

MISCELLANEA

УДК 711.4

Л. П. Лавров^{1,2,3}**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ:
СУДЬБА ПЕШЕХОДА В РЕГУЛЯРНОМ ГОРОДЕ**¹ Российская академия архитектуры и строительных наук,
Российская Федерация, 107031, Москва, ул. Б. Дмитровка, 24² Германская академия градостроительства и планирования земель,
Германия, 10179, Берлин Шиклерштрассе, 5-7³ Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет,
Российская Федерация, 190005, Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, 4

Санкт-Петербург развивался по принципам градостроительной культуры нового времени и застраивался по кропотливо составленным планам. В его создании принимали участие известные отечественные и зарубежные зодчие. Возникшую в короткое время метрополию считают хрестоматийным образцом регулярного города. Он радикально отличается от стихийно развивавшихся на протяжении столетий традиционных европейских поселений — произведений «архитектуры без архитектора».

В какой степени архитектурная среда регулярного города — Петербурга — отвечает запросам рядового горожанина, «человека из толпы», пешехода? Обсуждению такого вопроса придает особое значение градостроительство «нового урбанизма», обычно связываемого с именем Джейн Джекобс. Дополнительный интерес вызван дисперсной структурой застройки города, расположившегося в островной дельте Невы. На современном этапе развития многомиллионного Санкт-Петербурга приобретают актуальность ключевые положения «нового урбанизма», касающиеся формирования районных очагов притяжения с использованием моделей «пешеходного» города. Библиогр. 23 назв. Ил. 14.

Ключевые слова: градостроительное развитие Санкт-Петербурга, регулярный город, традиционный («стихийный», «пешеходный») город, жилая среда, «новый урбанизм», «очаги притяжения».

SAINT PETERSBURG: THE DESTINY OF A PEDESTRIAN IN A REGULAR CITY*L. P. Lavrov*^{1,2,3}¹ Russian Academy of Architecture and Construction Sciences,
24, ul. B. Dmitrovka, Moscow, 107031, Russian Federation² Deutsche Akademie für Staedtebau und Landesplanung, 5-7, Schicklerstraße, Berlin, 10179, Germany³ St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
4, ul. 2-ya Krasnoarmeyskaya, St. Petersburg, 190005, Russian Federation

Saint Petersburg was developed according to the principals of the town-planning culture of the modern era and constructed according to meticulously worked-out plans. Many famous Russian and foreign architects took part in its construction. The quickly developed metropolis is considered to be the classic example of regular town-planning. It drastically differs from the traditional European settlements,

so called masterpieces of the “architecture without architect” spontaneously developed during the past centuries.

How has the architectural environment of the regular city of Saint Petersburg responded and how does it respond nowadays to the requests of the ordinary citizen, the *man of the crowd*, the pedestrian? The discussion of this question is given great importance in the town-planning of the new urbanism, usually connected with the name of Jane Jacobs.

The additional interest is raised up by the dispersion structure of the city development, formed on the islands in the mouth of Neva river. The modern phase of the multimillion city evolution brings actual the key position of the *new urbanism* connected with the formation of the city areas’ attraction centers helped by the “pedestrian” town models. Refs 23. Figs 14.

Keywords: town-planning development of Saint Petersburg, the regular city, traditional (“spontaneous”, “pedestrian”) city, living environment, “the new urbanism”, “city areas’ attractive centers”.

Санкт-Петербург — самый молодой из крупнейших городов Европы. Основанный в 1703 г., он развивался по принципам градостроительной культуры нового времени и не похож на традиционные поселения, существовавшие в разных частях континента на протяжении веков и тысячелетий. В отличие от стихийно развивавшихся европейских городов — примеров творений «архитектуры без архитектора», он застраивался по кропотливо составленным планам. В его создании принимали участие известные отечественные и зарубежные зодчие. Книги по истории архитектуры и туристские путеводители описывают Санкт-Петербург как «величественный», «грандиозный» город, как «геометрически четкий и регулярный» [1–5]. Нам хотелось бы понять, в какой степени архитектурная среда регулярного города — Петербурга — отвечала и отвечает запросам рядового горожанина, «человека из толпы», пешехода. Такие вопросы в градостроительстве «нового урбанизма», обычно связываемого с именем Джейн Джекобс [6], считаются особенно важными. Дополнительный интерес они вызывают и потому, что уникальная городская среда крупнейшей европейской метрополии была создана в весьма специфических природных условиях и к тому же за небывало короткий срок.

В ту пору, когда начиналось созидание Петербурга, для Европы были характерны давно сложившиеся, небольшие по площади, плотно застроенные города с тесными улицами, где порой трудно было разойтись встречным пешеходам (рис. 1). Вытянувшиеся вверх домики с узкими фасадами в 2–3 окна плотно лепились друг к другу, оставляя лишь минимум места для крошечных дворов. Не застраивались лишь небольшие участки территории у городского собора, которые обычно служили также местом для размещения торговых лавок в дни

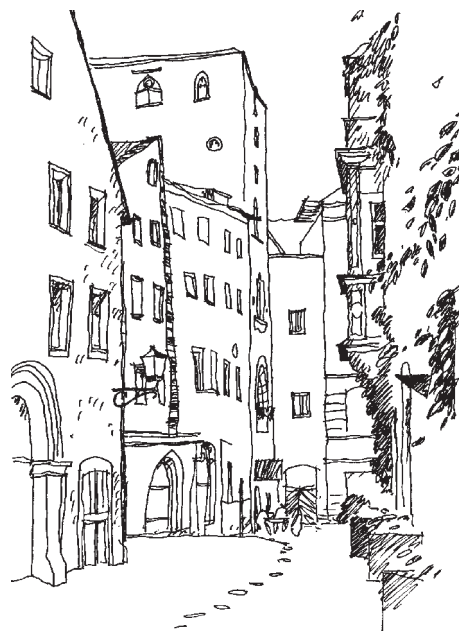


Рис. 1. В историческом центре Регенсбурга (Германия) сохранилась сеть узких улиц, характерных для традиционного европейского города

ярмарок. Компактность застройки позволяла горожанам легче и с меньшими затратами организовать защиту поселения от внешних врагов. Иногда наружные оборонительные стены являлись также частью городских построек [4, 5]. Все продукты питания и дрова жители городков получали с пашен, лугов и лесов в ближайшем окружении. В древнейших годах их жители обходились без каких-либо транспортных средств. Необходимое для жизни (продукты, воду) переносили в корзинах или на носилках, изредка прибегая к помощи вьючных животных. Привозные товары были редкостью. Для их доставки использовались и телеги, если это позволяли габариты и уклон улиц.

Когда подобный городок начинал развиваться, постройки выходили за пределы защитных стен. У городских ворот появлялись новые большие площади, где шла торговля, устраивались народные праздники. На узких улочках внутри ворот становилось совсем тесно из-за увеличивавшегося потока людей, всадников и повозок. Уже в те времена приходилось отделять транспортные пути от пешеходных: если позволяли строительные конструкции, в нижнем этаже домов вдоль торговых улиц устраивали проходные галереи, за аркадами которых находили себе место пешеходы (рис. 2). Этот тип города с населением от нескольких тысяч до нескольких десятков тысяч жителей существовал тысячелетия.

Градостроители, которые изучают изменение типа поселений в связи с функционированием внутригородской системы передвижения, используют для обозначения такого населенного места термин «пешеходный город». В древние времена отмечали важность постоянных разнообразных контактов между всеми его жителями для поддержания жизни города и говорили: «Десять человек еще не образуют город, а сто тысяч человек уже не составляют его» [7, с. 19]. Исследователи полагают, что «пешеходный город» может иметь площадь до 12 км², а переход за этот рубеж тре-



Рис. 2. Галереи, врезанные в объем жилых домов (Гориция, Италия)

бует принципиального изменения внутригородских коммуникаций с расчетом на активное использование транспорта.

История градостроительства называет несколько мегаполисов Древнего мира, которые достигли подобных пределов. Полагают, что Рим в IV столетии нашей эры и Константинополь в период расцвета Византийской империи занимали территорию порядка 15–20 км² и насчитывали 500–700 тысяч жителей. Для размещения столь большого населения на небольшой площади пришлось предельно уплотнять застройку и увеличивать высоту зданий. Были созданы системы инженерных сооружений новых видов и невиданных масштабов. Снабжение многочисленных жителей всеми необходимыми припасами не могло быть обеспечено только за счет их доставки из ближайших окрестностей. Приходилось использовать ресурсы других регионов. Большие метрополии характеризовались более тесными связями со всеми частями страны. Возросла роль транспортных передвижений, на узких улицах появились обозы. Город перестал быть пешеходным. Неторопливому провинциальному бытовому укладу наступил конец. Литературные источники и сохранившиеся памятники зодчества позволяют представить, какими принципиальными изменениями образа жизни города сопровождалось увеличение численности населения. Античный поэт так передает ситуацию в возникшей метрополии:

А в каких столичных кварталах
Можно заснуть? Ведь спится у нас лишь за крупные деньги.
Вот потому и болезни. Телеги едут по узких
Улиц извивам, и брань слышна у стоящих обозов.
Сон улетает... [7, с. 479].

Эти строки были написаны в Древнем Риме, и они дают лишь фрагментарное представление об одной из новых сторон жизни этого огромного города, но такие строки могли родиться и в Париже или Лондоне в начале XVIII века, когда их население приближалось к полумиллиону (впрочем, в этих городах положение было более напряженным, поскольку здесь в то время не было таких совершенных и разветвленных инженерных коммунальных систем, которые были сработаны рабами в Древнем Риме).

Однако для Европы начала XVIII века, когда был основан Санкт-Петербург, более характерны столичные центры меньшего размера: в ее северо-восточном регионе лишь два города (Копенгаген и Стокгольм) насчитывали примерно по 50 тысяч жителей, а в Риге было около 15 тысяч горожан (рис. 3). Здесь сохранялись традиционные типы зданий и приемы застройки, а жизнь текла неторопливо и размеренно. И сейчас в центрах этих городов, как многих других исторических поселений Европы, можно посетить кварталы, облик которых сформировался много веков тому назад. Старинные дома здесь имеют несколько этажей в высоту, но по фасадному фронту их протяженность составляет порой всего 3–4 м. Тесную застройку разделяют узкие кривые улочки, которые на холмистых участках превращаются в протяженные пологие и даже крутые лестницы (рис. 4) [1, 2].

Петр I, принимавший решение о стратегическом пути формирования создаваемой новой столицы России, сам провел немало времени в Европе и получил хорошее представление о градостроительном развитии европейских городов. Судя по всему,

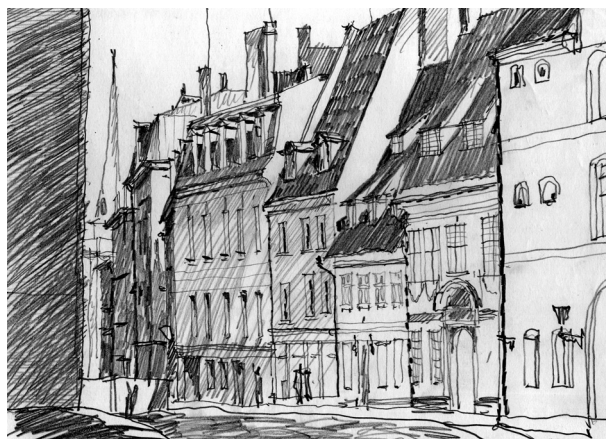


Рис. 3. Узкие фасады трех-четырёхэтажных домов (старая часть Риги, Латвия)



Рис. 4. Улица в виде лестницы в «пешеходном городе» (старая часть Стокгольма, Швеция)

наиболее благоприятное впечатление на него произвел Амстердам, образы которого он и использовал в концепции застройки Санкт-Петербурга. То был оживленный процветающий портовый город с богатыми домами и многочисленными каналами, которые заменяли здесь главные улицы. Наличие развитой системы каналов выделяло Амстердам среди других столиц Европы и обеспечивало функционирование городского организма на новом качественном уровне — надежные и удобные связи

между всеми частями города способствовали оживленной жизни и стимулировало рост населения. Во время пребывания русского царя Амстердам относили к числу крупнейших метрополий Европы, его население уже в 1650 г. составило 140 тысяч жителей (ср. Берлин достиг уровня в 100 тысяч жителей лишь в 1740 г.).

Создаваемая новая столица России должна была опираться на опыт развития городов Западной Европы и использовать градостроительные идеи нового времени. Нужно было учитывать и специфические особенности природно-климатических условий территории, выбранной для строительства. Они весьма отличались от характерных для традиционных русских городов (за исключением, пожалуй, Архангельска).

В первые годы существования город представлял собой систему поселений на многих болотистых островах дельты Невы, отделенных друг от друга водными протоками. Населенные места возникали также на южном берегу Финского залива, перспективным считалось освоение под интенсивную застройку о-ва Котлин. Благоустроенных дорог было мало, а мостов еще не существовало. В этих условиях пешеходные связи могли осуществляться только в каждом из таких пунктов по отдельности, вода же могла соединить части города, а не разделять их. Основой единой транспортной системы нового города должен был стать водный транспорт — подобно тому, как это было в Амстердаме.

Был издан указ, который гласил, чтобы «не только хозяева домов, но каждый не совсем бедный постоялец имел у берега во всякое время перевозное судно, которое употреблялось точно так же как на сухом пути кареты и коляски, а не сорные телеги» [8, с. 5]. Небольшие суда стали строить с 1711 г. на Партикулярной верфи. Барки и лодки давали возможность беспрепятственно перемещаться по городу, выходить в Финский залив и достигать возникающих на его берегах поселений и Кронштадта.

В дополнение к развитой системе проток дельты Невы была намечена прокладка множества каналов, которые должны были стать транспортными путями, и, кроме того, способствовать осушению болотистой почвы Петербурга. Различные варианты развитой системы каналов были составной частью многих проектов градостроительного развития Санкт-Петербурга.

Натурная реализация оказалась не столь масштабной: вслед за Зимней канавкой (рис. 5) на Адмиралтейском острове были прорыты еще 14 искусственных про-



Рис. 5. Зимняя канавка — один из первых каналов в Санкт-Петербурге

ток, сейчас сохранилось 5. Но роль естественных и искусственных водных путей в жизни города не подлежит сомнению — они не только явились украшением и отличительной особенностью петербургских ландшафтов, но и оказали существенное воздействие на жизнь города, формирование его функционально-планировочной структуры. Работы художников XVIII века показывают оживленное движение на Неве — главной улице Санкт-Петербурга: по воде снуют гребные и парусные лодки обывателей, скользят торговые корабли, вниз по течению тянутся громоздкие плоты с лесом для Адмиралтейства истроек города [9, 10]. Самые крупные торговые центры города — гостиные дворы и рынки — размещали вблизи от рек и каналов, которые обеспечивали удобную транспортировку товаров. Вдоль берегов водных протоков размещались целые флотилии барок с громоздким грузом — дровами и сеном.

Водные пути стали важной составной частью городской системы пассажирского транспорта, особенно на начальном этапе существования Петербурга, когда уличная сеть была слабо развита, а качество дорожного покрытия оставляло желать лучшего. Об этом свидетельствуют сохранившиеся в Петергофе и Стрельне каналы, связывающие парадные фасады дворцов с акваторией Финского залива и служившие своего рода «красной ковровой дорожкой» для прибывающих сюда на лодках высокопоставленных гостей. Подобные каналы существовали при дворцах и на болотистых берегах рек в центре Петербурга (напомним о «гаванце» Летнего дворца, о гавани в Аничковом дворце, о канале и гавани перед Таврическим дворцом). Там, где проживающие не обладали чрезмерными амбициями, «сухой путь» от парадного входа в дом до причала обеспечивали более дешевые мостки на сваях, проложенные через болотистую береговую отмель. Заметная роль персонального водного транспорта в жизни города сохранялась до конца XIX столетия. Доктор архитектуры Ю. Н. Лобанов цитирует мемуары той поры: «Все каналы и реки весной полны лодками, наполненными различным домашним скрабом, — петербуржец тронулся на дачу» (рис. 6) [11].

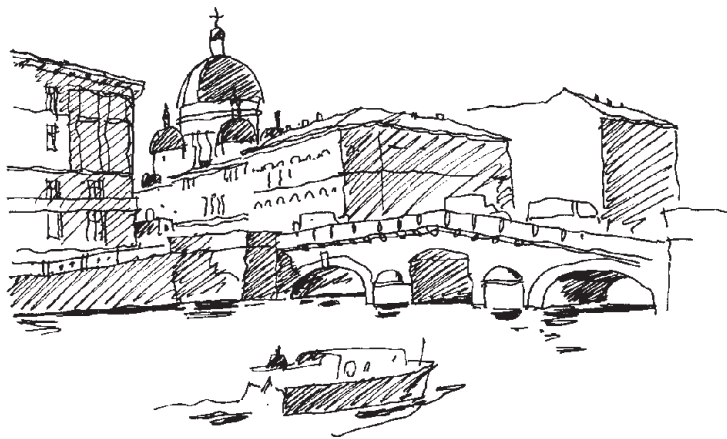


Рис. 6. Реки и каналы в дельте Невы образуют разветвленную сеть. Длительное время они служили для повседневных передвижений горожан, а сейчас на этих водотоках можно видеть туристские теплоходы и катера любителей отдыха на воде

Из-за отсутствия должного количества мостов связь между островами поддерживали перевозки. Судя по старинным картам, они были весьма стабильными предприятиями и сохраняли маршруты передвижения на протяжении столетий [12]. В середине XIX века в Петербурге появились небольшие паровые суда — прообраз «речного трамвая», быстро получившего в нашем городе широкое распространение и обеспечившего регулярное пассажирское сообщение центра с Петроградской и Выборгской сторонами, с удаленными прибрежными районами.

Однако с наступлением зимы движение судов и лодок по рекам и каналам прекращалось из-за сковывавшего их ледяного покрова (возможно, именно это не позволило водному транспорту занять в нашем городе такое же важное место, как в Амстердаме или Венеции). Однако при этом у населения появлялась возможность пересекать водные протоки и, самое главное — Неву, пешком по льду. Снег покрывал город, с деревьев облетала листва и взору открывались неповторимые безграничные просторы центра: огромное заснеженное пустынное поле простиралось от обывательских домишек на Кронверкском проспекте до представительных кирпичных громад на южной границе Адмиралтейского луга. Зимой можно было ощутить в нашем городе такой размах, такую ширь, какой в европейских метрополиях не найти. Неудивительно: площадь Св. Марка (Пьяцца) в Венеции имеет габариты 60×170 м. Поперечный диаметр овала площади Св. Петра в Риме составляет 200 м, а ее протяженность от входа через колоннаду до портала собора — 270 м.

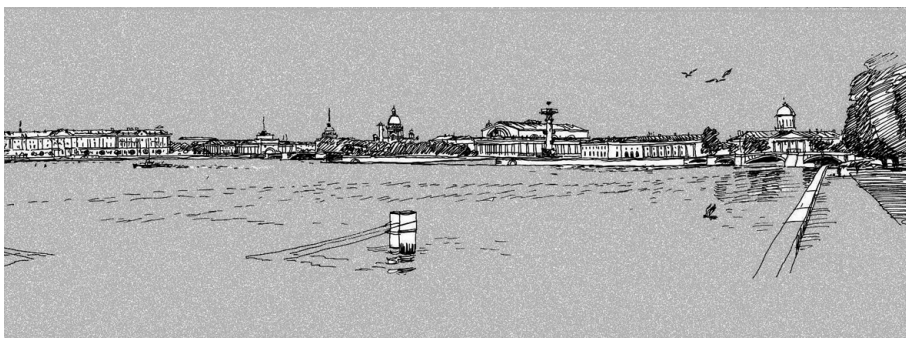


Рис. 7. Нева разделяет город на три основных части

Можно утверждать, что особенностью градостроительной структуры нашего города стало наличие в его центре огромных пространств, свободных от застройки (рис. 7). Это отличает Санкт-Петербург от многих крупных европейских исторических городов, где в центральном ядре за крепостными стенами теснились старинные кварталы («пешеходный город»), а вне его пределов простирались свободные от застройки территории оборонительных эспланад. Характерный пример такой структуры — венский «Ринг» (рис. 8) [13]. Планировочная структура города на Неве в большей степени напоминает схему «идеального» города-крепости, в центре которого находилась обширная площадь, рассчитанная на военные парады, а вокруг



Рис. 8. Соотношение свободных пространств крупнейших европейских метрополий: а — обширные «пустые пространства» ядра Санкт-Петербурга; б — компактный старый город в центре Вены

располагались солдатские казармы и дома офицеров (но население таких городков — например Пальмановы в Италии или Нёф-Бризак во Франции — не достигало и 10 тысяч человек, а в метрополии Санкт-Петербурга к началу XIX века было более 200 тысяч жителей).

Ландшафт петербургского исторического центра собрал воедино природные и архитектурно-планировочные составляющие:

- центр города лег на разлив Невы, которая делится в этом месте на два рукава, благодаря чему ее ширина на участке вдоль Дворцовой набережной колеблется в пределах 600–800 м;

- большая часть береговой зоны отведена под обширные незастроенные площади.

Спустя сто лет со дня основания в Петербурге сохранялись свободными от застройки обширные гласисы в центре и на Петроградской стороне, хотя к этому времени они потеряли свое значение как оборонительные сооружения. Возле Адмиралтейства они составляли три перетекающие друг в друга площади: Исаакиевскую, Адмиралтейскую и Дворцовую, суммарная протяженность которых превышала километр (рис. 9). Неподалеку от берега Невы было еще и Марсово поле площадью почти 9 га («Петербургская Сахара»), переходящее в площадь Коннетабля у Инже-

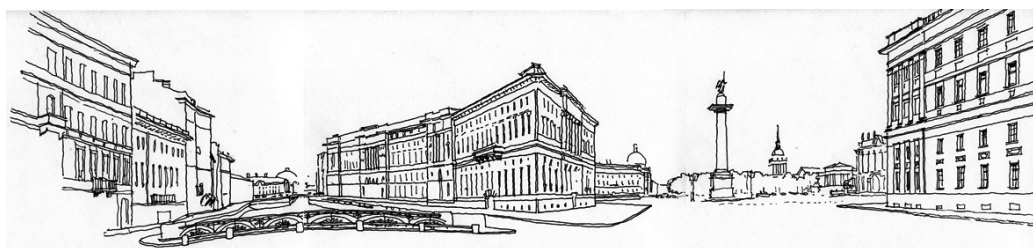


Рис. 9. Вид с Певческого моста на перспективу Мойки и на Дворцовую площадь

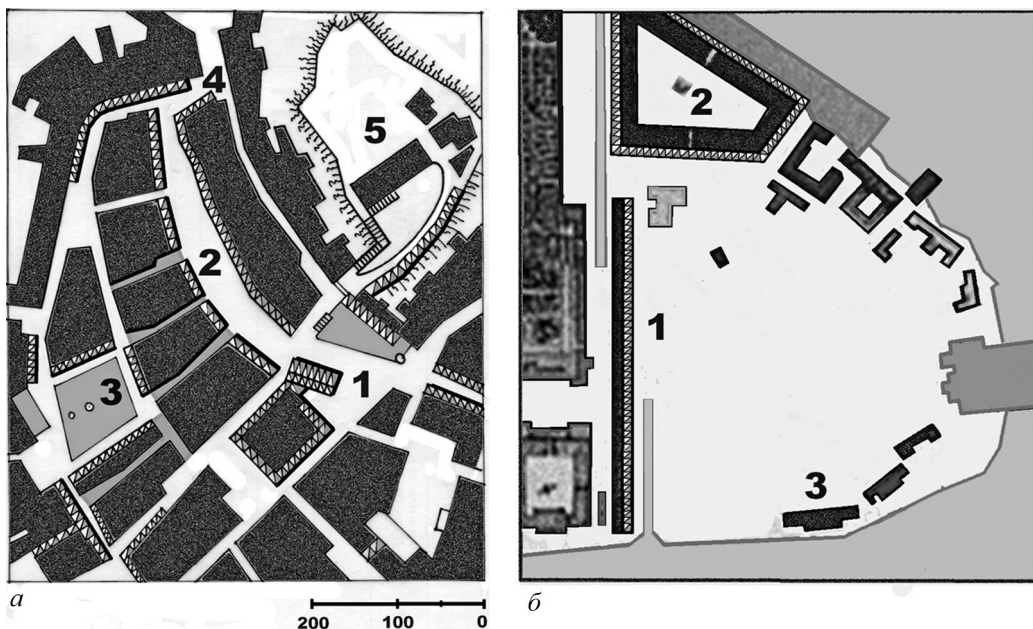


Рис. 10. Интенсивность использования территории в центральной части городов: а — историческое ядро Удины (Италия): 1 — площадь у городского совета, 2 — старая торговая улица, 3 — новая торговая площадь, 4 — малая торговая площадь, 5 — замок; б — Стрелка Васильевского острова (середина XVIII века): 1 — Двенадцать Коллегий, 2 — Гостиный двор, 3 — Кунсткамера. Масштаб одинаковый, полоски с диагональной штриховкой показывают трассы пешеходных галерей в объеме корпусов застройки

нерного замка. На Стрелке Васильевского острова простирался огромный Академический луг, по площади превышавший известную парижскую площадь Вогезов в четыре раза. Его размеры можно было сопоставить с размерами всей центральной зоны европейского города (рис. 10). С юга и востока его территорию обозначали всего три постройки (Кунсткамера, здание Академии наук и Биржа), так что под снегом этот луг воспринимался как часть гигантского заснеженного поля в самом сердце Петербурга.

Впрочем, как говорят, свято место пусто не бывает. В центре Петербурга происходило то, для чего в классическом «пешеходном городе» отводились площадки за городской стеной: здесь маршировали солдаты, шумели многолюдные народные гулянья, возводились ледяные катальные горки и карусели, раскидывались цирковые балаганы, а на льду Невы проводились еще и конные соревнования [8, 10].

Однако и о пешеходах не забыли. Роль открытых пространств в удлинении транзитного пути по центру города не оставалась незамеченной. По мере развития техники для пересечения пустот использовались все новые транспортные средства. В 1860 г. в Петербурге появилась первая линия конной железной дороги, которая шла от Московского вокзала, пересекала по новому Дворцовому мосту Неву и выходила на Стрелку Васильевского острова. Широко известно, что в 1895 г. на льду

Невы появились первые в Санкт-Петербурге электрические трамваи. Тогда были проложены три линии, призванные в дополнение к немногочисленным имевшимся мостам осуществлять контакты между частями центра:

1. «Сенатская площадь—Васильевский остров»,
2. «Дворцовая набережная—Мытнинская набережная»,
3. «Суворовская площадь—Выборгская сторона».

Позже появилась еще одна линия: «Суворовская площадь—Петроградская сторона». Судя по тому, что просуществовал такой трамвай на Неве шестнадцать сезонов, он успешно включился в транспортную сеть города и был востребован пешеходами [14].

Литературные источники и графические материалы свидетельствуют, что в Санкт-Петербурге в первые годы его существования прототипы «пешеходного города» еще находили несомненное отражение, хотя и в несколько смягченном виде. И в существующей застройке сохранились элементы, пусть в откорректированном виде, дающие натурное подтверждение этому. Пешеходная прогулка в районе 1-й линии В. О., Галерной улицы, Прачечного и Фонарного переулков позволит увидеть признаки градостроительных решений начала XVIII века: здесь невелика ширина улиц, кварталы имеют в глубину порой всего по одному участку. А вытянувшиеся вдоль Невы Английская и набережная Лейтенанта Шмидта и сегодня представляют образ парадных перспектив нового города с внедренной здесь застройкой «сплошной фасад». Места под застройку на невских набережных получали высокопоставленные сановники, которые в своих строительных реализациях ориентировались на модель образцового дома «для именитых», предложенную архитектором Ж. Б. Леблоном. Двух-трехэтажные строения примыкают друг к другу торцевыми стенами и имеют 7–11 окон по фасадному фронту; конечно, это отличается от рядовых западноевропейских средневековых обывательских домов в 1–3 окна, но соизмеримо с параметрами парижских особняков XVII века. Площадь участка была относительно невелика и позволяла, помимо барского дома, разместить флигель для служб и конюшню. Такие дома были примером относительно компактной застройки в Петербурге [15].

Однако при выборе типа жилого дома для массового поселения на берегах Невы были сформированы иные, чем в Амстердаме образцы. Какой смысл было теснить постройки друг к другу, когда вокруг лежали пустынные неосвоенные болота? Чтобы стимулировать скорейшее заселение новой столицы, для застройки Петербурга выделялись земельные участки большой площади и за минимальную цену, а некоторым категориям новоселов — вообще бесплатно.

В традиционных европейских городах характерные городские участки жилой застройки редко превышают площадь в сотню-другую квадратных метров, а в Петербурге большая часть участков начинается с тысячи. Например, рекомендованный дом «для зажиточных» был одноэтажным и имел по фасаду 14 окон. Конечно, такие дома появлялись на некотором удалении от центра, и на первом этапе существования Петербурга за этим фасадом простирался обширный и пустынный двор с огородом. Однако по мере развития города одноэтажную постройку сменял блок высотой в несколько этажей, а дворовые территории также осваивались под застройку. Так эта особенность петербургского «парцеллирования» (разделения городской территории на участки для застройки, от лат. *parcelла* — участок) предопределила

на века особенности внешнего облика площадей и улиц нашего города, их крупный масштаб, значительную протяженность. Благодаря действию принципа «сплошного фасада» линия застройки квартала вдоль улицы воспринималась единой стеной — от одного перекрестка до другого. Непрерывные ленты фасадов протянулись на сотни метров и на целые километры вдоль набережных Невы и прямых как лучи проспектов [16, 17].

Широкий размах, гигантские масштабы стали особенностью Санкт-Петербурга, повлиявшей на бытовой уклад петербуржцев, который отличается от существующих в «пешеходном городе». У нас, чтобы «заскочить за хлебом» в булочную на углу, надо пройти метров 200–300, а в «пешеходном городке» прогулка такой протяженности могла бы привести уже в загородную рощу.

Грандиозность образа Петербурга была задана и размерами тех общественных зданий, которые появились уже на первом этапе формирования города. Напомним, что лишь к 1725 г. город стал насчитывать 40 тысяч жителей. И в этом небольшом городке появились такие огромные сооружения, размеры которых оставляли далеко позади себя постройки европейских столиц. Протяженность главного фасада Адмиралтейства (которое было заложено в 1704 г.) превосходит 400 м, его боковых крыльев — 170 м. Здание Двенадцати коллегий (1722–1742) вытянулось от берега Невы в глубь Васильевского острова на 370 м. Параметры этих сооружений стали своеобразной «масштабной линейкой» для всех работавших в нашем городе мастеров на протяжении веков.

В ходе застройки нередко объединялись соседние участки, а затем здесь появлялось новое, крупное строение либо проводилась реконструкция существовавших на участке построек: они объединялись между собой, получали новый единый фасадный фронт. Особенно плодотворной эта методика показала себя в начале XIX века. Грандиозные фасады Горного института и Морского кадетского корпуса, соединившие постройки целых кварталов, стали крупномасштабными акцентами набережной Невы. Итогом укрупняющей реконструкции частных домов на Дворцовой площади стало западное крыло величественного Генерального штаба. Самым значительным сооружением на Марсовом поле, во многом определившим его монументальный образ, обоснованно считают казармы Павловского полка. Их новый протяженный фасад объединил разнохарактерные постройки и стал представительным экраном для многофункционального комплекса, включающего солдатские казармы, госпиталь, полковую церковь, конюшни и т. д.

Следует отметить, что зодчие наших дней намного превзошли в этом отношении своих предшественников: рядовая 9-секционная многоэтажка в спальном районе длиннее бокового крыла Адмиралтейства, новый дом на Богатырском проспекте превосходит в этом отношении и главный корпус Адмиралтейства, но существенно уступает дому № 1 на Новосмоленской набережной, который протянулся вдоль Смоленки более чем на 750 м. Впрочем, этому есть логичное объяснение: протяженные фасады зданий прошедших веков рассчитывались на их восприятие пешеходом, а протянувшиеся на сотни метров современные сооружения чаще открываются взгляду из окна автомобиля или трамвая.

Крупные градостроительные масштабы означают удлинение пешеходных путей. Некоторые находят такой моцион полезным, а для других он означает дополнитель-

ные затруднения — вспомните, как неприятно было Акакию Акакиевичу пересекать пустынную Сенную площадь.

Впрочем, создатели города не были безучастны к судьбе рядового обывателя. В процессе освоения территории предпринимаются меры по улучшению условий пешеходного движения. Покрытие тротуаров на многих петербургских улицах появилось раньше, чем мощение проезжей части. Сначала использовались деревянные доски, а когда появилась возможность — каменные плиты (на набережных гранитные, на улицах известняковые — из пудожской плиты). В центре города тротуары отделяли от проезжей части гранитные тумбы. На городских площадях, которые мостили тогда неудобным для ходьбы булыжником, по наиболее востребованном направлениям иногда можно было видеть ровные пешеходные трассы из каменных плит.

Уже в начальный период существования города предпринимались попытки организовать освещение улиц и площадей подобно тому, как это было в европейских метрополиях. Этот замысел был для России новинкой и первое время терпел неудачи из-за технических и экономических ограничений. С середины XVIII века возможности оснащения уличными фонарями Петербурга расширились, и горожане смогли с большими удобствами фланировать на центральных площадях даже с наступлением ранних петербургских сумерек [18].

Противостоять дождям и ветру должны были зеленые аллеи, насаждаемые по наиболее притягательным для жителей направлениям. На полотнах и гравюрах XVIII–XIX веков можно видеть двойные ряды деревьев по наружной части периметра Адмиралтейства, и на начальном отрезке Невского, и возле Аничкова дворца. Еще более эффективным средством защиты от непогоды были протяженные галереи в первых этажах общественных зданий [19]. Они появились впервые в 1730-е годы в комплексе Двенадцати коллегий и в Старом гостинном дворе вблизи Стрелки Васильевского острова, использовались при строительстве торговых рядов и гостинных дворов в разных частях города (рис. 11) и стали основным видом пешеход-



Рис. 11. Галереи Андреевского рынка на Васильевском острове



Рис. 12. Река Мойка возле Зеленого моста

ных коммуникаций в обширной коммерческой зоне западнее Невского проспекта, на участке между Екатерининским каналом (каналом Грибоедова) и Фонтанкой. По целому ряду признаков эта зона была подобна «пешеходному городу» в базарный день.

Выражаясь современным языком, можно утверждать, что самые крупные градостроительные проекты в Петербурге включали мероприятия, рассчитанные исключительно на пешеходов. Пути формирования городского организма во многом были предопределены прокладкой каналов и упорядочиванием сети проток Невской дельты (рис. 12). Гранитные набережные повторяют естественные изгибы рек и обрамляют каналы, на всем их протяжении обеспечено пешеходное и транспортное движение по берегам. Но при этом в дополнение к мостам, рассчитанным на движение транспорта, создавалась и система более легких пешеходных мостов, сокращавшая пути перемещения горожан. Многие из них исчезли без следа, о других — например, о мостике с Марсова поля в Летний сад на продолжении Миллионной улицы, существовавшем до первой четверти XIX века, — напоминают старинные гравюры. Есть и другие примеры: в ходе работ по прокладке Екатерининского канала были построены Банковский и Львиный мостики, которые стали не только важным элементом системы пешеходных путей, но и украшением города, одним из его символов. Памятником архитектуры стал Почтамтский мост на Мойке, а впоследствии и Итальянский мост на канале Грибоедова. Судьба последнего особенно примечательна: он появился как продолжение Итальянской улицы в 1896 г. — примерно через сто лет после сооружения гранитных набережных Екатерининского канала, как ответ на увеличение пешеходного потока в центре города. Первоначальный вариант легкого моста был осуществлен на средства частного инвестора, и лишь в 1955 г. здесь появились существующие ныне конструкции и декоративные элементы, спроектированные архитектором В. С. Васильковским и инженером А. Д. Гутцайтом и сформировавшие его замечательный облик (рис. 13) [8].

В последующем практика строительства новых пешеходных мостов в напряженных пунктах на существующих водных протоках города была продолжена, в том



Рис. 13. Итальянский мост на канале Грибоедова

числе и за пределами городского центра. Свою практичность доказал деревянный Ипподромный мост, построенный на Обводном канале в военном 1944 г., и в 1986 г. его заменили на капитальный металлический. В те же годы на Обводном канале появились еще три пешеходных моста — Можайский, Масляный и Газовый, в начале 2000-х годов пешеходный мост был построен на реке Смоленке, в районе улицы Беринга. Эти мосты существенно улучшили условия пешеходного движения, но их архитектурная составляющая не привлекла внимания общественности. Будем надеяться, что их судьба повторит судьбу Итальянского моста и лет через сто, претерпев капитальную реконструкцию, они станут претендовать на статус памятника зодчества.

Надо отметить, что роль эстетики в жизни пешехода была отмечена давно. Переход архитекторов на новые, укрупненные масштабы сильно повлиял на восприятие горожанами городской среды Петербурга. В традиционном «пешеходном городе» масштабом была протяженность фасада одного дома. Каждые 4–8 метров перед глазами прохожего появлялся новый объект, можно было рассмотреть его детали, выделить особенности. В Петербурге в первой половине XIX века фасады новых домов выдерживались в едином стиле, а их протяженность нередко достигала сотни метров. Описывая восприятие таких зданий в застройке улиц Петербурга, Н. В. Гоголь писал: «Они так правильны, так гладки, так монотонны, что прошедши одну улицу уже чувствуешь скуку и отказываешься от желания заглянуть в другую» [20]. В этих словах не только восприятие городской среды с позиции рядового пешехода, но и признание кризиса догматов «однообразной красоты», которая господствовала в российском зодчестве в эти годы. Петербург быстро развивался, уже в первые десятилетия XIX века его население приближалось к четверти миллиона человек. Шла надстройка одно-двухэтажных зданий в центре и на периферии, на месте существовавших огородов поднимались многоэтажные корпуса. Вдоль улиц один за другим вставали трех-четырёхэтажные дома, стереотипно воспроизводимые в канонах классицизма, который стал обязательным для массового строительства той поры. Территория города расширялась, все больше кварталов появлялись за пределами городской черты. Они охватывали площадки дислока-

ции военных подразделений, место которым было отведено за бывшей границей города. Ставшие частью селитебной зоны столичного города, казарменные городки тоже преобразовались, им придавался представительный «строгий, стройный» вид. В этот период были построены казармы для Преображенского, Семеновского, Измайловского гвардейских полков и для местных войск (на Фонтанке). Лейб-гвардии Конный полк получил комплекс казарменных строений и манеж, выходящий фасадом на Исаакиевскую площадь. Константиновское военное училище, Николаевское кавалерийское училище — на Лермонтовском проспекте. Судя по всему, всеобщее многократное повторение одних и тех же архитектурно-планировочных композиций, идентичных деталей оформления и вызвало своего рода «усталость» от классицизма.

Кризис эстетики классицизма совпал по времени с окончательной потерей Петербургом признаков «пешеходного города». Весь столетний период жизни северной столицы она представляла собой агломерацию Адмиралтейской стороны, Васильевского острова и целого ряда периферийных поселений, таких как Охта, Галерная гавань, Острова, Выборгская сторона. Можно напомнить, что Петроградскую сторону признали частью города только в 1762 г. Связи удаленных поселений с центром были не слишком интенсивными: требовалось немало времени и усилий, чтобы пешком добраться до Невского — услугами извозчика или лодочника пользовались далеко не все. Исследователи Петербурга отмечают, что «обыватели Петербургской стороны и сами не считали себя столичными жителями; отправляясь за Неву, говорили “едем на ту сторону, в город”», и подчеркивают, что сложности возникали при пересечении реки: «Летом путник рисковал утонуть, переезжая через Неву в непогоду; зимой — сбиться с дороги в сильную вьюгу ночью и попасть в полынью, а не то быть ограбленным и убитым в безлюдной степи, какую представляла зимою замерзшая Нева» [21, с. 14]. В окраинных кварталах консервировался тихий провинциальный бытовой уклад, совсем не похожий на коловращение столичной жизни. С первой трети XIX века на развитие Петербурга стало влиять наличие городского общественного транспорта — с его помощью стало легче обеспечивать связи между частями города и его ближайшими пригородами. В 1832 г. на улицах появились «общественные кареты» — омнибус, в 1836 г. железная дорога связала город с Царским селом. Развитие Петербурга активизировалось, что отразилось и на достижениях архитектурно-строительной сферы, жилая застройка стала опасно расти вверх, и в 1844 г. пришлось императорским указом законодательно ограничивать рост этажности.

Исследователи градостроительства отмечают связь между появлением того или иного вида внутригородского транспорта и площадью охватываемой территории. Полагают, что «пешеходный город» может иметь площадь до 12 км². Наличие конки делает возможным ее увеличение до 50 км², а появление трамвая — до 120 км². Использование метрополитена и скоростных автомобильных трасс позволяет городской территории расширяться до 900 км² [22]. Опосредовано это связано и с изменением числа горожан. Переход Петербурга в конце XIX — начале XX века в разряд «трамвайных городов» ознаменовал достижение полуторамиллионной численности населения. Появление метрополитена в середине XX столетия зафиксировало уровень в 3 миллиона жителей. Напомним, что в советские времена строительство метрополитена в городе могло предприниматься, когда число его жите-

лей достигало заветной цифры в 1 000 000: говорят, что глава подобного города спешил поздравить родителей новорожденного, и тут же отправить телеграммой запрос в Москву. Появление и развитие сети метрополитена в Петербурге было связано с ростом территории города. Так, средняя удаленность места работы от местожительства в «трамвайном» Ленинграде в 1936 г. составляла 2,88 км, в 1974 г. при наличии метро — 7,2 км.

В наши дни система городского общественного транспорта Петербурга снизила свою эффективность [23]. Быстро растет число автомобилей, которые требуют для себя все больше места. В историческом центре трамвайные пути демонтированы, а к размещению остановок сохраняющегося общественного транспорта масса претензий: например, человек, севший в автобус на площади Труда, сможет выйти на следующей остановке только на углу 8-й линии и Большого проспекта В. О. Станций метро мало, и расположены они редко — намного реже, чем в Париже, Лондоне или Берлине (во многом это связано со сложными геологическими условиями). Из-за перегрузки некоторых станций приходится вводить ограничения на вход и выход пассажиров.

Сейчас активизировались транспортные потоки на большинстве улиц и на проезжей части набережных. Чтобы обеспечить здесь безостановочное движение, ликвидированы многие переходы, — в особенности вблизи больших мостов и на крупных магистралях. Увеличение расстояния между остановками общественного транспорта и переходами вынуждает пешеходов удлинять пути передвижения, а порой и рисковать своей жизнью. Ежедневно в городе происходят несчастия с пешеходами, пытающимися пересечь транспортные магистрали (даже там, где это предусмотрено). Можно констатировать, что для последних лет характерно ухудшение показателей эффективности системы пассажирских коммуникаций в нашем городе.

Трудно быть в наши дни пешеходом... Но нелегко приходится в Санкт-Петербурге даже тем, кто оказался за рулем автомобиля: пробки, объезды, замедленное движение, отсутствие места для парковки. Появление сети метро и автомагистралей лишь изменило адреса периферийных зон, чья связь с центром затруднена. Двести лет назад в «пешеходном Петербурге» это были Охта, Галерная гавань, Острова, Выборгская сторона, сейчас — Ржевка, Уткина Заводь, Володарский, Конная Лахта. Можно указать и другие подобные точки на карте нашего города, раскинувшегося почти на 1400 км².

Суммируя все изложенное, можно выделить некоторые факторы, затрудняющие коммуникации между частями Санкт-Петербурга:

- увеличивающаяся территория города, в том числе застроенных зон;
- динамичный рост числа автомобилей;
- недостаточное развитие пропускной способности транспортных путей;
- сокращение роли общественного транспорта, особенно в центральном районе, из-за ликвидации трамвайных путей и увеличившегося расстояния между остановками;
- повышающаяся угроза безопасности движения, особенно для пешеходов;
- гипертрофированные размеры используемых в застройке зданий и жилых кварталов в новых районах;

- разреженность уличной сети по сравнению с европейскими метрополиями (особенно в историческом ядре);
- отсутствие пешеходных трасс в городском центре, малое количество пешеходных зон, бессистемность их расположения;
- наличие укрытий от непогоды лишь на локальных участках движения пешеходов;
- сократившееся количество проходных дворов в центре как следствие приватизации земельных участков.

Сложности, связанные с ростом крупного города, проявляются не только в нашей стране. За рубежом, где кризис современного градостроительства и архитектуры привлек внимание много лет назад, были сформулированы идеи «нового урбанизма», призванные изменить ситуацию [6]. Среди них:

- архитектурно-градостроительные решения должны использовать опыт прошлого, но реализовывать его на новом технологическом уровне;
- большой город должен быть полицентричным, каждая из его частей должна иметь свой «очаг притяжения»;
- городская среда должна быть «дружелюбна» по отношению к пешеходам.

Похоже, что условия современного города напоминают нам об уроках города «традиционного», «пешеходного», «исторического». Образы прошлого проявляются и все шире оказываются востребованными в урбанизированной среде за рубежом и у нас. И в Санкт-Петербурге появилось несколько «очагов притяжения» — пешеходных зон. Привлекают горожан спокойные островки в бушующем море городской жизни — лавочки у фонтанов, столики кафе под навесом на тротуаре — места, где можно почувствовать себя «как в пешеходном городе».



Рис. 14. Пешеходная улица торгового комплекса «Пальманова аутлет вилледж» (Италия)

Элементы «пешеходного города» заложены и в модели современных торгово-развлекательных центров, где многие горожане проводят немалые часы своего досуга. Посетители прибывают сюда не только за покупками — 90% из них испыты-

вают желание сменить обстановку, ощутить здесь «пульс жизни». За рубежом все больше распространяются тематические торгово-развлекательные центры, в том числе имитирующие под открытым небом модель средневекового пешеходного города: вдоль узких улочек переменной ширины поднимаются разноцветные фасады, трасса улиц ломается под случайными углами, в ключевых точках устроены небольшие площади с фонтанчиками и высокоствольными деревьями (рис. 14). Здесь пока еще доминируют задачи рациональной организации торговых процессов, но все чаще внимание уделяется перспективам планировки с акцентом на досуг и отдых (в том числе спокойный отдых с детьми). Может быть, и в наших огромных новых жилых районах скоро появятся подобные «очаги притяжения» — разнообразные многофункциональные комплексы, подобные тем маленьким городкам, где протекают короткие отпускные дни: шумные и оживленные или уютные и спокойные?

Литература

1. Саваренская Т. Ф., Швидковский Д. О., Петров Ф. А. История градостроительного искусства. М.: Стройиздат, 1989. 391 с.
2. Benevolo L. Die Geschichte der Stadt. Frankfurt: Campus, 1991. 1067 S.
3. Hallmann G. Leningrad (Kunstgeschichtliche Städtebücher), 3. Auflage, Leipzig: VEB E. A. Seemann-Verlag, 1978. 183 S.
4. Kostof S. The city assembled: Elements of urban form through history. Boston: Little Brown & company, 1999. 320 p.
5. Planstaedte der Neuzeit: vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. Eine Ausstellung des Landes Baden-Wuerttemberg, veranstaltet vom Badischen Landesmuseum Karlsruhe / Hrsg. von M. Maass. Karlsruhe: Verlag Braun, 1990. 381 S.: Il.
6. Jacobs J. The death and life of great American cities. New York: Vintage Books, 1992. 480 p.
7. Архитектура античного мира. Материалы и документы по истории архитектуры / сост. В. П. Зубов, Ф. А. Петровский. М.: Изд-во Академии архитектуры СССР. 519 с.
8. Санкт-Петербург от А до Я. Реки, каналы, острова, мосты, набережные / авт.-сост. А. И. Фролов. СПб.: «Глагол», 2005. 176 с.: ил.
9. Тозелли А. Панорама Петербурга 1820 года. СПб.: «Художник РСФСР», 1992. 10 факсимильных репродукций.
10. Город глазами художников. Петербург—Петроград—Ленинград в произведениях живописи и графики / сост. и авт. А. М. Гордин, Ю. М. Денисов, Н. М. Козырева, Л. К. Кошкарлова, Т. М. Соколина. Л.: Художник РСФСР, 1978. 394 с.
11. Лобанов Ю. Н. Отдых, туризм, досуг в градостроительной системе Санкт-Петербурга // Санкт-Петербург на рубеже XX и XXI (архитектурно-градостроительное наследие — проблемы сохранения и пути возрождения). СПб.: НИЦ «ЭКОГРАД», 1999. С. 149–170.
12. Семенов С. В., Марголис А. Д. Санкт-Петербург. Планы и карты. СПб.: ЗАО «Карта» ЛТД, 2004. 120 с.: ил.
13. Totan R. Vienna. Art and Architecture. Vienna: Tandem Verlag, 2012. 452 p.
14. От конки до трамвая: Из истории Петербургского транспорта: Альбом / сост. Е. Шапилов, М. Величенко, Л. Процай, Н. Буйнякова. СПб.: Лики России; М.: Джулия, 1993. 239 с.
15. Лисовский В. Г. Архитектура Петербурга. Три века истории. СПб.: Славия, 2004. 416 с.
16. Семенов С. В. Этапы формирования пространственной среды Санкт-Петербурга. Ч. 1. Историческое развитие кварталов и их регламентация // Вестник гражданских инженеров. 2006. 2 (7). Июнь. С. 15–20.
17. Семенов С. В. Этапы формирования пространственной среды Санкт-Петербурга. Ч. 2. Историческое развитие участков (системы разбивки и застройки участков) и их регламентация // Вестник гражданских инженеров. 2006. 3 (8). Сентябрь. С. 21–26.
18. История освещения Санкт-Петербурга: Альбом / ред. С. В. Мителев, сост. Л. М. Зарубина, В. Г. Сорин. СПб.: «Звезда Петербурга», 2009. 179 с.

19. *Лавров Л. П.* Санкт-Петербургские галереи: итальянские мотивы на берегах Невы // *Вестн. С.-Петерб. ун-та. Сер. 15: Искусствоведение.* 2014. Вып. 3. С. 183–197.
20. *Гоголь Н. В.* Об архитектуре нынешнего времени // *Гоголь Н. В. Собр. соч.* в 6 т. М.: Художественная литература, 1950. Т. 6. С. 39–59.
21. *Никитенко Г. Ю., Привалов В. Д.* Петроградская сторона. Большой проспект. М.: Центрполиграф, 2009. 349 с.
22. *Гольц Г. А.* Влияние транспорта на пространственное развитие городов и агломераций // *Проблемы современной урбанизации.* М.: Статистика, 1972. С. 159–190.
23. *Шестернева Н. Н.* Архитектурная типология и принципы развития существующих пешеходных коммуникаций крупнейшего города (на примере Санкт-Петербурга): дис. ... канд. арх.: 18.00.04. СПбГАСУ. СПб., 220 с.

Статья поступила в редакцию 25 октября 2014 г.

Контактная информация

Лавров Леонид Павлович — доктор архитектуры; leonid.lavrov@gmail.com

Lavrov Leonid P. — Doctor of Architecture; leonid.lavrov@gmail.com