

Москва в точке перехода – о соотношении плюсов и минусов

Известный американский социолог М. Буравой, исследовавший, в том числе, особенности эволюции российского общества, назвал постсоветский период инволюционной дегенерацией, или Великой инволюцией, суть которой – в транзите без трансформации (в противоположность британской «нормально-капиталистической» Великой трансформации, по К.Поланьи) (1). Постсоветская история отечественного градостроительства в полной мере подпадает под это определение. Но вот что касается российской столицы, то здесь ситуация выглядит не столь однозначно и однонаправленной.

В перестроечный и постсоветский периоды Москва в своей эволюции миновала два исторических этапа: первый, пришедший на конец 1980-х – 1990-е гг., можно назвать транзитом от социалистического к капиталистическому городу, второй, датированный концом 1990-х – 2000-ми гг., – трансформацией в эпоху дикого капитализма. Сегодня же мы пребываем в критической точке перехода к следующей исторической стадии, основные черты которой только начинают вырисовываться.

Первый и второй этапы отличаются не только содержанием и характером изменений, но и их направленностью и знаком – имеется в виду оценка исторических итогов исходя из интересов города и горожан. 1990-е при всех своих издержках – в том числе урбанистических – привели к повышению качества жизни в городе, заметной дифференциации, усложнению и совершенствованию городской среды – начиная от качества городского партера и заканчивая ночным освещением и подсветкой, насыщению центра различными общественными функциями. 2000-е при более чем скромных плюсах – повлекли за собой множество градостроительных дисфункций: от транспортного коллапса и вымывания общественных пространств и природных ландшафтов до искажения небесной линии и утраты значительного пласта архитектурного наследия. За таким перепадом, очевидно, кроется объективная логика урбанистического развития. В то же время в свете прогрессирующей деградации городской среды и резкого ухудшения качества жизни в городе негативная оценка сегодня, как правило, переносится на весь постсоветский период, что оказывается созвучным социоэкономической концепции М.Буравого.

Остановимся более подробно на характеристике и структурных особенностях каждого из выявленных этапов. Без такого историко-теоретического анализа затруднительно понять сущность и определить вектор происходящих изменений, а значит – наметить возможные перспективы и пути последующей эволюции.

Конец 1980-х – 1990-е гг.

1. Происходит переход от экстенсивной к интенсивной модели развития города, фокус приложения профессиональных усилий смещается в направлении реконструкции и регенерации деградирующих кварталов городского центра.
2. В условиях беспрецедентного для мирного времени социально-экономического спада городские власти предпринимают сверхусилия для привлечения инвестиций в городское строительство – надо сказать, оказавшиеся весьма успешными.
3. Налицо «прорастание» торгово-рекреационных функций, реанимация городской активности в точках, обозначенных еще в добуржуазную эпоху в исследованиях гутновской школы.
4. Разворачивается внутригородское благоустройство – как фрагментарное, на корпоративные деньги, так и относительно комплексное, на бюджетные средства. Речь идет не только о появляющихся элементах благоустройства и малых формах, но и о качестве дорожного полотна и бордюрного камня, а также наличии мусора на улицах.
5. Темень социалистического города сменяют ночные огни города капиталистического, подсветка ударных объектов и т.п.
6. Появляются первые здания – в частности, «Макдональдс» на Огарева или ММБ на Пречистенской набережной, дотягивающиеся до качественного уровня западной архитектуры.

Мы обозначили основные позитивные подвижки, разумеется, негатива было предостаточно – вспомним продолжавшуюся по инерции деградацию исторической среды, сносы и перестрой-

ки памятников, строительство павильонов и ресторанов в парковых зонах, распространение стиля-гегемона в лице По-Мо и др. И все же первые преобладали – для того чтобы это непродвзято оценить, потребовались нулевые.

Конец 1990-х – 2000-е гг.

1. В связи с неконтролируемым приростом столичного населения (как дневного, так и ночного), превысившим позднесоветские 100 тысяч в год, галопирующим ростом автопарка, прогрессирующей закупкой внутриквартальной капиллярной сети все более очевидным становится катастрофическое отставание в развитии транспортной инфраструктуры – как уличной, так и внеуличной. Несмотря на предпринимаемые усилия – от реконструкции МКАД, строительства Третьего и Четвертого колец, пробивки и реконструкции радиальных магистралей в лице Краснопресненского проспекта и Ленинградки до расширения сети метрополитена и строительства легкого метро и монорельса, речь все чаще идет о надвигающемся (или уже надвинувшемся – имеют место случаи 8-10-часового простаивания в пробках!) транспортном коллапсе.

2. Налицо поляризация структуры городской застройки – на элитную (жилье люкс-, премиум-, бизнес- и даже эконом-класса можно считать не более чем ее разновидностями) и крупнопанельную, «для остальных». Фактически отсутствует типология нормального социального жилья, хоть сколько-нибудь похожего на то, что строится во всем мире.

3. Происходит выморачивание городской среды вследствие распространения феномена инвестиционного жилья, когда жилые комплексы и целые кварталы и районы оказываются заселенными наполовину, нередко – меньшую. И как в этом случае рассчитывать объекты социальной инфраструктуры – детсады, школы и т.п.? Как быть с инженерной инфраструктурой, ее расчетными мощностями, ресурсопотреблением и т.п.?

4. Искажение таунскейпа перешло из разряда внутрицеховых проблем в дискутируемые широкой общественностью. Особенно будоражащими общественное мнение являются прецеденты наложения силуэтов новостроек – в частности, башен ММДЦ «Москва-Сити» и гостиницы на Красных Холмах – на кремлевские вертикали.

5. Все чаще вскрываются факты произвольной перефункционализации объектов социального назначения – тех же детских садов – под коммерческое использование.

6. Засилье офисов и возникновение очагов крупноформатной торговли в историческом центре столицы, помимо всего прочего, усугубляют транспортную проблему.

7. Активно вымываются общественные пространства – наиболее вопиющим примером являются предвокзальные площади, застраиваемые торгово-развлекательными центрами.

8. Деградации зеленых территорий служит как застраивание коммерческими объектами, так и мизерные (4 копейки на 1 м² в год, ср. со среднеевропейскими 10 евро) бюджетные вложения в их поддержание и обустройство. В то же время с формальной точки зрения с зелеными пространствами в Москве с ее 20 м² на человека и перспективами наращивания данного показателя до 26 м² дело обстоит лучше, чем в Париже, Берлине и даже Лондоне.

9. Экологи то и дело указывают на тревожное состояние столичных акваторий, воздуха, почв, зеленых насаждений, представителей городской фауны и пр., многократное превышение значений ПДК и т.п.

10. Срачивание интересов городских властей и девелоперов имеет следствием массовый снос (фигурирует цифра – порядка 700 утраченных объектов за два последних десятилетия) с последующим воссозданием или – как вариант – реконструкцией памятников. Свою роль здесь играет и легитимизация идеологии реставрации, понимаемой как воссоздание, или возведение новоделов, и связанной как с объективными причинами (климатом, качеством строительства, условиями эксплуатации), так и с субъективными – представлениями об истории как объекте волеия.

11. Все более ощутима нехватка энергетических мощностей, несмотря на их регулярное высвобождение вследствие закрытия и вывода промпредприятий.

инволюционная дегенерация

транзит без трансформации

конец 1980-х – 2000-е гг.

конец 1990-х – 2000-е гг.

логика урбанистического развития

всплеск

девелоп

транспорт

социальное жилье

ландшафты

позитивом дело обстоит не в пример хуже, и тем не менее:

1. Медленно, но верно выстраивается система граддокументации – от Градкодекса до генплана (на данном этапе – его актуализации) и ПЗЗ, пусть и далекой от совершенства, а главное – по факту, нередко не исполняемой, несмотря на законодательный статус. В соответствии с положениями Градкодекса прошел апробацию новый институт общественных слушаний материалов генплана и ПЗЗ, хотя это и вызвало шквал критики.
2. Появляются единичные целостные градобразования типа Куркино с палитрой различных типов не обязательно панельного жилья, сетью объектов социальной инфраструктуры, развитым городским партером и т.п.
3. Фактически ликвидирован тянущийся с советских времен острый дефицит торгово-развлекательных и деловых функций.
4. Расширяется число объектов западного уровня архитектурного и строительного качества – в основном в элитных районах типа Остоженки или Хамовников.

Однако минусы не просто перевешивают: по многим параметрам (транспорт, общественные пространства, офисная оккупация центра) столичная урбанистическая практика определенно зашла в тупик, в отдельных случаях близка или пройдена точка невозврата (архитектурное наследие), бывает, что положение оказывается уже неоправимым (силуэтная линия). Если бы в строительстве не наступил ступор, вызванный мировым экономическим кризисом, дальнейшее развитие ряда негативных трендов рано или поздно могло бы привести к катастрофическим последствиям, обрисованным в романах и фильмах-антиутопиях: с цепной реакцией отказа различных технологических звеньев, возникающими системными эффектами, вероятными человеческими жертвами и т.п. Наступившая передышка вызывает к рефлексии, выходу во внешнюю наблюдательную позицию, прочерчиванию траекторий, альтернативных пробитой исторической колее. Попробуем наметить лишь некоторые из них, предварительно выделив представляющиеся нам узловыми проблемами, среди которых – транспортная инфраструктура, социальное жилье, общественные пространства и зеленые территории.

Смягчение **транспортной проблемы** предполагает комплексность решения:

1. Стимулирование постепенного отхода от моноцентрической схемы расселения страны, перераспределения основных миграционных потоков.
2. Планирование и управление территориальным развитием Москвы и Московской области как единой агломерации.
3. Интеграция региональных и городских систем внеуличного транспорта.
4. Развитие системы транспортно-пересадочных узлов как инструмента интеграции различных видов городского транспорта.
5. Развитие транспортной сети в периферийных районах столицы с упором на систему хорд, или рокад как основополагающих элементов реорганизуемого транспортного каркаса.
6. Нарращивание транспортной сети в центральной части города за счет дробления исторических кварталов и легитимизации исторически сложившейся системы капилляров.
7. Экономическое и/или административное регулирование доступа личного автотранспорта в исторический центр.
8. Активное развитие общественного транспорта с выделением специальных полос.
9. Организация системы перехватывающих, равно как и общегородских парковок.
10. Частичный вывод офисной функции из исторического ядра.

социальное жилье

Социальное жилье

1. Уход от исторически сложившегося разделения строящегося жилого фонда на элитный и «для остальных».
2. Установление и законодательная фиксация минимальных объемов строительства социального жилья на уровне административных округов, префектур и т.д.
3. Развитие типологий социального жилья и жилья эконом-класса.
4. Снижение доли крупнопанельного домостроения за счет поддержки альтернативных технологий.
5. Развитие различных форм собственности и аренды жилья.
6. Совершенствование институтов кредитования и ипотеки, развитие иных организационно-финансовых инструментов – стройсберкасс, жилищных кооперативов и др.

Общественные пространства и природные ландшафты

1. Осознание роли общественных пространств и зеленых зон как ведущих интеграторов городской жизни.
2. Законодательная фиксация существующих границ и перспектив расширения и обустройства общественных и зеленых пространств.
3. Привлечение инвесторов к развиваемым программам обустройства и развития общественных и зеленых зон.
4. Разработка механизмов обременения инвесторов, имеющих целью благоустройство общественных и зеленых территорий.
5. Выработка мер, в том числе карательных, направленных на предотвращение имеющего место отчуждения – как легального, так и нелегального – общественных пространств под корпоративные нужды.

Наряду с вышеобозначенными проблемами в пересмотре нуждается отношение как городских властей, так и девелопмента к охране наследия, сложившейся практике реставрации, небесной линии столицы, требуется апгрейд энергетической системы города, необходимо совершенствование новоявленного института публичных слушаний, наконец, неминуема реконфигурация сложившегося альянса между городской администрацией и девелоперами, приведшего к необратимым последствиям для городского организма.

Эти и другие болевые точки должны быть выявлены и инвентаризованы в самое ближайшее время. Что касается стратегий преодоления многочисленных урбанистических дисфункций, то они могут быть приняты при условии последующей корректировки с опорой на регулярный мониторинг лишь на основании привлечения компетентного сообщества, применения таких технологий коллективного стратегического мышления и конструирования будущего, как форсайт.

Так или иначе, соотношение категорий транзита и трансформации на новом историческом этапе проступает на наших глазах. Главное – выдержать соответствующий баланс плюсов и минусов, выгодно отличающий 1990-е гг. от 2000-х.

1. Ἀσάααίε ἱ. ὀάαίρεδ άάς ὀάαίρεδἱάρεδ: εἰαίερεδἱ εἰρεδἱε εἰρεδἱε // Νἱρεδ, 2009, *9, ἱ.3-12.

конструирование будущего

Власть / девелопмент

урбанистические дисфункции

баланс плюсов и минусов

охрана наследия

общественные пространства

небесная линия

энергетическая система города

от редакции

