

Москва в точке перехода

Анкета «АВ»

На вопросы «АВ»

отвечает руководитель архитектурной мастерской «ABD architects» Б.В.Левянт



1. Социальные проблемы градостроительства: от джентрификации до gated community

Б.Левянт. Да, проблемы такие существуют, в том числе вымывания коренного населения. Но, во-первых, надо разобраться с самим понятием. Ведь так называемое коренное население Москвы возникло не позднее 1970-х гг., до этого было другое – сформировавшееся в конце 1950-х, а еще раньше появилась новая прослойка жителей в 1930-х гг., когда начался бурный рост Москвы. Поэтому говорить о каком-то конкретном, как, например, в Лондоне, коренном населении, нет смысла – это за уши притянуто.

Кроме того, такие крупные центры, как Москва, в значительно большей степени, чем Питер, притягивают самых худших человеческих особей, которым проще всего выживать в жестких условиях мегаполиса. Я всегда говорил, что более негуманного места, чем Москва, трудно себе представить. В силу того, что в Москве сосредоточены практически все сферы приложения труда и, соответственно, наибольшая экономическая активность. Количество девиантных и маргинальных личностей на квадратный метр здесь самое высокое по стране. Поэтому процесс миграции жителей из одной части города в другую происходит абсолютно естественно и закономерно. Люди с деньгами, общественно и функционально более активные рано или поздно перемещаются в элитные зоны. Остальные же, наоборот, из них вытесняются. Лично я в этом ничего удивительного и страшного не вижу.

Что касается появления замкнутых пространств, таких как закрытые для города дворы жилых домов и прочее, то и это мне кажется нормальной практикой. Вы говорите, что в связи с этим происходит изъятие некой территории у города. Но она же не просто так изымается, нивелируется и бесследно исчезает. Нет, она просто получает новую функцию. Я как житель Остоженки вообще не понимаю, в чем здесь проблема. Естественно, если построен дом с периметраль-

ным внутренним двором, то вполне логично посторонних туда не пускать. Это право жильцов. Почему они должны наблюдать под своими окнами бомжей и прочих неприятных персонажей? вспомните венец советского градостроительства 1950-х гг. – замкнутые кварталы, в которые, между прочим, тоже никого не пускали. Только тогда за этим следили участковые и бабушки с семечками.

2. Трансформация таунскейпа: от силуэтной линии до общественных пространств и городского партера

Б.Л. Опять же, что такого страшного происходит с городским ландшафтом? Давайте вспомним 1913 или 1907 гг., тогда силуэт города менялся так стремительно, что сегодня такое даже представить сложно. По поводу трансформации таунскейпа вообще никто не переживал. Сегодня же при определенных усилиях московского Правительства и профессиональной общественности осуществляются некие попытки сохранить городской пейзаж, силуэт Кремля, отстоять охраняемые зоны. Но наряду со всеми громкими разговорами в защиту города, его исторического облика и архитектурного наследия периодически возникают такие сюжеты, как, например, строительство дома в Оружейном переулке.

Относиться к происходящему можно по-разному. Люди делятся на две категории – есть те, которые воспринимают разрушение старого города крайне трепетно, пытаются сохранить его облик, прилагают к этому все возможные усилия, а есть те, которым совершенно наплевать.

Надо понимать, что Москва – это сообщество людей, а потому она не может развиваться по определенной четкой и логичной схеме. Проблема заключается в том, что в отличие от европейских городов в Москве регламенты до сих пор остаются только разговорами. Это в очередной раз подтвердила попытка принятия ПЗЗ и Генерального плана. Когда до чиновников дошло, что их утверждение

приведет к общему устаканиванию всей системы, а пользователь, получив ПЗЗУ, сможет легко и быстро решать все свои вопросы в суде, то процесс тут же притормозили. Проект Генплана до сей поры не принят, а следовательно нет и ПЗЗ.

И девелоперы, и архитекторы не понимают, что делать дальше. Система себя настолько изжила, что уже не в состоянии предпринять определенных шагов. Чиновники хорошо понимают, что если они сдвинутся в какую-нибудь сторону, то тут же лишатся своей доходной ренты, а с другой стороны – просто сидеть на месте тоже невозможно. Этот коллапс длится уже полтора года. Ничего толком не согласовывается, не строится, не развивается.

3. Градостроительная асфиксия, или транспортная проблема

Б.Л. Я только что провел неделю в Лондоне и могу сказать, что и там существуют пробки, несмотря на все усилия городской власти. Центральная часть города, въезд в которую на личном транспорте платный, свободна от машин. Пробки начинаются сразу за пределами центра – и это понятно: лондонская агломерация – колоссальная по своим размерам, и протяженность заторов может быть невероятной. В Москве раздражает как раз то, что стоит центр. Садовое кольцо исполняет распределительную функцию, в том числе и для грузового транспорта, что вообще возмутительно. Мне кажется, что если бы мы хотя бы перешли к жесткой, непопулистской политике, ввели плату за въезд в центральную часть города, организовали так называемые «умные дороги» и т.д., то ситуация изменилась бы в лучшую сторону. Но опять же без превентивных мер такая система работать не будет. Прежде чем вводить плату за въезд, нужно построить перехватывающие парковки – при чем не там, где у города есть резервная земля, а в удобных для людей местах, рядом с метро. Как следствие – такие транспортные узлы начнут генерировать вокруг себя развитие новых городских центров, узлов «социальной активности».

В частности, подобную задачу наша мастерская решила в проекте «Метрополис» на Войковской, где был построен вместительный подземный паркинг для торгового и офисного комплекса, который в рабочие часы легко может справляться с функцией перехватывающей автостоянки.

Беда в том, что сами люди пока не пришли к пониманию необходимости комплекса жестких мер: в первую очередь, это категорическое запрещение парковки в неположенных местах, стоянки на улице должны быть платными, и чтобы плату взимал город, а не мафия. Если бы система работала на городской бюджет, а он в свою очередь тратился не на автомобили с мигалками, а на приобретение новых единиц общественного транспорта, его ремонт и т.д., то сразу возникла бы логическая цепочка, способная достаточно быстро привести к заметным сдвигам.

Но для этого нужна воля – политическая и даже в большей степени общественная. Наверняка появится множество недовольных необходимостью платить за въезд в центр или пересаживаться на метро.

К тому же качество общественного транспорта на сегодняшний день оставляет желать лучшего, нет выделенных полос – трамваи и троллейбусы так же простаивают в пробках. В том же Лондоне – огромное количество двухэтажных автобусов. Деньги, которые город получает благодаря платному въезду в центр, в основном идут на модернизацию и улучшение автобусного парка, на решение транспортных проблем. Так что введение платы в Москве – вопрос очевидный, по крайней мере, для обсуждения, так же как платные паркинги.

Для того чтобы это реализовать, должна быть развита операционная и судебная система, способная отследить нарушения и переварить поток штрафов. Но это уже задача не архитектурного цеха, а политиков и управленцев. Вопросы, возникшие еще в советские времена, до сих пор остаются нерешенными. Реализовали бы Генплан 1971 г. с его развязками и хордами, и ничего подобного сейчас не было бы.

А по-хорошему, для того чтобы сохранить город хотя бы таким, каким мы его видим и зафиксировали в памяти, из него достаточно вывести функцию столицы – не в Питер, потому что в этом случае с ним произойдет то же самое. По примеру Германии, перенесшей столицу из Берлина в Бонн, никому неизвестный небольшой городок, или Казахстана, практически на пустом месте отстроившего Астану, благодаря чему Алма-Ата получила возможность нормально развиваться, без чудовищной концентрации власти и денег.

4. Природные ландшафты / экология: общее неблагополучие

Б.Л. По этому поводу я могу рассказать анекдот. Компания «Автоваз» решила выпустить «Мерседес-Бенц». Привезли оборудование, смонтировали, запустили производство, а на выходе получили «Жигули». Подумали, посоветовались и решили отправить рабочих повышать квалификацию. Снова запустили конвейер – опять «Жигули». Тогда обратились к умному человеку с вопросом: почему так получается? Вроде и техника немецкая, качественная, и люди обученные, и все комплектующие разные. На что умный человек ответил: «Да место тут поганое».

Хотя, естественно, это та же проблема отсутствия внятной политики городского развития, в данном случае в сфере экологии города. Понимает ли власть необходимость перемен и есть ли у нее политическая воля для вывода страны на мировые экологические стандарты? И, поскольку наука эта (urban development planning) нашим градостроительством не освоена, отсутствует понятийный аппарат, без наличия которого невозможен переход к действию.

5. Историко-культурное наследие как основа градостроительной преемственности

Б.Л. Защита объектов историко-культурного наследия государством формально вроде бы обеспечена, однако уничтожение памятников не прекращается. На то существует масса причин, в том числе и вышеперечисленные.

К тому же накладывается общая проблема качества строительства в Москве. Тот московский штукатурно-деревянный ампир не долговечен, сохранить такие постройки весьма сложно. Поэтому возникает дилемма – долго и мучительно реставрировать здание или быстренько возвести на его месте новодел на тему ампира. Обычно склоняются в сторону второго варианта, причем в этом случае теряется всякий смысл: ни технологий, ни мастеров, способных нарисовать объект, практически не осталось. Что касается увлечения неоклассикой в советские времена, то оно имело основания – тогда еще оставались мастера и умельцы. Другая беда: современные технологии проникают даже сюда – колонны и карнизы сегодня делают из пенопласта. Подделка, доведенная до полного абсурда, очень показательная – как отношение к культуре, характерное для нашего времени.

6. Дефицит энергетических мощностей как тормоз городского развития

Б.Л. Энергетические мощности не определяют развитие города. Оно определяется в первую очередь политикой и волей власти имущих, если они видят в этом экономический и политический смысл.

Во всех объектах, в которых участвовала наша мастерская, при, казалось бы, полном отсутствии энергетических мощностей в конце концов они откуда-то наскрестились.

Множество заводов, сверх всякой меры обеспеченных электроэнергией, объемы потребления которой никто никогда не считал, потому что экономия и эффективность и в советское время, и теперь не являются приоритетными в нашей стране, заставляя сомневаться в существовании дефицита.

Иначе говоря, электроэнергия каким-то образом перераспределяется. Все понимают каким. Наши проблемы упираются в одно и то же – будь то сфера энергетики или градостроительного регулирования: в коррупцию. Но конкретных мер борьбы с ней никто не принимает.