

КАК ДАТЬ НОВУЮ ЖИЗНЬ ЗАБРОШЕННЫМ ТЕРРИТОРИЯМ МОСКВЫ

Сиднина Д.А.¹, Мамлеев О.Р.²

¹Сиднина Дарья Александровна – студент магистратуры,
кафедра архитектуры общественных зданий;

²Мамлеев Оскар Раульевич - кандидат архитектуры, профессор,
кафедра дизайна архитектурной среды,
Московский архитектурный институт,
г. Москва

Аннотация: что мы видим? Почему это все появилось? Почему это нужно?

Ключевые слова: железная дорога, прирельсовые территории, склады, заброшенные территории, оазисы, озеленение.

Задача архитектора не только придумать что-то новое для общества, но и вдохновить других архитекторов на воплощение подобного во всем мире.

Сегодня мы наблюдаем сотни непригодных территорий, которые нуждаются в переосмыслении их городских функций, ввиду их нерациональности или же вовсе отсутствия. Когда я говорю о нерациональности, я подразумеваю участки под автомобильными эстакадами, прирельсовые территории, которые не могут нести абсолютной функциональности для города, поэтому их используют под различные парковки, склады, усугубляя и без этого мрачную картину города. Когда же я говорю об отсутствии функционала, я имею в виду заброшенные здания, а это те же территории бывших заводов.

Если с заводами все понятно, это нецелесообразность их восстановления или же сноса в связи с большими затратами и отсутствием плана дальнейшего строительства, то различные участки под развязками дорог и около ж/д путей являются побочным эффектом их строительства и от них никуда не деться. Старые и ненужные заводы уже используют под различные коммерческие предприятия и это набирает тенденцию в последние годы, и я ее разделяю. Затрачивая минимум средств, обыграв устаревший вид зданий косметическим ремонтом в стиле лофт, можно дать любой невзрачной постройке современный вид [1].

Парковки под магистралями выполняют важную роль, но это, как правило, еще более придает каменному пейзажу грубоватости. Точно также происходит с гаражами и складами на участках около железных дорог. Кому-то это и выгодно, но почему бы не избавить город от этого промышленного пейзажа? Я склоняюсь все к тому, что парки и зелень должны быть не только там, где и без них город выглядит привлекательным, но и там, где этого хотелось бы еще больше. Люди, живущие и работающие в подобных местах, и без того склонны к депрессиям, так почему бы не сделать поход на работу или в магазин более-менее приятным, украсив все эти места и сделать больше пешеходных дорожек, для того чтобы не приходилось обходить гигантские территории каких-нибудь складов по пути на работу. Все это повлияет на комфорт и привлекательность этих районов, а, следовательно, и на город в целом [2].

Парк Хайлайн в Нью Йорке является отличным примером преобразования заброшенной железной дороги в урбанистический оазис. Это пример правильного распоряжения средствами города во благо ему и его жителям. Когда-то эта ветка была заброшена и восстановление или же ее демонтаж вызвало волну споров в правительстве, поэтому был предложен третий вариант с перерождением дороги в пешеходный парк, который сделал район привлекательным не только для жильцов, но и для туристов. Многие архитекторы мира были вдохновлены такой идеей и хотели реализовать подобное в своей стране [3].

Я считаю, что такие проекты должны быть не только на огромных заброшенных территориях, но и всячески заполнять каждый непривлекательный фрагмент города, становясь некими оазисами посреди каменных джунглей.

Список литературы

1. Зуева И.Л. Краткий курс лекций по дисциплине «Основы ландшафтного проектирования»: учеб. пособие. Ухта: УГТУ, 2013. 27 с.
2. Смолякова И.В. Использование потенциального ресурса прирельсовых территорий при формировании индивидуального архитектурного облика крупного города (на примере города Новосибирска). // Новосибирск. Вестник ТГАСУ. № 5, 2014. С. 54-62.
3. Livejournal. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://samsebeskazal.livejournal.com/54765.html/> (дата обращения: 24.04.2018).