

фонной и Интернет связи, туалет с умывальниками и душем, мусоросборники. Комплексы размещаются, как правило, в живописном природном окружении.

Во всех типах комплексов обслуживания туристов следует размещать дорожную и туристскую информацию: маршрутные схемы, указатели, информационные щиты с надписями на русском (белорусском) и английском языках.

В зависимости от местоположения, градостроительной и природно-ландшафтной ситуации комплексы обслуживания туристов могут существенно различаться по составу зданий и сооружений, оборудования [3].

Выводы:

1. В составе туристских коридоров должна создаваться развитая сеть транспортных и пешеходных путей сообщения, позволяющая минимизировать затраты времени туристов на посещение интересующих их объектов туристско-экскурсионного показа и получение необходимых услуг.

2. Безопасность – один из важнейших факторов, влияющих на туристский спрос. При формировании и развитии туристских коридоров должны создаваться условия для безопасного движения транспорта, пешеходов, велосипедистов, охраняемые автостоянки и места остановки туристов на отдых и ночлег.

3. Архитектурное обустройство туристских объектов и территорий должно обеспечивать

не только физический, но и психологический комфорт пребывания туристов. Люди эмоционально воспринимают и оценивают среду, в которой находятся. Привлекательность туристских коридоров – во многом рукотворное качество.

4. Наряду с использованием имеющихся туристских ресурсов, важно создание новых притягательных для туристов объектов, развитой системы услуг. При этом важно создание индивидуального облика туристских объектов и территорий.

Литература

1. *Энциклопедия туризма Беларуси*. – Минск: Беларус. энцикл. імя П.Броўкі, 2007. – 648 с.: ил.
2. *Потаев, Г.А. Территориальная организация курортно-рекреационных и туристских систем Беларуси / Г.А. Потаев // Архитектура и стр-во*. – 2010. – №7. – С. 34–37.
3. *Потаев, Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма / Г.А. Потаев*. – Минск: БНТУ, 2010. – 226 с.

THE CONCEPT OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF TRANSIT TOURIST CORRIDORS

Potaev G.

The basic theoretical positions of formation and development of the transit tourist corridors passing through territory of Belarus. Purposes, principles, methods, priorities of formation and development of tourist corridors, placing of objects and complexes of service of tourists are formulated.

Поступила в редакцию 21.04.2011

УДК 72.036

ЗЕЛЕНЫЙ ГОРОД ПОД МОСКВОЙ (1929 г.). К ИСТОРИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ГОРОДА-СПУТНИКА ДЛЯ ОТДЫХА МОСКВИЧЕЙ

Чередина И.С.

кандидат архитектуры, профессор, кафедра "Советская и современная зарубежная архитектура", МАРХИ

В статье история проектирования Зеленого города под Москвой показана как часть градостроительных поисков в советской архитектуре 1930-х годов. Известная история конкурса дополнена неизвестными ранее материалами из личного архива архитектора С. Е. Чернышева.

Введение. В истории советской архитектуры до сих пор существует большое количество

«белых пятен». Многие события еще требуют специального изучения и дополнения. Открываемые в наши дни новые архивные материалы дают возможность во многом расширить и объяснить события, происходившие в конце 1920-х и в 1930-е годы. Предлагаемый нами материал может дополнить традиционные

представления о конкурсе на Зеленый город под Москвой, расширить наши знания об этом периоде и о событиях, которые ему сопутствовали.

Основная часть. В конце 1920-х в начале 1930-х годов взоры архитекторов все чаще стали обращаться к Москве и перспективам ее развития как первой в мире столице пролетарского государства. Город-ансамбль, который возникал в мечтах и проектах архитекторов должен был стать образцом новой архитектуры периода победившего социализма. Решение социальной задачи, поставленной перед архитекторами, предполагало создание проекта, который бы стал образцом для всего социалистического строительства. Наряду с другими важными проблемами, решавшимися в процессе работы над генпланом Москвы, вопрос об озеленении столицы обозначался как один из самых важных для перспективного развития города. Комфортные условия для здорового воздуха в столице должны были создавать скверы, бульвары, парки и лесопарки соединенные с лесным массивом в виде кольца, окружающего Москву по всему периметру. Это кольцо создавало вокруг столицы защитный пояс из зелени, сохраняло чистоту московского воздуха.

Как продолжение мысли о зеленом поясе и зеленых зонах в самом городе, была выдвинута идея о создании рядом с Москвой городов-спутников, в которых жители столицы могли бы отдыхать и поправлять здоровье. Так, в конце двадцатых годов появилось предложение о строительстве Зеленого города под Москвой. Предложение о создании Зеленого города принадлежало М. Кольцову (известному журналисту и писателю), выступившему в газете «Правда» со статьей «Дача – так дача!». Оно было связано с перспективным развитием Москвы и предполагало создание в пригороде столицы города-спутника, призванного разгрузить столичные проблемы. Неподалеку от Москвы тогда планировали создать «социалистический лесной курорт». Проектировался Зеленый город к северу от Москвы и основными магистралями, соединяющими его со столицей, должны были стать Ярославское

шоссе и железнодорожная ветка, ведущая к Загорску. Для реализации этой идеи в Пушкинском районе Подмосковья было создано акционерное общество «Зеленый город», которое ставило своей целью создание целой сети домов отдыха и санаториев для взрослых и различных детских оздоровительных учреждений. Для работы акционерного общества его Совет избрал председателя, которым стал М. Кольцов. Акционерное общество «Зеленый город» объявило конкурс на планировку и застройку города-курорта. Председателем жюри был назначен академик О. Шмидт. Победителем конкурса стал московский архитектор Н. Ладовский.

В истории советской архитектуры хорошо известны проекты Зеленого города, выполненные для заказного конкурса в 1929 году М. Гинзбургом и М. Барщем; Н. Ладовским, К. Мельниковым и Д. Фридманом. Зодчие продемонстрировали интересные решения архитектурных и социальных проблем города-спутника, очевидно, представлявшегося им советским вариантом популярного еще до революции города-сада. Представленные на конкурс работы были частью градостроительных концепций, выдвигаемых этими архитекторами в начале 1930-х годов для развития Москвы.

В личном архиве архитектора С. Е. Чернышева были найдены фотографии с проекта генерального плана Зеленого города под Москвой, схема его районирования и схема размещения городского транспорта, которые зодчий выполнил в начале 1930 года. Эти материалы прежде всего интересны тем, что они никогда не публиковались в официальной печати. Возможность проанализировать эти документы позволяет значительно расширить не только наши представления о творчестве С. Чернышева, но и вносит дополнительные знания о планировочных предложениях зодчего на актуальную и сегодня тему развития городов-спутников, их связи с крупным столичным городом. Предлагая свое решение, С. Чернышев разрабатывал не только план самого Зеленого города, но и предусматривал план развития большого подмосковного рай-

она, где были запроектированы не только зоны отдыха москвичей, но и постоянное место работы и жилье для обслуживающего персонала и сельскохозяйственных рабочих. На генеральном плане Зеленого города было намечено четкое функциональное зонирование его территории. Лучшие с точки зрения природно-ландшафтного богатства и наиболее отдаленные от магистралей участки С. Чернышев отвел под санатории и лесные школы для детей, а район, где были сосредоточены обслуживающие предприятия (например, пищекомбинат, который должен был обеспечить своей продукцией весь Зеленый город) – в максимальном приближении к транспорту.

Озелененный центр города с большой площадью и административными зданиями также был запроектирован рядом с основной транспортной артерией – железной дорогой, что позволило подвести к нему все проектируемые в городе дороги с внутренним транспортом и сделать его наиболее доступным не только для любого местного района, но и для Москвы. Большие дома, где должны были строиться дома отдыха – Восточный и Западный (так они названы в проекте) занимали те территории, которые давали наилучшие условия для спорта и активного отдыха трудящихся, то есть на берегу водоема, среди лесных массивов.

Благодаря компактному распределению мест отдыха и труда по всему Зеленому городу, значительная часть его площади отводилась под незастроенные зеленые массивы. Внутригородской транспорт в городе также был организован очень рационально. Дороги, соединяющие все дома отдыха, санатории, лесные школы и т. д. между собой и с центром, образовывали два пересекающихся кольца, в которые включались участок железной дороги и часть Ярославского шоссе. А в наиболее отдаленный район лесных школ проектировался специальный отрезок дороги, что должно было создать наиболее тихую и чистую зону для отдыха и учебы детей.

В своем проекте С. Чернышев сосредоточил внимание на решении конкретной задачи, связанной с организацией отдыха москвичей. Он не связывал напрямую этот проект, как это

сделали М. Гинзбург, М. Барщ и Н. Ладовский с генеральной перепланировкой всей московской системы. Скорее всего, зодчего занимала идея создания рационально спланированного крупного поселения, включавшего в себя различные функциональные зоны – отдыха, спорта, постоянного жилья и работы, сельскохозяйственных угодий, которые должны были образовать органично функционирующую цельную систему и войти в зеленый пояс, окружающий Москву, не нарушая эту структуру, а дополняя ее. Эту задачу архитектор решил успешно. Компактность планировки позволила отвести под лесные массивы значительную территорию города, что сделало его поистине «зеленым».

Очевидно, что, работая над проектом Зеленого города, С. Чернышев, как и другие архитекторы, думал о грядущей реконструкции столицы. Возможно, именно поэтому в его проекте чувствуется стремление максимально связать эту зону с Москвой. Много внимания уделено транспортным проблемам, подуманы связи не только внутри курорта, но и с окружающими районами и с Москвой, решены вопросы рационального использования территории, компактного размещения сооружений. Предвидя, что Подмосковье должно стать для столицы «резервуаром чистого воздуха», зодчий в своем проекте хорошо продумал, как сохранить естественные богатства природы Подмосковья и максимально озеленить застраиваемые участки.

Спроектированный С. Чернышевым Зеленый город был законченным решением северного подмосковного района, который мог реально стать частью ближайшего пригорода столицы.

К сожалению, идее Зеленого города не было суждено реализоваться. Экономические трудности, необходимость вести строительство гидротехнических сооружений (канал Москва-Волга и др.) для обеспечения столицы водными ресурсами, зачеркнули планы сооружения города-курорта под Москвой.

Заключение. Материалы по проектированию Зеленого города и даже сооружения, частично возведенные на выбранной для города

территории, и по сей день представляют значительный интерес, так как демонстрируют особенности градостроительной культуры, характерные для советской архитектуры 1930-х годов. Бурная застройка Подмосковья в наше время показывает, что проекты «классиков» советской архитектуры – это тот опорным материал, который мог бы показать пути возрождения бережного отношения к природе и сохранить экологический баланс территории, окружающей такой огромный мегаполис, как Москва.

Литература

1. Личный архив С.Е. Чернышева.

2. Хазанова В.Э. Советская архитектура первой пятилетки. Проблемы города будущего. М., 1980.
3. Хан-Магомедов С.О. Николай Ладовский. - М., 2007.

**ECO-CITY NEAR MOSCOW (1929).
THE HISTORY OF DEVELOPMENT
OF THE OVERSPILL TOWN FOR LEISURE
OF CITIZENS**

Cheredina I.

In the current article the history of the development of Ecopolis is described like a part of urbanism researching in soviet architecture of 1930th. The famous history of tender is added by unknown materials from the private archive of architect С.Е. Chernishev.

Поступила в редакцию 21.03.2011