

ПОНЯТИЕ МОДУЛЯ ИСТОРИЧЕСКОГО НАСЕЛЁННОГО МЕСТА

© 2009 Г.Н.Рассохина

Самарский муниципальный институт управления

Статья поступила в редакцию 29.10.2009

Понятие планировочного модуля населённого места совершенно ушло из отечественной градостроительной и архитектурной практики, в то время, как до революции оно было определяющим в размерности главных и обычных зданий, планировочных элементов города. Это понятие помогало архитекторам в преемственном и гармоничном проектировании городской среды, хорошо увязанной с окружающим природным пространством и масштабной человеку. Статья направлена на возвращение данного понятия в практику, корректировку учебных программ для архитекторов.

Ключевые слова: планировочный модуль населённого места, композиционный каркас рельефа,

Во все века понятие *планировочного модуля населённого места* было главным в градостроительной и архитектурной практике. Оно определяло размерность всех строений, масштабную значимость города в национальной системе расселения. Одно и то же строение (то есть выполненное по одному чертежу) в городах с разным планировочным модулем смотрелось по-разному. Например, Исаакиевский Собор в Санкт-Петербурге и церковь в Арзамасе (арх. Монферран), Кафедральный Собор в Симбирске и

церковь в селе Рождествено (арх. Коринфский). В больших городах такие строения имеют крупные размеры и смотрятся величественно; в малых городах и сёлах они смотрятся «камерно», так как имеют небольшие размеры. Хотя на чертеже вид фасада один и тот же (рис. 1).

На этой особенности базировалась разработка «образцовых проектов» жилых и общественных зданий: в городах разной величины (то есть с разным планировочным модулем) одни и те же проекты смотрелись по-разному.

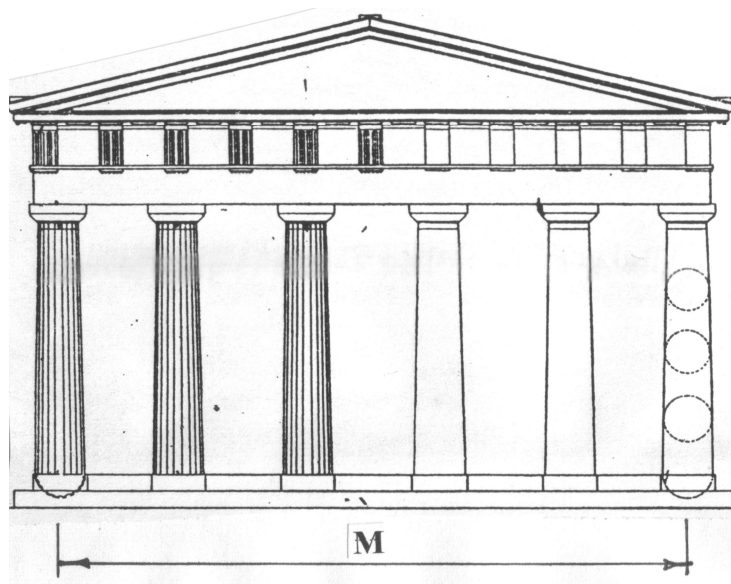


Рис.1. Чертёж «Дорического портика» с изображением модуля города

°Поясним на примере города Похвистнево и других населённых мест Самарской губернии, что такое *планировочный модуль населённого места*. Станция Похвистнево проектировалась в середине XIX века в составе комплекса Транссибирской железнодорожной магистрали как

небольшое поселение городского типа, поэтому расстояние между осями улиц было принято минимальное – 28,8 м; ширина улиц составила 4,5 м, так что сторона квартала в красных линиях улиц составила 24,3 м. Со стороны каждой улицы в каждом квартале было по три усадебных участка – «домовладения» шириной 8,1 м. *Величина 8,1 м и является планировочным модулем города Похвистнево.* Это означает, что максимальная длина жилого дома (вместе с проезд-

°Рассохина Галина Николаевна, кандидат архитектуры, доцент кафедры кадастра и геоинформационных технологий. E-mail: russohina@mail.ru

дом-входом на участок) по красной линии улицы могла составить 8,1 м; реально же все дома исторической части города имеют габариты 4,05 м в осях стен. То есть планировочный модуль сразу же задал «масштаб» жилым домам. Планировочному модулю всегда соответствует ширина западного фасада приходской церкви; так как первая церковь в Похвистнево не сохранилась, мы можем лишь назвать размер его западного фасада в осях наружных стен – 8,1 м.

Здание железнодорожного вокзала являлось основным в городе; протяжённость его главного фасада (в осях наружных стен) – 24,3 м. То есть это здание имеет фасад, равный длине квартала, или трём модулям (3М). Фасад, решённый в стиле позднего ренессанса, имеет симметричное решение и центральный ризалит размерами 8,1 м (в осях стен). То есть *на главное здание* в зону главного входа *вынесен размер планировочного модуля города*. Второй этап в развитии города (1920 – 30-е гг.) ознаменовался строительством двухэтажных кирпичных жилых зданий. Протяжённость фасада каждого из них составила 24,3 м, то есть соответствовала размеру квартала и главного здания (3М).

При строительстве хрущёвских пятиэтажек произошло «укрупнение» кварталов и улично-дорожной сети в центре, а попросту – ликвидация каждой второй улицы. Протяжённость пятиэтажек составила около пятидесяти метров (57,6 минус ширина улицы 7,2 м) или 6М. Сейчас началось строительство протяжённого девятиэтажного дома также в исторической части города, где сетка улиц также составляет 28,8 м.

Сразу отметим, что практика застройки исторической части города многоэтажными домами с укрупнением улично-дорожной сети свидетельствует о безграмотности градостроителей. Такая практика до минимума сводит перспективы развития туристической инфраструктуры, являющейся основой экономического процветания любого исторического города. Напомним, что объектами показа туристам являются не только старинные здания, но и характерные кварталы с усадьбами, древние улочки с «подлинными и достоверными» постройками. А ежегодно увеличивающаяся плотность функций в центральном ядре города требует увеличения «плотности» пешеходных улиц, то есть возвращению к первоначальной сетке. К тому же, малоэтажная и многоэтажная застройка психологически несовместимы; запроектированные в разных модульных сетках, они дисгармонизируют друг с другом, и говорить о «гармонии среды» в таком городе очень трудно.

Но вернёмся к понятию планировочного модуля. Модуль равный 8,1 м имеет и село Рождественно. Там он очень чётко проявлен на фасадах

приходской Христорождественской церкви. Размер западного фасада в осях стен составляет 8,1 м; на северном и южном фасадах имеются центральные ризалиты также размерами 8,1 м. В Винновке размер западного фасада церкви равен 10,8 м; такие же и размеры усадебных участков по красной линии улицы.

Первоначальный планировочный модуль Самары был связан с размерами крепости 1586 г. (каждая сторона крепости составляла около 115,2 м) и церкви во имя Николая Чудотворца, расположенной в кремле. Внутренняя планировка имела трёхчастную структуру; в свою очередь каждый квартал также делился на три участка – так что первоначальный модуль мог быть равным 10,8 м (церковь и кремль не сохранились). На наш взгляд, изначальный модуль Самары мог быть привязан и к «типологическому ряду» древних церквей: небольшая церковь – 14,4 м, средняя церковь – 28,8 м, крупная – 57,6 м (по ширине наружных стен в осях). Развитие планировочных элементов Самары свидетельствует о том, что с территориальным ростом города происходило укрупнение планировочного модуля – одновременно с увеличением габаритных размеров и высоты доминант. На рис. 2 показан фасад Кафедрального Собора во имя Христа Спасителя на Соборной площади Самары (архитектор Э.Жибер, освящён в 1894 г.) – с наложенной на него модульной сеткой (размерность кратна 1,8 м). В этот фасад и эту сетку могли бы «вписаться» все церкви Самары, построенные в разные периоды, так как укрупнение элементов городской среды происходило по принципу возрастающего ряда пропорциональных величин, начиная от крепости 1586 г.

В Самаре XVII века приходские церкви имели размер в плане и по высоте 14,4 м, соответственно дома были в два раза меньше; в XIX веке модуль увеличился до 28,8 м – возросли габариты храмов и домов в два раза; со строительством Кафедрального Собора произошло новое увеличение планировочного модуля в два раза, что повлекло за собой новое увеличение габаритных размеров жилых и общественных зданий. В «старых» районах, где преобладали здания первого и второго периодов, также появились крупномасштабные строения (новые церкви, надстроенные колокольни и т.д.), которые «обозначили» в этом районе новый модуль города. Так как увеличение размеров происходило по принципу возрастающего ряда пропорциональных величин, и крупные дома появлялись в «ключевых» точках города (то есть там, где должны быть доминанты), городская среда развивалась гармонично, и не было противоречий между «новым» и «старым». До революции 1917 года размерность всех элементов городской среды была

тесно увязана между собой, город органично вписывался в рельеф, строения были масштабны человеку. Авторские исследования принципов преемственного и гармоничного проектирования

исторических городов выявили важность не только понятия «планировочный модуль города», но и «композиционный каркас рельефа».

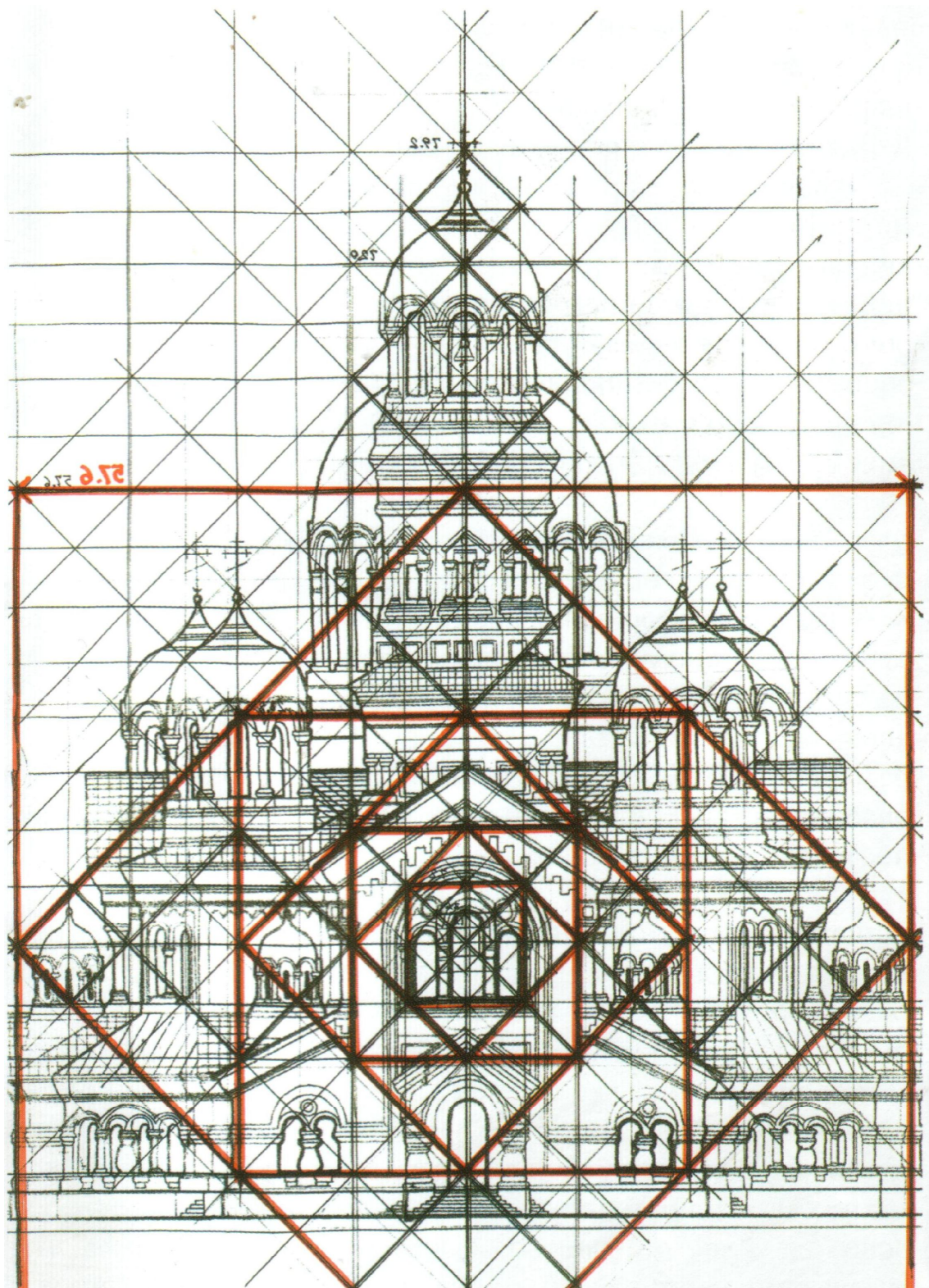


Рис. 2. Наложение модульной сетки на фасад Кафедрального Собора

Планировочный модуль и принцип планировки города определялся архитекторами-градостроителями; композиционный каркас рельефа задаётся характерными расстояниями между го-

рами или возвышенностями. Сетка композиционного каркаса рельефа строится по самым важным вершинам с учётом расстояний между ними; она состоит из прямых и диагональных квадратов.

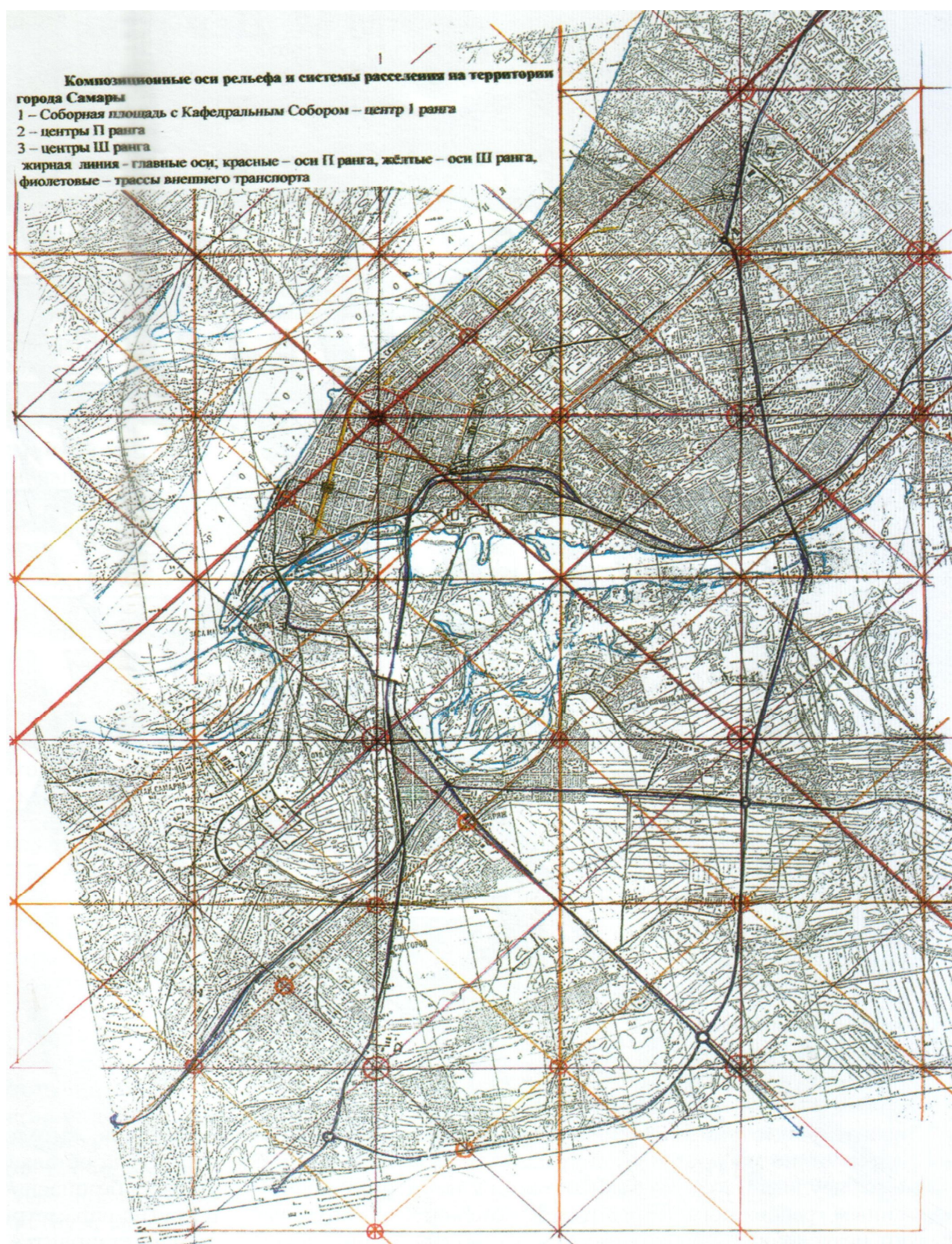


Рис. 3. Композиционные оси рельефа и системы расселения на территории города Самары

Наложение сетки композиционного каркаса рельефа Жигулёвских гор на Самару (рис. 3) показало, что Кафедральный Собор был размещён в самом главном перекрёстке её осей, и что она явилась основой для формирования композиционного каркаса города. Радиус восприятия Собора достигал 80 км, он был виден с Волги, со всех внешних трасс и из любой части города. При таком подходе к градостроительному проек-

тированию, город идеально вписывался в рельеф, его доминанты хорошо сочетались с горами, а городская среда – с природным окружением.

Самара в середине XIX века имела модуль равный 28,8 м. Напомним, что *планировочный модуль равен ширине западного фасада и высоте подкупольного пространства приходской церкви, а также ширине домовладения (усадыбы) по красной линии улицы*. Следует разъяснить, поче-

му мерность исторической части города так непохожа на размеры современных строений, кратных 0,1 м. *Модуль Земли и модуль человека равны 1,8 м (и кратны 0,9 м)*, поэтому в древнерусской практике всегда использовался следующий возрастающий ряд подобных величин: 0,9 – 1,8 – 3,6 – 7,2 – 14,4 – 28,8 – 57,6 – 115,2 – 230,4 – 460,8 – 921,6 – 1843,2 – 3686,4 – 7372,8 м и т.д.

Минимальные *размеры помещений* составляли 0,9 и 1,8 м, а высота – 3,6 м (в осях перекрытий); обычных комнат – 3,6 – 4,5 – 5,4 м. В дворцовых зданиях высота помещений могла достигать 7,2 – 14,4 и более метров. Так составлялась типология жилых, общественных и культовых зданий.

Размеры планировочных элементов начинались с 28,8 м (ширина домовладения или минимальное расстояние между осями улиц); габариты площадей и кварталов составляли 115,2 – 230,4 – 460,8 м в осях улиц; далее шли расстояния между главными въездами в город и радиусы центрального ядра, средней и периферийной зон города, радиусы восприятия городских доминант. Протяжённость жилого или общественного здания на главной улице Самары XIX века не могла быть больше 28,8 м (т.е. больше ширины одного домовладения). Их высота регламентировалась высотой карниза «базовой части» приходской церкви, а губернских зданий – Кафедрального Собора. Наряду с основными размерами применялись и «промежуточные», кратные 0,9 м, например: 4,5 – 5,4 – 6,3 м. Точность размеров всегда была на высоком уровне, так как строительные допуски равняются плюс-минус 2 см, а человеческий глаз способен на улице различать и более мелкие детали, например узоры деревянной резьбы или «капельки». От многообразия впечатлений от красивых, неповторяющихся зданий и мотивов их декоративного убранства зависели «образ» улицы и отношение к ней горожан. Поэтому не разрешалось одному владельцу иметь

несколько участков на одной улице: ведь от характера застройщиков зависит «лицо» улицы или города.

На этом же рисунке мы видим, что трассы многих дорог современной Самары совпали с осями модульной сетки рельефа. Это говорит о том, что они проложены по трассам древних дорог. Напомним, что оси рельефа являются геополитическими осями развития города, по которым движется энергия Земли. По ним можно определять «ранги» магистралей: главным осям соответствуют главные улицы, второстепенным – второстепенные. То же касается и иерархии центров города: в главных перекрёстках возникают главные общественные центры, в прочих – центры районов и микрорайонов.

Рельеф места также имеет свой модуль, который задаётся расстояниями между главными вершинами гор. Сетка рельефа имеет прямые и диагональные квадраты, размеры которых различаются в полтора раза. Планировочный модуль города не может возрастать бесконечно и превышать размеры модульной сетки рельефа. В понимании этого взаимодействия и лежат основы гармоничного проектирования городской среды, её единства с природным окружением.

Современные проектировщики не имеют представления о планировочном модуле города, поэтому все новые строения дисгармонируют с памятниками истории и культуры, то есть разрушают историческую среду своим видом. Высота новых жилых 12 – 24-этажных зданий в заповедной части города, изначальный модуль которой составлял 7,2 и 14,4 м, назначена некорректно по отношению к ценным строениям и вопреки действующим законам по охране историко-культурного наследия. Чтобы этого не допускать в будущем, необходимо ввести в учебные программы архитекторов понятие планировочного модуля исторического населённого места.

CONCEPT OF THE MODULE OF THE HISTORICAL OCCUPIED PLACE

© 2009 G.N.Rassohina^o

Samara Municipal Institute of Management

The concept of module planning of the occupied place absolutely disappeared from domestic town planning and architectural practice while before the revolution it defined the main and common buildings, planning city elements. This concept helped architects with successive and harmonious city environment design. The article is directed to the given concept returning to practice, updating of curriculums for architects.

Keywords: module planning of the occupied place, composite skeleton of relief.

^oRassohina Galina Nikolaevna, Candidate of Architecture, Associate Professor of Cadastre and Geoinformation Technology Department. E-mail: rassohina@mail.ru