

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ БУЛЬВАРОВ В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ КИШИНЭУ

Valeriu IVANOV¹
LUDMILA IVANOV²

¹Ministerul Infrastructurii si Dezvoltarii Regionale al R.Moldova,
lector univ., Departament Arhitectura, drd IDEI, FCGC UTM,

²Departamentul Arhitectură, Facultatea Urbanism și Arhitectură, Universitatea Tehnică a Moldovei

*Autorul corespondent: Ivanov VALERIU, e-mail valeriu.ivanov@arh.utm.md

Резюме: К одному из видов средообразующих зеленых пространств города Кишинева можно отнести бульвары. Являясь особой озелененной территорией в виде полос с развитой сетью аллей и дорог - бульвары исторически предназначались для интенсивного пешеходного движения, кратковременного отдыха и прогулок граждан. Предметом исследования в данной статье является анализ проблем современного состояния бульваров г. Кишинева в контексте своего исторического развития. Выявление типологических, планировочных и социокультурных особенностей формирования, назначения и жизни бульваров в прошлом и настоящем.

Ключевые слова: система город - среда, бульвар, урбанизм, благоустройство, планировочная структура, нормативный акт.

Современный город – это сложная динамично развивающиеся искусственно-естественная система. Особенностью этой системы является то, что она становится ощутимым фактором воздействия в процессе исторического развития, как на естественные природные системы, так и на человека. К основным естественным системам можно отнести воздушный, водный, почвенный и зеленый фонд.

По данным ООН-Хабитат, города мира потребляют 75% мировой энергии и производят более 60% выбросов парниковых газов. При этом они занимают менее 2,5% поверхности Земли. В то же время в результате жизнедеятельности города в окружающую среду ежедневно выбрасываются миллионы тонн твердых и жидких отходов и различных химических веществ. Кишинэу не является исключением из общего процесса развития городских пространств. Бурное экономическое развитие г. Кишинэу в 60-е-80-е годы XX столетия привел к определенному загрязнению городского пространства, посредством промышленного производства. Экономический спад промышленности в Молдове с середины 90-х годов прошлого века вызвал временное снижение загрязнения городской среды и экологической напряженности. С развитием рынка, стабилизацией экономики и ростом автомобилизации уровень среды города возрастает, создавая новые вызовы в области экологии для здоровья и жизни населения городов Молдовы и Муниципия Кишинэу. Именно поэтому, одной из важных градостроительных задач, при сохранении всего комплекса высказанных выше проблем, является преодоление загрязнения городской среды. Одним из элементов для решения этой задачи является наличие зеленого фонда города.

Структура озеленения городского пространства должна образовывать систему посадки комплекса зеленого фонда состоящего из деревьев, кустарников, газонов - так как каждый из них несет определенные эколого- эстетические и средообразующие функции. К одному из видов средообразующих зеленых пространств можно отнести аллеи и **бульвары**. **Бульвары** представляют собой озелененные территории в виде полос с развитой сетью аллей и дорог, предназначенных для интенсивного пешеходного движения, кратковременного отдыха и прогулок. В зависимости от градостроительных

условий или типа бульвара его ширина может составлять от 10 до 80 метров. Бульвары целесообразно создавать на магистральных улицах, набережных, улицах ведущих к крупным общественным центрам, паркам, торговым комплексам. В границах бульваров могут находиться киоски, небольшие летние кафе. Озеленение бульвара может быть рядовыми и групповыми посадками деревьев. Для бульвара наиболее рационален баланс территории, при котором зеленые насаждения составляют 60%, дорожки и площадки 38%, сооружения 2%. В п.9.18 НСМ В.01.05:2019 - Бульвары и пешеходные аллеи следует предусматривать в направлении массовых потоков пешеходного движения. Размещение бульвара, его протяженность и ширину, а также место в поперечном профиле улицы следует определять с учетом архитектурно-планировочного решения улицы и ее застройки. На бульварах и пешеходных аллеях следует предусматривать площадки для кратковременного отдыха.

Предметом исследования в данной статье является анализ проблем современного состояния бульваров г. Кишинёва. Выявление типологических, планировочных и социокультурных особенностей формирования, назначения и жизни бульваров в прошлом и настоящем.

Парижские аллеи 17 - 18 в. для прогулок стали прототипом бульваров во многих городах Европы. Прогулки по бульвару были для аристократов одним из ритуалов повседневной жизни, а сам бульвар приобрел статус символического природного пространства. Аристократическая бульварная культура начала 19 в., постепенно трансформировалась в буржуазную — человека, гуляющего с целью развлечения и получения удовольствия от наблюдения фасадов зданий и сцен городской жизни. В конце 19 в. начинается деградация аристократической бульварной культуры. В начале XX в. с развитием городской промышленности и транспорта и сферы услуг, бульвары все более превращаются в транзитное озеленённое пространство, а материальной оболочкой городских культурных процессов становятся кафе, рестораны, кабаре, театры, именно туда перемещается городская жизнь. К концу XX в. возросший транспортный поток выживает с бульваров пешеходов за счет расширения транспортной и др. инфраструктуры - в результате бульварная культура, сформировавшаяся в XIX в. в большинстве своем потеряла свое изначальное назначение.

Первое документальное упоминание о г. Кишинёу как о топонимике (населенный пункт) относится к 17 июля 1436 года. Кишинёв стал городом в составе Молдавского княжества уже в 60-е годы XVII столетия. В период конца XVII - XVIII веков он сгорал семь раз почти дотла. Бульвар, как элемент зеленого городского пространства зародился в Кишинёу с развитием города в начале XIX в. В 1834 году правительством того времени был утверждён генеральный план развития Кишинёва (авторы — Эйтнер и Гленинг), по которому город развивался до 1949 года. Был определён центр города, его главная площадь, центральный парк (ныне Сквер Кафедрального собора). Появляется ул. Миллионная в дальнейшем Московская, Александровская, Короля Карола II, пр-т Ленина до 1991- в нынешнем названии бульвар Штефана Чел Маре. В старом городе предпринимались попытки спланировать улицы и кварталы: некоторые дома сносились, улицы выравнивались. После 1860 года началось мощение улиц. Повсеместное ведется озеленение городских пространств. Развиваются парки и аллеи. К 1910 году в Кишинёве построено более 10 тысяч домов, 142 улицы и переулка, 12 площадей, 5 садов и скверов. До 1940 года город динамично развивается. В результате землетрясения 1940 г. и бомбардировок второй мировой войны 1941-45 годов, город Кишинёу был практически разрушен - было уничтожено 174 предприятия, а жилой фонд был утрачен более чем на 70%. Фактически город потерял свою историческую пространственную структуру. В 1945—1947 годах утверждается генеральная схема реконструкции Кишинёу, в разработке которой участвовал архитектор Алексей Щусев. Зелёные насаждения становятся неотъемлемой частью как уличной, дорожной так и дворовой застройки. По этому плану

проспект Короля Карола II (до 1940 г.) , в последствии пр-т В.Ленина (ныне бульвар Штефан чел Маре) сохранил изначальную значимость центральной магистрали и соединился через бульвары Негруци и Гагарина с привокзальной площадью. Основными образованиями новой застройки, кроме Центра становятся новые районы -Рышкановка, Ботаника, Буюканы. От центра города к первому новому жилому району Рышкановка вместо старых и разрушенных войной домов прокладывалась широкая магистраль — Проспект Молодежи (ныне бульвар Ренаштерий). Проектируются новые бульвары – пр-т Мира (Дачия), Советской Армии (Траян) и т.д. Начиная с 50-х годов XX в. берут начало своего развития новые бульвары проложенные в микрорайонах (Буюканы — Фрунзенский район, Ботаника— Советский район, Рышкановка Чеканы— Октябрьский район.)

В результате масштабной застройки послевоенного периода в г. Кишинэу появились широкие проспекты и бульвары, которые кроме вышеперечисленных функций градообразующего и идеологический аспекта несли в себе эколого-санитарный характер. Бульвары Кишинэу благоустраивали малыми архитектурными формами в виде киосков, скамеек, прогулочными дорожками и богатым зеленым фондом. Современный Кишинэу имеет 656 улиц, 112 переулков, 3 шоссе, 12 бульваров. Самый протяженный бульвар – Дачия, с длиной в 14 км.

Современное название Бульваров г.Кишинэу приводим ниже - Мирча чел Бэтрын; Григория Виеру; Юрия Гагарина; Куза Водэ; Дачия; Десебал; Дмитрия Кантемира; Штефана чел Маре; Москва; Константина Негруци; Ренаштерий Национале; Траян.

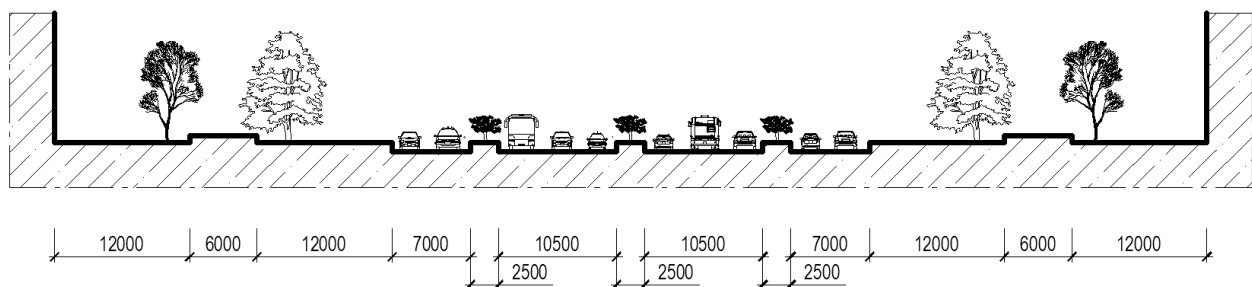


Рис.1. Профиль бульвара Дачия

Начиная с середины 90-х годов бульвары, продолжая существовать как городская планировочная структура, в большинстве своем начали терять свое эколого-социальное санитарное назначение, поскольку превратились в разделительную полосу между двумя разнонаправленными потоками машин с пешеходной аллеей посередине, огороженной в целях безопасности от одного перекрестка до другого.

После 2005 годов, с учетом острого дефицита свободных территорий в г. Кишинэу, особую актуальность приобретают вопросы вторичного использования застроенных территорий. Обычно основными резервами прироста жилищного фонда являются площади и территории высвобождаемые за счет реорганизации промышленных зон, комплексной реконструкцией жилых кварталов и сноса отдельных зданий. Зачастую это приводит к переуплотнению территорий в нарушении норм урбанизма. К большому сожалению в Кишинэу данная проблема решалась и решается в том числе и за счет территорий относящихся к бульварам. На фото 1-4 видно как с течением периода 2007 - 2020 г. бульвары Кишинэу застраиваются и утрачивают свое изначальное назначение – зеленой зоны. Зачастую это приводит к нарушению противопожарных требований и норм в области инсоляции и естественного освещения.



Фото 1. Московский бульвар - 2007



Фото 2. Московский бульвар - 2020

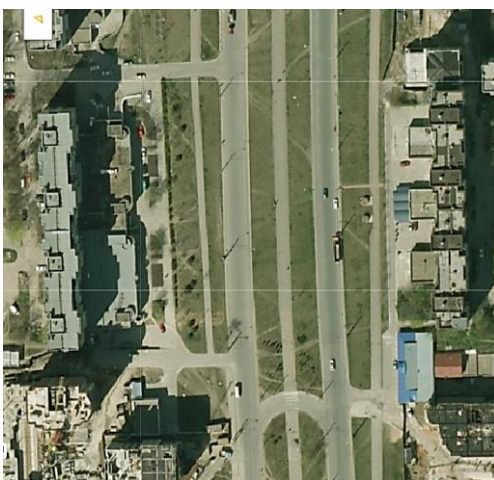


Фото3. Бульвар Мирча чел Бэтрын -2007

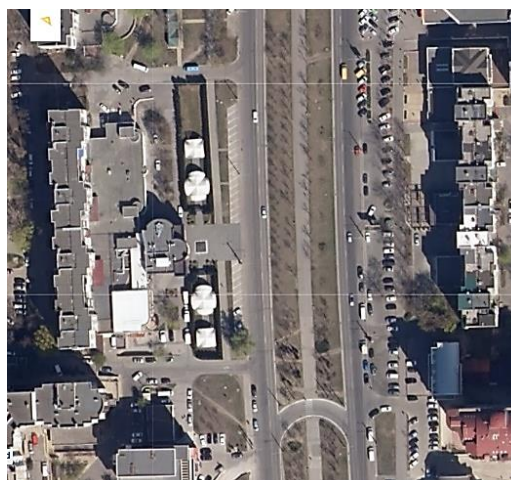


Фото4. Бульвар Мирча чел Бэтрын -2020

Ухудшение экологического состояния зеленых зон городов, в состав которых входят и бульвары требует принятия определенных мер. Исходя из данного исследования видно, что существующая нормативная база полностью не гарантирует эффективной охраны зеленого фонда города. Поэтому основным является нормативно-правовое обеспечение, которое должно вылиться в закон об охране и рациональном использовании зеленых зон городов и других охраняемых природных территорий, где бульвару как элементу социально-экологического назначения уделили более весомое значение.

Используемая литература

1. Legea nr. 591 din 23.09.1999 cu privire la spatii verzi ale localitatilor urbane si rurale
2. NCM B.01.05:2019 «Urbanism. Sistematizarea și amenajarea localităților urbane și rurale»
3. Leyzerova, A. V., Bulavina, L. V. Boulevard as natural skeleton element of modern city / A.V. Leyzerova, L.V. Bulavina // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. – 2017. – № 262. – 012159.
4. <https://geodzen.com/md/chisinau/batran>
5. https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp6/r_Republic_of_Moldova.pdf
6. <https://autoblog.md/>