется через центр города.

В условиях непрерывного развития взаимосвязей между городом и другими населёнными пунктами, и регионами страны повышаются требования, предъявляемые к транспортной инфраструктуре, к взаимодействию её элементов в транспортных узлах.

Существующие в данный момент железнодорожные пути Молдовы имеют не самый высокий коэффициент эффективности как для связующих путей по территории Молдовы, так и для транзита (Рисунок 49).

Так, еще в 1987 г. автором отмечалась необходимость дальнейшего развития железнодорожного транспорта в Республике Молдова [44].

На сегодняшний день железнодорожные линии в городе размещены точно также, как и в XIX веке, т. е. линейно. Это бесспорно, не развивает транспортную инфраструктурную сеть муниципия.

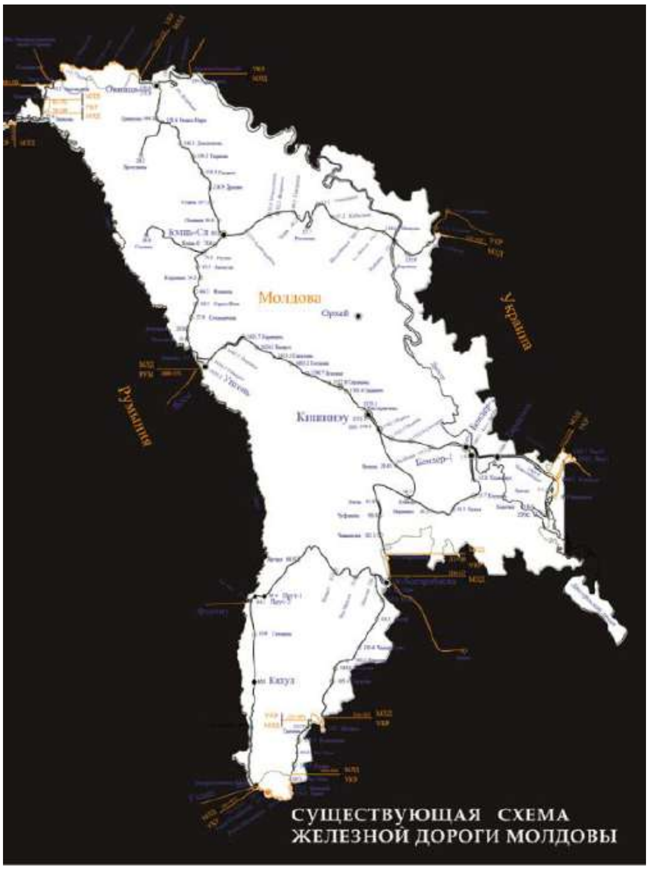
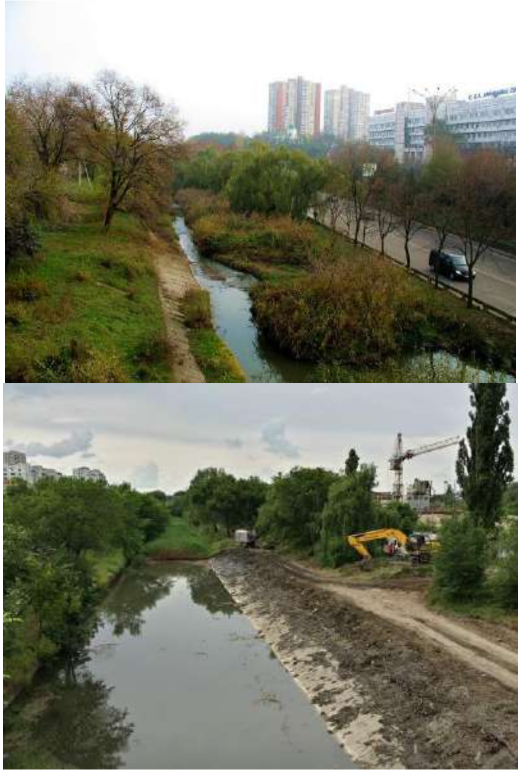


Рис. 49 - Существующая схема железной дороги Молдовы

Важнейшими элементами транспортной системы города являются вокзалы, и в первую очередь железнодорожные. К сожалению, на сегодняшний день существует всего один вокзал, причём в центральной части города. От рационального размещения вокзалов в структуре города во многом зависят эффективность использования различных видов транспорта, уровень транспортного обслуживания населения. В условиях развития города в диагональном направлении - северо-запада, а также предполагаемых других направлений отсутствуют вокзалы на перспективных пересечениях.

В связи с тем, что продольной осью, вместе с железнодорожной линией играет, и река Бык, то она должна рассматриваться как параллельная линия железной дороги, а вместе с этим и транспортным дублёром. Река Бык и прилегающая к ней территории имеют огромный потенциал использования, но находятся в ужасном запущении (Рисунок 50), поросшем и болотистом состоянии, требуется мощнейшая и эффективная работа по очистке и облагораживанию близлежащих территорий, прежде всего углублению русла реки (Рисунок 51).



Рисунки 50, 51 - Река Бык. Мероприятия по очистке и углублению русла

Это дало бы возможность использовать естественную водную артерию не только как экологическую нишу городского пространства, но и как транспортную ось, пропустив по ней водный транспорт (водный трамвай) (Рисунок 52). Принимая во внимание то, что длина по Кишинёву составляет порядка 20 км, можно сделать вывод о какой эффективности этого движения идёт речь.

Автором также предлагается создание не только автомобильной, но и железнодорожной кольцевой на юго-востоке муниципия Кишинэу для пассажирских и промышленных грузоперевозок, исключающей проезд через центр Кишинёва. Протяжённость пути будет составлять 41 км, вместо 29 км в черте города. Также кольцевая позволит созданию новых станций, что благоприятно скажется для дальнейшего развития всей транспортной и социальной инфраструктуры в целом.

Рисунок 52 - Водный трамвай

Предлагается создать транспортный дополнительный узел на северо-западе мун. Кишинева вблизи с Гидигичским водохранилищем, а также городе Сынжера, что позволит:

- во-первых, наиболее рационально организовать сочленение сети железнодорожных дорог, кольцевой и создание оптимального дорожно-транспортного узлов

– во-вторых, построение данных узлов позволит ускорить включение Гидигичского водохранилища в черту муниципия, что в свою очередь будет способствовать развитию рекреационной зоны и более ускоренному развитию инфраструктуры в целом.

Город непрерывно развивается и растет, а данный участок располагается на расстоянии 2,54 км от границ муниципии. Развитие Сынжеры, как вокзального узла, позволит напрямую использовать железнодорожную сеть, а в дальнейшем связать с Ваду луй Водэ, затем с центром и севером страны (Рисунок 53). Следует отметить, что Сынжера в прошлом (1930-1940 г.г.) рассматривалась и застраивалась именно как дополнительный вокзал, связывающий центр с югом страны.

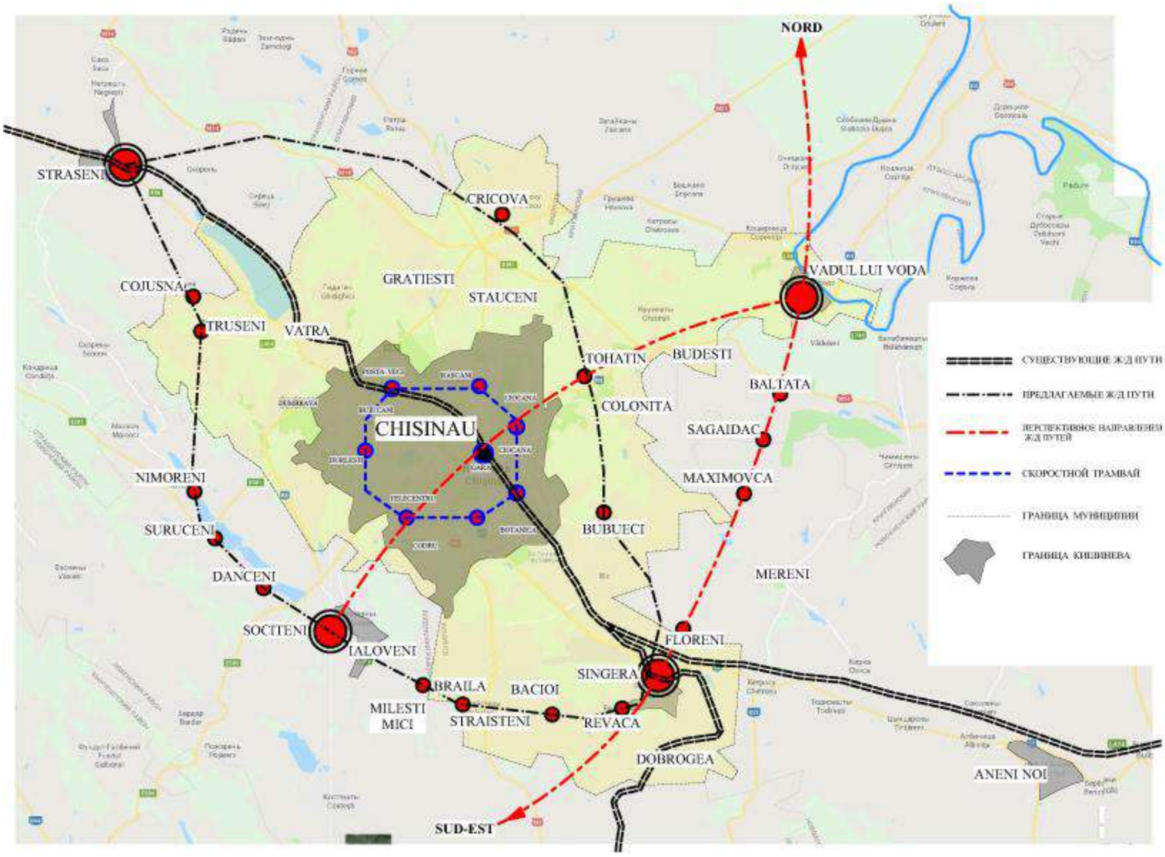

NORD
STRASENI
CRICOVA
COJUSNA
GRATIESTI
STAUCENI
VADUL LUI VODA
TRUSENI
VATRA
TOHATIN
BUDESTI
BALTATA
COLONITA
CHISINAU
SAGAIDAC
MAXIMOVCA
NIMORENI
SURUCENI
BUBUECI
DANCENI
MERENI
SOCITENI
IALOVENI
FLORENI
SINGERA
BRAILA
BACIOI
MILESTI MICI
STRAISTENI
REVACA
DOBROGEA
ANENI NOI
SUD-EST
СУЩЕСТВУЮЩИЕ Ж/Д ПУТИ
ПРЕДЛАГАЕМЫЕ Ж/Д ПУТИ
ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ Ж/Д ПУТЕЙ
СКОРОСТНОЙ ТРАМВАЙ
ГРАНИЦА МУНИЦИПИИ
ГРАНИЦА КИШИНЕВА

Рисунок 53 - Предлагаемая схема ж/д транспорта с узловыми точками (схема г. Кишинева)

Следует принять во внимание, что Сынжера в прошлом уже действовала как железнодорожная станция, связывающая существующую ветку с южным направлением Республики (Рисунок 54).

Реконструкция путей позволит создать в перспективе линию: юг-центр-север. Кроме воссоздания железнодорожной ветки из Сынжеры следует реанимировать и железнодорожные туннели, находящиеся в непосредственной близости к Кишинэу. Прежде это Добруджский туннель – самый протяженный на территории Молдовы (689 м).

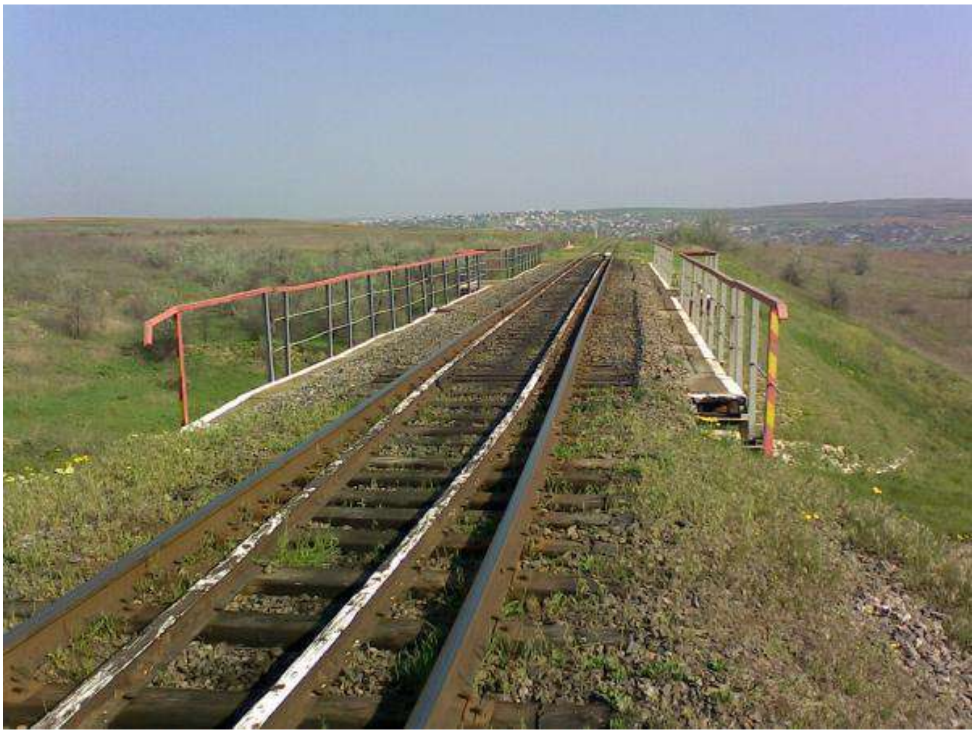


Рисунок 54 - Современное состояние ж/дорожной ветки от Сынжеры

Причина строительства туннелей заключалась в том, что поезда в то время были недостаточно сильными, чтобы преодолеть высокие холмы. Известно, что этот туннель был спроектирован в Великобритании и построен под руководством британских инженеров. К сожалению, уже в 1944 году туннель был разрушен, хотя даже сейчас может стоять вопрос о его реконструкции. Также, как и Матеуцкий туннель (1891-1893 года постройки), пробитый в толще каменных пород с длиной 157 метров.

Что касается создания транспортного узла в районе Гидигического водохранилища (Страшенский район), предлагается создать такой вокзал, который будет является частью вокзального комплекса (железнодорожной пассажирской станции, автовокзала и пассажирской водной станции). Со всеми функционально и композиционно взаимосвязанными зданиями в предлагаемом транспортном узле (Рисунки 55, 56, 57).

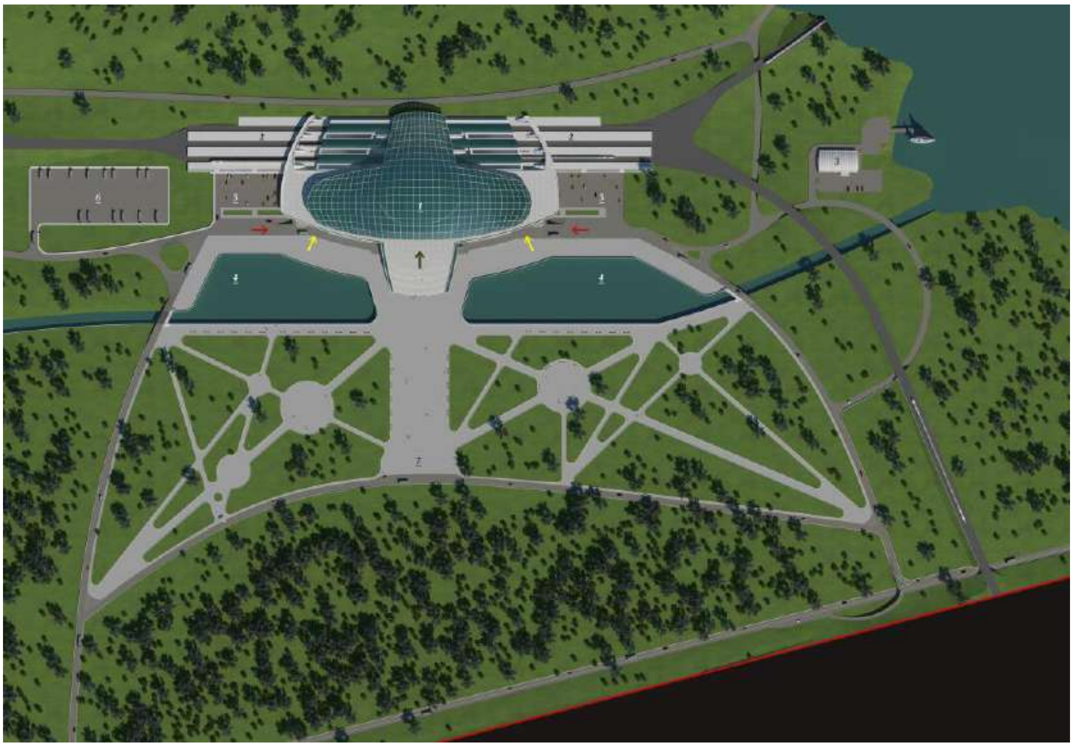


Рисунок 55 - Генплан единого транспортного узла

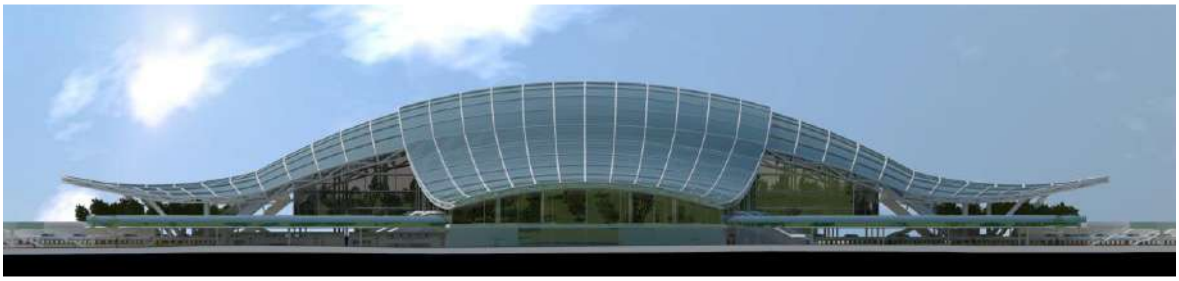


Рисунок 56 - Фасад предлагаемого единого транспортного узла

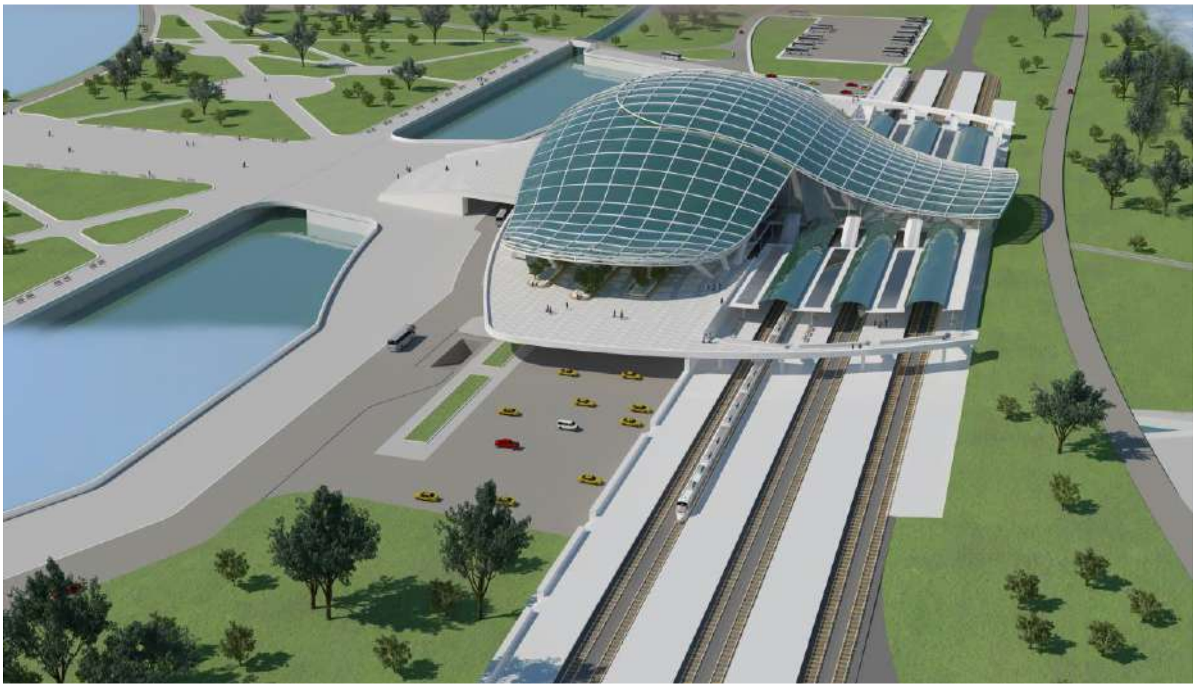


Рисунок 57 - Перспективный вид вокзала (Дипломная работа, выполненная под рук. В. Лупашку)

Предлагается создать железнодорожный путь Кишинёв – Ваду-луй-Водэ - Орхей и дальнейшими направлениями: Орхей-Мэркулешты, что позволит повысить коэффициент эффективности пути, так как расстояние сокращается почти в три раза, создание новых станций и направлений, а также связать путь с существующим проектом железно - дорожных путей Мэркулешть-Сороки. Орхей- Варэнкэу- Резина, что будет способствовать созданию более выгодных транзитных путей для соседних государств через территорию Молдовы, а самое главное, обеспечить удобную взаимосвязь всех населённых пунктов Республики между собой, что в конечном итоге приведёт к улучшению обслуживания граждан Республики Молдова (Рисунок 58).

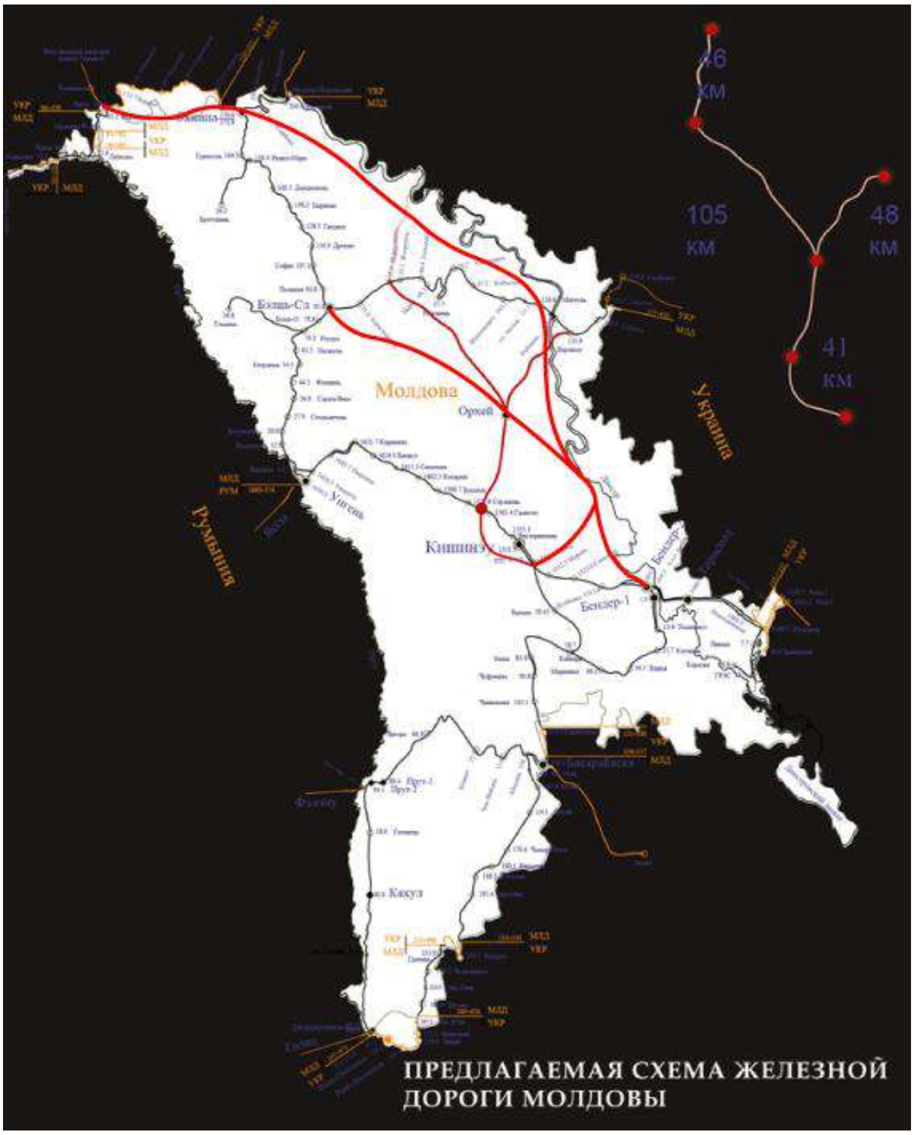

46 КМ
105 КМ
48 КМ
41 КМ
Молдова
Орхей
Кишинэу
Бендер-1
Унгень
Кахул
Украина
Румыния
УКР
МЛД
ПРЕДЛАГАЕМАЯ СХЕМА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МОЛДОВЫ

Рисунок 58 - Предлагаемая схема железной дороги Республики Молдова

Развитие железных дорог по-прежнему является приоритетом во всём мире (США, Китай, Франция и др.). Считаем, что и в Молдове, также следует избрать этот вид транспорта приоритетным, т. к. необходимо увеличить плотность покрытия железнодорожной сети республики. Это позволит и Кишинёву обеспечить себе большую значимость в организационной системе транспортного движения, что в конечном итоге скажется на градостроительном развитии города, позволит избавиться от чрезмерного автомобильного движения и частных автомобилей.

II. 3 Потенциальные речные транспортные потоки

На развитие транспортной инфраструктуры города влияют также и природные факторы. Одними из них являются реки и прежде всего главная река страны – Днестр, фактически становясь границей муниципия по восточному направлению. Её мы можем рассмотреть, как потенциальную водную артерию Кишинёва, совместно с уже упомянутой рекой Бык. Следует принять во внимание р. Икель и р. Ишновец, которые и формируют речной потенциал муниципия (Рисунок 59).

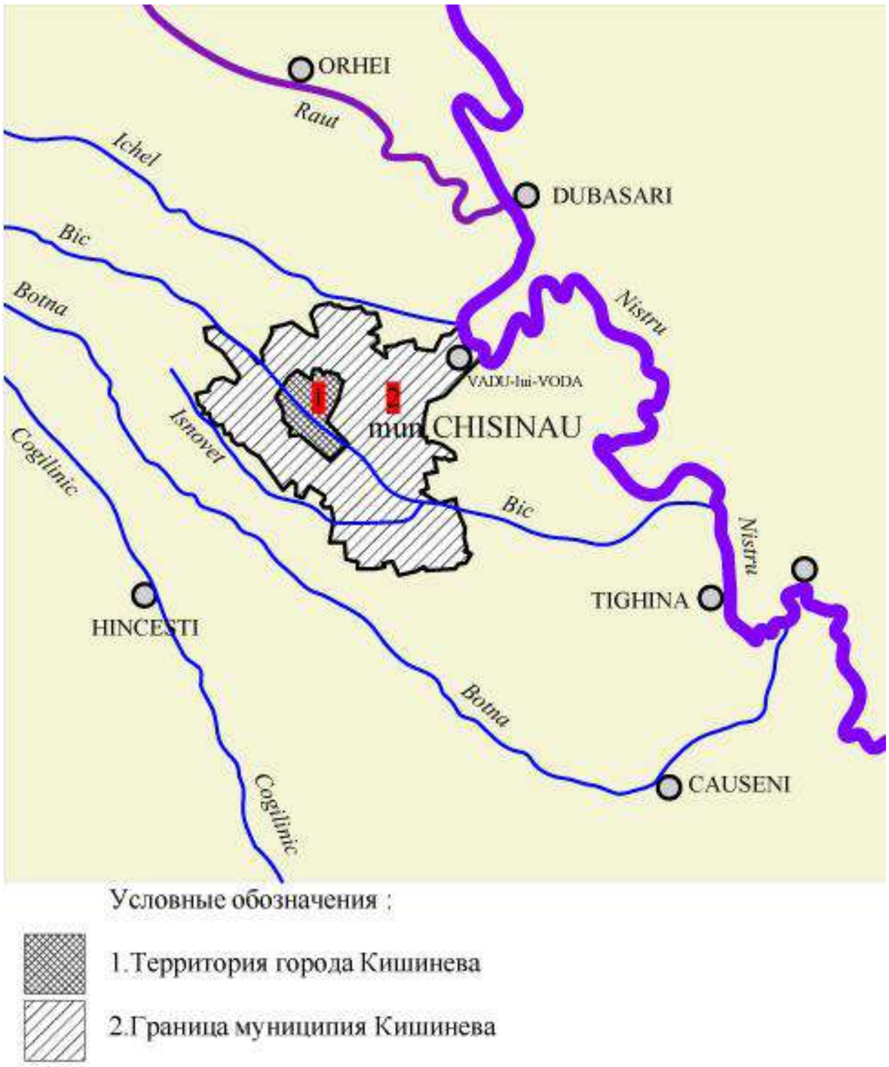

ORHEI
Raut
Ichel
DUBASARI
Bic
Botna
Nistru
VADU-lui-VODA
1
2
mun CHISINAU
Isnovet
Cogilnic
Bic
Nistru
TIGHINA
HINCESTI
Botna
CAUSENI
Cogilnic
Условные обозначения :
1.Территория города Кишинева
2.Граница муниципия Кишинева

Рисунок 59 - Схема речного потенциала муниципии Кишинэу

В определённой степени именно эти ограничительные природные барьеры и должны сыграть определяющую роль в формировании архитектурно-планировочной структуры, которая нами будет исследована в дальнейшем.

Вместе с тем, необходимо рассмотреть всю существующую водно-речную сеть республики Молдова, с дальнейшим обоснованием необходимости речной взаимосвязи Кишинёва (Ваду-луй-Водэ) с другими речными пунктами Молдовы, а затем и с выходом к Чёрному морю. Естественно , существуют проблемы и ряд факторов, которые с трудом позволяют представить Кишинёв как город-порт. Это и отдалённость водной артерии от города Кишинёва, ранее не существовавший речной узел и пр. Но всё же обоснованность может присутствовать, основываясь прежде всего, на рассмотрении речных ресурсов страны, а также достаточно близком расположении реки к крупному городу. Этот потенциал необходимо учесть и использовать.

По территории Республики Молдова протекают два внутренних водных пути свободного течения (реки Днестр и Прут), которые в соответствии с Европейским соглашением о важнейших водных путях международного значения (СМВП), классифицированы как водные пути международного значения:

- река Прут, от устья до г. Унгены (407, 0 км);
- река Днестр от порта Белгород-Днестровский (Украина) до порта Бендер (228 км), включая два молдавских порта международного значения, обозначенные:

1) порт Джюржюлешть (133 км), как портовый комплекс на реке Дунай;
2) порт Бендер (228,0 км) на реке Днестр (Рисунок 60).

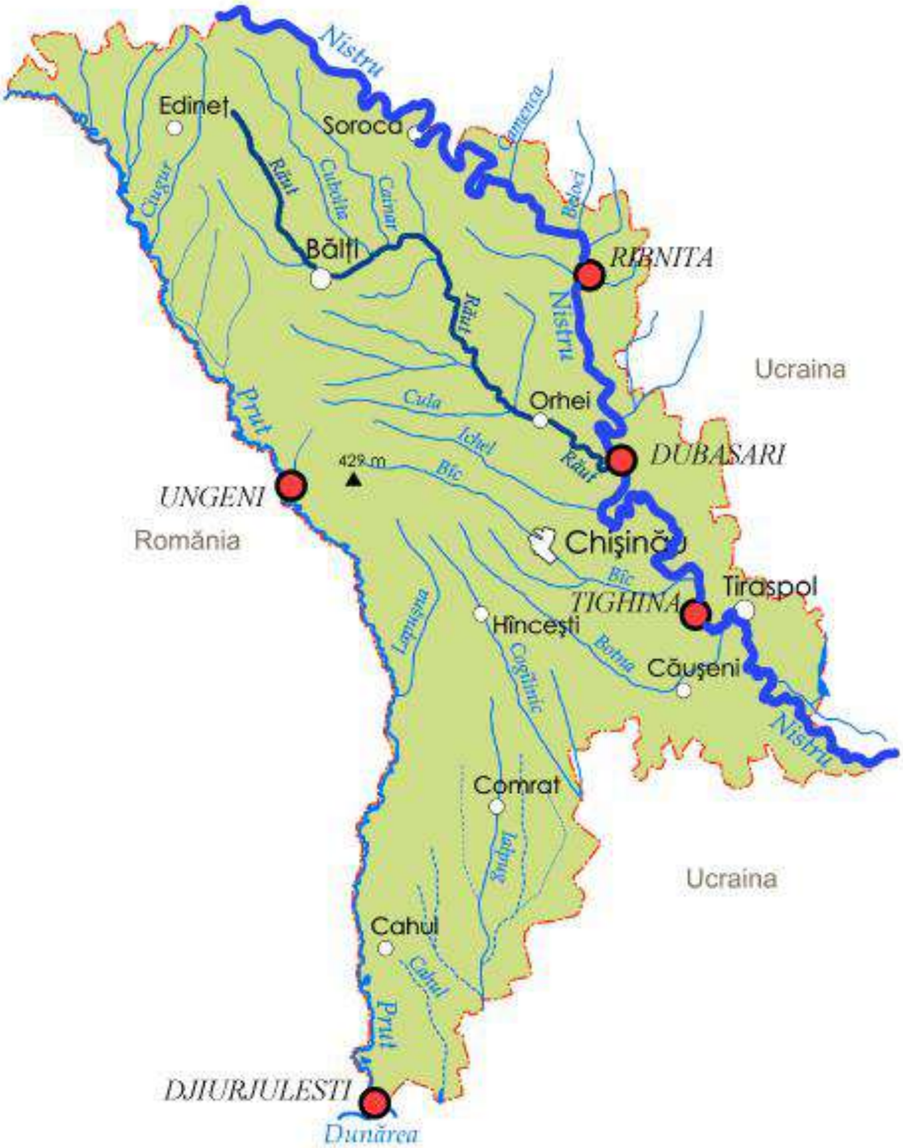

Nistru
Edineț
Soroca
Camenca
Răut
Ciuhur
Cubolta
Bălți
RIBNITA
Nistru
Ucraina
Răut
Orhei
Cula
Ichel
Răut
DUBASARI
429 m
Bîc
UNGENI
Prut
România
Chișinău
Bîc
TIGHINA
Tiraspol
Lapușna
Hîncești
Botna
Cogîlnic
Căușeni
Nistru
Comrat
Ialpug
Ucraina
Cahul
Cahul
Prut
DJIURJULESTI
Dunărea

Рисунок 60 - Речные порты Республики Молдова

В марте 2008 года Правительством Республики Молдова была утверждена концепция развития водного транспорта, которая определяет основные критерии его развития, а также цели и методы государственного регулирования в этой сфере [45].

Река Днестр на сегодняшний день является судоходной только на определённых участках, в связи с обмелением и невыполнением русловых гидротехнических работ по поддержанию гарантированных глубин с целью обеспечения безопасности судоходства. Обмеление происходит из-за перемещения проблем эксплуатации реки с Украиной, которая планомерно использует в гидротехнических целях верхнее течение реки, не согласовывая на должном уровне эти проекты с Республикой Молдова. В этой связи водный транспорт эксплуатируется с очень низкой производительностью по сравнению с 80-ми годами прошлого века, когда посредством водного транспорта производились перевозки грузов и пассажиров по реке Днестр от порта Бендер и пункта Олэнешть до порта Белгород-Днестровский, после чего грузы посредством перевалки на морские суда перевозились по морским путям.

На текущий момент в Республике Молдова существуют два речных порта занимающихся пассажирскими перевозками на реке Днестр:

- Бендерский речной порт (южное течение);
- Рыбницкий речной порт (северное течение).

Как видно, отсутствует центральное местоположение порта на реке Днестр. И особенно следует подчеркнуть, на его правом берегу. Именно такую роль и может занять Вадул-луй-Водский речной порт.

Существующие речные порты представляют собой комплекс сооружений, в целом не соответствующих высоким требованиям безопасности при организации перевозок пассажиров, и являются как физически, так и морально устаревшими. Поэтому важно не только их реконструировать, но и проектировать новый порт, отвечающий всем международным стандартам.

Потенциал Вадул-луй-Водэ огромен. На протяжении всего Днестра находятся множество живописных пейзажей, которые потенциально могут привлечь как иностранных туристов, так и граждан республики. Находясь в непосредственной близости к столице Молдовы, данная зона отдыха является доступной и привлекательной даже для непродолжительного отдыха.

Развитие внутреннего водного транспорта обеспечит его становление как стабильной и функциональной транспортной отрасли. Туристические и судоходные компании будут иметь основу для дальнейшего повышения качества предоставляемых услуг. Повысится эффективность их работы и возникнет необходимость реализации приоритетных интересов развития экономики Республики Молдова, а также приоритетов отрасли внутреннего водного транспорта.

Повышение спроса на услуги водного транспорта на внутренних водных путях будет происходить , в первую очередь , за счёт эффективных судоходных компаний, которые создадут условия для лояльной конкуренции на уровне как внутреннего, так и международного водного транспорта. Повышение эффективности и рентабельности судоходных компаний, портов и других субъектов, участвующих в деятельности внутреннего водного транспорта, позволит повысить потенциал отрасли и будет способствовать процессу обновления основных средств.

Реализация данного проекта позволит:

а) обеспечить приток инвестиций в организацию туризма на территории Вадул-луй-Водэ;(муниципия Кишинева)

б) повысить уровень безопасности при оказании услуг в транспортной области на внутренних водных путях;

в) открыть новые направления туристических маршрутов;

г) повысить эффективность управления и координации водных маршрутов;

д) повысить уровень качества услуг, предоставляемых в области водного транспорта.

Сегодня мы должны видеть необходимость продолжения судоходства как минимум до Вадул-луй-Водэ, с углублением русла и углублением фарватера. Это даст возможность сообщения судов с крупными портами Украины, Румынии, Болгарии, России и Турции.

Пункт централизованной отправки пассажиров приведёт к большему разнообразию туристических маршрутов, а также повысит комфортабельность проведения различных экскурсионных туров по реке Днестр. Введение новых путей позволит развивать туристический бизнес, на территории данной курортной зоны, что подтверждает экономическую обоснованность строительства.

На реке Днестр , в перспективе , при обеспечении судоходности будут выполняться туристические рейсы на черноморские курорты в Сергеевку и Затоку (Украина). Этому так же способствуют соглашения, подписанные между Молдовой и Украиной, которые являются правовой основой, позволяющей молдавским экономическим агентам, эксплуатирующим суда, свободно направлять свои суда на внутренние водные пути Украины.

Однако использование плавсредств на реках осложняется сбросами воды через плотины. Уровень воды в руслах Днестра и Прута минимальный, однако при различных аварийных ситуациях резко и значительно повышается. Между тем углулубление фарватера позволит безболезненно использовать данный вид транспорта в течении года (Днестр замерзает на недолгое время).

В связи с низким уровнем воды предлагается провести углубление фарватера по всей длине Днестра от Дубосарской ГЭС до Чёрного моря.

Наряду с углублением фарватера следует также укрепить береговую линию вдоль всего города Вадул-луй-Водэ. На сегодняшний день существуют инновационные технологии по укреплению береговой линии. К таким технологиям относится «ГЕО-Мат» (Рисунок 61).

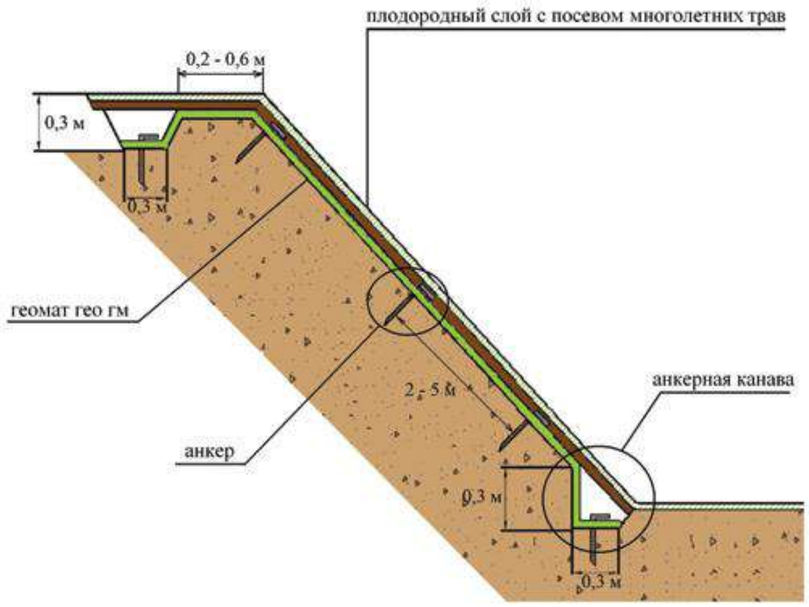


Рисунок 61 - Укрепление береговой линии («ГЕО-МАТ»)

Современные геосинтетические материалы данного вида предназначены для предотвращения указанных выше нежелательных процессов. Геоматы и объёмные георешётки (Рисунок 62) устойчивы к воздействию ультрофиолета и агрессивных сред почв. Геосинтетически не токсичны и экологически чисты, что и обуславливает их широкое применение в сфере проектирования и строительства дорог, укрепление берега, склонов и откосов.

Противоэрозийный геомат – это гибкий, лёгкий воздухо- и водопроницаемый геосинтетический материал хаотичной трёхмерной структуры, изготовленный из термосоединённых полимерных волокон, беспорядочно переплетённых в виде мочалки.

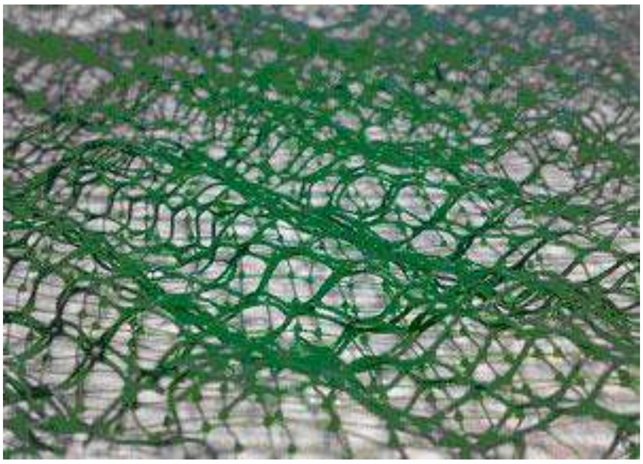
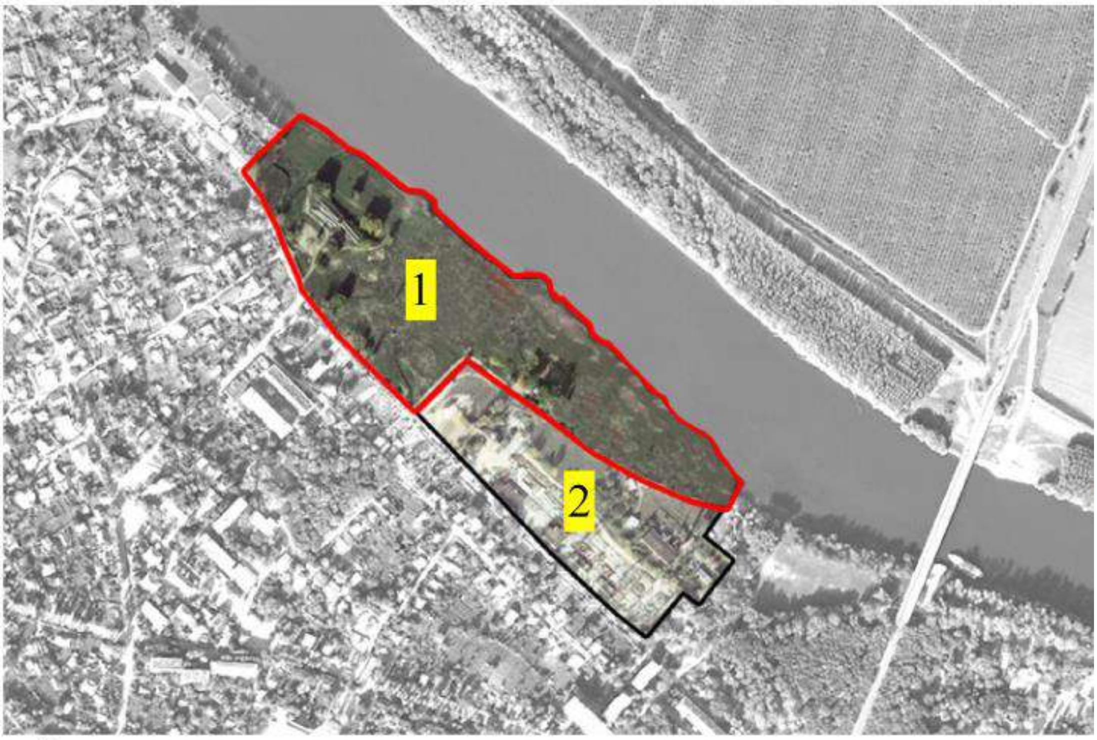


Рисунок 62 - Объемные георешетки (противоэрозийный, армированный материал)

Открытая хаотичная структура материала обеспечивает эффективную защиту от эрозии почв как с растительностью, так и до её появления. Стойкий к большинству возможных негативных воздействий среды геомат надёжно фиксирует даже мелкие частицы почвы, армируя слабое грунтовое основание и обеспечивая благоприятные условия для высадки и роста растительного слоя, корневая система которого свободно распределяется в структуре геомата, обеспечивая дополнительное усиление почвенного покрова.

В целях развития туристических перевозок предлагается модернизация пассажирских судов с целью повышения уровня их комфортабельности, создания инфраструктуры и повышения качества услуг, предоставляемых на борту судов. Планируется разработка, круизных судов с малым количеством пассажиров, но с повышенной комфортабельностью, пассажирских линий между населёнными пунктами и замена устаревших судов и плавсредств.

Строительство и проектирование следует вести в соответствии с экологическими и градостроительными нормами, а также с учётом особенностей как местности, так и специфики объекта. Можно предложить и строительство завода по производству речных плавсредств, который может быть размещён по близости к речному порту (в заброшенной промзоне) (Рисунок 63), а речной порт может занять центральное положение в структуре Ваду-луй-Водэ, одного из поселений, входящих в муниципий Кишинева.



Экспликация :

1.Граница отвода под предполагаемый порт

2.Завод по производству речных плавсредств.

Рисунок 63 - Схема размещения предполагаемого речного порта в структуре Ваду-луй-Водэ

Исходя из этого, вытекает, что именно речной порт в Вадул-луй-Водэ может существенно развить речное судоходство Молдовы.

Одним из преимуществ строительства речного вокзала в туристической зоне является его быстрая окупаемость, а также привлечение большего числа туристов.

Речной вокзал – это комплекс зданий и портовых сооружений для обслуживания пассажиров, координации движения речного судоходства и размещения служебного персонала.

Основные части речного вокзала – вокзальное здание и причалы (перроны) (Рисунок 64). Так как уровень воды подвержен сезонным колебаниям, на перронах следует использовать плавучие причалы – дебаркадеры, посадочные площадки на разных уровнях и специальные трапы.

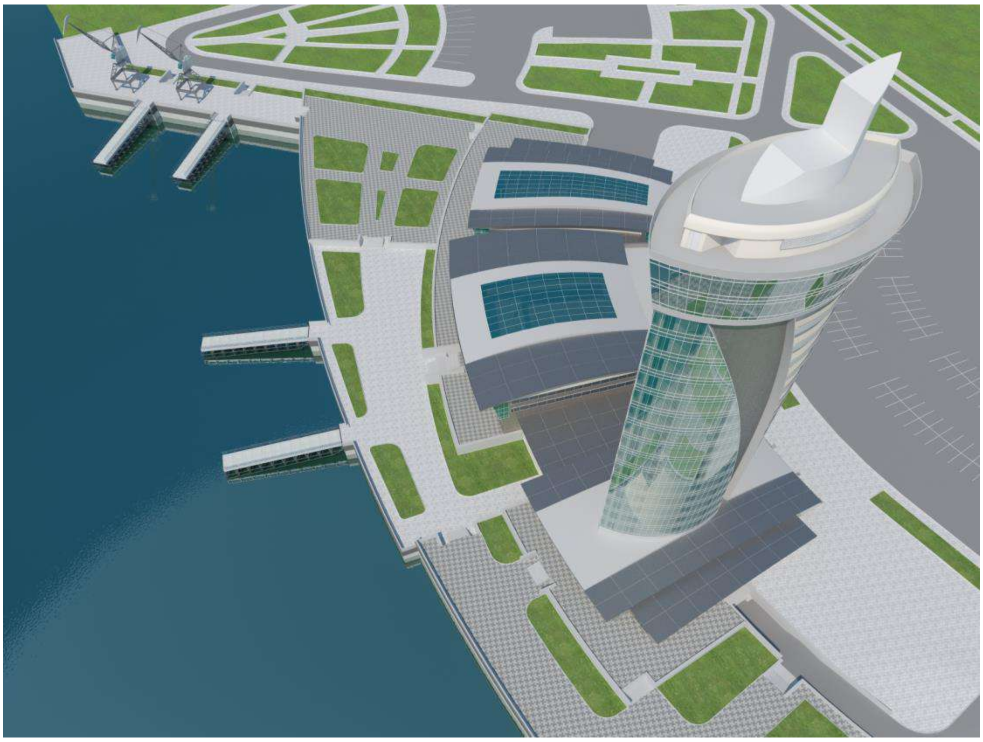


Рисунок 64 - Предложение по организации речного порта (Дипломная работа. ТУМ, рук. В. Лупашку)

По своим функциям, и следовательно, внутреннему устройству, здание речного вокзала примерно соответствует зданиям железнодорожного и автобусного вокзалов.

Строительство причала должно быть реализовано таким образом, чтоб принимать различные экскурсионные и прогулочные суда, в том числе и дальние.

На данный момент в Республике Молдова существуют различные проекты по развитию инфраструктурных образований. Речной вокзал в городе Вадул-луй-Водэ станет отличным способом для развития как транспортных путей, так и туристической зоны, что в свою очередь, благоприятно скажется на всей экономике страны.

Кроме того, что город является крупнейшей туристической зоной, здесь расположен один из транспортных узлов Кишинёва. Через Вадул-луй-Водэ проходит магистраль национального значения, а также предполагаемая железнодорожная ветвь - это даёт возможность организовать транспортные, грузовые зоны и зоны обслуживания грузовых судов при речном вокзале.

Углубление фарватера реки Днестр даёт выход в Чёрное море. Таким образом речной вокзал будет иметь сообщение с такими транспортными узлами как: Новороссийский морской торговый порт (грузооборот 76,2 млн. т.), Одесский порт, порт Констанцы, Варны и Стамбула (Рисунок 65).

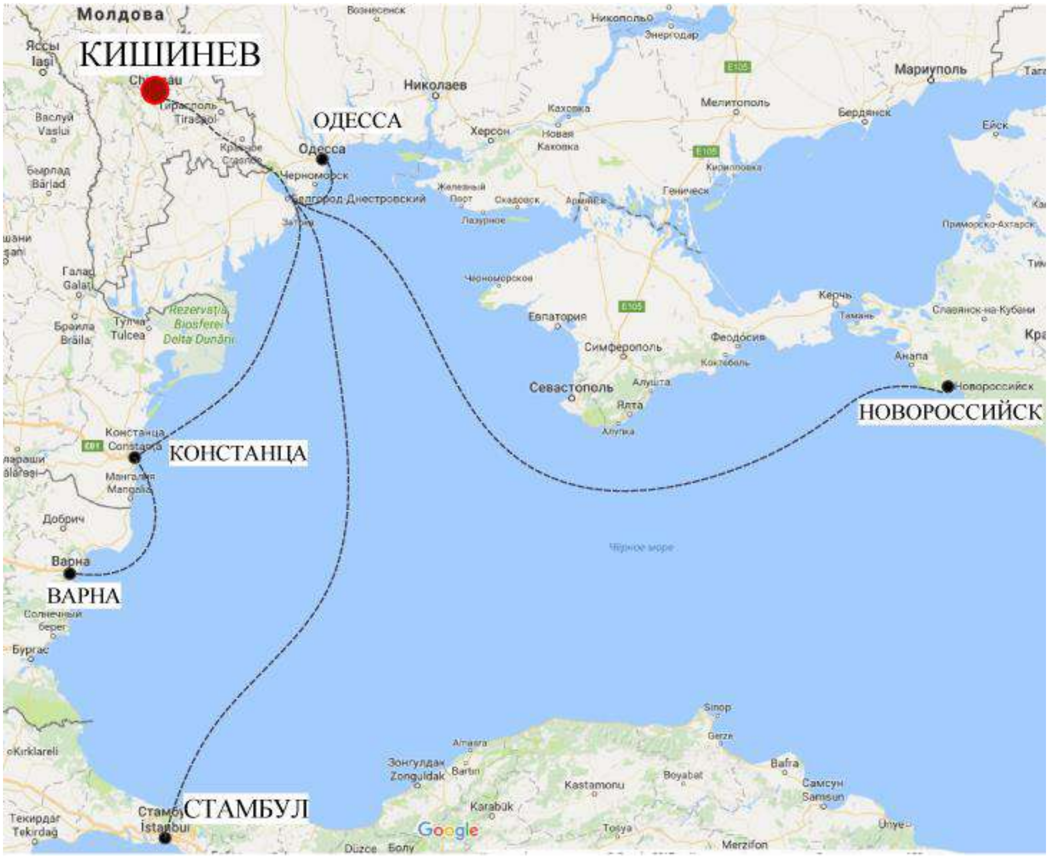


Рисунок 65 - Схема сообщений речного вокзала с транспортными узлами черноморского региона

Речной вокзал, как и аэропорт – это ворота в город. Естественно, необходима набережная, которая и станет главным фасадом города. Предположительно, что с широкой глади воды откроется перспектива на набережную, с доминирующим на ней зданием вокзала (Рисунок 66).

Вместе с тем, здание речного вокзала должно быть архитектурным центром и со стороны города. Выходящие из вокзала пассажиры составляют себе первое впечатление о городе по архитектурному облику привокзальной площади. Размеры площади должны соответствовать этажности и объёмам образующих её городских зданий.

Прилегающий к речному вокзалу район города, привокзальная площадь и транспортные магистрали, проходящие мимо вокзала или подводящие к нему, должны быть организованы в едином комплексе, в полной увязке с решением транспортных проблем.

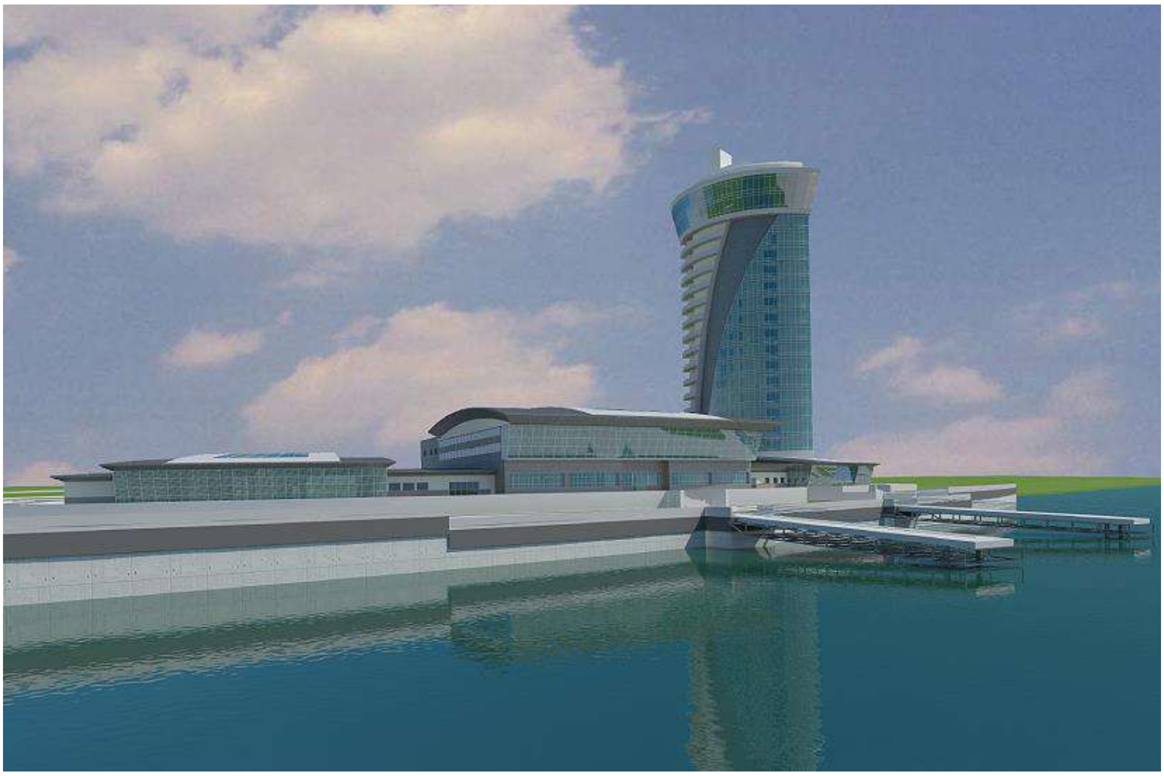


Рисунок 66 - Предполагаемый вид на набережную. (Дипломная работа, выполненная под руководством В. Лупашку).

Привокзальная площадь составляет одно целое с вокзалом. Пассажирское движение на площади вливается в общегородское движение. На площади же начинается расчленение пассажиропотоков. Часть пассажиров, отделяясь от городского потока, направляется к главному входу вокзала – это пассажиры дальнего следования. Пассажиры местного и пригородного сообщения проходят мимо вокзала на пассажирскую набережную или платформу для посадки в речные трамваи или катера.

Пассажиропотоки должны делиться на потоки отправления и прибытия. Отправляющиеся в плавание распределяются по дальним и ближайшим линиям сообщения, а прибывшие пассажиры тех и других линий стремятся быстрее добраться до городского транспорта, который доставит их в любое место города. Чтобы избежать одновременного скопления больших групп пассажиров прибытия и отправления, необходимо эти потоки направлять разными путями.

Необходимо предусмотреть привокзальную площадь , которая должна делиться на две части. Одна из них – общегородская, объединяющая городские и пассажирские потоки. Другая часть должна обслуживать только пассажиров – пешеходов и подъезжающих на автомашинах.

Следует отметить, что выбор строительства речного порта в Вадул-луй-Водэ основан не только на его географической и транспортной составляющей, но и природно-климатической.

Большинство экономических агентов в области водного транспорта предоставляют услуги по перевозке пассажиров (прогулочное судоходство) в районе зоны отдыха Вадул-луй-Водэ. Днестровский парк и зона отдыха Вадул-луй-Водэ, является бесспорным туристическим достоянием Молдовы, но не используется согласно своему высокому потенциалу. В последние годы туристические круизы по Днестру стали набирать популярность, однако в связи с этим остро стал вопрос о возможности использования дополнительных судоходных мощностей с малым водоизмещением. Для развития данного туристического бизнеса необходимо строительство причала небольших круизных судов, а также строительство комплекса речного вокзала для удобства пассажиров и привлечения дополнительных туристов [46].

Одной из особенностей зоны является чистый воздух. В Вадул-луй-Водэ очень своеобразный и богатый кислородом воздух. Наличие большого количества зелёных насаждений, проточная вода реки способствует его очищению. Благодаря воздушным потокам концентрация кислорода в воздухе достаточно высока, что способствует укреплению здоровья и комфортному отдыху.

Развитие курортной зоны «Национального Парка отдыха и туризма», расположенного на берегу реки Днестр, позволит большему количеству туристов увидеть прекрасные пейзажи по обоим берегам реки, но прежде всего этот парк, являющийся бальнеологическим ещё с советских времён, продолжит существование санаторно-лечебной зоны муниципия Кишинэу.

ГЛАВА III
Функциональное зонирование и обустройство территории

III. I Планировочная структура, как основа функциональной организации территории

Планировочная структура города фактически является основой для рациональной территориальной организации города по характеру и типу его использования, т.е. функциональным зонированием.

Идеи градостроительного функционализма стали активно использоваться на практике с 30-х годов XX столетия. Существенным этапом в становлении этих концепций явилось провозглашение знаменитой афинской хартии CIAM в 1933 году.

Именно функциональное зонирование поддерживает планировочную структуру, максимально отвечающую нуждам развития Кишинёва, а также охраны окружающей среды.

Градостроительное зонирование оперирует критериями дифференциации объектов, которые позволяют определить влияние объекта на общественное производство и размещение объекта в данной территориальной зоне [47].

Как известно, в основе функциональной организации территории города лежит принцип выделения территорий города, выполняющих однотипные функции. В муниципии Кишинэу можно выделить три основных зоны: селитебную (архитектурно-планировочная и пространственная организация жилища), производственно-коммерческую, (размещения производственных, коммерческих и складских объектов) и ландшафтно-рекреационную (архитектурно-планировочная и пространственная организация рекреационной деятельности).

В единое целое эти зоны связывает система транспорта, которую мы уже рассмотрели. К примеру, в Кишинёве выделяются достаточно много жилых районов, которые и выполняют функции селитебных территорий, т.н. спальных районов. Это Ботаника, Рышкановка, Буюканы, Центр, Телецентр, Скулянка и др.

Эти районы возникли в разные исторические времена, но особенно бурно развились после II-ой мировой войны. Сначала застраивались т.н. «сталинками», затем «хрущёвками» и уже затем, в 70-80-ые годы архитектура жилых зданий характеризуется поиском своеобразного образа, многообразием форм, свободным оперированием крупными массами, тщательной, иногда чрезмерной их деталировкой. Строительство в этот период велось, в основном, на основе каменной кладки, т.к. в Кишинёве были обнаружены значительные залежи камня ракушечника (котельца). Он добывался как в Криковских штольнях, так и в Рышкановских шахтах.

В этот период продолжается поиск нового типового жилищного строительства, объединяющий преимущества всех разработок базовых параметров и местной инициативы зодчих, которые разрабатывают более гибкие типовые проекты и технологии домостроения. Именно в этот период, в Кишинёве жилые дома различной пластики, силуэта, протяжённости, этажности придали определённую выразительность массовому жилищу Кишинёва.

В жилых домах 143 и 92 серий применялась различная обработка панелей – от цветового до фактурного и пластического их решения, многовариантные решения видов балконов, лоджий и эркеров. Продолжается строительство жилищ из местного строительного материала – котельца, которое, по-прежнему, выполнено лишь в сухой, функционально-рациональной архитектуре.

В Кишинёве в этот период всё активней идёт застройка многоэтажными жилыми домами, которые способствовали живописному объёмно-пространственному композиционному решению важных градостроительных узлов. В основном, это были здания монолитного домостроения, где стены зданий и перекрытия выполнялись из монолитного бетона, причём применялись структуры разной конфигурации и определённых конструктивных особенностей. Этим методом построены жилые дома на ул. Албишоара и ул. Гренобля. Наиболее выразительным ансамблем, выполненным в монолитном исполнении, является комплекс жилых домов и общественно-торговых центров на бульваре Дачия (арх. Г. Соломинов, арх. О. Вронский) состоящий из четырёх равновысоких точечно-вертикально 20-ти этажных зданий и горизонтальными объёмами торгово-общественных комплексов (Рисунок 67).

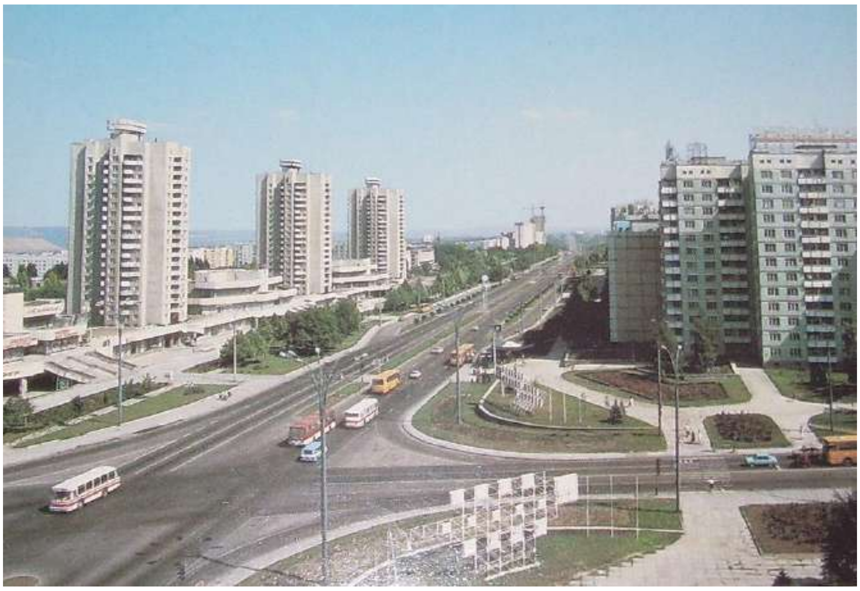


Рисунок 67 - Комплекс жилых домов и общественно-торговых центров на бульваре Дачия (арх. Г. Соломинов, арх. О. Вронский)

Этот градостроительный комплекс отличается пластичностью объёмов, чётко выдержанным ритмом по вертикали и горизонтали, интенсивной игрой светотеней, культурной проработкой архитектурных деталей.

К сожалению, и этот архитектурный ансамбль в дальнейшем подвергся безжалостному вмешательству и сегодня он требует радикальной реконструкции и становления вновь одним из прекраснейших архитектурных сооружений города.

В период 2000 – 2018 г.г. продолжается застройка высотными жилыми домами, но, к сожалению, большинство из этих жилых сооружений «вдавлены» в городскую среду, выполнены автономно. В большинстве своём, архитектурный образ не стал приоритетным. Главенствующим моментом в расположении этих зданий стала экономическая выгода, поэтому многие из жилых домов выполнены в несоразмерной, безвкусной пластике и архитектуре. Немногим удаётся выполнять комплексную застройку жилья с формированием жилых комплексов или микрорайонов (пример, ж/к «Dragalina») (Рисунок 68).

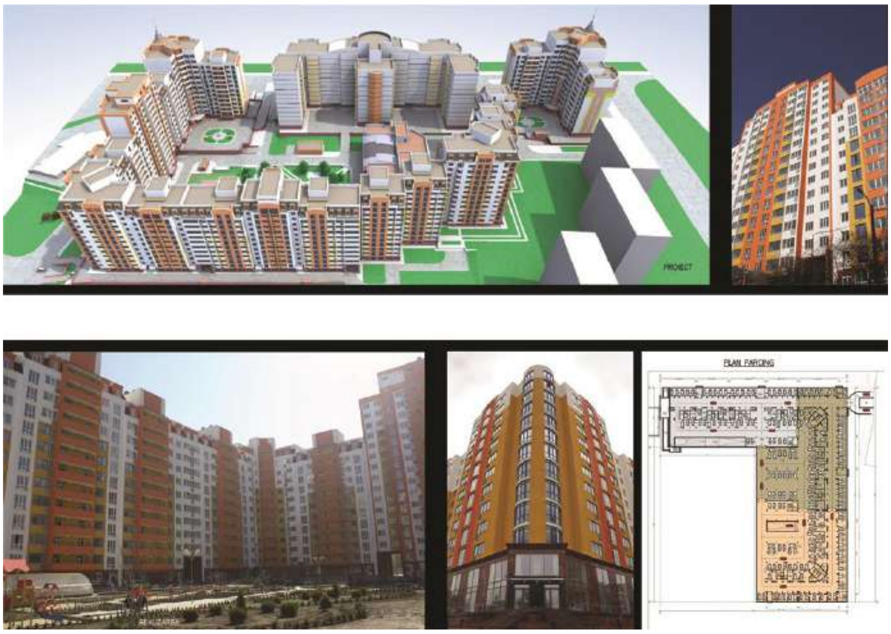


Рисунок 68 - Жилой комплекс «Драгалина» по ул. Гренобля в г. Кишиневе (арх. В. Лупашку, А. Турукало) (2007-2014 гг.)

По примеру этого жилого комплекса, в дальнейшем, были спроектированы и построены многие жилые комплексы на Ботанике, Чеканах и др.

В период 90-х годов, когда процесс домостроения был достаточно низок, были нарушены принципы функционального зонирования селитебных территорий. Территории, которые отводились под высотное домостроение были «отданы» под индивидуальную жилую застройку, несмотря на то, что к этим территориям были уже тогда подведены магистральные сети, рассчитанные на высотную жилую застройку (район ул. Студенческой, район ул. Миорица и др.). Поэтому, в 2000-ые годы в городской среде уже не было свободных территорий под строительство жилых микрорайонов и жилых комплексов, именно по этой причине отданные по генплану селитебные зоны, предназначенные для высотного домостроения, существенно обеднели и исказили архитектурно-градостроительный облик города.

Что касается производственных зон Кишинёва, то ещё в 1989 г. была заложена переноска всех промпредприятий из центральной зоны в переферийные районы, т.к. промышленное производство создаёт экологически неблагоприятные условия как на территории самого предприятия, так и в некотором удалении от него, порядке 500-600 м. В центральной части города фактически уже не осталось серьёзных предприятий, угрожающих экологическому состоянию города. Некоторые были перенесены, [48] другие перестали существовать. Крупные предприятия, в силу определенных причин и обстоятельств, перестали функционировать. Вместе с этим, была фактически раздроблена или уничтожена промзона Кишинева. Вместе с этим были закрыты или преобразованы научно-производственные объединения [49]. В большей степени эти территории отданы под развитие производственно-коммерческих территорий (“Supraten” и др.), а также коммунально-складских.

В Кишинёве, по-прежнему, должна развиваться коммунально-складская зона, в которой размещаются склады торговых предприятий, предприятий по обслуживанию транспортных средств (троллейбусные депо, таксопарки, парки уборочных машин и др.), предприятий бытового обслуживания и др.

Естественно, в чистом виде функциональное зонирование сегодня уже невозможно, происходит некоторое смешение функциональных зон из-за увеличения занятости населения в сфере управления и обслуживания.

Развитие зон производства, на наш взгляд, будет развиваться в свободных экономических зонах муниципия, а также в развивающихся технопарках. Кроме того, необходимо отметить принцип развития производств в пригородной зоне, т.н. городах - «спутниках». Это будут, скорее всего, на данном этапе, предприятия среднего или малого формата. Такого типа, как “Procarton” (Рисунок 69).

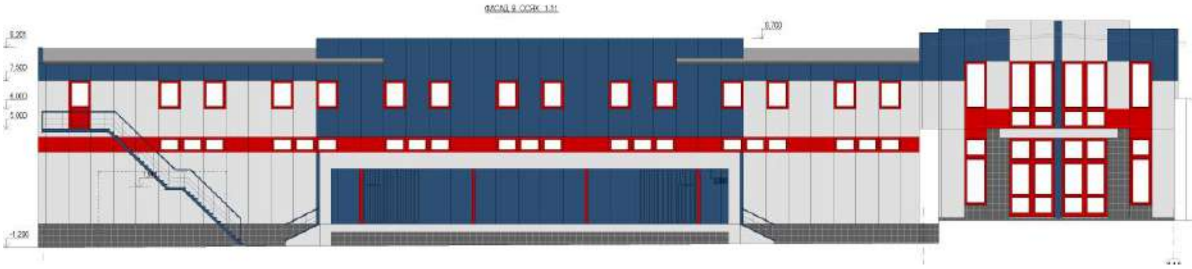


Рисунок 69 - Предприятие среднего формата «Прокартон» в г.Кишиневе (Арх. В. Лупашку)

В процессе реконструкции этих территорий уже сегодня реализуются планы строительства многофункциональных комплексов, в которых обслуживающие и деловые учреждения, конторы, магазины, транспортные учреждения совмещаются с жильём. Постепенно мы ушли от понятия «спальных» жилых районов, которыми были вышеназванные сегменты города и приходим к многофункциональным комплексам, которые несут в себе все функции, присущие городу: жильё, работа, отдых, общественное обслуживание. Эта тенденция в будущем должна развиться.

Одной из важнейших зон для комфортного проживания населения служит ландшафтно-рекреационная зона, в которой находятся места массового отдыха населения, крупные массивы зелёных насаждений и водные пространства. Правильное функциональное зонирование территорий, по сравнению со свободным размещением составляющих эти зоны элементов, имеет экономические и социальные преимущества. Экономические - заключаются в возможности рационального использования городских территорий, транспортных и инженерных клммуникаций. Социальные – в уменьшении нагрузки на природную среду, в улучшении условий проживания населения.

Общественно-деловая зона (центральная часть города), в которой формируется система взаимосвязанных общественных пространств, составляющих ядро Кишинёва (Рисунок 70).

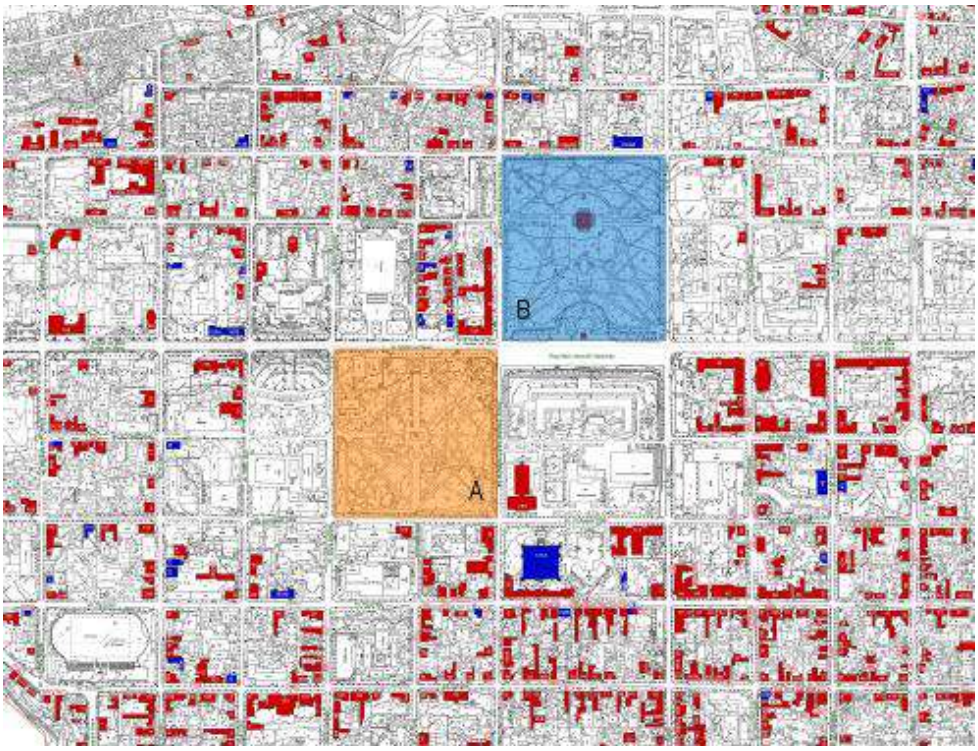


Рисунок 70 - Общественно-деловая зона центральной части г. Кишинева

Общественные пространства заслуживают особую роль в городе, т.к. именно они формируют объемно-пространственную городскую среду. Те тенденции “разбазаривания” общественных пространств, в пользу индивидуальной застройки,естественно, должны быть прекращены. Важнейшая роль в этом процессе, должна быть, прежде всего, возложена на главного архитектора города и генерального примара. К сожалению, начиная с 90-х годов была не только нарушена, но и значительно уменьшена территория общественных пространств Кишинева. 30-ти летняя практика «вдавливания» и «засовывания» в существующую общественно-пространственную структуру города автономных объектов привела к перезагруженности территорий – функциональной диспропорции, нехватки объектов общественного пользования, а вместе с этим и общественных территорий, общественных центров. Вместе с этим, были уничтожены архитектурные ансамбли без создания каких-либо новых архитектурно-художественных композиций. Лишь фрагментарно можно отметить, что создавались какие-то новые архитектурно-планировочные районы, хорошо увязанные с транспортной инфраструктурой. Это нанесло городу громаднейший ущерб, так как сегодня за счет этого изменения функций городской среды образовался дисбаланс территорий: перезагруженность транспорта, исчезновение дворовых пространств, площадей, скверов и пр. В дальнейшем, должно стать приоритетным как для примара, так и для главного архитектора города, функция охранять и приумножать общественные пространства.

Функциональные процессы в транспортно-планировочной организации города должны быть тесно взаимосвязаны. Именно из транспортно-планировочной организации следует судить о затратах времени населения на передвижение (центр города, вокзалы, жилые районы, стадионы, парки и т.д.). Радиально-кольцевая система именно соответствует этим параметрам и можем считать, что она наиболее приемлема для Кишинёва.

Также необходимо отметить и зоны внешнего транспорта.

Именно они требуют дальнейшего развития, исходя из принципа регионального расселения и архитектурно-транспортной и планировочной структуры.

В дальнейшем следует обратить самое серьёзное внимание, при решении планировочных проблем, на стадии генерального плана, на процесс моделирования и формирования структуры города с обеспечением вариантности расположения важнейших зон и оптимальные условия расселения на тех или иных этапах развития.

Некоторые комплексы, размещённые по градостроительным канонам, а также увязанные в транспортную структуру города, с включением правил композиции и цветовой гаммы, с размещением в них функционально требуемых объектов и пространств все же были спроектированы и построены по градостроительным нормам и правилам, по принципам градостроительного зонирования территории.

Но таких комплексов, а тем более микрорайонов, недостаточно для столичного города.

В дальнейшем, для Кишинёва необходимо умелое сочетание новых неосвоенных земель с их преобразованием в полноценные селитебные зоны, какими стали в своё время Буюканы, Рышкановка, Чеканы, Ботаника.

Наряду с наземными, необходимо учитывать и подземные объекты функциональных систем. Следует подчеркнуть, что надземная часть города определилась до того, как она была построена. Сегодня следует уделить большое внимание подземной урбанистике, которая у нас имеет исторические корни. Принципы и характеристики развития подземного пространства у нас, к сожалению, забыты и не принимаются во внимание современными урбанистами. Необходимо помнить, что, начиная с XVII века город строился из белого ракушечника, добываемого непосредственно в самом городе. Эти каменоломни, туннели, ходы и подвалы на сегодняшний день или замурованы, или засыпаны. Но они, по-прежнему, существуют.

Город, по-прежнему, углубляется в подземное пространство благодаря развитию Рышкановских и Криковских шахт. Думается, если эти пространства рассматривать с градостроительной позиции, мы смогли бы по-иному представить будущий Кишинёв.

Все перечисленные зоны требует ещё отдельного рассмотрения и дополнительных предложений, но ландшафтно-рекреационная зона, на наш взгляд должна быть более детально рассмотрена, так как она действительно работает на Кишинёв как на «зелёный» город и формирует экологически благоприятный город для проживания, а также занимает значительную территорию города, около 30% его территории.

III. 2 Озеленение и водные пространства Кишинёва

Одной из важнейших функций развития города является присутствие и функциональность зелёных пространств городской среды - парков и лесопарков.

Кишинёв можно отнести к городам, с повышенной долей зелёных зон, где парки составляют 6 651,38 га, лесопарки 11 178,49 га, городские сады 429,31, зелёные зоны в окружении транспортных артерий 522,88 га, а также скверы, клумбы на кругах, клумбы на площадях и возле тротуаров, дворовые насаждения. [50] Как видно, наиболее значимое и, соответственно, более важное для города имеют как в территориальном, так и градостроительном значении парки и лесопарки. Парки можно назвать социальным богатством города. Именно в парках, преобразованная природа выступает как среда обитания и как база для выполнения высоко ценимых человеком социальных функций. [51] Сочетание в одном объекте художественно-организованной материальной среды, с направленной социальной деятельностью придаёт, паркам неповторимую специфику и привлекательность, определяет их столь значимую роль в жизни человека и города, в целом. Поэтому, историческая эволюция парков отражает как развитие форм и приёмов ландшафтной архитектуры, так и архитектурно-художественную форму организации среды. Тяга к природным ландшафтам, особенно ощутима становится в последние десятилетия, что явно просматривается и в структуре Кишинёва.

Под природной ландшафтной средой мы понимаем особый вид архитектурной деятельности, направленной на создание гармоничного и целесообразного окружения для человеческой жизни.

В этих целях ландшафтная архитектура использует такие материальные средства, которые всегда существовали в природе (рельеф, вода, растительность и пр.) и подвергает их необходимым преобразованиям. Так в Кишинёве такие пространства занимают более трети территории муниципия. Рациональное и бережное их использование позволило бы Кишинёву называться одним из наиболее благоустроенных и зелёных городов Европы.

При рассмотрении существующих зелёных пространств города, а также формирования парковых систем в муниципии следует скрупулёзно определить функциональную и градостроительную функцию каждого элемента этой системы, т.е. установить классификацию парков и прежде всего нам самим глубже понять, что такое «парк», определить его характеристику и границы.

При проектировании, размещении и развитии парков принимались во внимание те особенности, которые присущи различным типам парков и прежде всего – рельеф. Именно пластика рельефа, такая разнообразная на различных участках, позволяет создать разнообразные, смешивающиеся друг с другом пейзажи, где главным элементом служит растительность в её сезонной динамике – деревья, кустарники, цветы, зелёный ковёр, а также водоёмы, открытые пространства, здания и сооружения, являющиеся необходимыми элементами существования и развития паркового ансамбля.

В архитектурном решении парков, помимо центра композиции существуют и композиционные оси – т.н. архитектурно-планировочная структура, на которую нанизываются «элементы» парка. В роли структуры выступают аллеи, дорожки, набережные и прочие планировочные оси, так необходимые паркам. Только наличие структуры и композиции может говорить о наличии того или иного парка. Вместе с этим должна существовать чёткая граница парка – огороженная или выделенная специальными подходами и подъездами. Бесструктурный зелёный массив следует отнести к лесопарковым зонам города. Таких зеленых пространств также достаточно много в Кишиневе.

Озеленение и водные пространства Кишинёва занимают, как уже отмечалось, более трети территории города и являются не только рекреационными зонами, но и «лёгкими» Кишинёва, а также неотъемлемой частью общественных пространств городской среды.

В городе насчитывается 19 парков, некоторые из которых были заложены ещё в XIX веке. Прежде всего парк «Штефана чел Маре» (1818 г.), а также Сквер Кафедрального Собора. (1836г.).

Бурное развитие ландшафтной архитектуры в Кишинёве можно отнести к периоду 50-60 годов XX века.

В этот период были заложены:

- парк Валя Морилор, площадью 114 га с центром комсомольским озером, площадью 34 га. Идея строения парка и озера принадлежала Леониду Ильичу Брежневу, который в ту пору был главой республики. Закладывали парк и выполняли земляные работы комсомольцы и молодёжь города. Именно поэтому он получил своё первоначальное название – Центральный парк культуры и отдыха Ленинского комсомола.

К 1952 году на ручье Дурлешты появилось озеро, ставшее известным как Комсомольское озеро. В структуру парка и озера входили: пляж, дневной кинотеатр, шахматно-шашечный клуб, детские аттракционы, танцевальные залы, Зелёный театр, водно-спортивные базы, кафе и пр.

В тот же период была сооружена каскадная лестница, отреставрированная в 2016 году. Поставлена она с учётом рельефа и ведёт от старого входа к кольцевой аллее вокруг озера (длинна аллеи 2,5 км);

- Дендропарк – Дендрарий, расположен в микрорайоне Буюканы и основанный на базе Ботанического сада, созданного в 1950 году. В парке удачно воспроизведены различные типы рельефов республики, включая многообразие почв с подземными водами на различных глубинах;

Особой гордостью дендрария являются водные ландшафты – пруды и заводи, поросшие крупными кувшинками и обширной зеленью. Это такая уникальная коллекция водных и болотных растений Молдовы, находящихся в сердце столицы. С 1975 года дендропарк был взят под государственную охрану как памятник садово-паркового искусства и ландшафтной архитектуры.

Объёмно-пространственная композиция парка состоит из центрально расположенных систем открытых пространств, окружённых массивами деревьев и кустарников, растущих на склонах. Главный вид – со стороны ул. И. Крянгэ. Планировка дорог подчиняется принципу кольцевых маршрутов, предназначенных основному назначению парка – показу различных растительных сообществ с вкраплениями в структуру малых архитектурных форм (беседок, пергол, скамей).

Сейчас центральная часть парка украшена каскадом озёр площадью 9 гектаров, а разветвлённость балки позволяет видеть водоёмы из разных мест парка и окружающей среды.

Однако из-за низко залегающих грунтовых вод не все коллекционные растения могли сохранять свою специфичность. Поэтому, по настоянию академика Александра Чеботару, в 1973 году выделили территорию под Ботанический сад на Ботанике, где он и находится. Естественно, новый Ботанический сад и был создан его руководителем, академиком А. Чеботару, по самым передовым архитектурно-планировочным, композиционным и объёмно-пространственным характеристикам садово-паркового искусства.

Изначально Ботанический сад был спроектирован как архитектурно-пейзажный комплекс, в котором воспроизведены элементы молдавского ландшафта. Площадь сада – 83 гектара на которых произрастают экспериментально-коллекционные растения, а также экземпляры из Америки, Европы, Азии, Кавказа, Африки и Австралии.

Так устроители парка использовали грунтовые воды, помешавшие в своё время сохранить здесь Ботанический сад, для формирования субтропических зон с произрастанием иган и магнолий. Сумели вырастить древнее дерево Gingo Beloba, пришедшее к нам из Гималаев. Секвойя, дающая цветы, напоминающая тюльпаны. Огромные кусты белых японских колокольчиков Юкка. Древовидный цветок, окрашенный по-королевски многоцветно. Фантастические сорта крупных тюльпанов и пионов, сирени и конечно же роз. Коллекция роз занимает центральную панораму ландшафта, коллористически обогащая его.

- парк «Валя Трандафирилор» расположен в юго-восточной части Кишинёва. Раньше на месте парка был естественный зелёный массив площадью 145 га и плантации роз. Земляные дамбы перегораживали ручей, образовывая каскад прудов. Рядом находились поля из розы, лаванды и шалфея. По дороге от ул. Керченской до завода по переработке эфирных масел (1972-1980 г.г.) везли ароматную продукцию на большегрузных машинах. А в целом, в парке, произрастало более 50 видов деревьев и кустарников, а также находилась летняя эстрада, городок аттракционов, рестораны и музей садово-парковой архитектуры.

Представляется, что завод по производству эфиромасличных культур следует возродить. И это не обязательно может быть в самом Кишинёве, но может быть в пригородной зоне. Производство эфиромасличных культур из розы, лаванды, шалфея и пр. должны дать дополнительный импульс в развитии исторической для Молдовы и Кишинева отрасли.

Остальные парки Кишинёва не столь выразительны по признакам архитектурно-планировочной композиции и объёмно-пространственной организации территории. Хотя в последующих исследованиях проанализировать их следует и дать характеристики для дальнейшего их развития.

Следует отметить ещё один важный элемент в зелёной структуре города. Это центральное кладбище, представляющее озеленённое пространство, производящее впечатление скорее парка, нежели погоста.

Время основания его неизвестно, хотя первые упоминания о нём мы находим в 1811 году. Естественно, что оно возникло ранее, в позднем средневековье, на окраине тогдашнего Кишинёва. С 1818 года называется городским. В 1822 году основывается Всесветская церковь. В XIX веке традиционное место захоронения молдавских феодалов и церковной знати, интеллигенции и купечества.

К сожалению, как и многие памятники культуры и архитектуры в нашей стране Центральное кладбище не входит в число охраняемых государством объектов, и многие годы прибывает в «бесхозном» состоянии. Хотя в действительности обладает большим историческим и культурным значением для Кишинёва. В 30-ые годы бессарабский историк Георге Безвиконный писал о кладбище: «Много надгробий разрушено, но и те, что остались, заслуживают большего внимания, чем им уделяется».

Здесь захоронены Матиевич, Донич, Суручану, Котовский, Карл Шмидт, сербский принц Алексей Карагефчевич, князья Романовы, Крупенские и многие, многие другие известнейшие люди с мировыми именами.

Сегодня оно занимает порядка 10 га, но этого «мало» тем, кто «борется» за драгоценное место. За захоронениями специально не ухаживают, намеренно разрушая их. Как отмечает Евгений Румянцев, кишинёвский краевед, на кладбище идёт постоянный круговорот захоронений, на месте бывших могил находят золото, ордена, медали и многое другое.

Аналогичное состояние и у других старинных кладбищ Кишинёва – польского, еврейского. Мы не понимаем или не хотим понимать, что уничтожается история, память народа. Необходимо в срочном порядке принять как законодательные, так и административно-организационные меры по реконструкции и сохранению памятников истории, культуре и архитектуре. При каждом историческом кладбище необходимы архитектурно-археологические изыскания, а также провести полную реконструкцию территории с ремонтом аллей, дорожек, заборов, а также малых архитектурных форм.

Следует отметить и существующее в республике научное культурно-просветительское учреждение «Кишинёвский зоологический парк» - зоопарк, расположенный на юго-восточной окраине города. Основан в 1978 году с площадью около 25 га. В коллекции зоопарка насчитывается около 1 000 различных животных.

На главной архитектурно-планировочной оси, главной аллее парка, находится пруд, который является центром композиции парка. Но в дальнейшем, предлагается воссоздать естественную среду обитания зверей и птиц, преобразовав его в сафари-парк. Необходимо провести архитектурно-пространственную реконструкцию и очистку озера и прибрежной полосы для превращения этого зоологического сада в один из самых замечательных зелёных пространств муниципия.

III. 3 Тенденции паркостроения и реконструкции зелёных пространств

Преобразованию парков должна служить долгосрочная программа и научно-проектная концепция. Именно исходя из этих намерений нами для исследования был выбран один из наиболее крупных лесопарковых массивов Кишинёва (Рисунок 71), которым является Рышкановско-Чеканское зелёное пространство, а также зелёная полоса между Рышкановкой и Старой Почтой.

Эти три района города, каждый из которых насчитывает порядка 150 тысяч жителей (Рисунок 72), реально нуждаются в преобразовании не только архитектурно-планировочном, но и эстетическом, что приведёт к благоприятным микроклиматическим и санитарно-гигиеническим нормам, а также повышению архитектурно-художественной ценности перечисленных парковых зон, их дендрологической разнообразности [52].

Прежде всего, необходимо отметить, что и на сегодняшний день все эти парки многофункциональны (спортивная, культорологическая, детская, рекреационная и прочие функции). В целом, именно многофункциональность, основанная на принципах комплексного подхода, позволит определить разновидности и выразительные пути решения возникших проблем. Прежде всего, в целях сохранения городского парка как типологической градостроительной единицы, следует определить и закрепить в кадастровых документах границы парков.

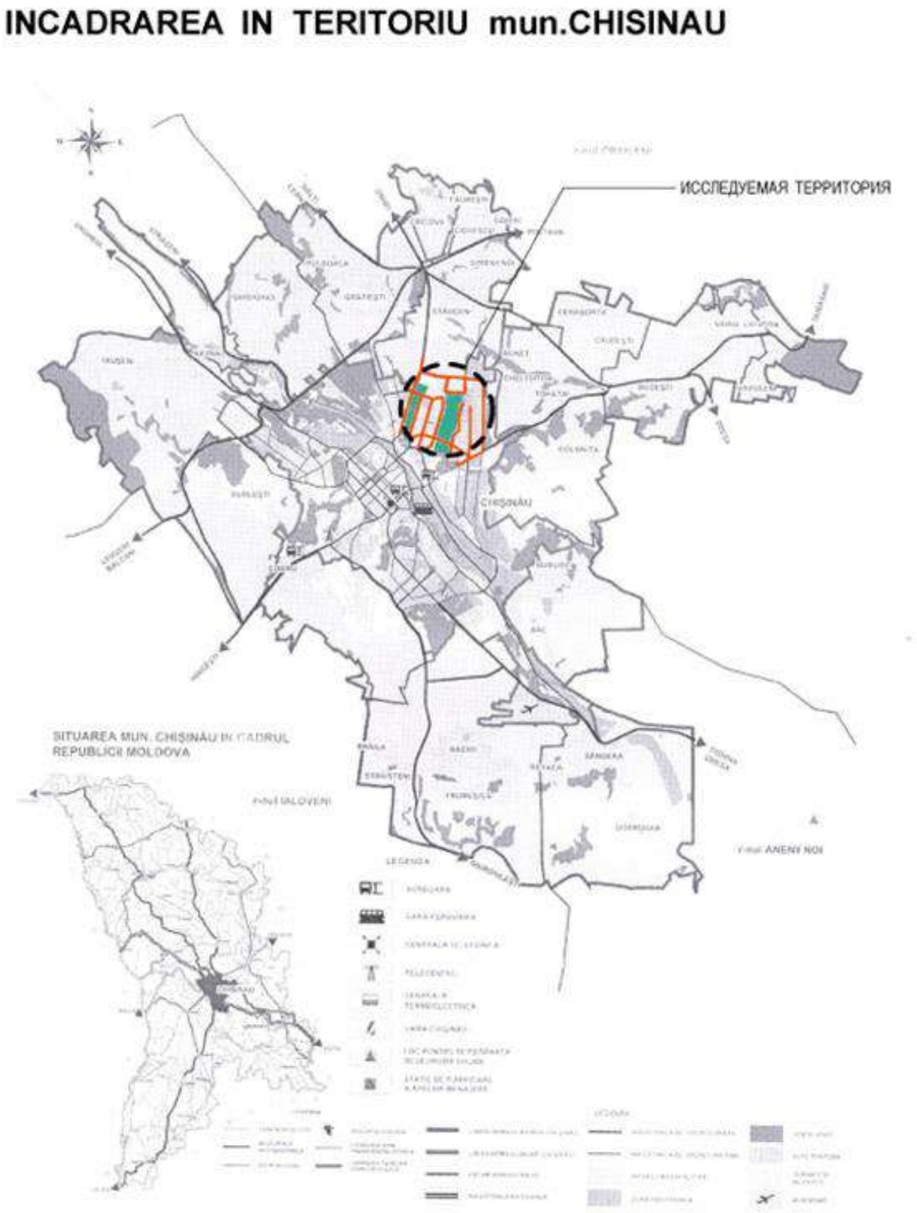

INCADRAREA IN TERITORIU mun.CHISINAU
ИССЛЕДУЕМАЯ ТЕРРИТОРИЯ
CHIŞINĂU
SITUAREA MUN. CHIŞINĂU IN CADRUL
REPUBLICII MOLDOVA
ANENII NOI
LEGENDA

Рисунок 71 - Лесопарковый массив между микрорайонами Рышкановка-Чеканы, Рышкановка - Старая Почта на карте Кишинёва

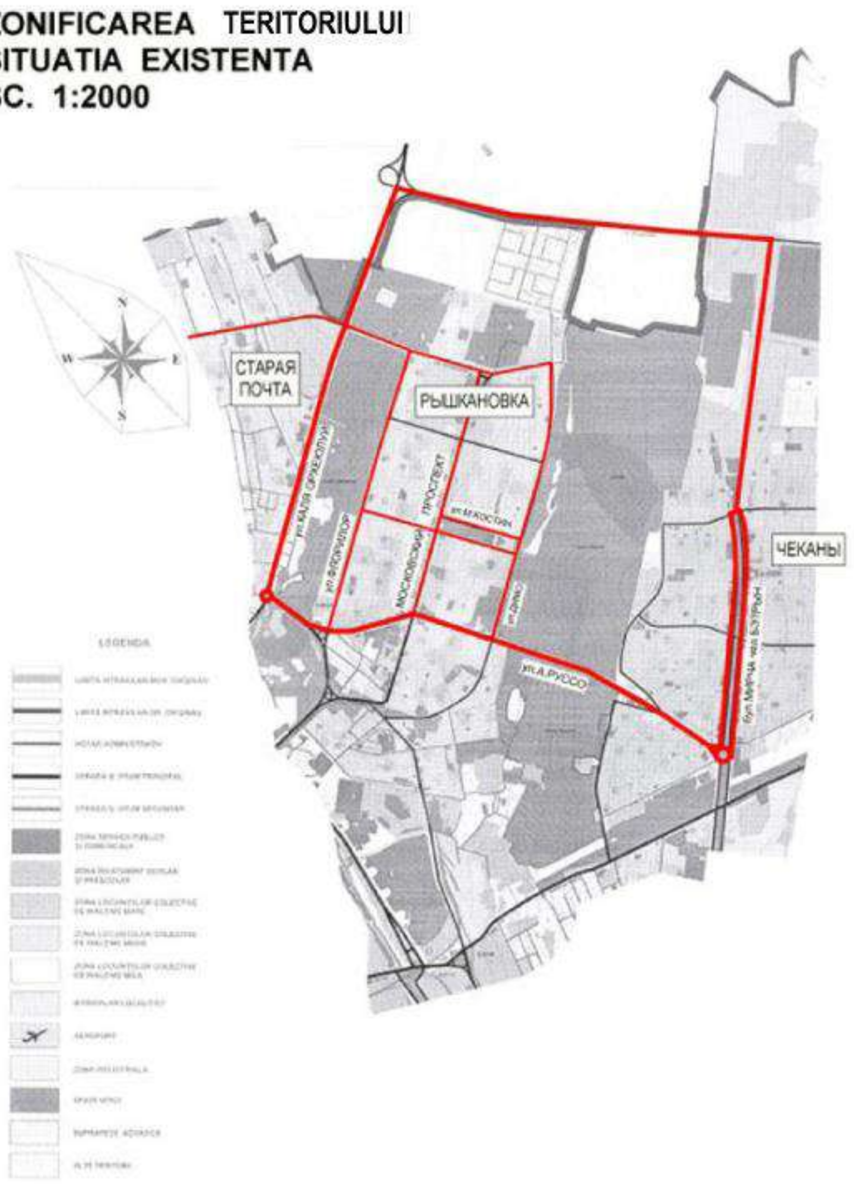

ZONIFICAREA TERITORIULUI
SITUATIA EXISTENTA
SC. 1:2000
N
W
E
S
СТАРАЯ ПОЧТА
РЫШКАНОВКА
ЧЕКАНЫ
ул.Флорилор
Московский проспект
ул.А.Руссо
LEGENDA

Рисунок 72 - Схема расположения микрорайонов Рышкановка, Чеканы, Старая Почта и зелёных зон между ними (Дипломная работа рук. В.Лупашку)

Важно определить режимы и виды разрешённого использования: зелёные насаждения (полянки, деревья, кустарники, газоны, цветники и т.п., а так же устройства для их содержания, водоёмы, ручьи и искусственные водные пространства (фонтаны, каскады, бассейны, и т.п.); элементы декоративного и монументального искусства (скульптура, монументы, памятные знаки и пр.); так же малые архитектурные формы и оборудование для отдыхающих (скамьи, беседки, перголы, мостики, навесы, туалеты и т.п.; - дорожки и площадки с твёрдыми видами покрытий для отдельных видов спорта и отдыха (детские и спортивные площадки, для настольных игр, гимнастические, танцевальные, для тихого отдыха, для выгула собак, для пикников, для проведения праздничных, выставочных и прочих временных мероприятий, летние театры, эстрады); пляжи с соответствующим оборудованием (спасательные станции, пункты оказания первой медицинской помощи, кабины для переодевания, душевые), а также архитектурные сооружения, обеспечивающие именно эти функции - объекты общественного питания, торговли сувенирной продукции, аттракционы, дискотеки, игровые залы, спортклубы, лодочные станции и прочие сооружения, обозначенные в генеральном плане развития данных зелёных пространств городской среды.

Именно таким сооружением станет предполагаемый многофункциональный спортивный комплекс (на месте существующего стрельбища «Динамо», который и морально, и физически уже давно изжил себя и требует не столько реконструкции, сколько нового видения и нового строительства, основываясь на международных требованиях и стандартах. Поэтому, предлагается создать новое стрельбище, причём со строительством трибун и использованием для биатлона, используемого как в зимнее, так и в летнее время года. Благоприятный рельеф способствует созданию трассы для биатлона и строительства стрельбищного стадиона. В комплексе с этим могут быть построены SPA-центр и FITNES-центр и прочие спортивные сооружения в зоне (В). Именно не изменная функциональность парка, а также используя территории, отданные ранее под строительство, означает бережное отношение к его структуре.

На наш взгляд, все проблемы, которые присутствуют на данном участке – отсутствие современной инфраструктуры; - отсутствие спортивно-оздоровительных зон; - неприемлемая архитектурно-эстетическая выразительность отдельных строений; - отсутствие парковок, стихийно организованные пешеходные пути; - нарушения и отсутствие культурно-туристической линии движения и пр., могут быть решены с созданием современного многофункционального спортивного комплекса, отвечающего последним тенденциям в области архитектуры и градостроительства. Это позволит не только создать композиционное ядро парка, но также повысит эффективность использования городской территории, создание условий для привлечения горожан и туристов, а также повышением количества рабочих мест, задействованных в нормальном функционировании данного комплекса.

Аналогично должны быть решены зоны детского досугового центра и театрально-развлекательного комплекса (зона Д). Если детская зона-парк существует, правда находясь в запущенном состоянии, то зону театрально-развлекательных учреждений необходимо развить заново (зона А).

Следует ещё раз подчеркнуть, что детский парк не функционирует в полной мере, нерационально используются градостроительные ресурсы, что приводит к следующим проблемам:

- низкая эффективность использования территории парка;
- отсутствие застройки, представляющей какую-либо ценность;
- отсутствие парковой архитектуры;
- проблема детского развития и воспитания, проведения досуга детей, подростков и семей с детьми;
- неудовлетворительная экологическая ситуация городской среды.

Исходя из этого, вытекают и основные задачи:

- создание детского парка в городской среде с реконструкцией и ревитализацией существующего парка Б. Главана, входящего в единую зелёную «сеть» данных районов города;
- улучшения психо-эмоционального состояния городских жителей;
- повышение эффективности использования территории, с созданием единого архитектурного облика парка;
- создание досугового центра для детей, способствующего развитию и воспитанию подрастающего поколения.

Такую же, культурологическую функцию, на наш взгляд может нести и предполагаемый культурно-развлекательный центр, в который входят музей, летний театр, зона выставок и т.п., связанные между собой так же органично, как и все части природного организма.

Именно таким природным организмом является «вода».

Вода – один из богатейших природных факторов, который существенно обогащает весь массив парка. Сформировавшийся, а затем и реконструируемый каскад озёр особенно станет живописен в сочетании с новой дендрологической ситуацией. Уместно помнить высказывание крупнейшего английского теоретика в области ландшафтного искусства Х. Рентона: «Вода – глаз пейзажа». Естественно, что озёрам отводится одно из важнейших композиционных значений, вокруг которых по горизонтали будут сформированы перспективы на водоёмы и его берега с использованием водных зеркал как фон всего паркового ансамбля.

Как было ранее отмечено, особенностью выбранной ситуации являются три парковых образования – парк Рышкань, лесопарк Чекань, зелёная полоса с парковой зоной – Старая Почта. Все эти три полосы разделяют три микрорайона города и по сему, существует серьёзная проблема обеспечить взаимосвязь между этими градостроительными образованиями. Именно исходя из этих соображений, было предложено решить эту связь посредством канатной дороги (Рисунок 73), которая станет альтернативой общественного наземного транспорта, может решить проблемы трафика и перегруженности улиц, а также поможет развить новую структуру перевозок, которая реально может и должна развиваться в г. Кишинёве.

Строительство подобных объектов уже велось в г. Кишинёве, но к сожалению, они находятся в плачевном состоянии и автором предлагалось провести реконструкцию данного сооружения - канатная дорога (Рисунки 74, 75), связывающая микрорайоны Буюканы и Скулянку.

Строительство канатной дороги на выбранном участке является наилучшим решением градостроительной проблемы взаимосвязи районов и транспортировки пассажиров, а также позволяет проложить новую транспортную артерию не нарушая целостность зелёных пространств (зона С). Рельеф парка достаточно крут, а это так же является одной из основополагающих причин выбора данного вида транспорта. Предлагается проложить данную дорогу по следующему маршруту – вдоль ул. Мирон Костин (Рышкановка), начиная от ул. Михай Садовяну (Чекань), вплоть до ул. Каля Орхеюлуй (Старая Почта). Кроме канатной дороги, пешеходную взаимосвязь между районами предполагается осуществлять посредством каскадной лестницы с водными вкраплениями.

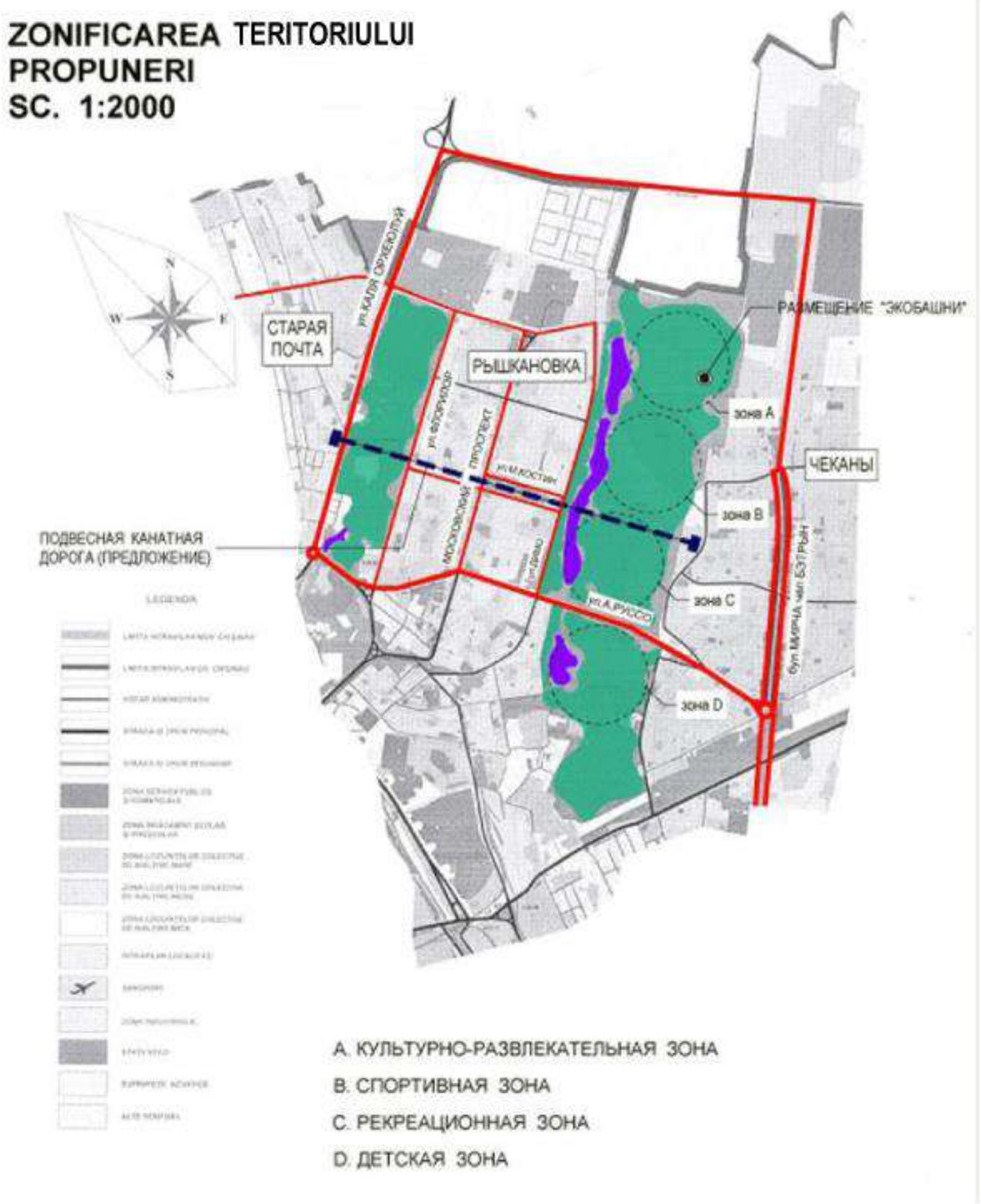

ZONIFICAREA TERITORIULUI
PROPUNERI
SC. 1:2000
N
W
E
S
СТАРАЯ ПОЧТА
ул.КАЛЯ ОРХЕЮЛУЙ
РЫШКАНОВКА
ул.ФЛОРИЛОР
МОСКОВСКИЙ ПРОСПЕКТ
ул.М.КОСТИН
ул.ДИМО
ул.А.РУССО
РАЗМЕЩЕНИЕ "ЭКОБАШНИ"
зона A
ЧЕКАНЫ
зона B
зона C
зона D
бул.МИРЧА чел БЭТРЫН
ПОДВЕСНАЯ КАНАТНАЯ ДОРОГА (ПРЕДЛОЖЕНИЕ)
LEGENDA
A. КУЛЬТУРНО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНАЯ ЗОНА
B. СПОРТИВНАЯ ЗОНА
C. РЕКРЕАЦИОННАЯ ЗОНА
D. ДЕТСКАЯ ЗОНА

Рисунок 73 - Схема канатной дороги

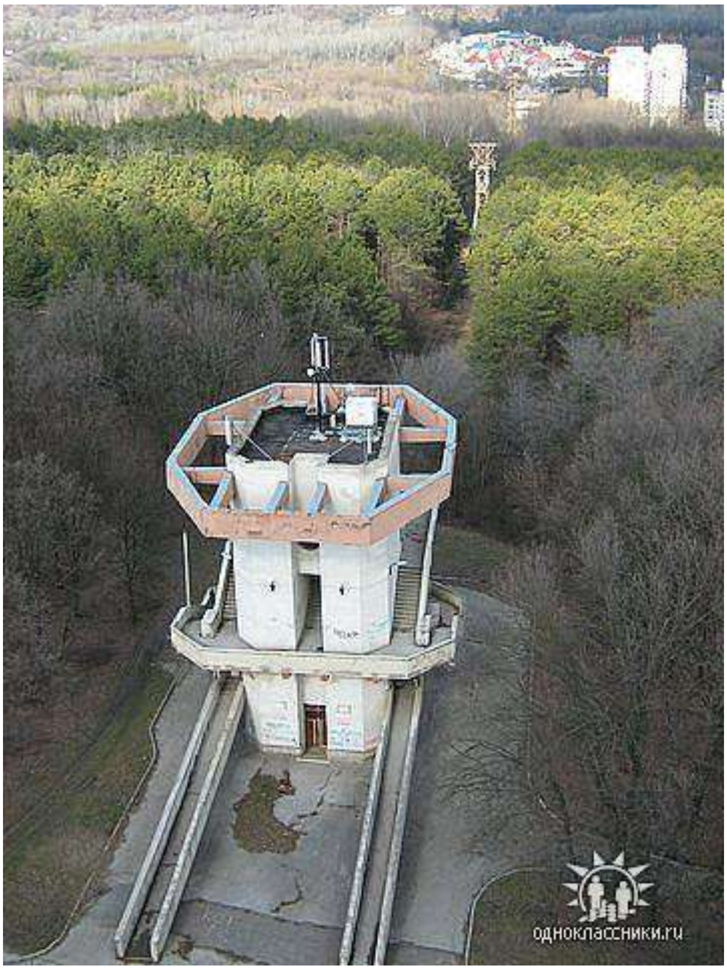

одноклассники.ru

Рисунок 74 - Современное состояние канатной дороги (верхняя станция)

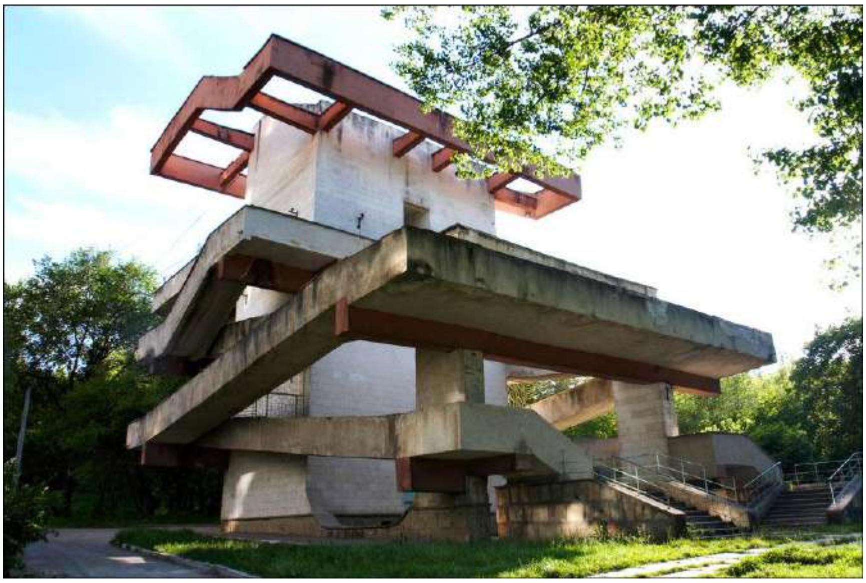


Рисунок75 - Современное состояние канатной дороги (нижняя станция)

Для энергообеспечения предлагается использовать альтернативные источники (солнечные и ветровые), которые будут находиться на эко-башне, являющейся не только новой технологической структурой комплекса, его архитектурной доминантой, но и будущим развитием всего архитектурно-ландшафтного комплекса в целом, благоприятно влияющего на качество жизни и решающим ряд основных проблем с энергообеспечением. К сожалению, ничего подобного на территории Молдовы ещё не запроектировано и не предлагалось для перспективного строительства.

Исходя из предложенного, можно констатировать, что концепция настоящего научно-технического предложения заключается в том, чтобы создать многофункциональный парк, который бы стал центром спорта, культурной, развлекательной жизни города, являясь единственным в своём роде в Республике Молдова, эстетическим акцентом города.

Одной из важных идей концепции является соединение трёх районов города (Чеканы, Рышкань и Старая Почта) путём внедрения альтернативного транспорта (канатная дорога). Одним из главных выводов по концепции развития парка можно сделать следующим – парк делится на четыре части:

А – культурно-развлекательная зона;
В – спортивно-оздоровительная зона;
С – рекреационная зона;
Д – зона детского отдыха.

Исходя из поставленных целей, нами будут решены следующие задачи:

- создание современного многофункционального парка отвечающего передовым тенденциям в области архитектуры и ландшафтного строительства;
- разгрузка транспортных путей города;
- повышение эффективности использования городской территории;
- решение проблемы общегородского масштаба по объединению трёх существующих районов города;
- облагораживание зелёных и парковых пространств;
- приобретение ярких новых доминант с выявлением новых градостроительных осей;
- решение проблем энергообеспечения парка путём использования альтернативных источников энергии;
- создание новых рабочих мест и улучшение социально-экологического состояния городской среды.

Именно по аналогичной схеме должны быть рассмотрены все парки Кишинёва, которые в целом и формируют социальные и общественные функции этих пространств (мемориальные парки, парки культуры и отдыха, религиозные парки, спортивные парки, природные парки, этнографические, детские, театрально-культурные.

Это не означает, что не может быть других функций парка, но они должны быть чётко выверены без всякого смешения чужеродных функций, а тем более размещения в парках не характерных для него объектов. Также предполагается создание нового паркового образования на юго-западной окраине Кишинева: спортивно-рекреационного, который вместит в себя весь перечень необходимых для муниципии спортивных объектов (Рисунки 76, 77). Размещение этого крупнейшего комплекса между двумя магистралями национального значения (Хынчештское и Балканское шоссе) придаст ему весомость и с градостроительной точки зрения. Но самое главное - обеспечит на перспективу размещение спортивных объектов и развитие не только транспортной, но и инженерной инфраструктуры всего района.

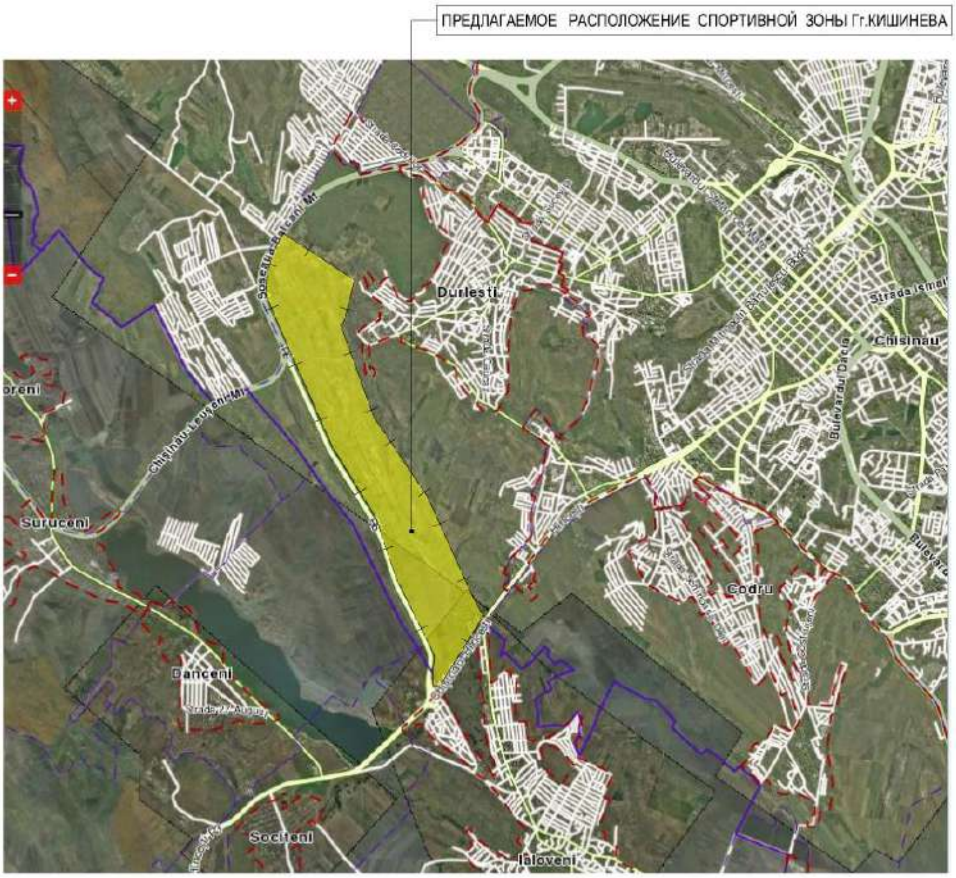

ПРЕДЛАГАЕМОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ СПОРТИВНОЙ ЗОНЫ Гг.КИШИНЕВА
Durlesti
Chisinau
Strada Ismail
Bulevardul Dacia
Codru
Suruceni
Danceni
Sociteni
Ialoveni

Рисунок 76 - Ситуационная схема расположения спортивно-рекреационной зоны г. Кишинева.

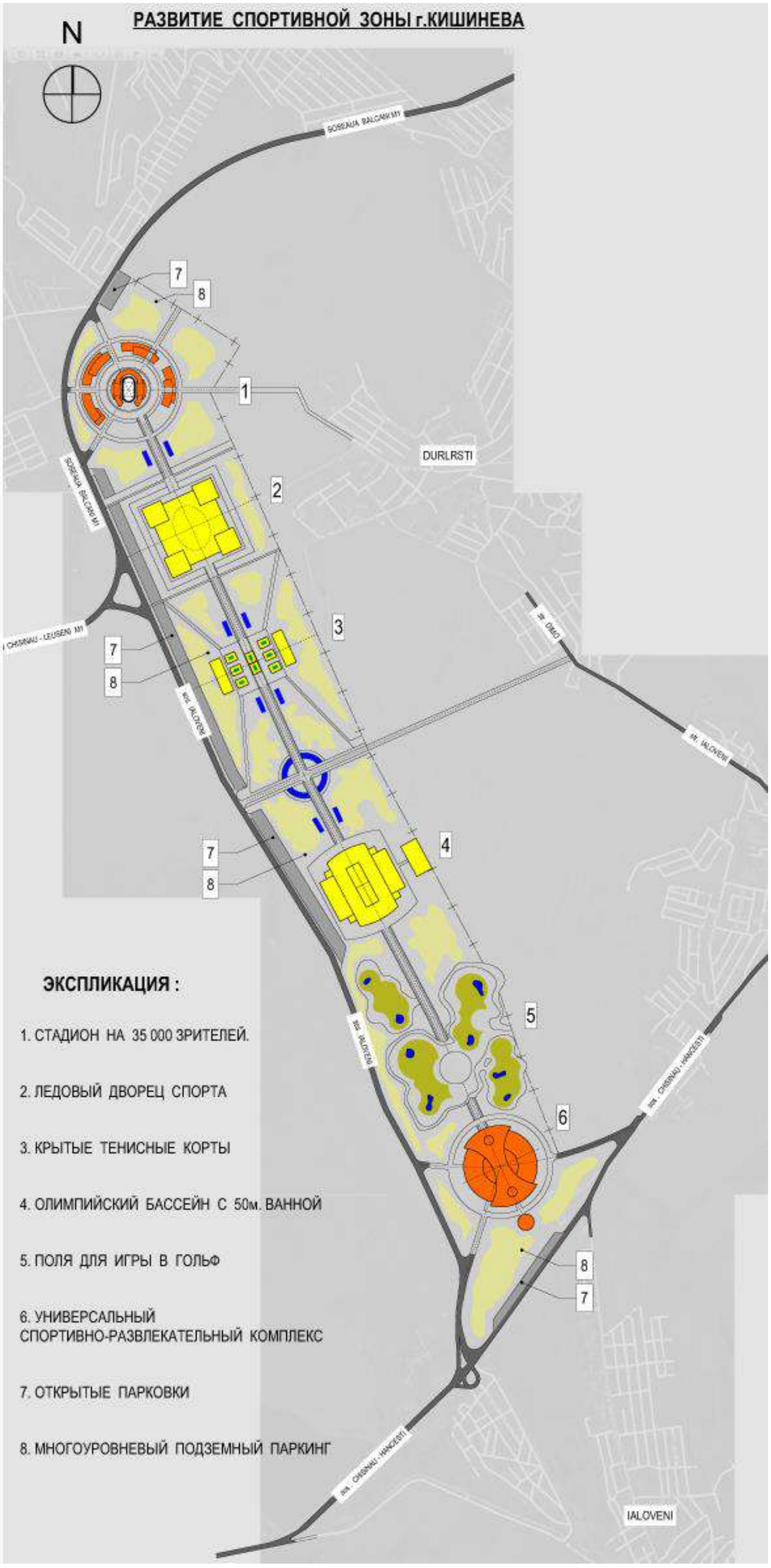

РАЗВИТИЕ СПОРТИВНОЙ ЗОНЫ г.КИШИНЕВА
N
SOSEAUA BALCANI M1
DURLRSTI
CHISINAU - LEUSENI M1
str. IALOVENI
CHISINAU - HANCESTI
IALOVENI
1
2
3
4
5
6
7
8
ЭКСПЛИКАЦИЯ :
1. СТАДИОН НА 35 000 ЗРИТЕЛЕЙ.
2. ЛЕДОВЫЙ ДВОРЕЦ СПОРТА
3. КРЫТЫЕ ТЕНИСНЫЕ КОРТЫ
4. ОЛИМПИЙСКИЙ БАССЕЙН С 50м. ВАННОЙ
5. ПОЛЯ ДЛЯ ИГРЫ В ГОЛЬФ
6. УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СПОРТИВНО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС
7. ОТКРЫТЫЕ ПАРКОВКИ
8. МНОГОУРОВНЕВЫЙ ПОДЗЕМНЫЙ ПАРКИНГ

Рисунок 77 - Развитие спортивно-рекреационной зоны г. Кишинева

III.4 Исторические парки Кишинева

В Кишинёве,как отмечалось ранее, существуют и исторические парки, которым уже более 200 лет. Это и Соборный парк и Городской парк Штефан чел Маре (бывший имени Пушкина) [53] (Рисунок 78).

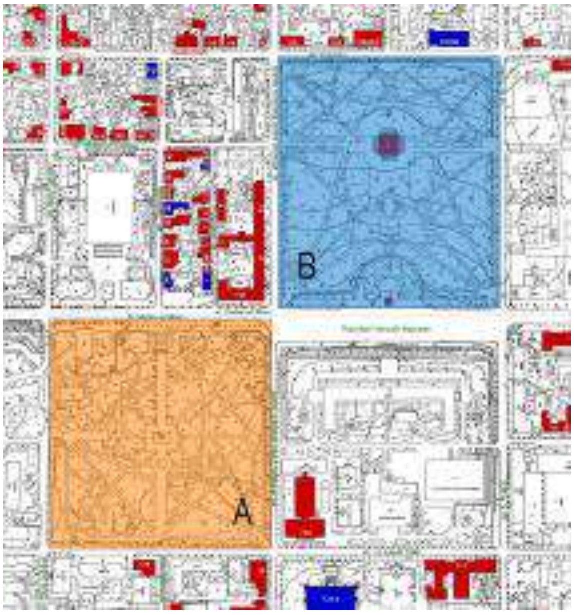


Рисунок 78 - Местоположение парков в исторической части города – (A) «Грэдина Публикэ Штефан чел Маре», (B) Соборный парк

Создание городского парка приписывалось и генерал-губернатору Бахметьеву (вернее его жене - большой любительнице садов), и императору Александру I, который во время посещения Кишинева будто бы высказал высочайшее волеизлияние: "Разбить на сем пустыре сад градской", и вице-губернатору Вигелю, и многим другим высокопоставленным особам. Но все эти версии оказываются несостоятельными, если обратиться к воспоминаниям современников А. С. Пушкина.

Все они рассказывают, что опальному поэту полюбился этот сад (другими словами он уже существовал в годы жизни Пушкина в Кишиневе 1821-1823 гг.), здесь он часто встречался со своими друзьями, любил наблюдать народные гуляния в саду. Кто же является инициатором посадки и создателем нашего замечательного парка? По-видимому, первый его проект был создан безвестными инженерами-землеустроителями, которые еще в 18-19 веках заложили основы современной планировки верхней части старого Кишинева (Рисунок 79).

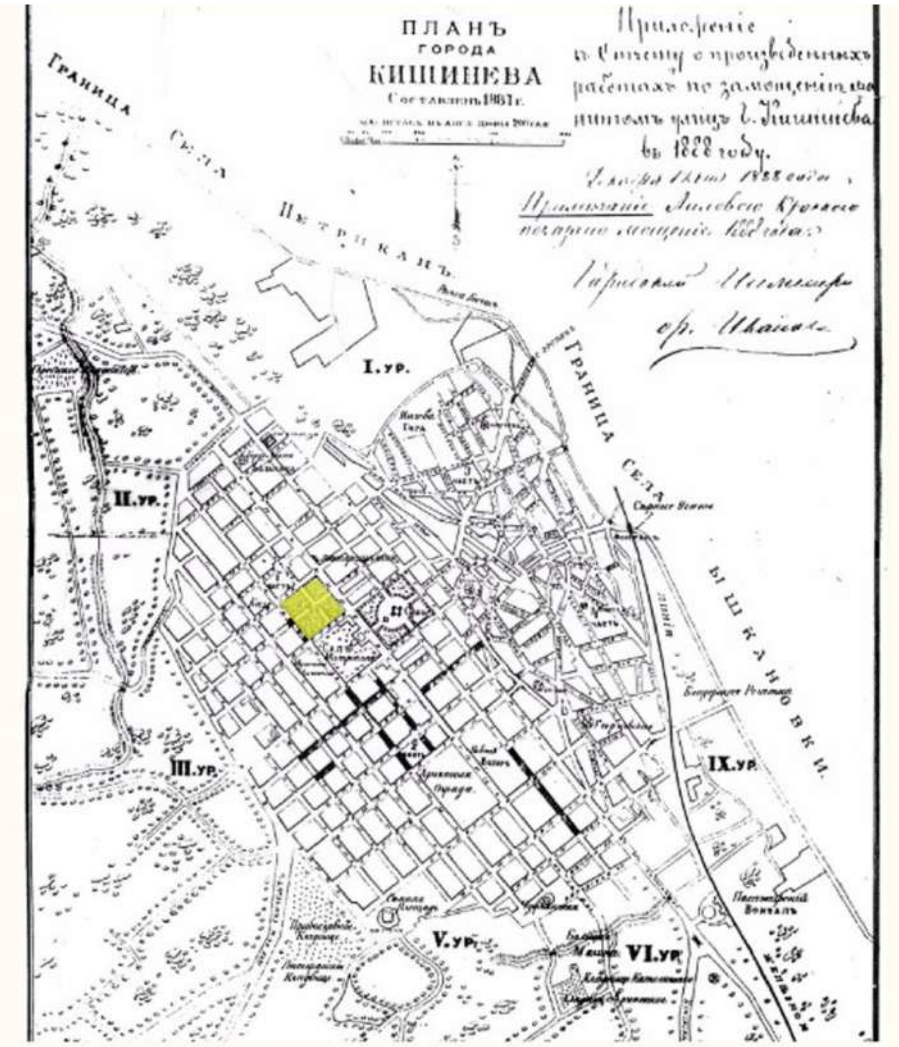

ПЛАНЪ
ГОРОДА
КИШИНЕВА
Граница Села Петриканъ
I. уч.
II. уч.
III. уч.
V. уч.
VI. уч.
IX. уч.
Граница Села Бышкановки

Рисунок 79 - Генплан Кишинева 1887 г. с местом расположения парка

На их чертежах выделен квадрат нынешнего парка, где в те времена, возможно, еще были остатки древних Кодр. Но требовались еще специалисты, которые смогли бы спланировать участок, благоустроить его, посадить декоративные растения. Им и явился энтузиаст - городской землеустроитель Богдан Эйтнер. Под его руководством и при его участии были проложены существующие ныне аллеи, посажены сотни акаций, лип, платанов, разбиты первые цветочные клумбы (Рисунок 80).

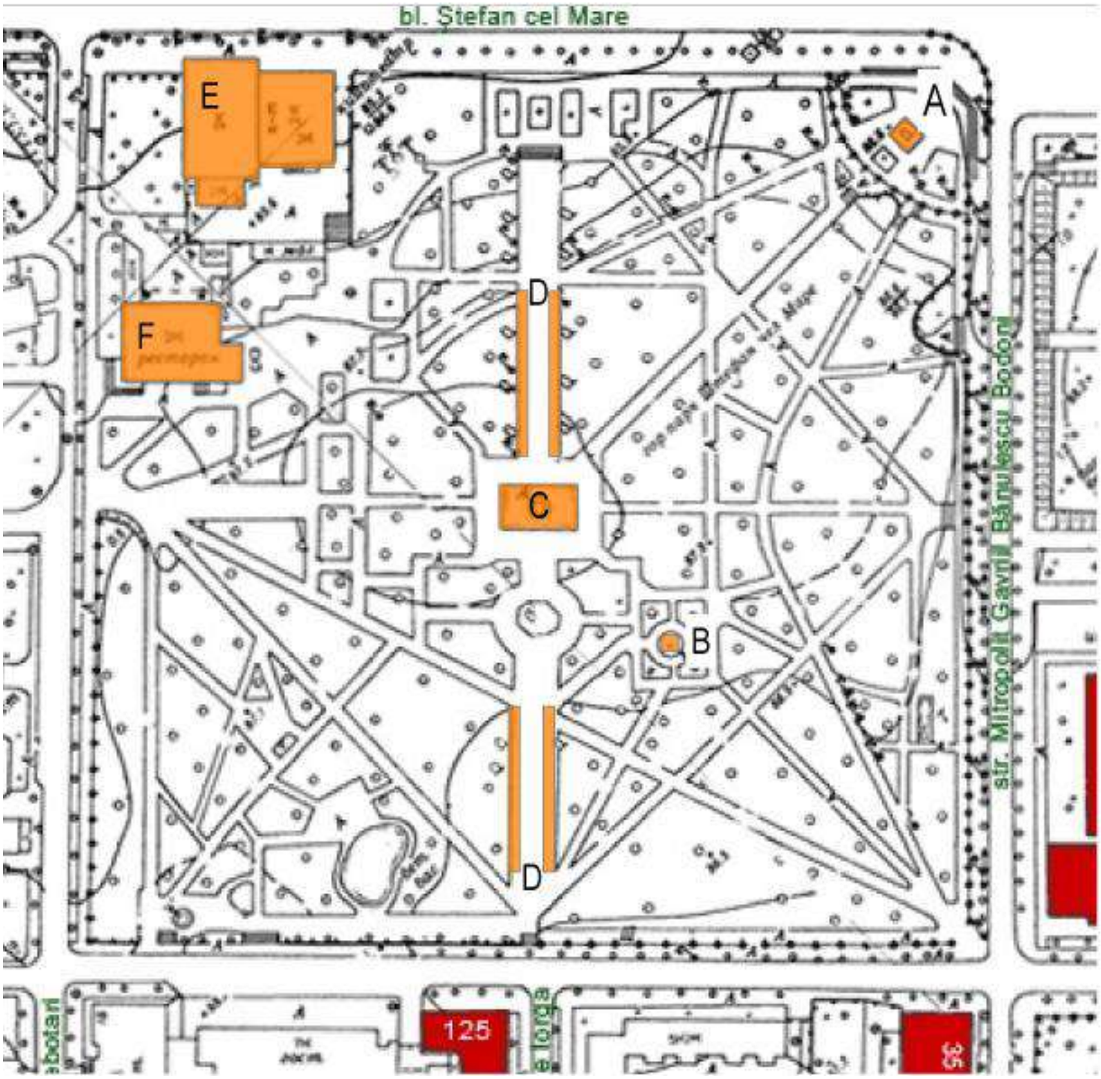

bl. Ştefan cel Mare
A
B
C
D
D
E
F
ресторан
str. Mitropolit Gavriil Bănulescu Bodoni
125
35

Рисунок 80 - Планировочная структура парка «Грэдина Публика Штефан чел Маре»: A-памятник Штефану чел Маре, B-памятник А.С.Пушкину, C-главный фонтан, D-аллея классиков, E-здание бывшего «Благородного собрания» (ныне кинотеатр «Патрия»), F-здание бывшего ресторана «Норок»

Многие беды парка были связаны с ненадежным ограждением, и вот рождается идея создания фундаментальной ограды. Решено было обнести парк сплошной каменной стеной, но А.О. Бернардацци предложил отлить чугунную ограду, которая была выполнена по его эскизам (Рисунок 81).

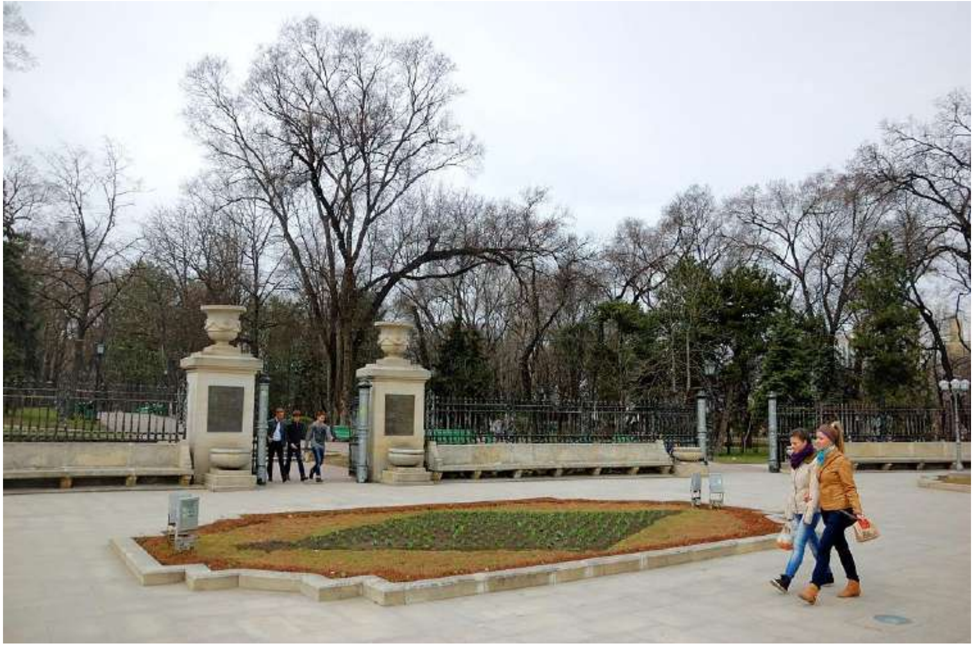


Рисунок 81 - Общий вид существующего ограждения

В дальнейшем в парке были сооружены карусели и качели, появились различные будки и павильоны для продажи кваса, вина, фруктов, сладостей; здесь же было выделено место для изготовления прохладительной воды. Затем на углу улицы Бэнулеску Бодони и главного проспекта на небольшом холме в саду была сооружена деревянная башня для первой в Кишиневе фотографии. На месте нынешнего кинотеатра «Патрия» построили первое здание Благородного Собрания, затем театра (Рисунки 82, 83, 84).

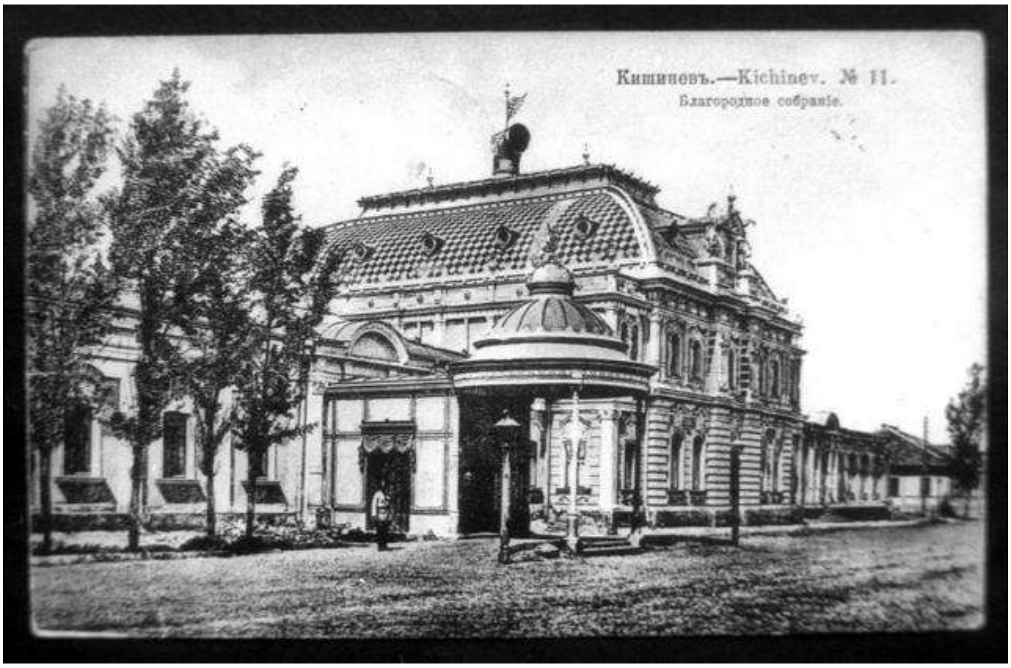

Кишиневъ.—Kichinev. № 11.
Благородное собраніе.

Рисунок 82 - Здание Благородного Собрания XIX в.

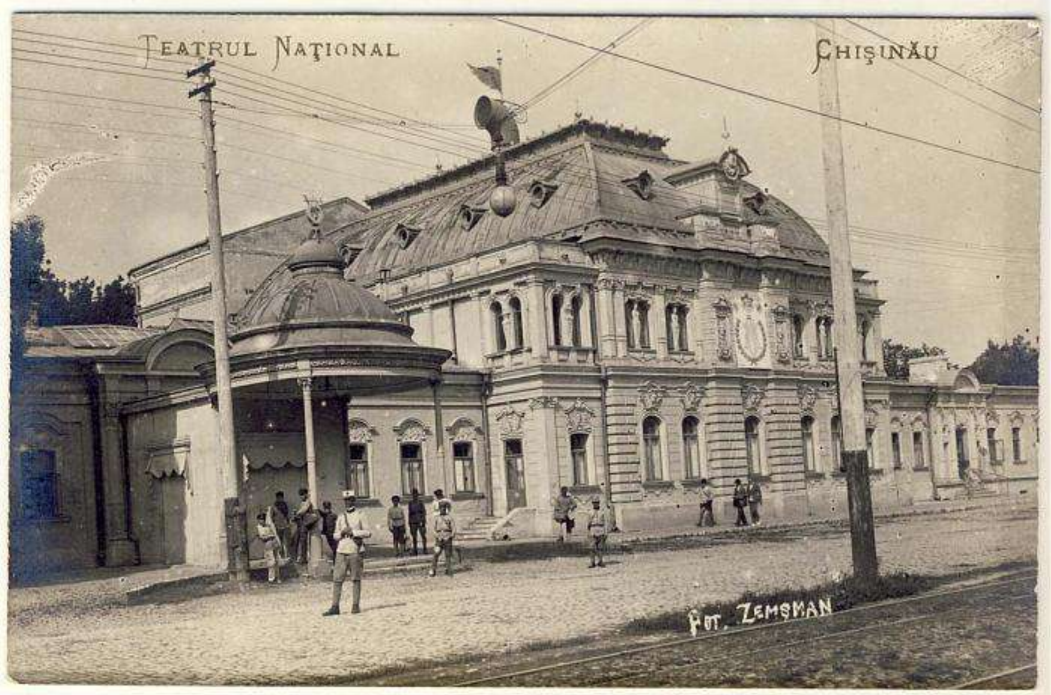

TEATRUL NAŢIONAL
CHIŞINĂU
Fot. ZEMŞMAN

Рисунок 83 - Национальный театр (период 1918-1940 гг.)

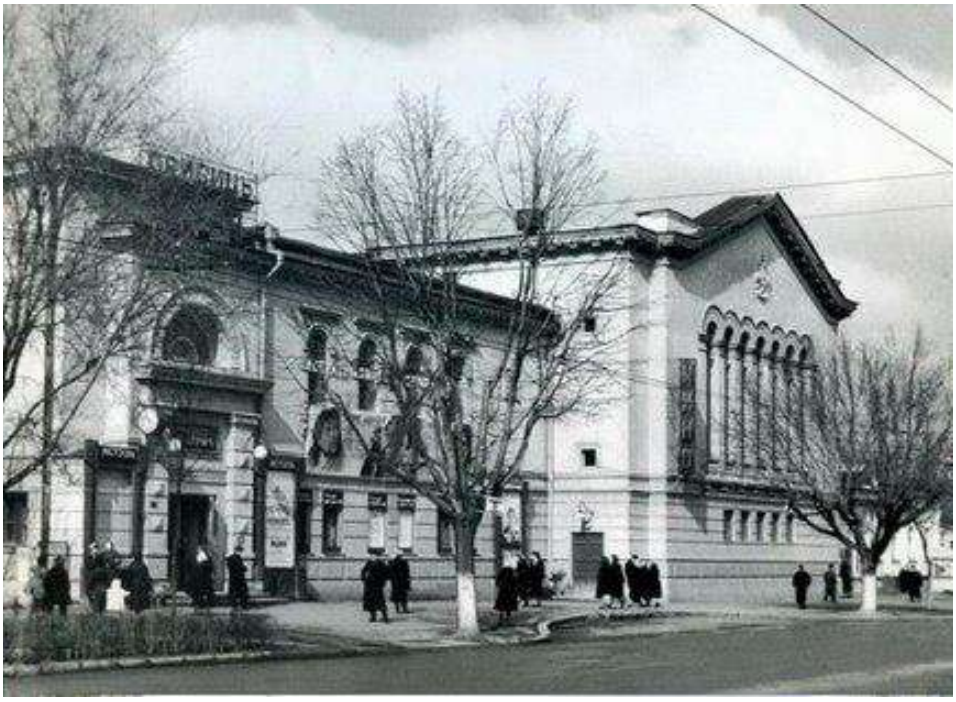


Рисунок 84 - Современное состояние здания «Благородного Собрания» (ныне кинотеатр «Патрия»)

И коль скоро мы говорим о кинотеатре как архитектурном памятнике (преобразование здания выполнил архитектор В. Войцеховский) (Рисунок 84), то было бы правильнее не только с исторической, но и с архитектурной, говорить о необходимости реконструкции нынешнего здания в то, которое было изначально, т.е. здание Благородного Собрания. Тем более, что при недавней реконструкции здания (архитектор В. Продан) были обнаружены не только его исторические, но и фактически сохранившиеся без изменений формы окон, стен и пр. (Рисунки 85, 86) Это, на наш взгляд, было бы верным трактованием сохранения исторического памятника, архитектурного наследия, тем более что здание кинотеатра стоит на старинном фундаменте.

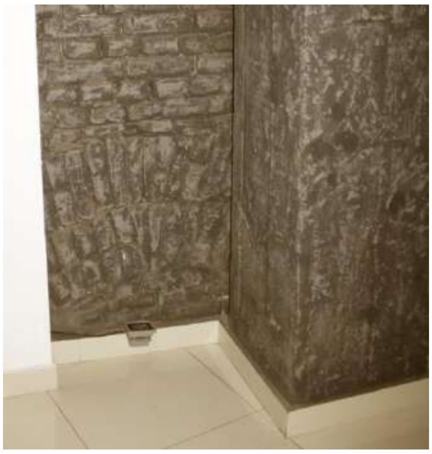


Рисунок 85 - Остатки существовавших ранее конструкций стен (кинотеатр «Патрия») –проем

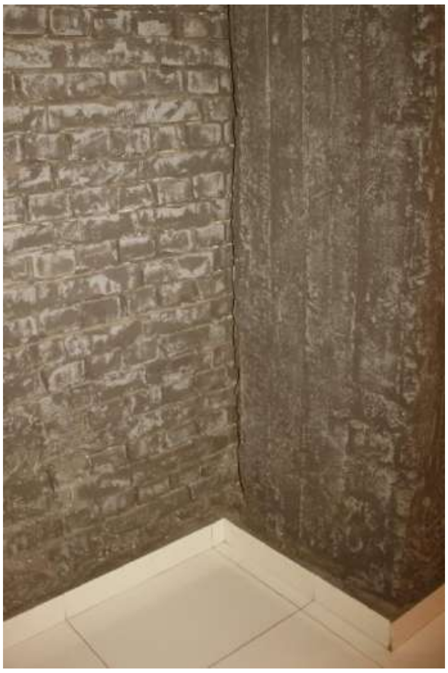


Рисунок 86 - Остатки существовавших ранее конструкций стен (кинотеатр «Патрия») -кладка

Возвращаясь к зеленому убранства парка, следует отметить то, что архивные материалы сохранили имена многих садовников, внесших свою лепту в украшение парка, среди которых наиболее значимая роль, по-видимому, принадлежала известному местному цветоводу Кюну.

На данный момент площадь парка — 7 гектаров, у него 7 входов. В саду — четыре фонтана, и каждый — настоящий шедевр. Последний был сооружен в честь 165-летия парка в виде цветка (Рисунок 87).

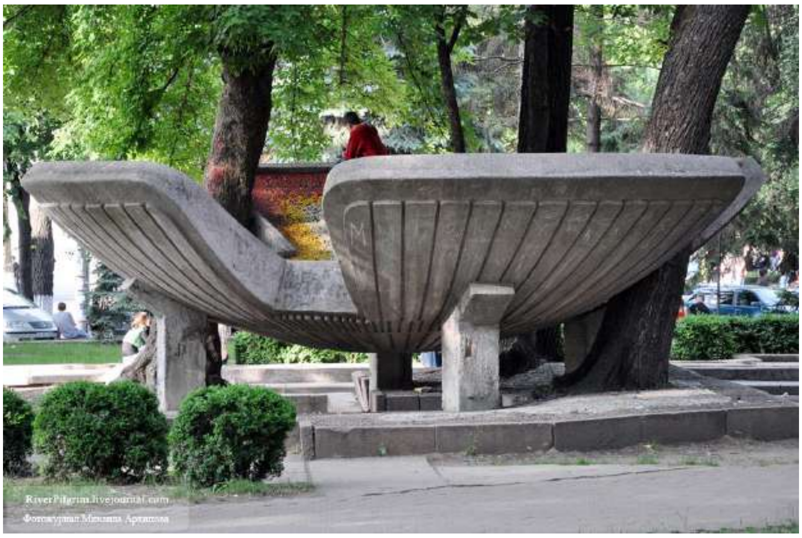


Рисунок 87 - Фонтан в честь 165-летия парка

Главный фонтан расположен в центре, и к нему сходятся все аллеи парка (Рисунок 88).

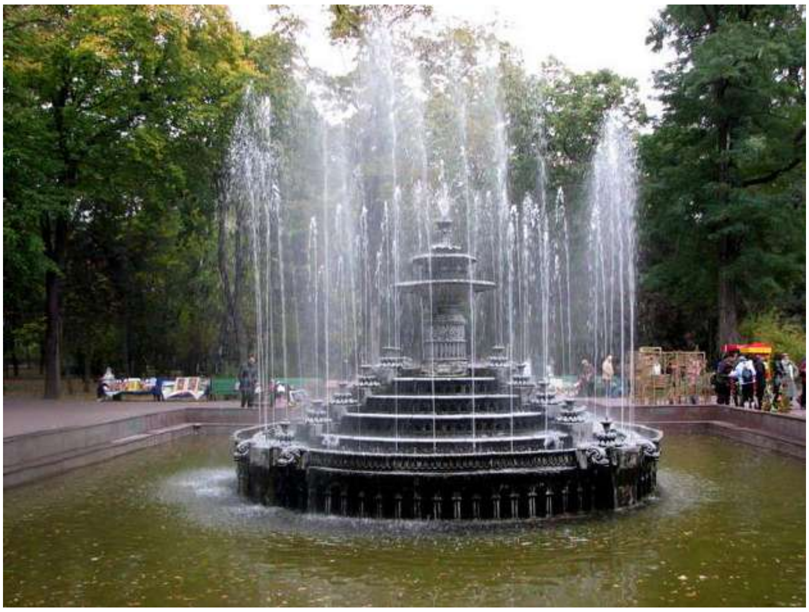


Рисунок 88 - Общий вид Главного фонтана

Но, к сожалению, многие из них находятся в плачевном состоянии. Кроме того, два фонтана вообще не работают, что требует немедленного вмешательства в их нормальное функционирование.

В парке произрастают около 50 видов деревьев, кустарников и лиан, включая редко встречающиеся в Молдавии виды — кедр, канадский бундук, глициния, виргинский можжевельник. Поэтому, необходимо очень бережно отнестись ко всей дендрологии парка и не только сохранить те виды деревьев и кустарников о которых упоминается, но и восстановить утраченное.

У входа в парк, лицом к площади Великого Национального Собрания (бывш. Победы), и кафедральному собору стоит самый значимый и популярный памятник столицы – памятник Штефану чел Маре, Господарю Молдовы (Рисунок 89).

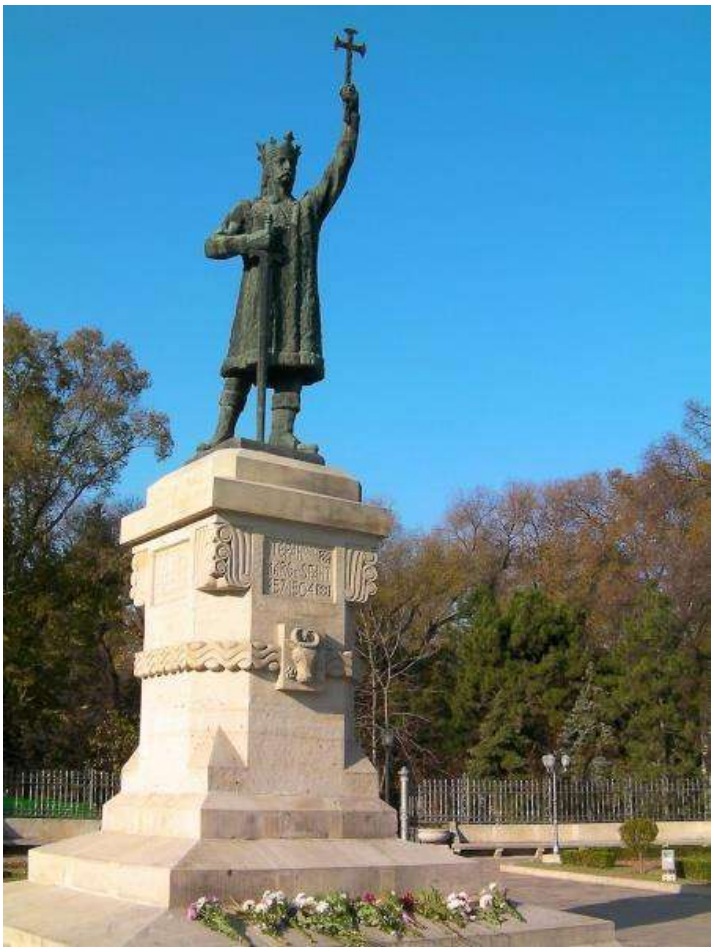


Рисунок 89 - Памятник Штефану чел Маре

В 1923 году скульптору А. Плэмэдялэ было предложено разработать проект памятника Штефану чел Маре. В поисках портрета Штефана он объездил множество монастырей пока в одном из них – Хуморском, на территории Румынии; не обнаружил миниатюру, датированную 1475 годом, ценность которой была в том, что художник писал Штефана с натуры. Это изображение Плэмэдялэ взял за основу для работы над портретом. Он представил три варианта памятника и лучшим был признан тот, который установлен сегодня в центре Кишинева. Основную идею Плэмэдялэ почерпнул в традиционном иконографическом стиле с изображением князей (за основу была взята икона "Борис и Глеб", которая хранится сегодня в Киеве), только руку господаря с крестом Плэмэдялэ поднял выше. Это было сделано не случайно: Штефана чел Маре знали, как представителя православной веры. Памятник отливали в Бухаресте. Скульптору самому предложили выбрать площадку, на которой будет установлен монумент. Но постамент в дальнейшем претерпевал несколько реконструкций и различных местоположений, но в конце концов обрёл своё первоначальное положение и вид. Учитывая то, что к нему постоянно приносятся венки и цветы не только гражданами Республики, но и зарубежными гостями, необходимо придать всему комплексу и близлежащей застройке достойный вид и уровень благоустройства, ведь это лицо столицы. Именно по этому фактору и воспринимают наш город, наш народ, нашу страну.

Также следует отметить аллею Классиков парка - скульптурный комплекс в городском саду «Штефан чел Маре» (Рисунок 90).

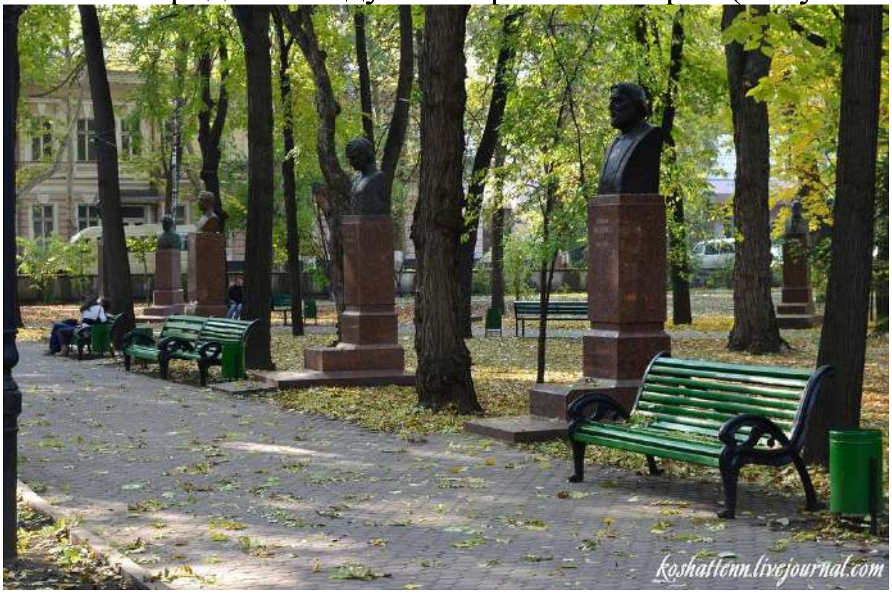


Рисунок 90 - Аллея классиков

По обе стороны аллеи на постаментах из красного полированного гранита установлены бронзовые бюсты писателей, общественно-политических и культурных деятелей Молдовы. Аллея Классиков пересекает центр парка, где на гранитной колонне установлен бронзовый бюст А. С. Пушкина (1885) работы скульптора А. М. Опекушина.

Аллея была сооружена в 1958 году и с тех пор стала любимым местом отдыха горожан и гостей столицы. Сначала аллея состояла из 12 бюстов, но в последние годы её стали дополнять бюстами деятелей молдавской культуры, а также скульптурами румынских поэтов и писателей.

В Аллее Классиков на данный момент установлено 25 бюстов, которые уже рознятся от ранее задуманных идей и стилей. Они, к сожалению, разно-масштабны и поэтому воспринимаются ни как единый ансамбль.

Поэтому следует привести их состояние к единому, ранее задуманному архитектурно-художественному замыслу, что позволит воспринимать весь комплекс как единый, гармоничный ансамбль.

Особо следует отметить и памятник А. Пушкину (Рис. 91).

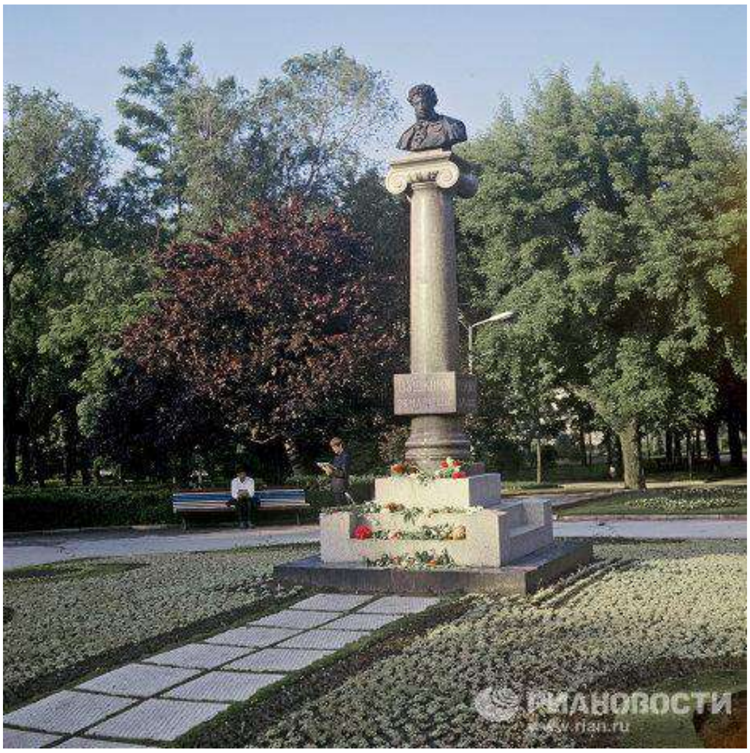


Рисунок 91 - Памятник А. С. Пушкину (современное состояние)

Идея установки памятника поэту возникла в Кишинёве еще в 60-е годы 19 века. В 1880 преподаватели из Кишиневской гимназии хотели установить бюст поэта в актовом зале гимназии, но им не хватило денег. Тогда, при поддержке министерства внутренних дел, был начат сбор пожертвований на памятник.

Когда средства были собраны, председатель общества любителей драматического искусства А. Лазарев обратился к скульптору А. М. Опекушину, с просьбой изваять для города памятник Пушкину. В это время скульптор как раз работал над его памятником для Москвы. Вот строки из ответа скульптора: «Позвольте предложить Вам бюст колоссальный, то есть голова в ту же величину и с той же модели, что и на Московской Пушкинской статуе».

В 1881 году выполненный Опекушиным бюст поэта доставили в Кишинёв по железной дороге. Позже под наблюдением скульптора была высечена гранитная колонна с пьедесталом. Сооружением памятника в 1881—1885 гг. занималась специальная комиссия. 26 мая 1885 года, в день рождения поэта при огромном стечении народа памятник был открыт в одной из боковых аллей парка.

С лицевой стороны памятника лаконичная надпись: «Пушкину, 26 мая 1885 года». С тыльной стороны неоконченная строфа из стихотворения «К Овидию»: «Здесь, лирой северной пустыни оглашая, скитался я… » и перечислены годы его пребывания в Кишиневе – с 1820 до 1823. Бюст Пушкина был изготовлен в 1881 году, но надпись появилась после почти трёхлетних обсуждений и согласований с властями. Дело в том, что в рукописных текстах таких слов нет. В 1937 году к столетнему юбилею со дня смерти, слева на пьедестале появилась надпись из тех же строк из стихотворения, но на румынском.

Как свидетельствуют фотографии и гравюры того времени, памятник сначала был окружен цепями. В середине 50-х годов XX века памятник был перенесен в центр парка и установлен на оси Аллеи Классиков (Рисунок 92).

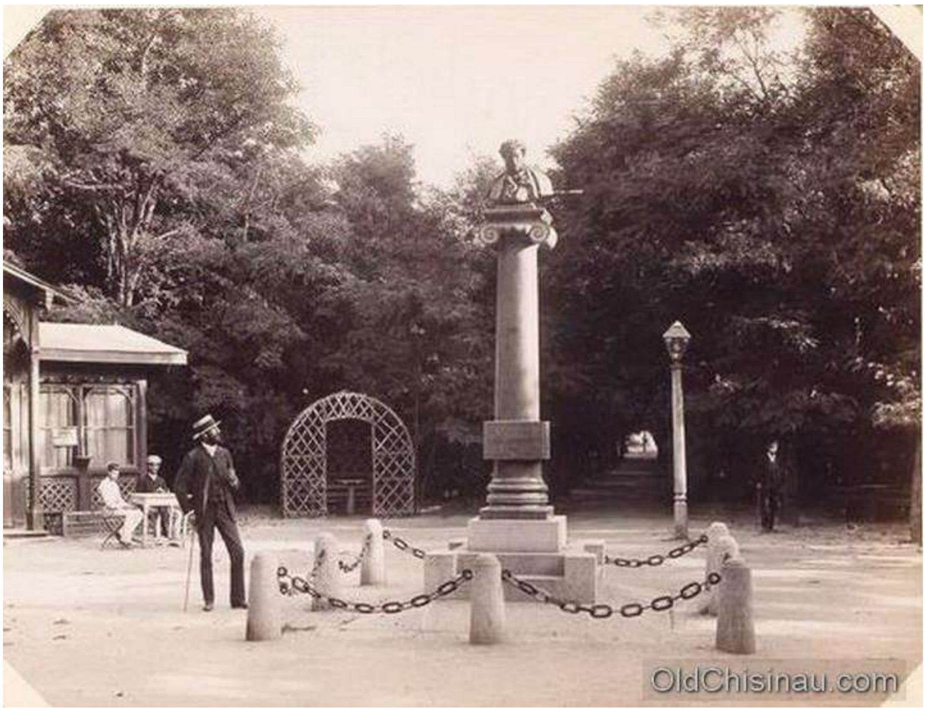


Рисунок 92 - Памятник А. С. Пушкину (первоначальный вид XIX в.)

Во всех исторических парках, к сожалению, наблюдаются очень серьёзные интервенции в архитектурно-планировочную структуру. Прежде всего, это связано с непрекращающимся размещением т.н. малых архитектурных форм, киосков и павильонов, разнохарактерных как по стилю, так и по цветовой и высотной характеристикам (Рисунок 93).

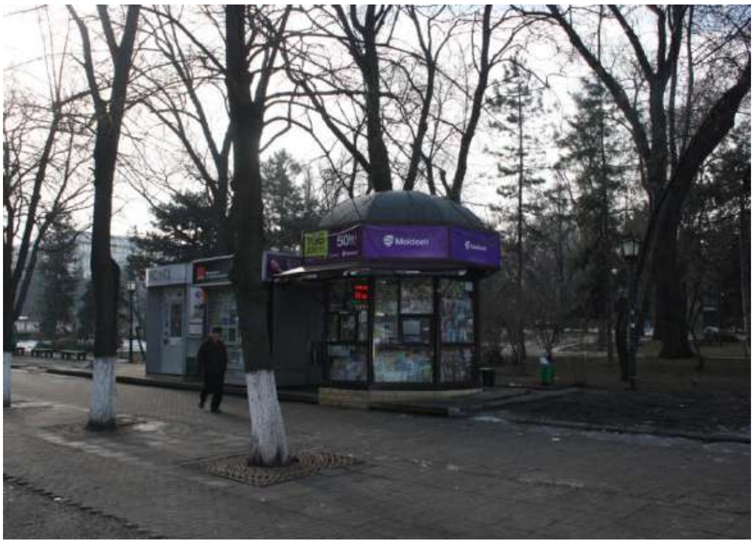


Рисунок 93 - Размещение киосков у входа в парк

Они не только «загрязняют» архитектурно-художественный образ Парков, но и существенно снижают его историческую ценность. Немаловажную дестабилизирующую роль в этих парках играет и недоброкачественное благоустройство (Рисунок 94).

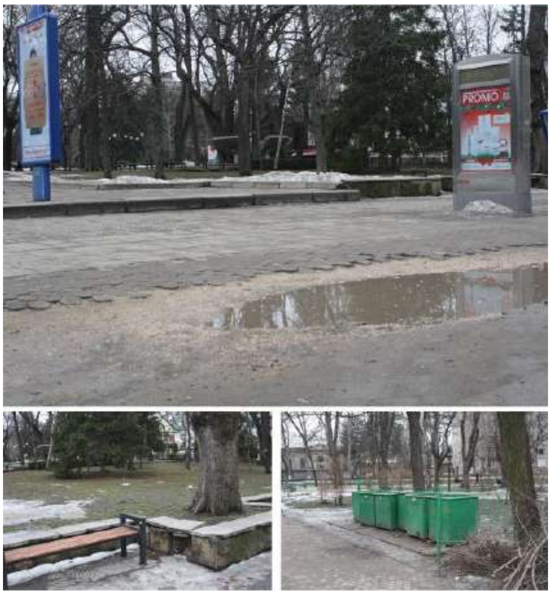


Рисунок 94 - Современное состояние элементов благоустройства

В целом, необходима концептуальная политика в реабилитации, реконструкции и ревитализации исторических парков Кишинёва [54].

Еще одним из исторических парков считается Соборный парк, в котором находятся религиозные объекты (Кафедральный Собор, Колокольня, купальня).

Этот комплекс возводился по определенным архитектурно-художественным приемам. В начале XIX века Авраам Мельников (1836 г.) и архитектор Заушкевич (1938 г.) создали один из интереснейших ансамблей Кишинева – Кафедральный Собор, Колокольню и Триумфальную Арку (Рисунок 95).

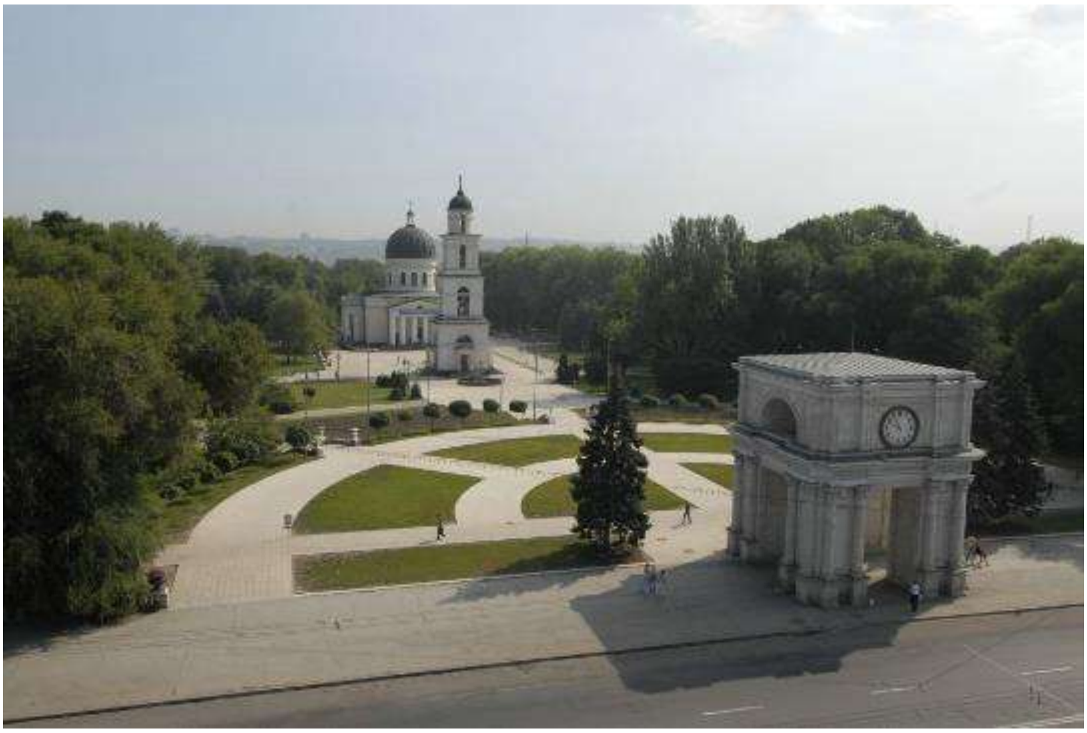


Рисунок 95 - Восстановленный Ансабль Кафедрального Собора г. Кишинева (Современное состояние)

Все эти сооружения находятся на одной оси, которая впоследствии стала центральной, главной градостроительной осью города (Рисунок 96).

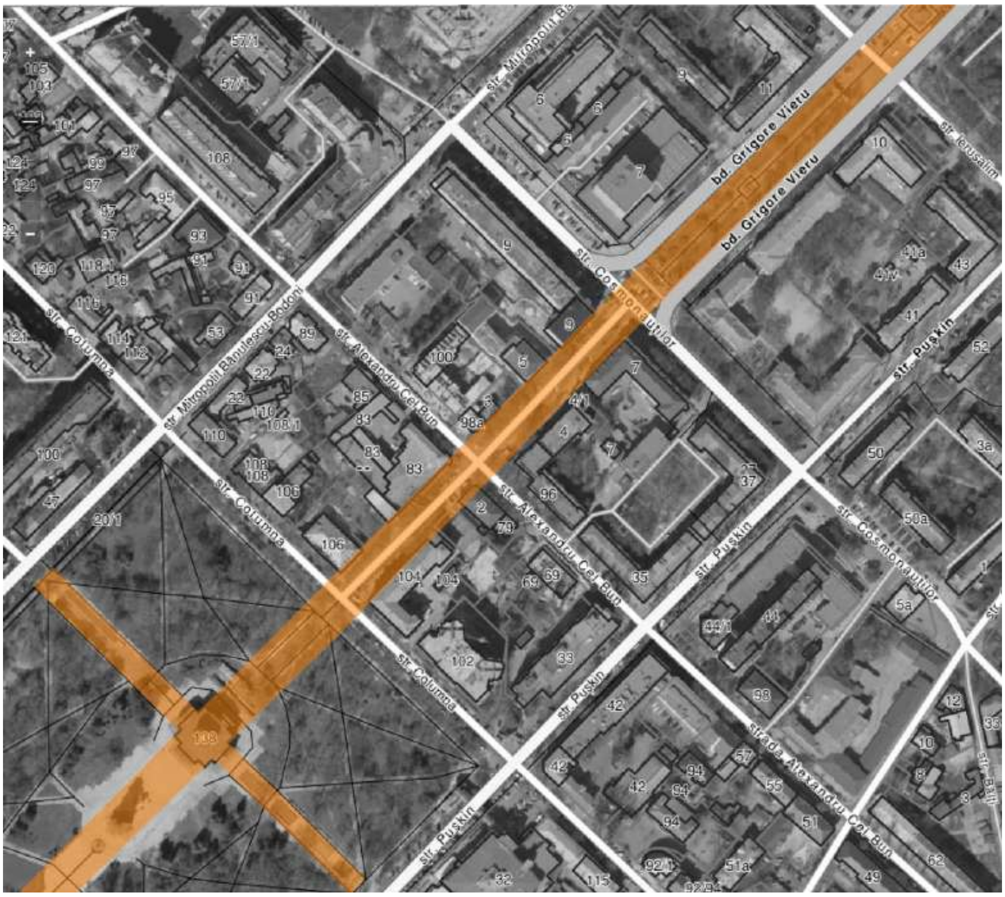

str. Mitropolit Ba
bd. Grigore Vieru
bd. Grigore Vieru
str. Ierusalim
str. Cosmonautilor
str. Puskin
str. Alexandru Cel Bun
str. Mitropolit Banulescu Bodoni
str. Columna
str. Columna
str. Alexandru Cel Bun
str. Puskin
str. Cosmonautilor
str. Columna
str. Puskin
strada Alexandru Cel Bun
str. Puskin
str. Balti

Рисунок 96 - Генплан центра Кишинева

Архитектурный ансамбль сформирован как единое целое и соответствует классическим архитектурным приемам. Т.е. массивный, четырехсторонний Собор (Рисунок 97), абсолютно равнозначный со всех сторон по восприятию, входил в композицию с высокой, стройной колокольней и завершался ажурной аркой. Надо сказать, что во все времена он считался кишиневцами уникальным, даже не взирая на тот период, когда была уничтожена колокольня. Затем она была восстановлена именно из принципа сохранения ансамблевости и историчности.

Сегодня нам понятно, что нельзя исключать из историко-архитектурного ансамбля ни один из элементов, т.к. будет уничтожен архитектурно-градостроительный памятник, находящийся, тем паче в зоне архитектурно-ландшафтного памятника.

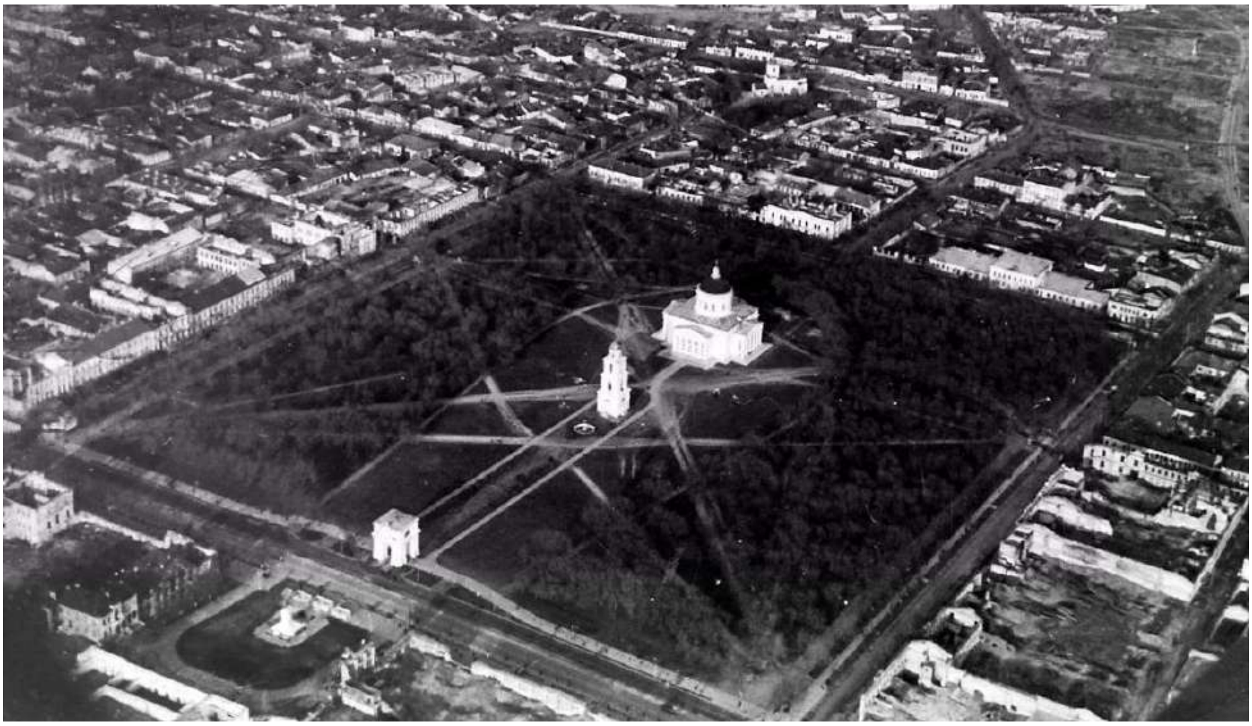


Рисунок 97 - Вид на Кафедральный Собор (Военный период)

Исходя из этого понятно, что не должно и добавляться в этот архитектурный, исторический ансамбль никаких других посторонних элементов, причем таких массивных, каким может стать т.н. объект вспомогательных помещений, каким его собирались обогатить некоторые «градостроители».

Непонятным осталось вкрапление и т.н. «купели», которая также не соответствует канонам историчности и ансамблевости. Но она мала по размерам и поэтому осталась без внимания специалистов, т.к. незначительно повлияла на целостность архитектурного ансамбля. Хотя многие понимают перефирийность мысли автора этого «мини-чуда».

Исходя из позиций, что данный парк несет на себе функцию религиозного назначения должны быть убраны все наносные элементы. Должны быть проведены очистительные работы по переносу всех неприемлемых для такого парка киосков, лотков, рекламных панно и др. Тогда этот замечательный ансамбль XIX века заживет полнокровной жизнью и станет не только любимейшим местом для всех православных кишиневцев, но и для всех граждан страны, а также зарубежных туристов.

Особо следует отметить такой “обычай”, как вскапывать нижний уровень зелёных пространств исторических Парков (Рисунок 98).

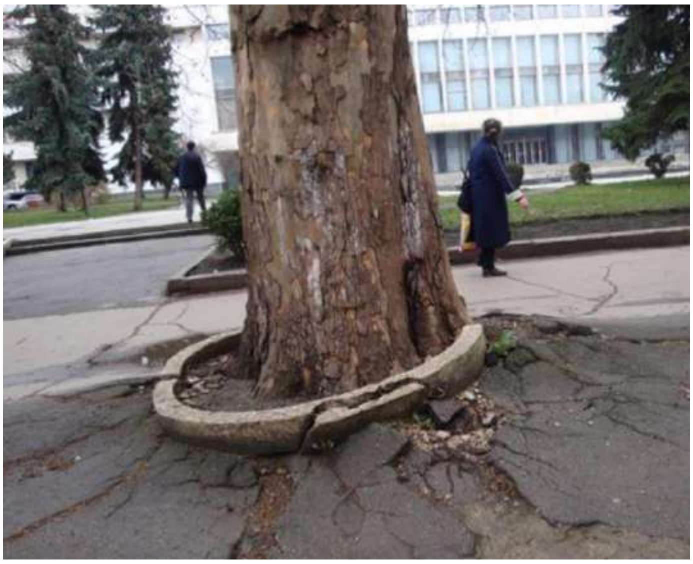


Рисунок 98 - Кишиневский «метод» обустройства территории вокруг деревьев

Прежде всего – это не приводит к улучшению и стабилизации нижнего слоя зелёных пространств (травы, цветов и пр.). Газон уничтожается ежегодно, хотя он и должен стать основным зелёным ковром парков.

Но самое главное – вскопанная земля способствует ветровой эрозии, а при дождливой погоде – грязи. Вкупе – это отрицательно влияет на экологическую ситуацию в городе. Это есть один из источников пыли в городской исторической среде. Странно, но именно в парках зарождаются эти ненужные «традиции». Их необходимо искоренять и следовать правилам, установленным во всемирном паркостроении - о цветовой гамме скамеек, подпорных стенах , а также других малых архитектурных форм.

Следует отметить, что каждый из этих исторических парков несёт свою историческую функцию. Кафедральный – религиозную, Штефан чел Маре – культурно-просветительскую. Исходя из этого, все параллельные функции, в основном, должны быть выведены из данных пространств. Они требуют профессионального подхода к реконструкции с соблюдением всех градостроительных и архитектурно-художественных канонов. По схожим мотивам возможна реконструкция и ревитализация других парков Кишинёва (Дендрарий, Валя Морилор).

III. 5 Формирование пешеходных пространств и обустройство территории

Наряду с пешеходными пространствами в парках, аллеях и скверах началось активное превращение некоторых улиц и дорог в пешеходные зоны. Этот процесс является новым для Кишинёва, поэтому, к сожалению, были допущены серьёзные отступления от методических и проектных требований и норм. Прежде всего, необходим комплексный подход в создании единого средового ансамбля, своеобразного образа и архитектурно-пространственного решения, отвечающего, прежде всего, функциональности пешеходного пространства. К сожалению, изначально не были выполнены транспортные схемы, что в конечном итоге привело к искажению понятия пешеходной улицы, так как она пересекается с проезжей частью, причем на двух улицах (ул. Колумна, ул. Александру чел Бун). Затем необходима разработка функционального зонирования, согласно требованиям, предъявляемым к пешеходным улицам. Наиболее комфортным пешеходным пространством считается ширина 15-20 м, с мощением удобным для прохождения по ней и устойчивым к истиранию. В случаях, когда пешеходная улица не включает в себя естественные парки, пешеходное пространство может быть обустроено элементами озеленения. Кроме этого, необходимы, на должном уровне, консультационные работы с населением, чтобы архитектурно-функциональные изменения не вызывали серьёзные противодействия со стороны кишинёвцев.

Следует отметить, что при проектировании пешеходных зон особое внимание уделяется предполагаемому сценарию организации различных функциональных процессов на их территории, что и подтверждается функционированием пешеходной зоны. Особое внимание при проектировании пешеходной зоны следует уделять организации входов в пешеходное пространство, фиксации отдельных функциональных зон, фокусированию визуальной информации, закреплению и выделению системных акцентов и доминант (Рисунки 99, 100).

Представляется, что именно по такому сценарию может градостроительно развиваться историческая часть Кишинёва, а также и некоторых других районов города.

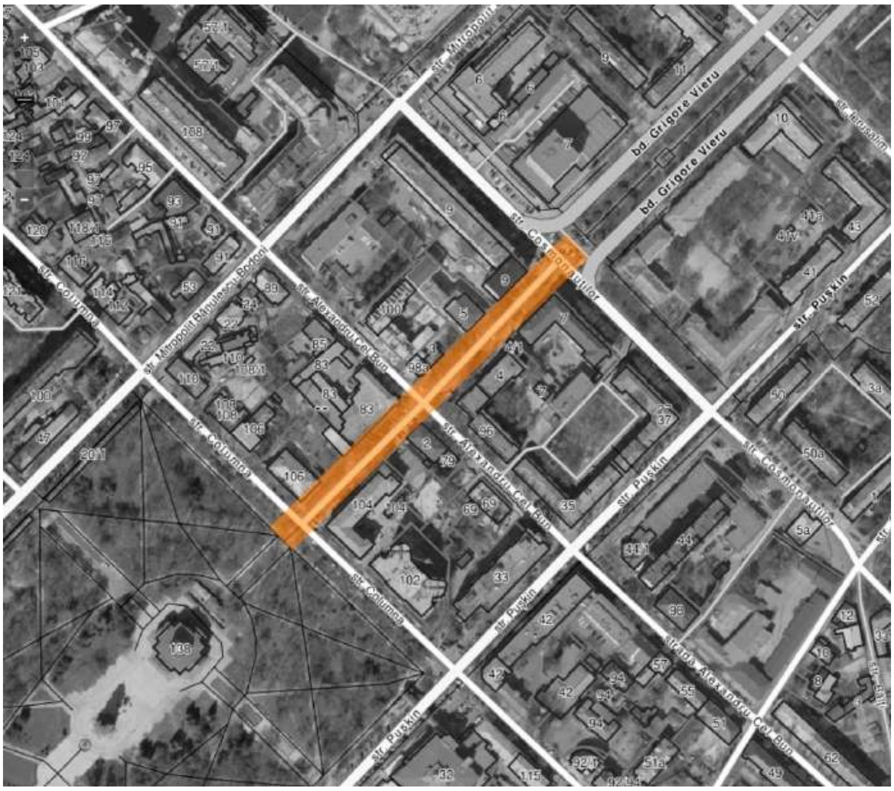

str. Mitropolit
bd. Grigore Vieru
str. Cosmonautilor
str. Puskin
str. Alexandru cel Bun
str. Columna
str. Mitropolit Bănulescu Bodoni
strada Alexandru cel Bun

Рисунок 99 - Схема пешеходной зоны в центральной части города

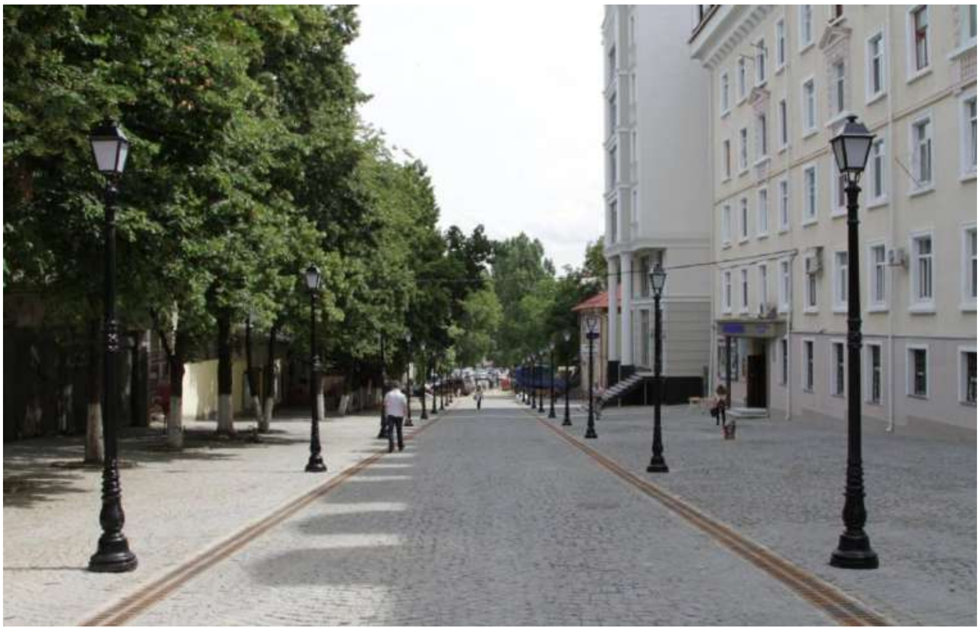


Рисунок 100 - Фрагмент пешеходной улицы

Пешеходные улицы и зоны представляют собой бестранспортные благоустроенные городские центры и полифункциональные улицы в структуре современных городов, осуществляющие традиционные городские функции (туристическую, коммерческую, культурно-познавательную и пр.)

Разделение пешеходных и транспортных потоков повышает комфортность, безопасность и ускоряет движение людей в пределах центра города, т.е. позволяет достичь большей временной компактности территории центра за счёт увеличения движения, а также стимулирует функции человека к перемещению пешком, т.е. ходьбе. Для этого создаются специальные пешеходные пути, пешеходные зоны, системы надземных и подземных пересечений пешеходных и транспортных потоков. У нас фактически сложилось решение зоны в центральной части города – это парковые пространства с выходом на так называемую пешеходную улицу.

Так как в Кишинёве продолжается нехватка пешеходных зон, следует, на наш взгляд, обозначить их значение и необходимость. Пешеходная зона может быть полифункциональной (комплексной) и монофункциональной. Наиболее жизнеспособными оказываются полифункциональные пешеходные пространства. Пешеходные зоны, скомпонованные из нескольких пешеходных улиц и площадей, могут проектироваться с использованием принципа специализации. Таким образом, одни улицы в составе пешеходной зоны могут иметь только бытовое значение, другие – деловое, третьи – культурно-просветительное, четвёртые – рекреационное и туристическое.

Кроме того, пешеходная улица или пешеходная зона могут быть функционально дифференцированы на определённом участке в зависимости от их актуальной значимости и активности. Например, некоторые участки могут быть специально приспособлены для пожилых людей и детей, другие – для туристов и пр.

Кроме уже перечисленных функций, пешеходные зоны играют роль места общественных контактов, массовых индивидуальных встреч как на улице, так и внутри зданий и комплексов. Улицы и площади перестают играть только коммуникационную роль, они превращаются в места проведения культурно-массовых мероприятий, ярмарок, игр для детей: ряд функций выносится за пределы зданий, на улицу (летние кафе, рестораны, торговые павильоны, выставки-продажи и т.д.).

Международный опыт свидетельствует об уменьшении в пешеходных зонах площади учреждений торговли, часто приобретающей характер зрелищно-развлекательного действия. Следует отметить, что при проектировании пешеходных зон особое внимание уделяется предполагаемому сценарию организации функциональных процессов на их территории.

Функция проживания в городских пешеходных зонах относится к числу необходимых, что способствует «оживлению» пространства в вечернее время, когда активность пешеходных зон значительно снижается. Жилища не рекомендуется ориентировать на пешеходное пространство, лучше ориентировать в дворовое пространство, т.е. жилые зоны регулируются во внутриквартальном пространстве, что позволяет изолировать их от постоянного шумового фона пешеходной зоны.

Пешеходные улицы и зоны имеют обычно более высокий чем традиционный, уровень комфорта архитектурной среды, улучшенные санитарно-гигиенические условия и обладают высокой концентрацией уникальных для города объектов обслуживания эпизодического пользования.

Архитектурная среда пешеходной зоны должна быть информативно ёмкой, позволяя ориентироваться на каждом отрезке дороги. Важнейшим фактором создания атмосферы пешеходной зоны является колористика фасадов зданий, которая может быть направлена на выделение основных фокусов притяжения (зданий, деталей, фрагментов застройки) в структуре пешеходной зоны. Особое внимание при проектировании пешеходной зоны следует уделять организации входов в пешеходное пространство, фиксации отдельных функциональных зон, фокусированию визуальной информации, закреплению и выделению системных акцентов и доминант.

Пешеходная зона должна быть масштабной. Ощущение чрезмерности создают человеку улицы шириной 10-15 м и крытые пассажи шириной 7-6 м и длинной 60 м.

Пешеходной улице шириной 5-15 м должна соответствовать 1.5–5 - этажная застройка, а улица шириной 15-20 м может быть организована по принципу бульвара или просто снабжена малыми архитектурными формами, киосками, скульптурой, мини-кафе, фонтанами, скамьями, озеленением. В структуру пешеходных зон, кроме улиц, могут быть включены пешеходные площади, величина которых в среднем не должна превышать 1 га.

Система пешеходной зоны (т.е. система пешеходных улиц и аллей) может занимать 15-20 га территории исторического центра. Максимальная длина пешеходной улицы 800 – 2000 м оптимальной протяжённостью пешеходной улицы считается их длина в 600 – 1000 м, что соответствует прогулке продолжительностью 10-15 мин. Общая длина пешеходных путей в пешеходной зоне может составлять 1,5–4,0 км при ширине от 7-20 м. При ширине улицы от 7-15 м достигается двухстороннее восприятие окружающей застройки. При ширине улицы от 25-40 м необходимо оформить среднюю её часть бульваром или малыми формами. Мощение пешеходных зон может осуществляться как природным камнем, так и искусственным. Для освещения пешеходных зон обычно используют фонари-торшеры высотой 3,5-4,5 м. Озеленение обычно включает газоны, клумбы, цветочницы, иногда деревья и кустарники в поддонах, но ни в коем случае массивные древесные насаждения. Вполне возможно, что в ближайшем будущем получит.

В последнее время получили особое распространение в структуре пешеходных зон общественно-парковые пассажи (торговые улицы под стеклянной крышей).

Этот опыт необходимо использовать, причём это может быть в реконструируемой зоне центрального рынка.

Пассажи создаются обычно за счёт реконструкции нескольких зданий, расположенных на одном участке, или путём нового строения с использованием внутриквартального пространства. Этот принцип следует использовать при реконструкции вышеназванной территории.

Это позволяет создать дополнительные торговые площади и разгрузить основные пешеходные коммуникации.

Сравнительный анализ показал, что создание путём реконструкции пешеходных зон в 9-10 раз дешевле, чем строительство общественно-торговых центров на новых территориях.

Глава IV

Ревитализация исторической части Кишинева

IV.1 Условия реконструкции и ревитализации исторического центра

Изменения в архитектурно-градостроительных концепциях развития Кишинёва диктуют новые требования к реконструкции и реновации исторической среды центральной части столицы. Прежде всего – это необходимость в уплотнении застройки центральных районов города за счёт сноса ветхого жилья и хозяйственных построек, повышения этажности ценных исторических зданий (в т.ч. и памятников истории, культуры и архитектуры), и сохранения исторического планировочного каркаса города. Условия реконструкции и реновации накладывают определённые ограничения на деятельность проектировщиков, так как существуют серьёзные отличия от градостроительного проектирования на свободных от застройки территориях. Прежде всего, необходимо в той или иной мере учитывать специфику особенности сложившейся архитектурной среды и решать задачи повышения её комфортности, эстетики и благоустройства. Следует вписывать архитектурные сооружения с учетом высотности и стилистики определенного фрагмента города.

Взаимосвязь объектов исторической застройки и нового строительства должна формировать новую архитектурно-историческую среду.

Кроме того, появление наряду с автономными памятниками архитектуры новой застройки выведет задачи охраны наследия на новый планировочный уровень, на формирование крупномасштабных ансамблей и территорий достопримечательных мест. Для придания целостности историко-архитектурной застройке центральных планировочных зон города, необходимо сохранить связанный планировочный каркас (сеть исторических улиц и дорог) [55].

Перед проектными организациями, приступающими к реновации исторического квартала или фрагмента стоит задача выработать концепцию застройки в ситуации жёсткого регламентирования и отсутствия свободных территорий.

Выполнение комплексного предпроектного анализа территории квартала должно основываться на изучении действующей регламентирующей документации (генеральный план города, историко-культурный план с выделением памятников истории и архитектуры, рекламации градостроительного развития, реестров охраняемого историко-культурного наследия), а также проведении натурных обследований застройки квартала, в том числе средовой фотофиксации существующей застройки.

Проектные концепции, на основе вариантного проектирования, с последующим выбором оптимального проектного решения на основе полученных базовых расчётных показателей по территории квартала, следует не только согласовывать с «Заказчиком», главным Архитектором города, но и консультироваться с населением. Так как именно широкомасштабное обсуждение поможет найти компромисс, а в действительности – оптимальное решение застройки определенного фрагмента города.

Разработка проектного предложения по реконструкции и реновации исторического квартала с расчётом технико-экономических показателей, основанная на разумных компромиссах между историческими исследованиями и новым строительством, даст ответ на:

-возможность дальнейшего развития центра города и территорий историко-культурного назначения;

- улучшение качества проживания на территории центра;

- повышение инвестиционной привлекательности территорий путём сохранения целостности застройки, повышения этажности и улучшения архитектурных качеств современного замещающего строительства;

- разнообразие жилой среды в границах исторического центра и приоритет развития общественных функций, а также ликвидации аварийного и ветхого фонда и определение целевых территориальных резервов исторического центра под новое высококачественное строительство.

Приведём перечень проблем исторического центра города Кишинёва[56]:

- развитие городского исторического центра при сохранении объектов культурного наследия, выявление территориальных ресурсов развития застройки;

- обозначение направлений обновления застройки исторического центра и других территорий историко-культурного контекста, с определением возможности формирования новых ориентиров и доминант;

- функционирование исторического центра города, в том числе выявление направлений развития деловых центров и подцентров;

- размещение новых ландшафтных объектов в структуре исторического центра, в том числе малых парков, скверов и «зелёных карманов»;

- формирование системы туристических зон города с включением историко-культурного наследия в качестве объектов демонстрации и посещения;

- реконструкция транспортно-пешеходной сети центра города, в том числе размещение постоянных (подземных, надземных многоуровневых парковок), объединение пешеходными маршрутами объектов демонстрации, создание пешеходных зон и улиц города, с использованием для этих целей как существующей сети улиц и дорог, так и внутриквартального пространства.

IV.2 Содержание предпроектных исследований

Составом предпроектных работ предполагается проведение комплексного анализа квартала с фотофиксацией объектов как исторического характера, ветхой застройки, так и современного строительства. Комплексный анализ складывается из анализа сложившейся градостроительной ситуации и оценки возможности реновации данной территории. В результате данного анализа необходимо уточнить параметры и количество территориальных резервов, а также объём предполагаемого сноса существующей застройки в его границах.

Анализ сложившейся градостроительной ситуации предполагает и определение участка городской застройки реновациируемого участка (реконструируемого квартала) в структуре исторической застройки (в историческом центре, на пороге исторического центра города, в серединой зоне и пр.), зон социальной активности населения и транспортных магистралей (скоростные городские, районные, местные, с общественным, грузовым или легковым транспортом). Определяется функциональное назначение застройки квартала (преимущественно жилая функция, жилая и общественная, жилая в сочетании с местами приложения труда и др.).

Кроме того, выделяются композиционно-планировочные связи квартала с его окружением, фиксируются главные композиционные узлы и оси.

Результаты анализа отражаются на схемах:

- ситуационный анализ проводится по данным генерального плана города, правилам застройки и реновации исторических кварталов Кишинёва;

- оценка структуры квартала производится по двум направлениям: исторический анализ и анализ современного состояния квартала;

- исторический анализ квартала требует определиться с историко-культурной значимостью как застройки в целом, так и отдельных объектов культурного наследия.

Историко-культурное наследие на территории квартала представлено недвижимыми объектами (зданиями), а также и археологическим культурным слоем (там, где возможны или уже существуют археологические изыскания). К таким примерам можно отнести археологические раскопки в районе армянской церкви по ул. Piața Veche 8, (Рисунки 101, 102, 103).

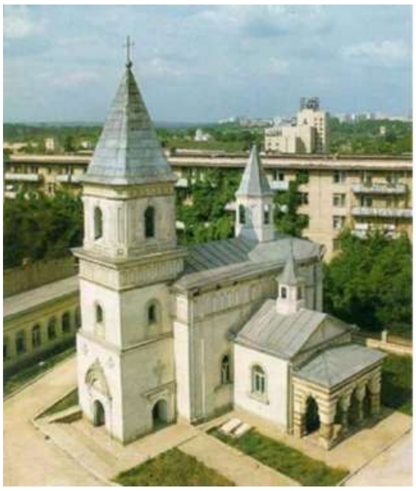


Рис. 101Армянская Апостольская Церковь Святой Богородицы г. Кишинев

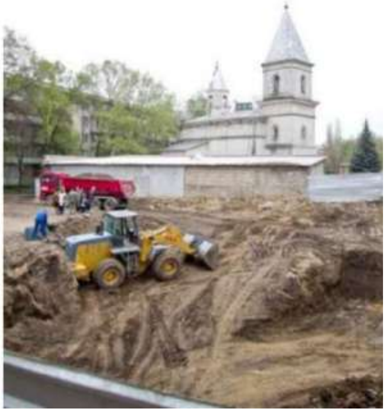


Рис.102 Начало строительства рядом с церковью, г. Кишинев

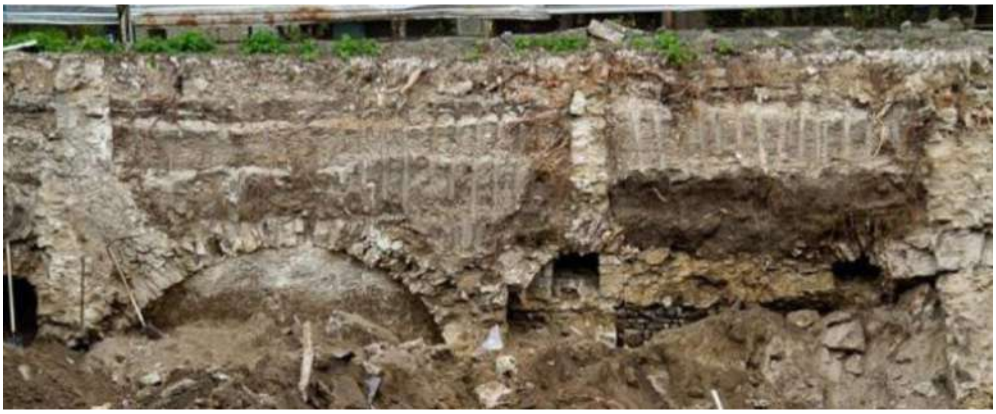


Рисунок 103 - Зона археологических раскопок на месте строительства, г. Кишинёв

К числу охраняемых объектов относят памятники, ансамбли и достопримечательные места.

В ходе предпроектных работ необходимо сделать выборку из реестра охраняемых объектов культурного наследия по тем зданиям, которые расположены в реновационном квартале. Предметом охраны могут служить отдельные фасады, здания в целом и его интерьеры, городская усадьба с её надворными постройками, скверы, парки и пр.

В том случае, если предметом охраны являются только главные фасады зданий, возможна наиболее радикальная модернизация внутриквартальной застройки. Могут быть вычищены целые кварталы, а фасады полностью сохранены и укреплены. Причём модернизация может осуществляться как в стилевом единстве с сохранённым памятником, так и в стилевом различии, в «контр-стиле» (Рисунки 104, 105, 106).

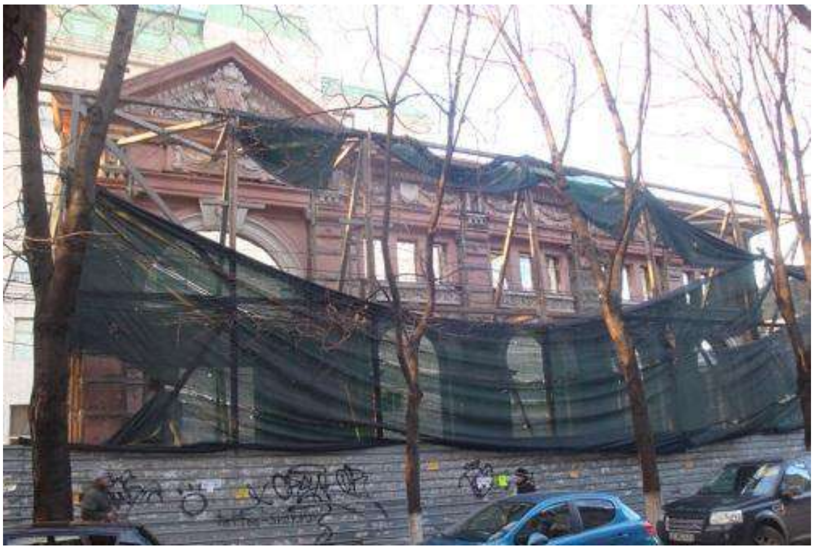


Рисунок 104 - Сохранившаяся фасадная часть стены здания бывшего Кишиневского Кредитного Общества

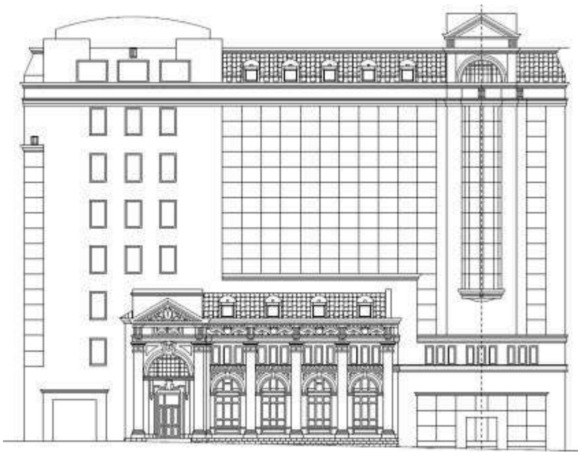


Рисунок 105 - Предложение интеграци и реставрации главного фасада здания бывшего Кишиневского Кредитного Общества по принципу «контр-стиля» (арх. Лупашку В.)

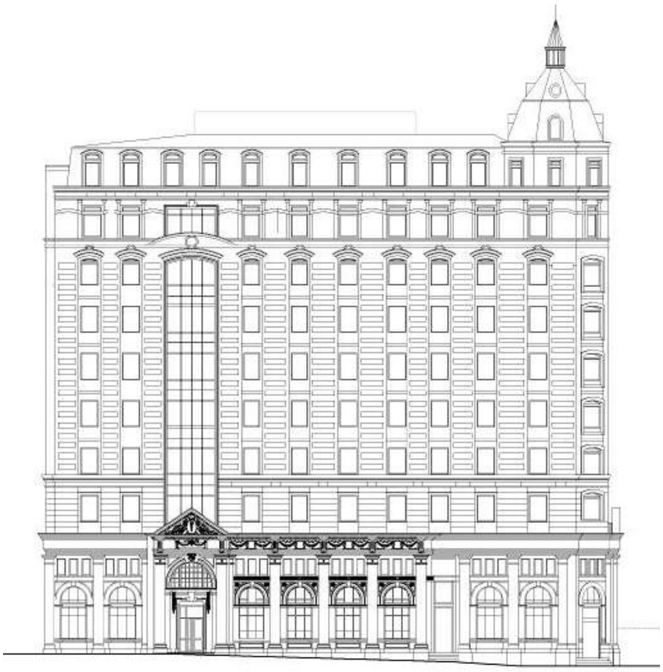


Рисунок 106 - Проект интеграции и реставрации главного фасада здания бывшего Кишиневского Кредитного Общества с использованием единых стилистических приемов (арх. Лупашку В.)

Приёмы стилевого единства могут быть выбраны для того, чтобы дополнительно подчеркнуть принадлежность здания к эпохе XIX века, но и «контр-стиль» может подчеркнуть эпоху строительства здания, и вместе с этим и эпоху реновации.

Анализ современного состояния квартала выполняется в целях обеспечения сохранности объекта культурного наследия в его исторической среде. На сопряжённой с ним территории устанавливаются зоны охраны объекта культурного наследия: охранная зона, зона регулирования застройки и хозяйственной деятельности, зона охраняемого природного ландшафта.

IV.3 Вопросы реновации исторической среды города

Одним из важнейших вопросов реновации исторической среды города является разработка принципов доформатирования застройки исторического центра (Рисунки 107, 108).

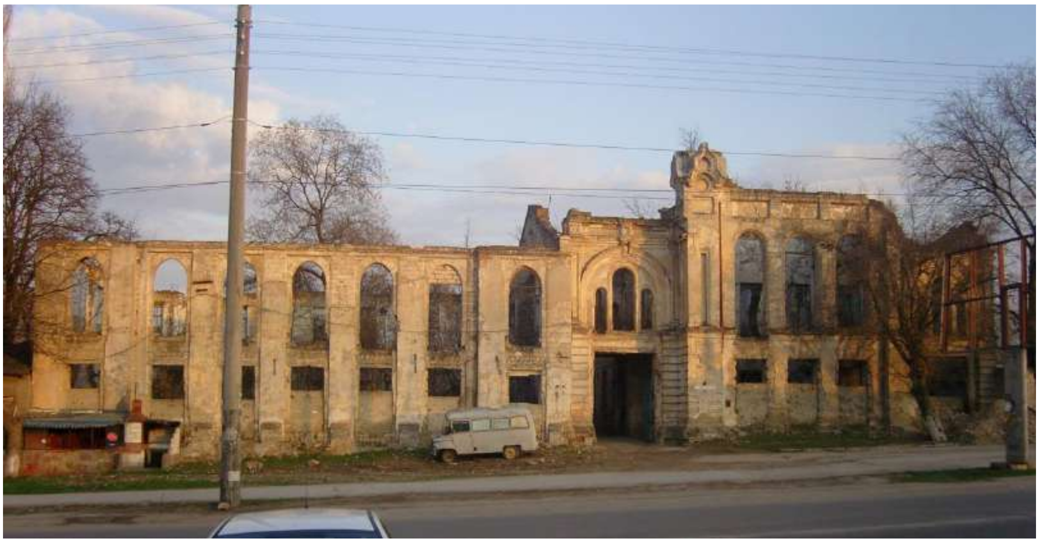


Рисунок 107 - Синагога и Иешива по ул. Рабби Цирельсон в г. Кишиневе (нынешнее состояние)

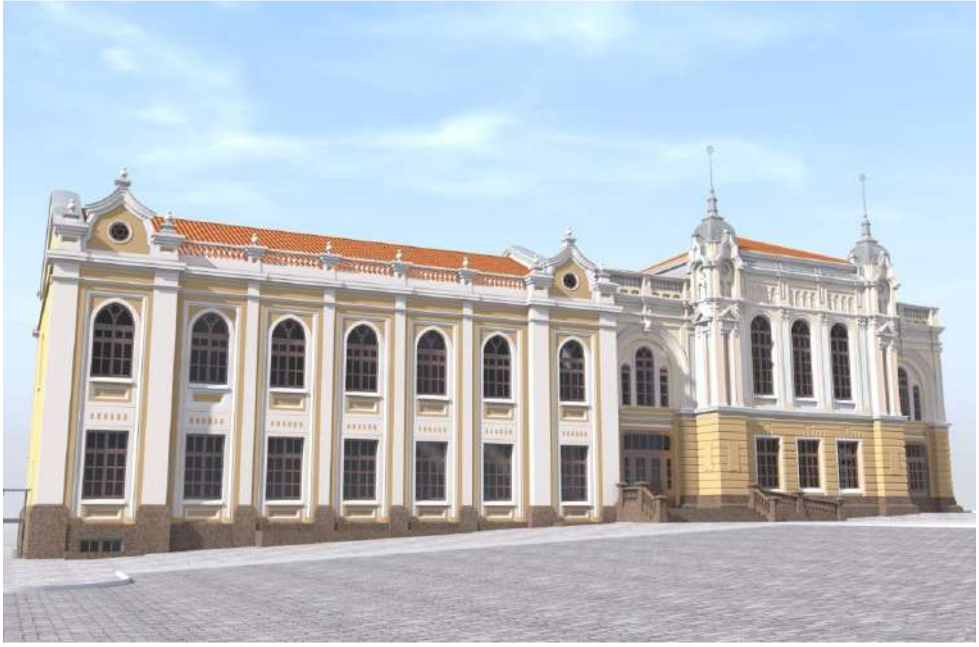


Рисунок 108 - Синагога и Иешива по ул. Рабби Цирельсон в г. Кишиневе (Проект реставрации Арх. В. Лупашку)

Форматирование застройки должно исключать на данной территории типовое проектирование и строительство и следовать постепенному замещению ветхой, дисфарматирующей типовой и промышленной застройки на постройки, выполненные по индивидуальным проектам, а также регулировать рост зелёных насаждений, устройство преимущественно подземных гаражей и стоянок, а также высокий уровень благоустройства.

Новое строительство в исторических центрах городов, причём во все исторические времена, ведётся из условий рентабельности, в том числе с увеличением высотности застройки. Полностью отрицать возможность строительства высотных зданий в исторических центрах города нельзя, в том числе и для Кишинёва, но стратегия их размещения должна следовать следующим правилам:

- они не должны затруднять восприятие ценных исторических доминант и памятников, разрушать целостность восприятия исторической застройки;
- они должны быть, как правило, точечными и не должны представлять собой ленточные дома-пластины, экранирующие историческую застройку в панорамах города;
- высотные ориентиры выделяют территории исторических площадей и центров, масштаб застройки которых уже не соответствует требованиям современного города.

Кроме того, необходимо принять во внимание тот факт, что в 70-80-е годы были сделаны первые шаги по повышению этажности центральной магистрали города (ныне «Штефан чел Маре») - здания «Агропрома», Парламента, Президентуры, Минсвязи и многих других высотных зданий, этажность которых достигает 15-20 этажей. Считаю, что масштабность центральной магистрали и в дальнейшем следует увеличивать до 20-30 этажей посредством – или реконструкции, или реновации фонда времен 50-60 годов, многие из которых исчерпали лимит архитектурно-художественного образа.

Естественно, высота может быть решена и за счет замещения ветхой застройки в исторических планировочных зонах, которая должна следовать по следующей схеме:

- кварталы, в которых не сохранились объекты культурного наследия, подлежат полному обновлению при сохранении красных линий застройки;

- фрагменты застройки улиц, представляющие этапы градостроительной истории города, подлежат сохранению вне зависимости от степени капитальности застройки;

- кварталы, где сохранились единичные памятники и ценные здания, должны осваиваться по принципу интеграции старого и нового, с сохранением «памяти места», т.е. материальных свидетельств историчности застройки.

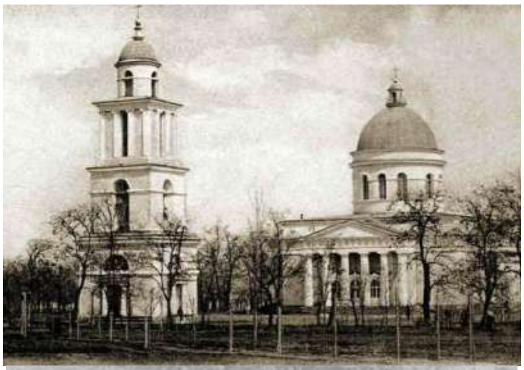
Восстановление в историческом городе системы доминант и визуальных акцентов – одна из самых сложных задач, стоящих перед архитектурным сообществом. Поэтому, эта задача может быть реализована посредством следующих приёмов:

- создания новых внутригородских акцентов и доминант;

- привнесения вертикальных деталей в структуру существующей высотной акцентности (устройство светового фонаря, фиксация угла здания, световая подсветка, а также акцентного высотного строительства);

- установки скульптурного монумента или иных элементов городского благоустройства, обладающих более высокой содержательностью по сравнению с архитектурной пластикой здания;

- восстановление утраченных исторических доминант (примером может служить колокольня соборного комплекса в центре г. Кишинёва, построенная в 1836г. и восстановленная в 90-х годах XX века (Рисунки 109, 110)), о которой мы уже упоминали в нашем исследовании.



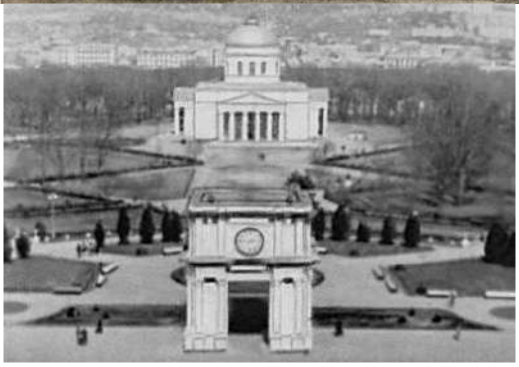


Рис.109 Комплекс „Кафедральный Собор „Кафедральный Собор Рождества Христова“.

Рис. 110. Комплекс без колокольни вторая половина XIX века.

Утраченными доминантами города могут также считаться все высотные здания XIX века, разрушенные в довоенный, военный и послевоенный период. Это и гражданские здания, жилые, религиозные и пр. (Рисунки 111-115).

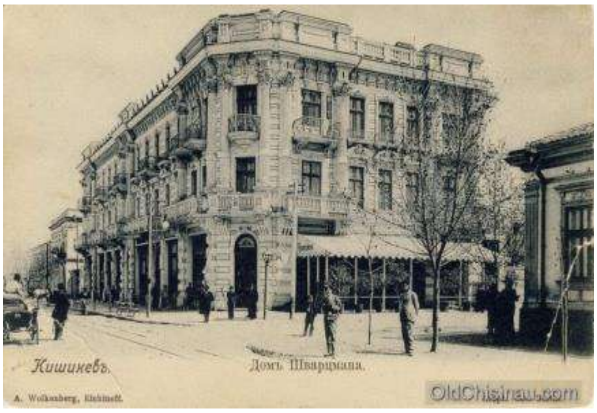

Кишиневъ.
Домъ Шварцмана.
A. Wolkenberg, Kishineff
OldChisinau.com

Рисунок 111 – Доходный Дом Шварцмана на Пушкинской ул. XIX-XX в.

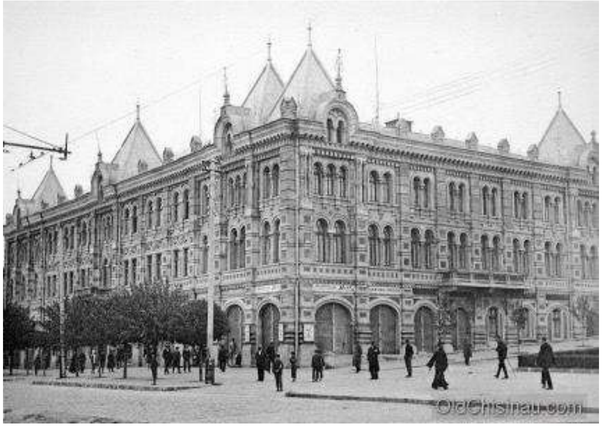

OldChisinau.com

Рисунок 112 - Епархиальный дом на ул. Александровской (Штефан чел Маре) XIX-XX в.

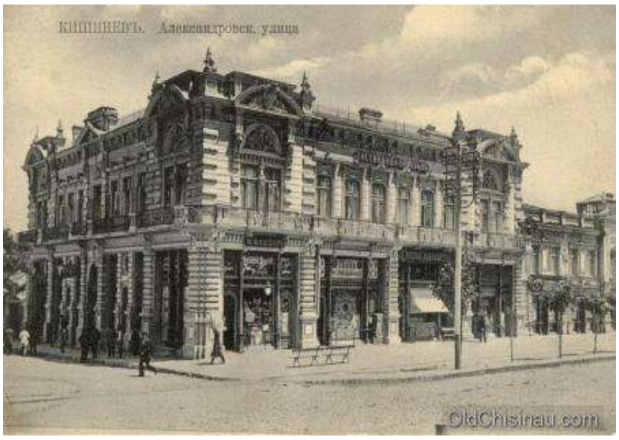

КИШИНЕВЪ. Александровск. улица
OldChisinau.com

Рисунок 113 - Гостиница «Бристоль» на ул. Александровской (Штефан чел Маре) XIX-XX в.

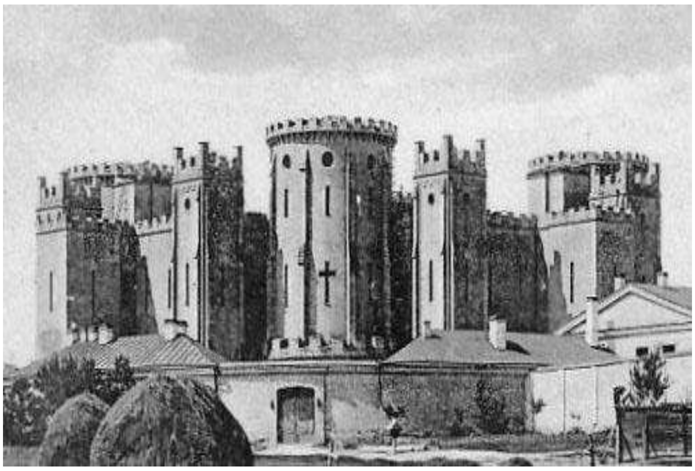


Рисунок 114 - Замок на Сенной площади XIX-XX в.

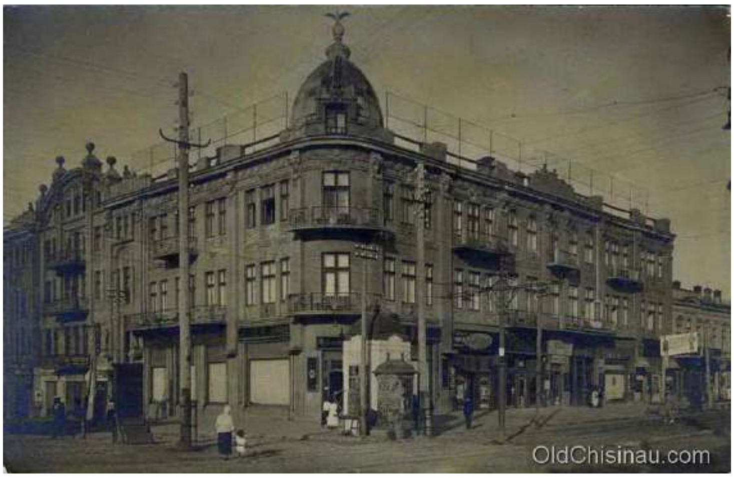


Рисунок 115 - Гостиница «Палас» на ул. Александровской (Штефан чел Маре) XIX-XX в.

Это лишь незначительная часть «высотного» исторического прошлого Кишинева, которая безжалостно подверглась уничтожению в различные годы XX века.

Бесспорно, уничтожив самые значимые сооружения центра в XX веке, сохранив лишь незначительное их количество, почему-то в 1986 году, Кишинев принял статус исторического города, в котором отсутствовали вышеперечисленные исторические здания и сооружения, но появился список из тысячи объектов, которые спорно можно назвать «памятником» эпохи.

Следует подчеркнуть, что на всем протяжении своего развития, Кишиневу так и не удалось поставить вопрос о сохранении или ревитализации средневекового города. Сегодня, когда еще сохранились кое-какие фрагменты средневековья, (сеть улиц, некоторые здания, подземные сооружения, брусчатка и пр.) есть смысл выполнения данных фрагментарных работ. Это придаст городу его действительную историчность и привлекательную туристичность (Рисунок 116).

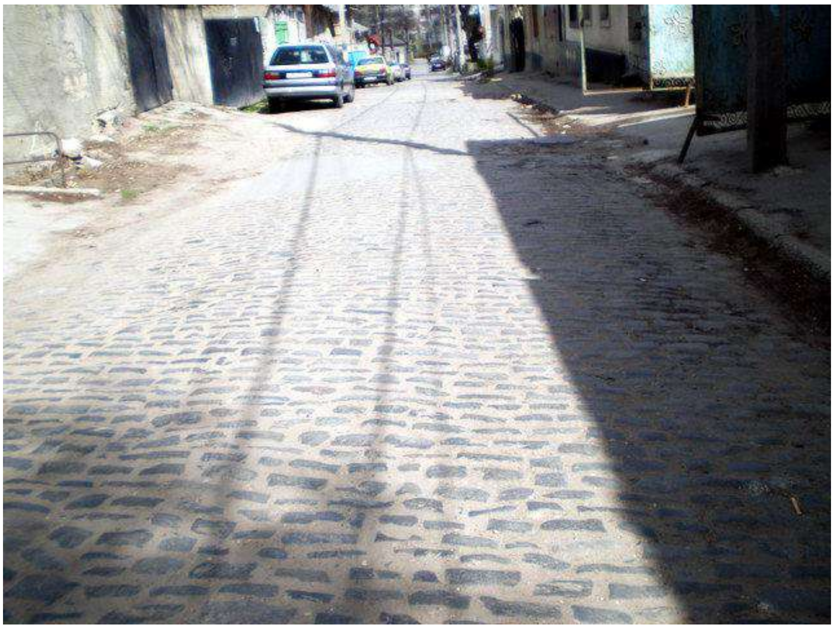


Рисунок 116 - Сохранившаяся брусчатка на ул. Иоан Ботезэторул

Как нами и было отмечено, на протяжении этих столетий на застройку города влияли и негативные факторы, вызванные природными и военными катаклизмами.

Основные катастрофы были отмечены войнами (1796-1799, 1812, 1944 гг). Наиболее серьезные разрушения последовали во время II-ой Мировой войны и послевоенный период.

Большинство зданий было разрушено, серьезно пострадало порядка 75-80% из всего строительного фонда города.

Но не только из-за военной Ясско-Кишиневской операции, проведенной советскими войсками в 1944 году и интенсивной бомбардировки город был превращен в руины (Рисунки 117-124).

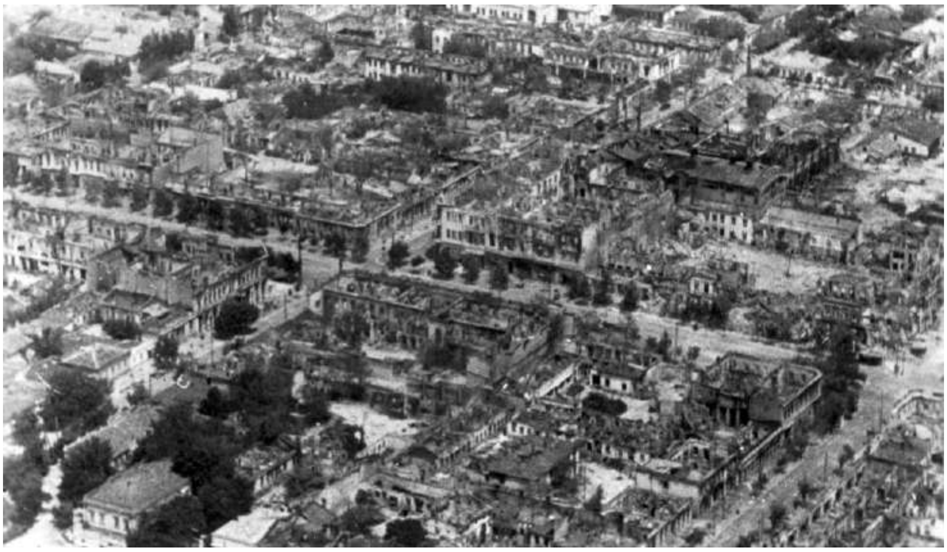


Рисунок117 - Кишинев в 1944 году (газета «St. Petersburg Times» от 20 сентября 1941 «What modern war can do to a city»)

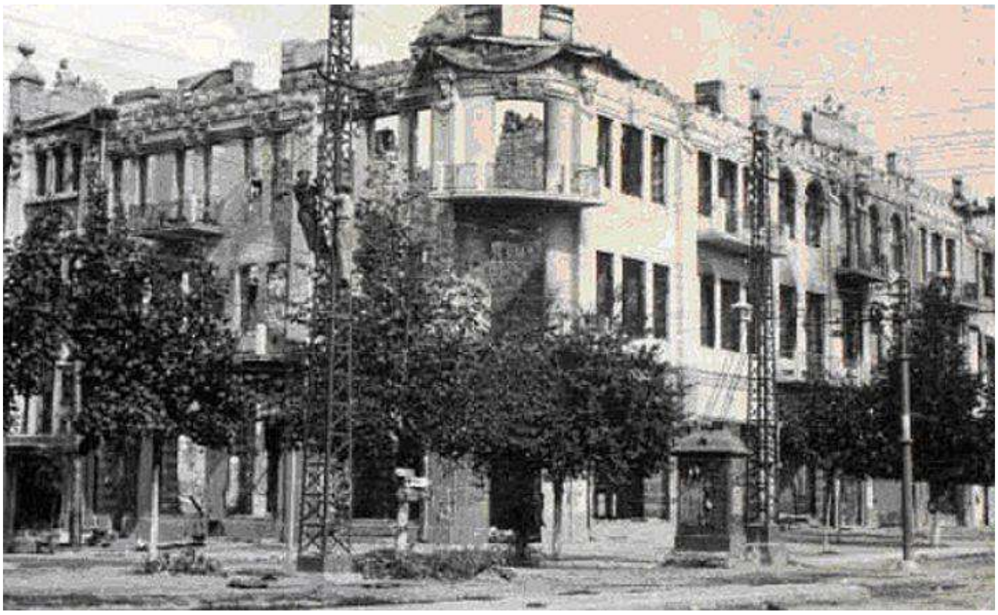


Рисунок 118 - Отель «Palas» (Oldchisinau.com.)

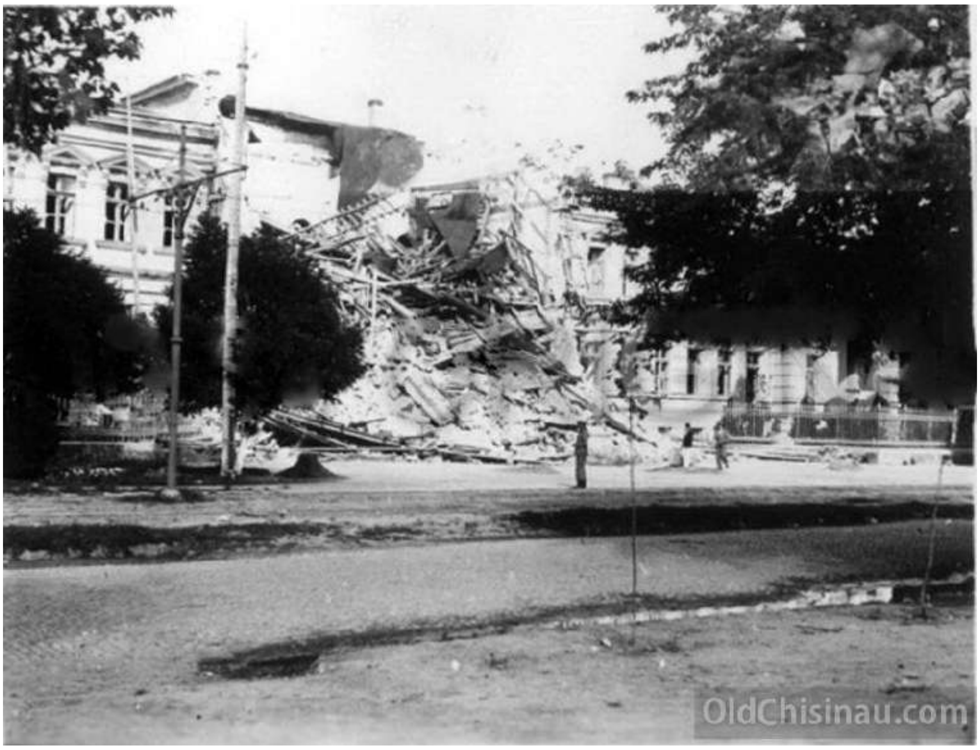


Рисунок 119 - Лицей «Ferdinand» на месте нынешнего здания СИБ . (Oldchisinau.com.)

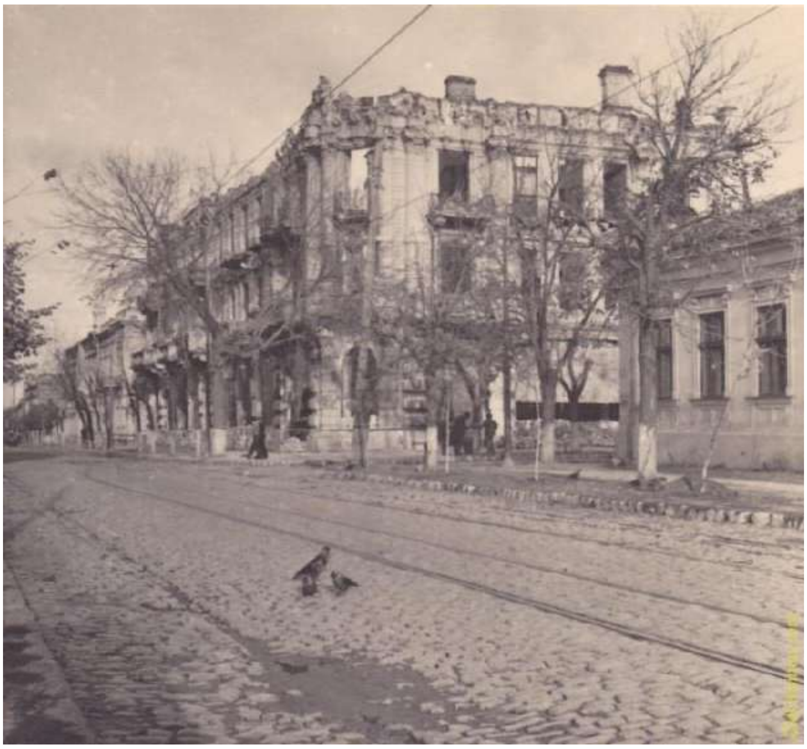


Рисунок 120 - Ансамбль зданий центра г. Кишинева в 1944году (Oldchisinau.com.)

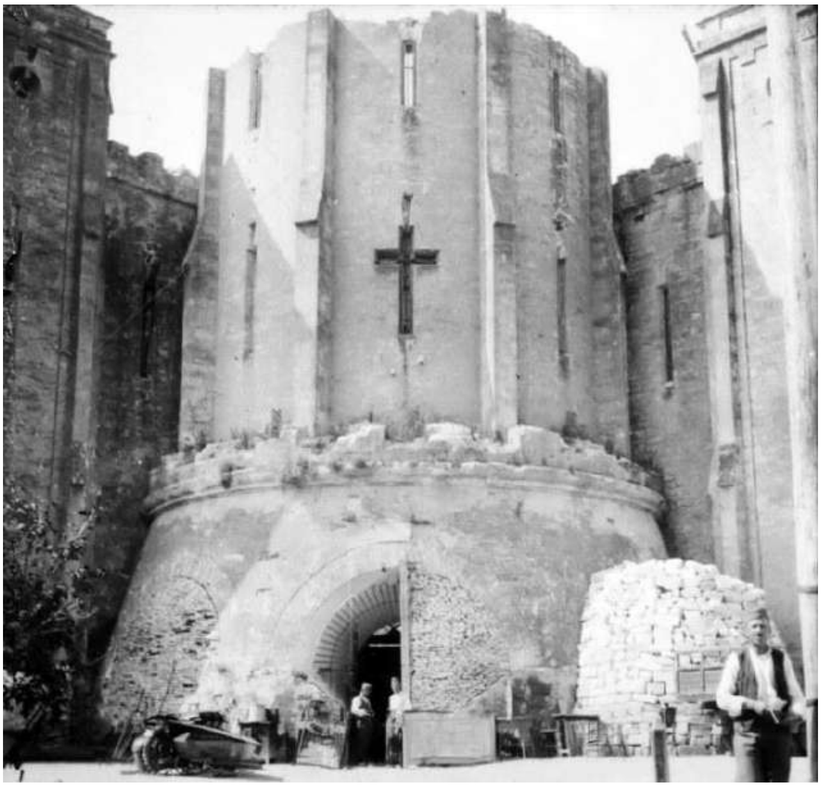


Рисунок 121 - Замок на Сенной площади (разрушен)-1941 (Oldchisinau.com.)

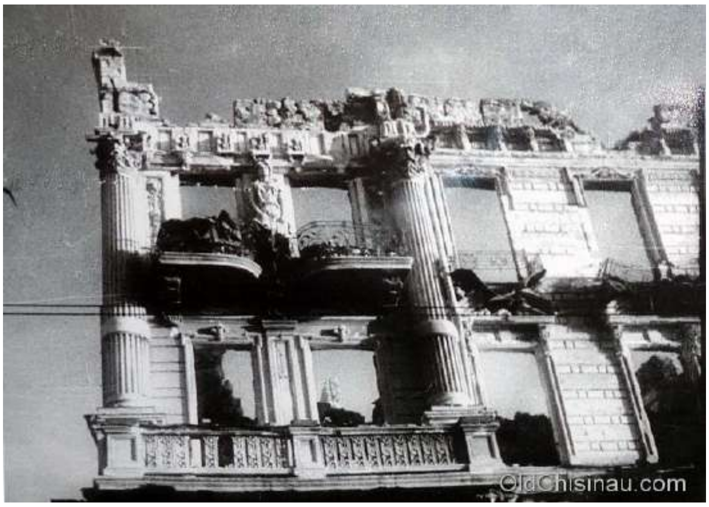

OldChisinau.com

Рисунок 122 - Фрагмент разрушенного здания центра г. Кишинева (Oldchisinau.com.)

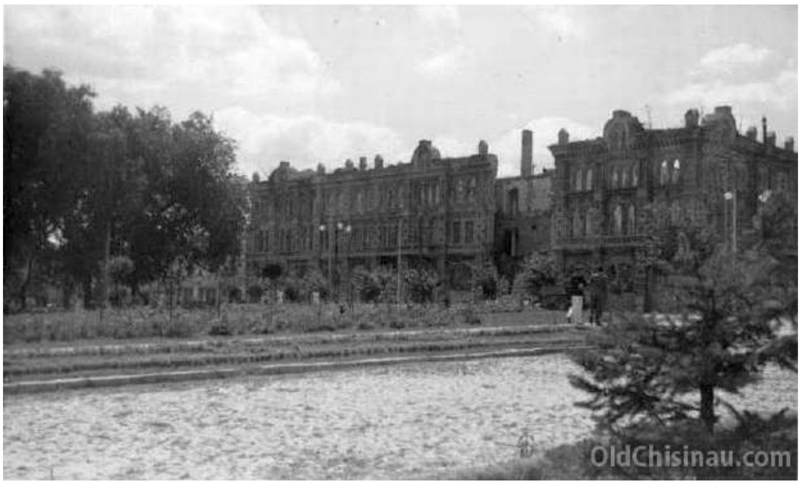


Рисунок 123 - Разрушенное здание Епархиального Дома

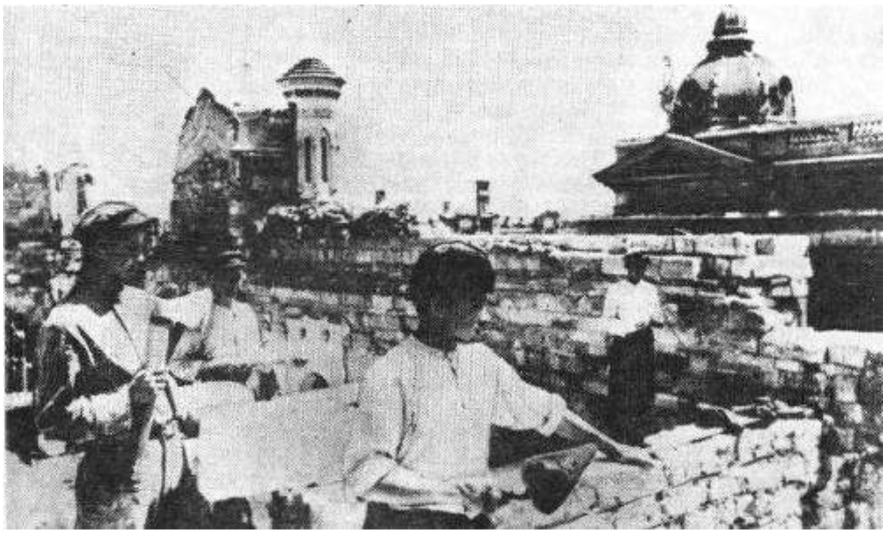
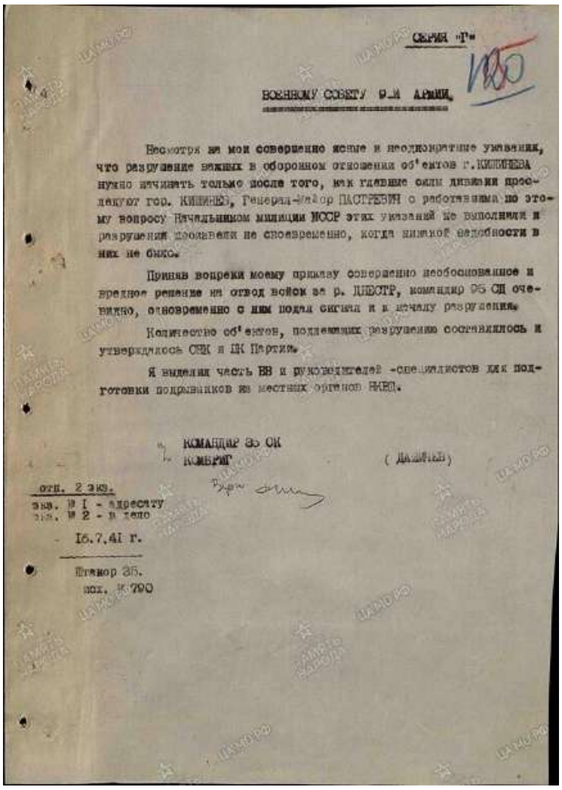


Рисунок 124 - Новое строительство на руинах разрушенных зданий в послевоенный период (Oldchisinau.com.)

В 1941 году, при отходе советских войск из города, был дан приказ взорвать и уничтожить самые важные, ценные и интересные здания города [57]. Об этом свидетельствуют некоторые секретные документы, хранящиеся в архивах КГБ [58] (Рисунки 125,126).



СЕРИЯ «Г»

1050

ВОЕННОМУ СОВЕТУ 9-й АРМИИ.

Несмотря на мои совершенно ясные и неоднократные указания, что разрушение важных в оборонном отношении об'ектов г. КИШИНЕВА нужно начинать только после того, как главные силы дивизии проследуют гор. КИШИНЕВ, Генерал-Майор ПАСТРЕВИЧ с работниками по этому вопросу Начальником милиции МССР этих указаний не выполнили и разрушения произвели не своевременно, когда никакой надобности в них не было.

Приняв вопреки моему приказу совершенно необоснованное и вредное решение на отвод войск за р. ДНЕСТР, командир 95 СД очевидно, одновременно с ним подал сигнал и к началу разрушения.

Количество об'ектов, подлежащих разрушению составлялось и утверждалось СНК и ЦК Партии.

Я выделил часть ВВ и руководителей -специалистов для подготовки подрывников из местных органов НКВД.

КОМАНДИР 35 СК
КОМБРИГ (ДАШИЧЕВ)

отп. 2 экз.
экз. № 1 - адресату
экз. № 2 - в дело
16.7.41 г.

Штакор 35.
исх. № 790

Рисунок 125 - Архивные материалы Министерства Обороны Российской Федерации

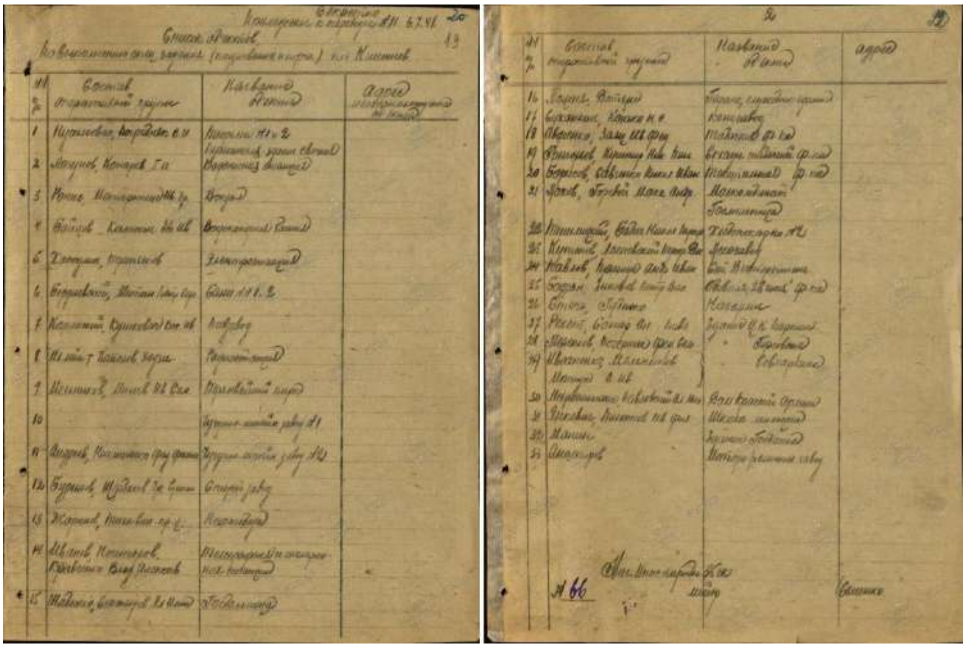


Рисунок 126 - Архивные материалы Министерства Обороны Российской Федерации (список зданий, подлежащих уничтожению)

Бесспорно, после стольких разрушений, необходима была политика реновации, реконструкции города, но к сожалению, такой архитектурно-градостроительной задачи не было поставлено перед архитекторами того времени. Да они и не особенно стремились к воссозданию исторического города. Хотя в Европе, после II-ой Мировой войны, не только здания, но и целые города были восстановлены в архитектурно-стилевом контексте историчности прошлого (Варшава, Дрезден и др.).

По принципу новых видений и полного игнорирования прошлого предложено было развить Кишинев (Рисунок 127).

Следует обратить внимание, что в данной градостроительной идее читается полное уничтожение «средневекового города» - «нижнего города», с его не только архитектурными, но и планировочными особенностями.

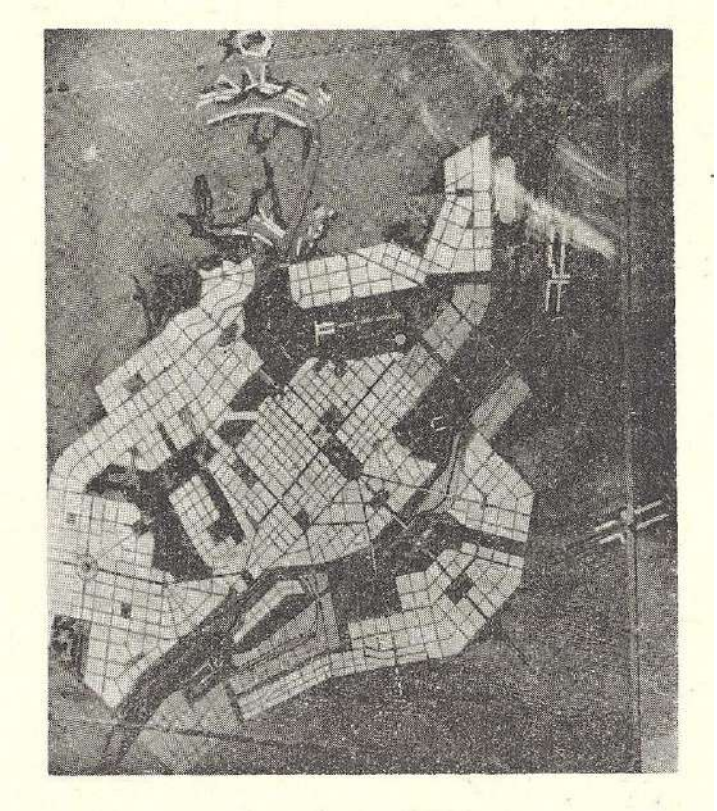


Рисунок 127 - План послевоенного развития Кишинева арх. Щусева (1945-1947) (Смирнов. Градостроительство Молдавии=Urbanictica Moldovei, Chişinău 1966, p. 37)

Сильно повлияли на изменение городской планировочной структуры Кишинева наводнения, которые происходили после паводков реки Бык в разные исторические периоды существования города. Формирование озера Гидигич, в 60-х годах 20-го века, остановило этот катастрофический феномен, и теперь оно является серьезным барьером для наводнений.

Нельзя забывать, что Кишинев находится в сейсмической зоне. В различные периоды его истории происходили серьезные землетрясения. Это были землетрясения 1701, 1738 и 1802 гг. (Великое землетрясение, более чем 8 баллов по шкале Рихтера), а также 1838, 1940, 1977 гг. Очевидно, что после таких землетрясений произошло изменение не только архитектурных качеств зданий, но и планировочной структуры города.

IV.4 Формирование целостности городской среды Кишинева

Целостность городской среды является основной задачей реконструкции и реновации архитектурно-исторической среды города. При реновации центра Кишинева необходимо принять во внимание и рельеф местности.

При этом может быть принята ярусная схема развития пространства, которая позволит решить одну из важнейших транспортных проблем исторического центра – организацию парковок за счёт их устройства в надземном и подземном уровнях.

Учитывая холмистость Кишинёва, развитие нового пространства возможно по террасной схеме. Приём многоуровневого пространства предполагает заглубление новых пространств по отношению к современной дневной поверхности, наподобие археологического раскопа.

Последнее способствует развитию подземной урбанистики, которая издревле была характерна для Кишинёва (заброшенные каменоломни, подземные лазы, туннели, глубокие подвалы и пр.).

Для сохранения целостности исторической застройки и формирования ансамблевости городской среды необходима организация бережного внесения в среду новых объектов и закономерно расставленных композиционных акцентов (Рисунки 128-131).

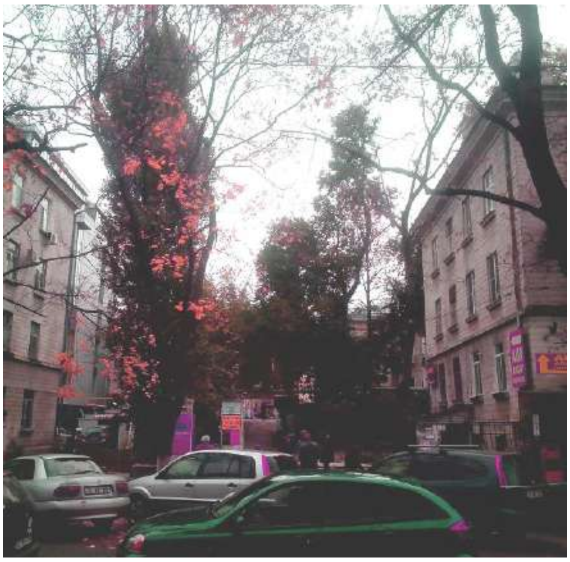


Рис.128 - Состояние ул. Армянской до внесения изменений в городскую среду

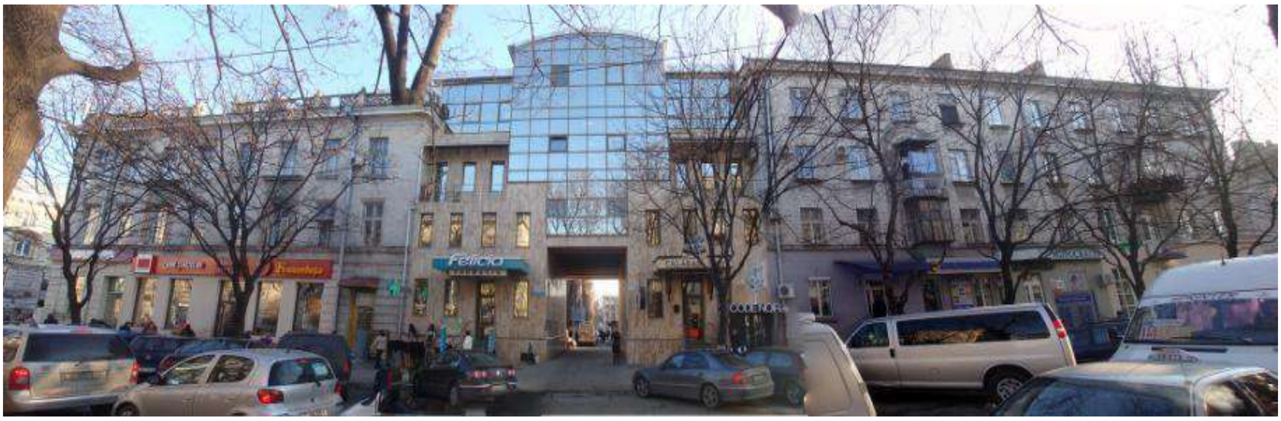


Рисунок 129 - Изменение отдельно стоящих зданий и превращение их в периметральную, линейную структуру ул. Армянская (арх. Лупашку В.)

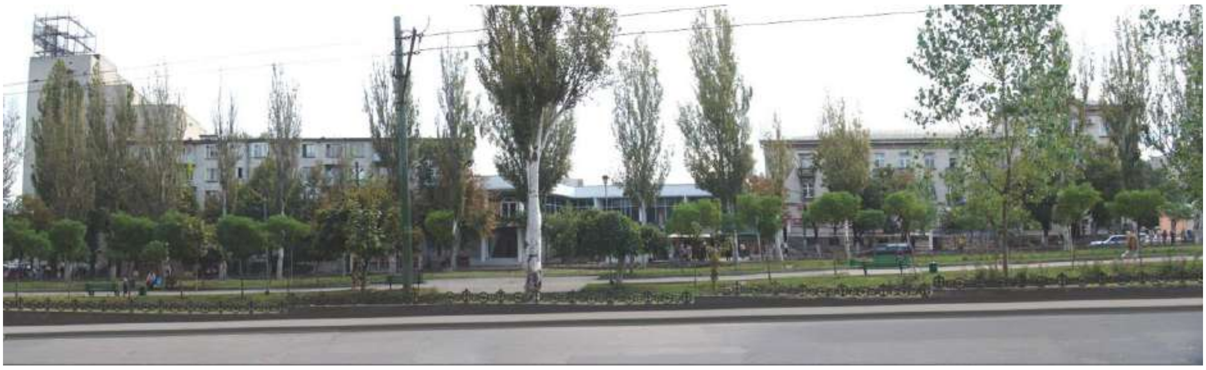


Рисунок 130.Современное состояние бульвара Григоре Виеру.

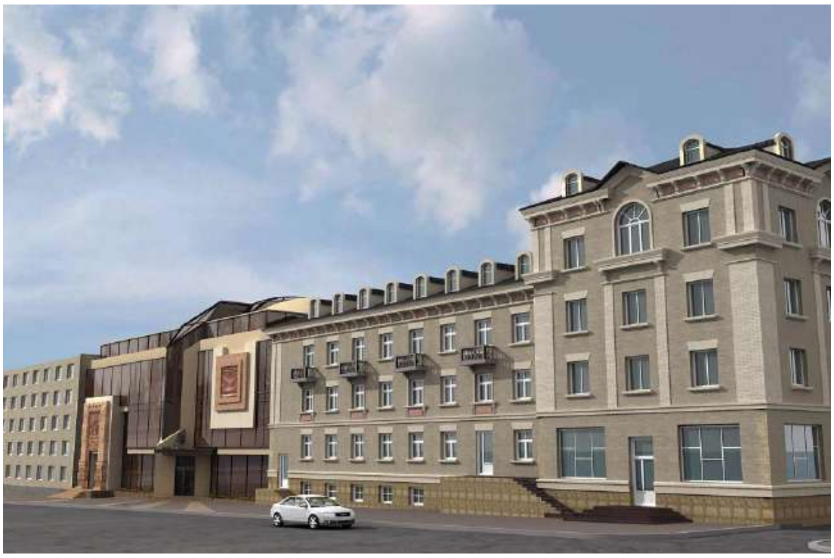


Рисунок 131. Изменение отдельно стоящих зданий и превращение их в периметральную, линейную структуру на бул.Григоре Виеру.Проектное предложение (арх. Лупашку В.)

Гармоничное сосуществование «старых» и «новых» принципов среды является средством сохранения её целостности. При проектировании градостроительных комплексов и элементов среды, встаёт задача не столько обновления, сколько взаимосвязи транспортных и новых принципов организации среды: постепенное изменение масштаба, пластики и других качеств застройки при переходе от одного типа к другому; сосуществование и взаимопроникновение старого и нового принципов организации среды [59].

Изменение масштаба является допустимым при проектировании на пороге (приближении) исторического центра. Новая площадь может выступать в роли переходного элемента градостроительной системы. Сосуществование «старого» и «нового», исходя из методологических реконструкций и исследований, заключается в сохранении исторической застройки улицы и возведении за ней многоэтажного строительства. Новая среда должна дополнять историческую застройку и формировать новую ансамблевость, которая естественно базируется на исторической подоснове.

Контактная зона исторической и современной застройки требует особых проектных подходов. Историческая зона Кишинёва сравнительно невелика, но именно она должна создать запоминающийся, отпечатывающийся в памяти образ города.

Задача нового проектирования в этой зоне – не нарушать образность архитектурно-исторической среды при переходе от зоны центра к средней и периферийной части города. Контакт «новой» и «старой» зон города может осуществляться следующим образом:

- постепенным переходом от исторической застройки к современной (приём ступенчатого фасада);
- контрастным противопоставлением «старого» и «нового», когда исторической застройке отводится роль музейного экспоната, фиксирующего память места;
- дифференцированием пространства по вертикали или горизонтали, возвышением новостроек над исторической постройкой, заключающих её в подобие «объятия».

Колористика в историческом центре является одной из задач сохранения целостности архитектурно-исторической среды города Кишинёва. Как известно, в центральной части города присутствует различная стилистическая гамма (классика, эклектизм, псевдоготика, модернизм, конструктивизм и пр.). Поэтому каждому стилистическому направлению присущи были свои законы расколеровки фасадов. Подбор колористических сочетаний может следовать таким задачам:

- выявлению своеобразия разновременных сооружений и «оживлению» улицы (мягкие тона, нюансы сочетания цветов);
- созданию впечатления театральной декорации (контрастные тона, резко отделяющиеся один от другого);
- формотворчеству (суперграфике и др.).

При реконструкции исторической застройки обычно руководствуются первой задачей, при этом колористика должна быть увязана со стилистикой архитектуры. Вторая задача характерна для постмодернизма, когда контрастные цвета могут быть использованы для отделки нового псевдоисторического формата среды, если он при этом достаточно изолирован и не мешает восприятию исторической застройки. В некоторых случаях он может контрастировать или вписываться в историческую среду.

Суперграфика может применяться при реконструкции, цель которой зрительно раздробить неуместно массивную форму. Часто невыразительным торцам исторических построек и брандмауэрным стенам придают черты, рознящие их с традиционной застройкой: ложные проёмы, имитированные пилястры и карнизы. Естесственно необходимо использовать и фасадное остекление, которое не только «отражает» городскую застройку, но и увеличивает за счет этого пространство, контрастируя с каменной структурой фасадов.

Городское благоустройство и уличный дизайн обычно дополняют реконструкцию, реновацию городской среды. Характер благоустройства и степень его стилизованности определяет режим реконструкции и реновации, преследуя следующие цели:

- усиление исторических ассоциаций за счёт использования исторических прототипов;
- повышение комфортности городской среды новыми средствами.

Наиболее распространёнными работами по благоустройству являются: мощение (восстанавливаемое или вновь обустраиваемое), вывески и реклама (сохраняемые или воссозданные), малые архитектурные формы, фонари, ограждения, скульптурные композиции, озеленение, павильоны, фонтаны, уличная мебель и т.п.

Особое значение при воссоздании первоначального облика исторического благоустройства или же тенденция характера исторического облика приобретаются в пешеходных зонах. Принимая во внимание, что Кишинёв возник в средневековье, поэтому в «нижнем городе» (с XV по XVII в.в.) при реновации среды следует помнить о знаковой символике, нетекстовом характере древней рекламы. Обычно это были вывески с изображением предмета торговли или изделия ремесленников (Рисунки 132, 133).

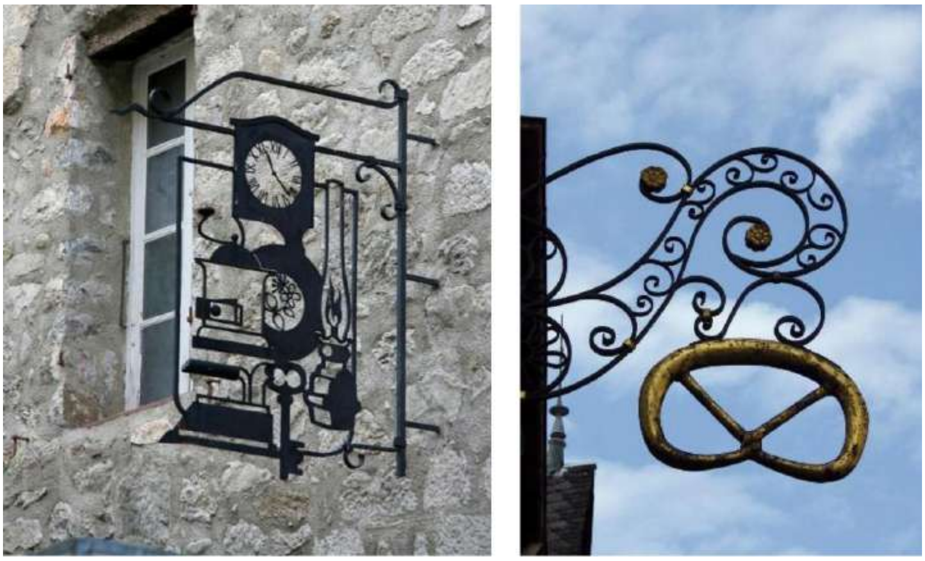


Рисунок 132 . Сохранившиеся вывески в европейских городах

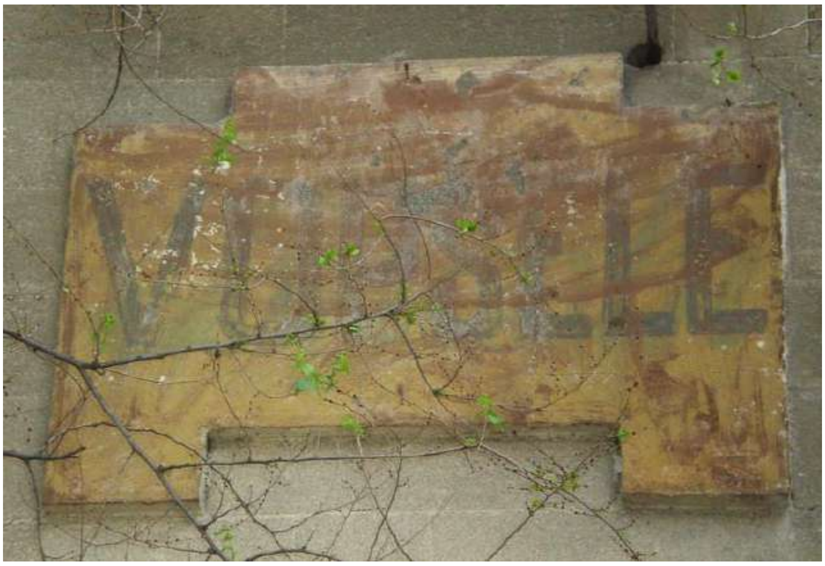


Рисунок 133.Сохранившаяся реклама в г.Кишиневе периода 20-40 гг. ХХв.

Тонкий баланс между историей и современностью может быть достигнут и при использовании современных светильников и современного плиточного мощения, выполненных в исторических стилевых направлениях. Часто особенностью пешеходных зон становится разделение улиц на проезжую часть и тротуары. Ликвидация бордюров при устройстве покрытия в одном уровне, линии бывших тротуаров могут быть указаны в рисунке мостовой.

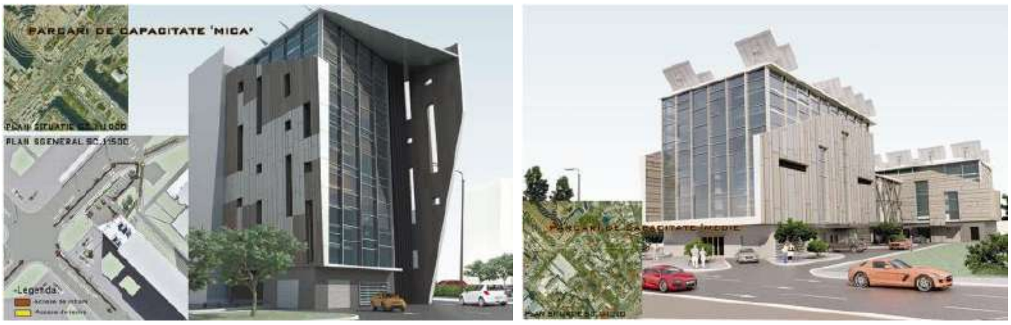
Большое значение следует уделять установке осветительной аппаратуры, которая может усилить ощущение исторической среды.

Причём, освещённость следует предусматривать не только улиц, аллей, бульваров, площадей, но и самих зданий и сооружений.

Транспортно-коммуникационная система в центральной исторической планировочной зоне города наряду с застройкой подлежит реновации с решением следующих вопросов:

- организации транзитных автомобильных потоков по касательной к территории центральной исторической зоны с созданием соответствующей инфраструктуры и сервисного обслуживания;
- транспортной дифференциации и реконструкции улиц исторической планировочной зоны города прежде всего с расширением проезжей части улиц и дорог за счёт реорганизации пешеходных и зелёных зон;
- организации улиц с односторонним движением с целью увеличения пропускной способности;

- сервиса личного и общественного транспорта, в том числе организации подземных автостоянок и многоуровневых паркингов «на пороге» исторического центра города [60] (см. схему организации, Рисунки 134-137).


PARCARI DE CAPACITATE 'MICA'
PLAN SITUATIE SC.1:1000
PLAN SGENERAL SC.1:500
Legenda
PARCARI DE CAPACITATE 'MEDIE'

Рисунки 134, 135 . Парковка с малым и средним количеством парковочных мест

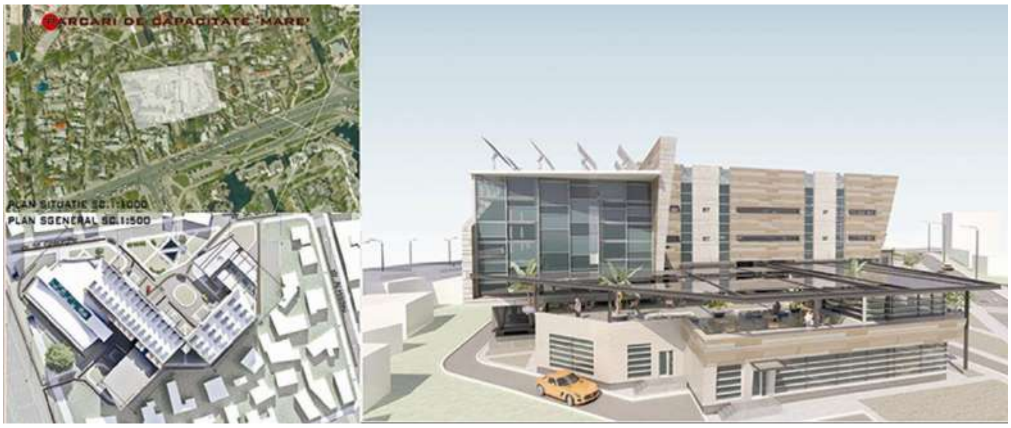

PARCARI DE CAPACITATE 'MARE'
PLAN SITUATIE SC.1:1000
PLAN SGENERAL SC.1:500

Рисунок 136 . Парковка с большим количеством парковочных мест

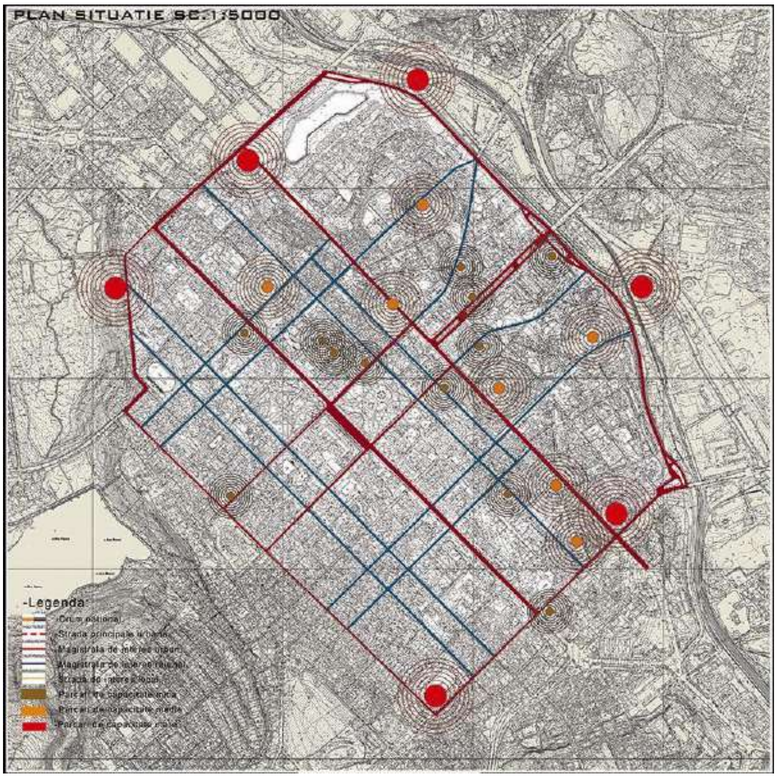


Рисунок 137 - Схема расположения многоэтажных парковок в центре г. Кишинёва

- организации системы пешеходных улиц и пространств исторической части города с созданием репрезентативных полифункциональных пешеходных зон, с возможностью использования для данных целей внутриквартального пространства.

Аналогично реконструкции застроенной среды, необходимо уделять внимание и реконструкции зелёных пространств центральной зоны Кишинёва. К примеру, зелёные насаждения, высаженные всего лишь несколько десятков лет назад, достаточно полно показывают, что нерегулируемый их рост может привести к разрушению благоустройства. Поэтому необходимо применять регламентируемые документы по ограниченному росту зеленых насаждений в городской среде. Кроме того, это не только разрушает благоустройство города, но иногда и приводит к материальным потерям во время снегопадов, бурь и пр., которые в Кишинёве бывают ежегодно по нескольку раз.

Также для придания целостности пространственной организации центральной части города, необходимо придать дополнительный архитектурно-планировочный импульс главной артерии города -бульвару Штефана чел Маре. Принимая во внимание тот факт, что проспект начинается с площади Дмитрия

Кантемира и заканчивается площадью с памятником «Освобождения», а в серединной части бульвара находится центральная площадь города – Площадь Великого Национального Собрания, предлагается создание еще одной площади. Эта площадь фактически уже создана, но необходимо не только планировочная организация пространства между Парламентом и Президентурой, но следует обратить внимание и на характер пространственной архитектурно-планировочной организации Парламента («раскрытая книга»), который должен быть поддержан как с левой, так и с правой стороны высотными объектами, приближающимися по уменьшению этажности к бул. Штефана чел Маре. Замыканием служит точечное местоположение Президентского Дворца. Характер закрытой площади, окаймленной историческими памятниками придаст истинную целостность сформировавшемуся архитектурному ансамблю (Рисунок 138).

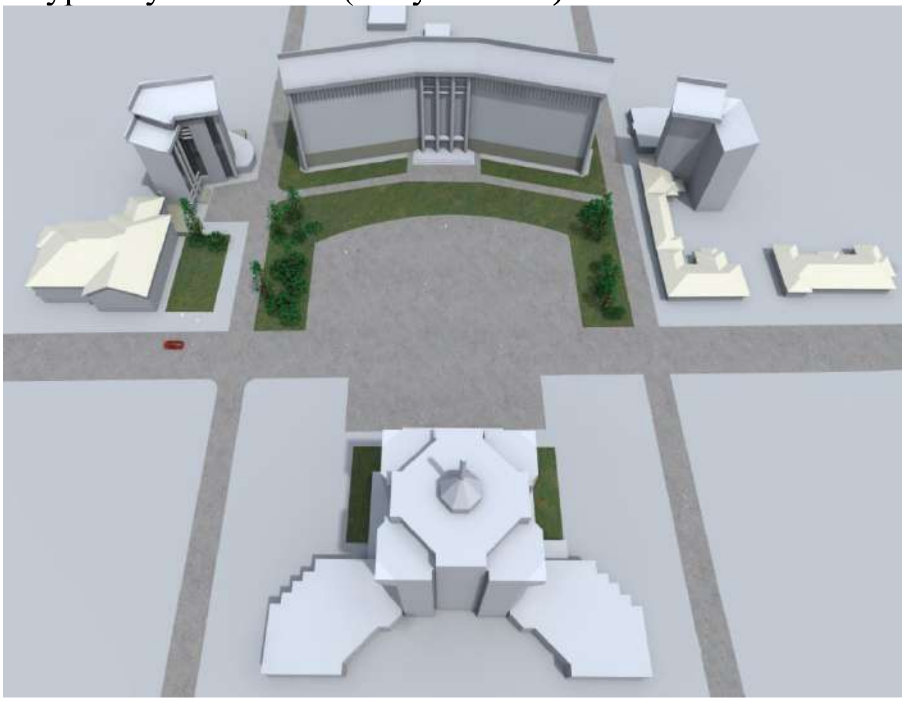


Рисунок 138 . Проектное предложение по формированию площади Арх. В. Лупашку

Реновация градостроительной среды в историческом районе города является очень актуальной проблемой. Параллельно с развитием Кишинёва, за счёт новых территорий, где новые жилые кварталы должны строиться с необходимой инфраструктурой, разворачивается комплексная модернизация существующих жилых районов, в которых благоустройство территорий, санитария и жилищный комфорт становятся ниже требуемой нормы из-за переуплотнения и ликвидации общественных пространств.

Зоны исторического центра города являются достаточно престижными, хотя многие считают, что человек должен быть ближе к новым районам, в которых, существует соприкосновение с природной средой, высокая степень урбанизации центра привлекает жителей города уже сложившейся социально-культурной инфраструктурой. Можно выделить ряд факторов, которые объясняют привязанность горожан к исторической среде: художественно-эстетический уровень этих зон, соотношение человека с пропорциями, органическое единение с природой и историческими ассоциациями, которые возникают при восприятии старых зданий, покрытых пеленой времени.

Но эта сложная система, сформированная веками, не в состоянии противостоять быстрым темпам урбанизации и является уязвимой и может быть легко разрушена неосторожными действиями.

Исходя из мировой практики реконструкции центров исторических городов необходимо провести следующие мероприятия. Выбирается предварительная экономическая информация.

Социально-демографические показатели :Если главной целью реновации старых кварталов является улучшение условий повседневной жизни, отдыха и обслуживания жильцов в соответствии с современными требованиями, тогда необходим анализ двух аспектов: демографического и социального.

Демография выявляется на реально анализируемой территории, вследствие чего должны быть получены следующие данные:

- общая численность населения района;
- уровень обеспечения жилой площадью;
- по составу полов;
- по составу и среднему размеру семьи;
- по структуре занятости.

Вышеназванные факторы, характеризующие демографический аспект, могут быть получены и проанализированы анкетированием или из статистических.

Социологические исследования должны проводиться в трёх основных направлениях:

- важно отслеживать динамику популяций, особенности данного района центра города, обеспечение работой по месту жительства, характер проведения свободного времени, предпочтения места отдыха, досуга (данные могут быть получены в ходе опроса);

- необходимо проанализировать уровень страхования населения, проживающего по соседству с общественными предприятиями, предоставляющими услуги (исследование возможно благодаря визуальному наблюдению);

- необходимо проанализировать условия для отдыха населения на исследуемой территории (путём визуального наблюдения).

Построенный фонд(жилой фонд учреждения социально культурного обслуживания): Для модернизации жилого фонда необходимо сначала определить критерии пригодности жилых домов с целью их эксплуатации в реставрационном секторе.

По техническому состоянию здания могут быть разделены на три группы:

- с износом до 25% и выше. Соотношение между жилой площадью (на всех уровнях) и застроенной площадью (Ki) – это показатель, характеризующий городское значение блока. Ki колеблется в диапазоне от 2 и более в многоэтажных зданиях и меньше чем 1 в домах с небольшим количеством этажей. Снос домов с несколькими этажами (при условии, что они не имеют исторической ценности или пластичности) позволил бы эффективно увеличить площадь незастроенной территории без ущерба для жилой площади.

Результатом исследований жилого фонда будет основной план систематизации с указанием категорий жилых зданий, которые могут быть разделены, условно, на следующие группы:

1. защищённые дома (памятники наследия);
2. подлежащие реконструкции;
3. подлежащие сносу.

В зависимости от природы посещаемости, социально-культурные учреждения можно условно разделить на три группы:

1. Учреждения с частым посещением (детские сады, ясли для детей, школы, библиотеки, спортивные сооружения);
2. учреждения с изменением частоты посещаемости, но с фиксированным компонентом (общественное обслуживание, мастерские, арендные офисы);
3. учреждения с изменением частоты посещаемости, но с незафиксированной составляющей посетителей (культурные центры, продовольственные магазины).

После исследований должны быть получены данные, характеризующие посещаемость в зависимости от места жительства и места работы различных социальных групп в разное время суток.

Степень эксплуатации, насколько это возможно, определяется количеством индексов: тип занимаемого помещения и техническое состояние, конструктивные размеры, интерьерный комфорт функциональной систематизации и др.

В итоге учреждения могут быть разделены на:

1. ценные учреждения;
2. учреждения средней ценности.

Функциональная и архитектурно-пространственная структура:
От предварительного изучения ситуации, уже сформировавшейся в городских системах, анализа различных факторов по планируемой территории в графических схемах, следует перейти непосредственно к выводам, которые показывают особенности ситуации, ведут к формированию структурных выводов, что помогает создать концепцию проекта.

Начало анализа – комплексное исследование ландшафта: конфигурации собирающих резервуаров, мест открытых просмотров и перспектив, активной эксплуатации зоны с элементами ландшафта, характера зелёных насаждений, состояния элементов благоустройства и инженерных систем.

Аналитические схемы: историческая и художественная ценность архитектурного наследия. В результате исследования исторических планов определяется характер и историческая ценность пространственной систематизации структуры территорий, выявляются характерные особенности силуэта развёртки улиц, определяются основные пространственные композиционные связи, наличие архитектурных памятников и охраняемых территорий, фиксируются визуальные акценты на улицах и внутри района, панорама систематизации магазинов и рынков. Цель исследования заключается в определении исторической ценности зданий, а также в определении архитектурной значимости тех или иных зданий, ранее отнесённых к любой из категорий памятников.

Функциональное зонирование *:* определяется площадью, занимаемой жилыми застройками, производственными сооружениями, социальными и административными учреждениями. Следует подчеркнуть, что тенденция застройки престижным жильём вместо «хибар» и прочего низкокачественного жилого пространства должна быть продолжена. Это позицию следует проводить концептуально, а не на «впихивании» и «сиюминутности», как, к сожалению, это происходит в последнее время в центре города. Вот одно из предложений застройки престижного квартала центра зданиями, несущими в себе архитектуру и стили XIX века. Века, в котором и была организована данная архитектурно-планировочная структура. (Рисунки 139, 140).

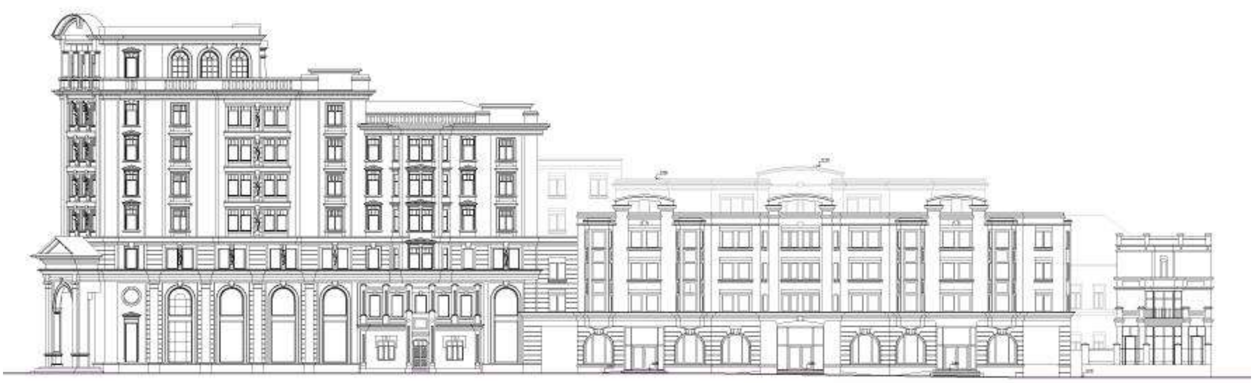


Рисунок 139 - Проектное предложение застройки квартала по ул. П. Мовилэ Букурешть, А. Щусев. Арх. В. Лупашку

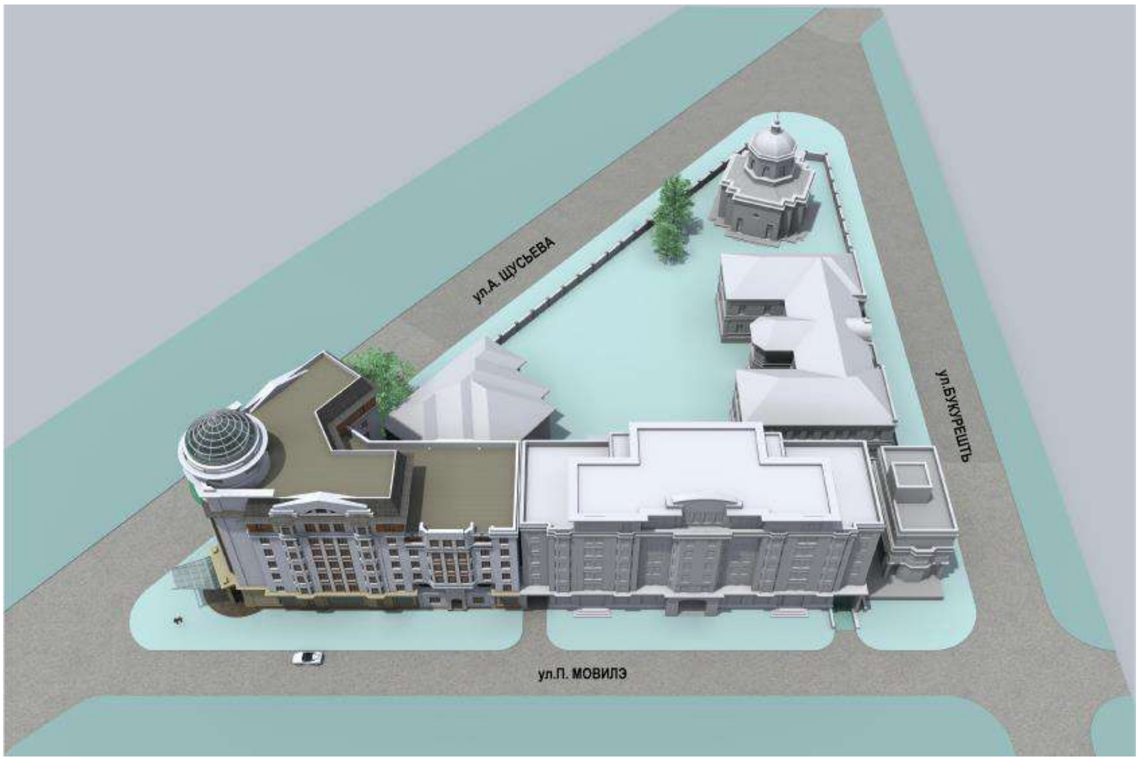


Рисунок 140 .Проектное предложение застройки квартала по ул. П. Мовилэ, Букурешть, А. Щусев Арх. В. Лупашку (Общий вид)

Маркировка пешеходных потоков и движения транспорта предполагает выявление и анализ проблематичных участков и мест пересечения потоков. Архитектурно-пространственная организация центра должна отражать его функциональную организацию, обеспечивать возможность его заполнения интенсивными пешеходными потоками. К примеру, была предложена автором система пешеходных связей в определённой зоне центра города (Рисунок 141).

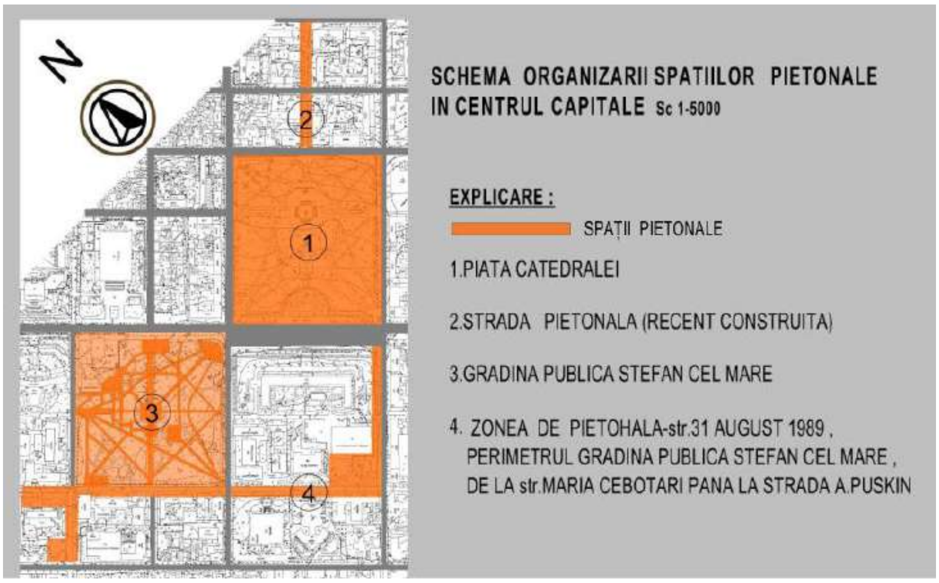

N
2
1
3
4
SCHEMA ORGANIZARII SPATIILOR PIETONALE
IN CENTRUL CAPITALE Sc 1-5000
EXPLICARE :
SPAȚII PIETONALE
1.PIATA CATEDRALEI
2.STRADA PIETONALA (RECENT CONSTRUITA)
3.GRADINA PUBLICA STEFAN CEL MARE
4. ZONEA DE PIETOHALA-str.31 AUGUST 1989 ,
PERIMETRUL GRADINA PUBLICA STEFAN CEL MARE ,
DE LA str.MARIA CEBOTARI PANA LA STRADA A.PUSKIN

Рисунок 141 .Система пешеходных связей центра г. Кишинева (Арх. В. Лупашку)

Санитарно-гигиенические индексы: Для обеспечения нормальных условий жизни в реставрированной зоне, требуется выполнить комплекс санитарных мер. Для этого следует оценить уровень загрязнения территории, существующие условия освещения и аэрации, уровень шума. Общая оценка санитарно-гигиенического состояния старых районов на основе действующих норм и конкретных данных о районе и каждом доме позволяет определить основные направления оздоровительных мероприятий, принимая во внимание тот факт, что основным источником воздушного загрязнения в центральной части города является автомобильный транспорт.

Заключение

Изложенные научно-теоретические проектные проработки, а также практические выводы позволят выработать градостроительную политику, которая действительно станет составляющей политики государственной власти и местного самоуправления по вопросам пространственной организации и обустройства территории муниципия.

Для этого необходимо чёткое градостроительное планирование, и тогда, когда градостроительная стратегия территорий идёт рука об руку со стратегией социально-экономического развития муниципия, можно разрабатывать проекты, которые действительно имеют перспективу быть реализованными и соответствовать общественным запросам не только сегодняшнего дня, но и обозримого будущего.

На наш взгляд, градостроительное прогнозирование должно основываться на градостроительных программах, которые необходимо решать в течении 10 – 15, а то и 25 лет. Это проблемы инфраструктуры, водных и земельных ресурсов, жилых, общественных пространств, экологии, развитии производств и пр.

Оценка социально-экономической эффективности должна составляться с экологическими характеристиками – суммарного воздействия на природную среду всего производственного комплекса, с формированием «безотходных» производств, а также их рациональное размещение в системе градостроительных объектов.

В процессе градостроительного развития Кишинёва он оказывает всё более сильное поляризующее влияние на окружающее его населённые пункты. Это происходит, прежде всего, из-за стремления трудоустроиться в крупном городе, каким является Кишинёв, а также из-за возросшей мобильности населения. Всё более отчётливо проявляется острая необходимость в управлении развитием территории города. К сожалению, регулирование градостроительной деятельностью не происходит всегда адекватно и не решаются в должной мере интересы различных слоёв общества. Нельзя забывать, что главенствующей функцией Кишинёва является его столичность, в которой он выполняет доминирующую роль градостроительного каркаса. Во всём процессе урбанизации он выполнял и должен по-прежнему выполнять роль центра науки, образования, промышленности, управления и культуры.

Сегодня мы должны понять, что Кишинёв необходимо рассматривать как город- ядро агломерационной системы, приближающейся к одному миллиону жителей. Именно из этих расчётов, необходимо исходить при определении количества вокзалов, театров, школ, детских дошкольных учреждений и пр. Это должно явиться новым постулатом для разработки генплана города.

В дальнейшем, рассуждая о предполагаемой перспективной величине города и концепции его развития, необходимо принять во внимание предполагаемые масштабы социально-экономического развития Кишинёва и наличие трудоспособного населения. Предполагается развивать градообразующую группу населения, т.е. людей, занятых в промышленном производстве, строительстве, науке, управлении, высшем образовании.

На этой основе и может в дальнейшем развиваться градообслуживающий вид деятельности: воспитание и образование, здравоохранение, торговля, хозяйственно-бытовое и жилищно-коммунальное обслуживание.

Вопросы территориального развития города должны исходить, прежде всего, из общенациональных интересов.

При детальном анализе территориальной организации структурных частей городского пространства, всегда найдутся пути, которые позволят разработать генеральный план развития города, соответствующий, прежде всего интересам граждан, жителей столицы.

Подчеркну ещё раз, что генеральный план города – основной градостроительный документ, определяющий направления и границы развития территорий поселения, функциональное зонирование территорий, развитии транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры.

Концепция развития генерального плана Кишинёва, должна основываться на создавшейся Кишинёвской агломерации. Это приведёт к изменению городского пространства столицы, и к изменению функционального зонирования территорий, на базе которых изменится и характер транспортных потоков.

Одной из важнейших проблем города является транспортная проблема Кишинёва.

Должно быть эффективное развитие улично-дорожной сети для снабжения транспортной загрузки центра города и создание транзитно-ориентированного типа административно-делового центра на базе кольцевой дороги.

Принимая во внимание целевые задачи, которые будут поставлены в развитии всей транспортной инфраструктуры, необходимо провести градостроительный анализ возможностей и градостроительный потенциал как самого города, так и всей системы населённых мест, входящих в муниципий, а также в Кишинёвскую агломерацию.

Городская транспортная инфраструктура неразрывно связана с внешними транспортными коммуникациями, являясь их логическим продолжением в планировочной структуре.

К сожалению, транспортная структура города нуждается в серьёзной корректировке. Это связано, в первую очередь, с неспособностью проводить расчётную численность автомобильного транспорта, вместе с этим паркингов и парковок, организацией транспортных многоуровневых развязок, а также концептуальной системы пешеходных улиц и аллей города.

Естественно, градостроительные нормативы, которые сегодня полностью игнорируются, должны сыграть главенствующую роль в решении транспортных проблем, но вместе с этим и умелое администрирование придаст дополнительный импульс в организации рационального транспортного движения.

Принимая во внимание структуру улиц, в особенности центральной части города, было выявлено, что нагрузка возросла более чем в два раза. Одним из самых оптимальных решений может стать расширение этих улиц более чем на 3-4 метра. Градостроительная и планировочная ситуация позволяет это сделать.

Резкое увеличение транспортных средств в Кишинёве приводит к транспортному коллапсу. Поэтому и предлагается, в первую очередь, решить вопрос об увеличении параметров улиц и дорог, а затем многоуровневых развязках, велосипедном движении и пешеходных улицах.

Одной из важнейших проблем города является развитие зон внешнего транспорта (аэропорта, ж/д вокзала, автовокзалов и пр.)

Сегодня уже стало тесно воздушной гавани столицы и она претерпевает серьёзное расширение и реконструкцию. Поэтому, считаем, что все действия по модернизации аэропорта необходимо поддерживать и не останавливаться на достигнутом, а строить новые терминалы.

Одним из важнейших видов транспортной инфраструктуры является железнодорожный транспорт, который, к сожалению, в Кишинёве находится далеко от тех требований, к которым необходимо стремиться. В первую очередь, следует рассмотреть возможность строительства, восстановления железнодорожного узла в Сынжере. Следует помнить, что именно в этом направлении развивалась связь с югом республики и до сих пор существует заброшенная железнодорожная ветка, которая может быть реконструирована. В дальнейшем, мы видим её продолжением на север, Ваду-луй-Водэ, Орхей, Резина, Сороки и далее. Это позволит развивать очень важную и необходимую отрасль в Кишинёве, какой является железнодорожный транспорт.

Также может идти речь о восстановлении трамвайного движения. Ведь даже в генплане 1989 года предусматривался этот вид транспорта, но по типу скоростного трамвая, который бы связал между собой все районы города – Ботанику, через Чеканы с Рышкановкой; Телецентр с Буюканами. Этот вид транспорта необходимо предусмотреть на свайных конструкциях, т.е. по типу монорельсовых дорог, которые находясь на верхнем ярусе транспортных потоков, не будут пересекаться с другим транспортными путями. Это должно стать своеобразным «Кишинёвским метро».

Вполне возможно рассматривать реку Бык, не только как главную естественную градостроительную ось города, но и как водную магистраль. Если принять во внимание новейшие технологические, строительные и экологические требования, то в обозримом будущем мы сможем снова увидеть реку глубокой, зарыбленной и благоустроенной. Это позволит применить такой вид передвижения по реке, как водный трамвай. Принимая во внимание тот факт, что только по городу река протекает порядка 20 км, можно с уверенностью сказать, что и этот вид транспорта серьёзно разгрузит Кишинёв, а река придаст городу недостающий архитектурно-градостроительный аспект.

Кроме того, необходимо обратить внимание на холмистость Кишинёва, которая может и должна развивать канатно-воздушный вид транспорта. Канатные дороги могут не только быть восстановлены (Буюканы – Скулянка), но и вновь созданы (Чеканы, Рышкановка, Старая почта). Кроме того, это и экологический вид транспорта, поэтому, так же, как и водный трамвай, им необходимо отдать предпочтение в ближайшем будущем.

Предлагается также создать новый транспортный узел (железнодорожный, водный транспорт и автодороги) на северо-западе Кишинэу, вблизи с Гидигическим водохранилищем. Все эти меры позволят:

- во-первых, рационально организовать сочленение сети железнодорожных дорог, кольцевой и создание оптимальных дорожно-транспортных узлов;

- во-вторых, строительство данных узлов позволит ускорить включение Гидигического водохранилища в черту муниципия, что в свою очередь будет способствовать развитию рекреационной зоны, ускоренному развитию инфраструктуры, а также развитию водных транспортных связей.

Реку Днестр, которая является границей муниципия по восточному направлению, мы также должны рассматривать как потенциальную водную артерию Кишинёва, со строительством речного порта в районе Ваду-луй-Водэ.

Сегодня мы должны видеть необходимость продолжения судоходства как минимум до Ваду-луй-Водэ с углублением русла и фарватера. Пункт централизованной отправки пассажиров приведёт к большому разнообразию туристических маршрутов, а также повысит комфортабельность проведения различных экскурсионных туров по реке Днестр. Введение новых путей позволит расширить туристический бизнес, на территории данной курортной зоны, что подтверждает и экологическая обоснованность данной территории.

Речной вокзал, как и аэропорт – ворота в город. Поэтому этому фактору также следует придать самое серьёзное внимание, так как не только туристическая функция может и должна быть у речного транспорта, но и торгово-промышленная, что также будет способствовать развитию речного движения к Белгород-Днестровску, к Одессе, к Чёрному морю. Наряду с вышеперечисленными объектами внешнего транспорта следует развивать и автовокзалы, которые следует размещать по-восточному, западному направлениям, а также развивать существующие – южное и северное. Естественно, автовокзал из центра города, тем более выполняющий междугородние связи, должен быть эвакуирован, как и центральный рынок в его нынешнем виде. Он должен быть модернизирован и отвечать требованиям сегодняшнего и завтрашнего дня. Все перечисленные мероприятия позволят превратить Кишинёв в крупный транспортный узел Юго-Восточной Европы.

Как известно, в основе функциональной организации территории лежит принцип выделения территорий города, выполняющих однотипные функции, т.н. функциональные зоны. В муниципии Кишинэу можно выделить три основных зоны: селитебную, производственно-коммерческую и ландшафтно-рекреационную.

Новые жилые комплексы необходимо строить на резервных территориях, обозначенных в генеральном плане города совместно с развитием инженерной инфраструктуры.

Промпредприятия, научно-производственные комплексы и пр.- их следует размещать в свободной экономической зоне Кишинёва, а также технопарков, которые активно развиваются уже в республике.

Одной из важнейших зон для комфортного проживания населения служит ландшафтно-рекреационная зона, в которой находятся места массового отдыха населения, крупные массивы зелени и водных пространств.

Первоочередной задачей считаем необходимым привести серьёзнейшую реконструкцию всех парков и лесопарков Кишинёва, начиная с исторических парков (Соборный парк, парк Штефан чел Маре). Недопустимым считаем вопиющие нарушения строительства в парках жилых зданий и сооружений, не отвечающих нормам и потребностям в развитии общественного пространства.

Также одной из важнейших зон города должна стать спортивно-развлекательная зона. Эту новую зону предлагается развить на южном направлении, вдоль Яловенского шоссе, между Полтавским и Хынчештским шоссе. В этой зоне предполагаем развитие не только стадиона на 35 000 мест, но и плавательного бассейна с ванной 50м, соответствующей мировым стандартам, Ледового дворца спорта, закрытых теннисных кортов и стадионов, полей для гольфа, Гостиниц, а также всех необходимых спортивных объектов для Кишинёва.

Комплексное размещение объектов спорта, вместе с парковками и паркингами, скверами и бульварами, позволит на долгие годы развить эту важнейшую функцию города.

Наряду с наземными, необходимо учитывать и подземные объекты функциональных систем. Сегодня следует уделить большое внимание подземной урбанистике, которая у нас имеет исторические корни. Прежде всего это шахты, каменоломни, туннели, подвалы и конечно же, подземные переходы. Если шахты и каменоломни можно использовать как в хозяйственных, так и туристических целях, то подземные переходы должны быть непосредственно использованы пешеходами. В том состоянии, в котором они сегодня находятся, использовать их адекватно невозможно. Так что, считаем необходимым провести комплексную реконструкцию этих подземных пространств, а также наметить новые подземные переходы на главной магистрали столицы – Штефан чел Маре (угол ул. Пушкина, ул. Бэнулеску Бодони, ул. Армянская).

Следует серьёзнейшим образом обратить внимание на кишинёвский Некрополь. Все кишинёвские кладбища, или Некрополь Кишинёва, находятся в плачевном архитектурно-градостроительном состоянии. Особенно это касается старинных кладбищ Кишинёва: центрального, польского, еврейского. До сих пор непонятна политика руководителей города, которые своим бездействием способствовали тенденции к уничтожению истории города, памяти народа. Необходимо в срочном порядке принять как законодательные, так и административные меры по реконструкции и сохранению тех архитектурно-планировочных, пространственных и скульптурных композиций кладбищ, которые позволяют сохранить память о тех, кто вложил свой труд и талант в развитие Кишинёва. Кладбища, так же являются и культурологическим элементом городской среды.

Отдельной строкой должен быть выделен пункт по приведению в функциональную и эстетическую норму фонтанов города. К сожалению, многие из них уже давно не функционируют, находятся в полуразрушенном состоянии. Нельзя забывать, что фонтаны, в нашем городе, выполняют не только эстетические функции, но являются ещё мощнейшим катализатором улучшения климатического состояния города, его экологической составляющей. Новое строительство фонтанов должно быть и во вновь построенных комплексах, а также в жилых районах.

Наряду с реконструкцией фонтанов следует серьёзнейшее внимание обратить на дестабилизирующую роль недоброкачественного благоустройства.

Проблему благоустройства необходимо решать комплексно: от тротуаров, мостовых, малых архитектурных форм до аллей и площадей.

В целом, необходима концептуальная политика в рестабилизации, реконструкции и ревитализации общественных пространств города. То же касается и транспортных коммуникаций – важнейших составляющих архитектурно-градостроительных элементов города: улиц, дорог, мостов, фонарей, дорожных знаков, скамеек и пр. Они имеют не только утилитарное значение, но представляют собой существенные детали облика города, его городского дизайна. Необходимо отойти от провинциальности, следует внедрять в сознание жителей Кишинёва городской, столичный образ города и, естественно, его составляющих: цвета, света, рекламы и пр.

Изменения в архитектурно-градостроительных концепциях развития Кишинёва диктуют и новые требования в реконструкции и реновации исторической среды центральной части столицы. Все эти мероприятия необходимо проводить на научно-теоретической основе с привлечением специалистов высшей категории, гражданского общества и, естественно, с консультацией населения.

Взаимосвязь объектов исторической застройки и нового строительства должна формировать новую архитектурно-историческую среду. Кроме того, появление наряду с автономными памятниками архитектуры новой застройки, выведет задачи охраны наследия на новый планировочный уровень, на формирование крупномасштабных ансамблей и территорий достопримечательных мест. Для придания целостности историко-архитектурной застройке центральных планировочных зон города, необходимо сохранить планировочный каркас (сеть исторических улиц и дорог), а также формировать новые площади и скверы.

Гармоничное сосуществование «старых» и «новых» принципов среды, является средством сохранения её целостности.

При реконструкции данных объектов следует руководствоваться правилом соединения и увязки колористики со стилистикой объекта. Большое значение следует уделить установке осветительной аппаратуры, которая может усилить ощущение исторической среды.

Причём, освещённость следует предусматривать не только улиц, аллей, бульваров, площадей, но и самих зданий и сооружений: подсветки исторических зданий и сооружений, новых архитектурных комплексов и значимых объектов.

Моделью будущего города становится т.н. городской ареол – географически рассредоточенный город. Т.е. Кишинёв не должен рассматриваться только в границах городской черты, а как минимум в пределах муниципия. Новые объекты, новые жилые районы должны появиться в перефирийных зонах, так как количество собственных автомобилей у нас существенно возросло – это предполагает и большой объём физического передвижения, что и даёт возможность территориальному росту города.

А предложения, которые на первый взгляд кажутся фантастическими, должны быть восприняты как цели и задачи нашей совместной работы. Только вместе с кишинёвцами мы сможем сделать город достойным, светлым и прекрасным, превратить его из переферийного в истинно столичный город.