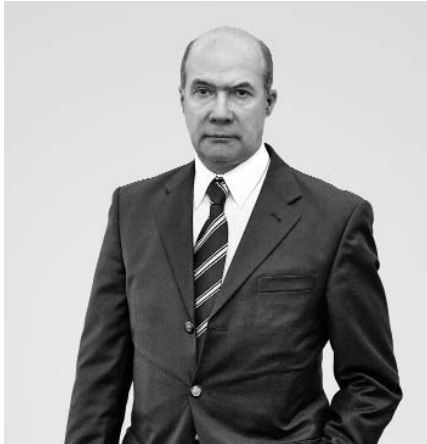


Москва в точке перехода

Анкета «АВ»

На вопросы редакции «АВ»
отвечает президент СА России,
гендиректор ГУП МНИИП «Моспроект-4»
А.В.Боков



1. Социальные проблемы градостроительства: от джентрификации до gated community

А.Боков. Состоявшиеся публичные слушания выявили новую особенность отношения граждан к городу, стали поводом для высказывания людей не столько по содержанию Генплана, сколько были использованы ими как едва ли не единственная возможность выразить мнение о своем ближайшем окружении, состоянии городской среды, о том, что находится за пределами квартиры. Выяснилось, что даже в таком относительно благополучном городе, каким на фоне других российских городов является Москва, эта тема становится все более актуальной, а низкое качество окружения вызывает все большее недоумение и агрессию жителей. Мы решили продовольственную проблему, не менее важной, следующей по значению становится проблема качественной городской среды, напрямую влияющая на отношение людей к своей малой Родине, к тому, насколько они связывают свою жизнь с пребыванием в данном конкретном месте, а следовательно – с миграционными потоками и многими другими социальными процессами. Сфера, которая долгое время казалась не столь существенной, сегодня приобретает особую значимость. Я недавно встречался с губернатором Ульяновской области С.И.Морозовым. Димитровград – город, мэром которого он был, отличается достаточно высоким уровнем благоустройства, стал более дружелюбным и безопасным, красивым и гуманным – а это залог того, что жители вероятнее всего останутся в нем, и следующее поколение тоже не захочет его покидать. Миграционные потоки отчетливо направлены из неблагополучных мест в более привлекательные – не только в климатическом отношении, но преимущественно в отношении качества городской среды – а это достаточное количество зелени, хорошие дороги, парков-

ки, места, где можно проводить время с семьей, заниматься спортом и т.д. Такие открытые городские пространства не менее важны, чем доступное жилье, потому что оно само по себе не исчерпывает существа вопроса. Люди живут не только в квартире, но в городе. Сделать его своим, неотчужденным, привлекательным – первейшая задача. Люди стали ездить за границу, увидели принципиальное отличие европейского и даже китайского города от наших городов. Высокое качество дорожных покрытий, пешеходные пути, велосипедные дорожки, озелененные и ухоженные территории с монументами и ..., особо уважительное отношение к инвалидам – все это и называется качеством среды. Вспомним, что американские города 1970-х гг. пребывали в состоянии глубочайшего среднего кризиса, когда иссякли средства на их развитие, центр города стал самым небезопасным местом, коренное население вынуждено было его избегать. Но в течение 10 лет благодаря усилиям центрального правительства и местных властей проблеме удалось решить. Города существуют как живой организм, переживая периоды подъема и упадка. Жители очень чутко реагируют на эти состояния. Реакция москвичей была вызвана во многом именно тем, что ожидания людей не всегда оправдывались. Столица много приобрела за последние годы. Она существенным образом отличается от Москвы тридцатилетней давности, город стал более человечным и благоустроенным. Это касается и остановок общественного транспорта, и появления городской мебели и многого другого. Но параллельно с этим вторжение автомобилей коренным образом изменило характер жизни и среды. Это агрессия, с которой мы пока еще не в состоянии совладать. Мы живем в особом, суровом климате, а это значит, что городские пространства требуют еще большей заботы, не просто вложения денег, а применения новых технологий – эконом-

ных, эффективных, энергосберегающих, требуют большего числа комфортных перекрытых пешеходных пространств, пассажей, галерей – всего того, чего пока так не хватает. Система пешеходных путей должна быть непрерывная, чтобы человек не сталкивался с барьерами, не оказывался постоянно перед закрытыми дверями, но чувствовал бы себя в своем городе так же естественно, как в своей квартире. Совершенно абсурдна ситуация в московском метро после терактов, когда нельзя было вынести раненых людей. Она показала, что места контроля технологически не продуманы. В тех странах, где государство заботится о своих гражданах, все турникеты и двери в случае необходимости раскрываются сами, по движению руки. Мы же по-прежнему ведем войну с самими собой. Городское пространство должно продумываться, городской интерьер – проектироваться, обустраиваться не менее внимательно, чем пространство под крышей. Прежде всего, это касается центра города, общественных пространств, где скапливаются люди. Эти зоны необходимо организовать разумным образом, чтобы из метро человек беспрепятственно выходил к автобусу, от автобуса к стоянке и т.п. Все это детали, но детали чрезвычайно существенные, которые делают город городом для людей. До настоящего времени мы все руководствуемся при подготовке проекта планировок и градостроительной документации некоторыми представлениями о городе, нормативной базой, принципами, мировоззрением пятидесятилетней давности. Мы по-прежнему говорим о микрорайоне, забыв о том, каков его первоначальный смысл, и это приводит к невнятности, деформации и неадекватности городской ткани, утрате нормальных связей, разрушению среды. Мы живем в эпоху формирования нового мировоззрения, связанного с представлениями

«нового урбанизма», а именно – каким должен быть город, из каких единиц, клеток он должен формироваться, должны ли элементы быть похожи друг на друга или же они могут быть принципиально разными, большими или малыми, составлять иерархию или некие горизонтальные структуры и т.д. Все эти вопросы сегодня активно обсуждаются всюду, но, к сожалению, только не в нашей стране. Именно от их решения напрямую зависит нормативная база и качество городской среды. Основой создания такого рода новой нормативной базы должно стать наблюдение за реальной жизнью людей. Мы должны понять, что происходит в городе, каким его видят жители и что мы им готовы предложить, не ведучи их желания к неконтролируемым последствиям. Оценив их жизнь, мы увидим, что большинство не вписывается в устаревшую схему. Огромное количество пожилых, одиноких людей, неполных семей нуждаются в особом типе жилья. Панельные дома не способны удовлетворить современные потребности. Многие не хотят или не могут иметь квартиру в собственности, значит, необходимо строить дома под арендное жилье, наконец, дома гибридного типа. Особое жилье и особая среда требуются для маломобильных людей, сейчас город только начал реализовывать такую программу. Безбарьерное городское пространство рассчитано не только на инвалидов-колясочников, но и на нас с вами – это требование жизни. Мы рождаемся малоподвижными и так же заканчиваем свою жизнь. Среда должна быть гуманна прежде всего к слабым. Необходимо, чтобы те типы жилья, о которых я говорю, составляли до 50% жилого фонда и формировали клетки города – территориальные образования, в которых все жизненно необходимое располагается в пешеходной доступности. Должно ли это быть огороженное, контролируемое пространство? Не исключаю, но оно ни в коем случае не должно резко про-

тивопоставляться остальному городу. Gated community может иметь границы в виде дорог или природных образований. То, что происходит сегодня в Южной Африке – это трагедия. Белое население вынуждено спасаться в крепостях, вокруг которых бушует море нищих и обездоленных. Это недопустимо. Община имеет право на существование, но степень ее замкнутости должна быть сбалансирована с ее включенностью в окружающую жизнь. Найти этот баланс непросто, это задача архитектора, социальных служб, ученых. И примеры таких непротиворечивых решений существуют.

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

А.Б. Дело в том, что профессиональная культура, в которой мы формировались, предполагает управление процессом градоформирования. Эта позиция принципиально отличается от практики, скажем, американского градорегулирования. Меня никак не травмирует силуэт Нью-Йорка или Чикаго. Мне он не кажется ни уродливым, ни особенно красивым. Это города, которые отчетливо говорят о своем средстве с природой. Да, у них есть зонирование, законы, ограничивающие беспорядочное строительство, но для них художественная осмысленность и подчинение некоторой идее силуэтной линии города не так важны. Это не соответствует привычной и понятной нам схеме расположения семи высотных зданий города по Генеральному плану 1935 г. Мы сейчас близки к тому, чтобы примирить одно с другим, понять и принять то обстоятельство, что город обладает весьма мощной природой, склонностью и способностью к саморазвитию. Надо понимать эти процессы, относиться к ним с уважением и учиться ими управлять. Одним из инструментов управления может стать некоторая цель получения относительно выстроенной и гармоничной картины.

3. Градостроительная асфиксия, или транспортная проблема

А.Б. Все крупные города прошли через испытание почти одновременного появления огромного числа автомобилей и нашли решения. При чем я имею в виду не только такие города, как Лондон или Париж, сопоставимые с Москвой, но и такие, как Пекин или Шанхай. Там задумались об этой проблеме своевременно и использовали весьма эффективные, специфически китайские, присущие управляемому, организуемому сверху обществу рецепты. В частности, приобретение регистрационного номера в Шанхае стоит приблизительно столько же, сколько сам автомобиль, притом что стоимость его в Китае весьма высока. В конце 1960-х – 1970-х гг. Лондон одним из первых столкнулся с транспортной проблемой. По природе своей город – средневековый, как и Москва. В том же Нью-Йорке движение организовано идеально. Люди, которые 300 лет назад проектировали этот город, словно предвидели появление автомобиля и создали планировку с высокой плотностью уличной сети, с огромным количеством альтернативных вертикальных и горизонтальных улиц, что позволяет накладывать самые разнообразные схемы управления движением транспорта и одновременно выстраивать систему взаимоотношений транспортного и пешеходного движения. Москва, Лондон и Париж в этом отношении в чем-то похожи, а в чем-то отличны. Париж в свое время переродился, вместо моноцентричной планировочной структуры приобрел линейную, которая в отличие от нуклевидной открыта и исключает пересечение всех транспортных потоков в одной точке. Лондон не прошел периода столь радикальных преобразований, да и особой нужды в этом не было по той простой причине, что он изначально был полицентричным. Цепь общественных центров, вытянутых вдоль Темзы, создает качество пространственной структуры,

тождественной открытости. Тем не менее, и Лондон столкнулся с транспортной проблемой, решение которой было найдено путем реализации комплекса активных шагов, касающихся проектов парковки, системы светофоров, развития общественного транспорта, повышения дисциплины вождения, введения математического моделирования системы управления городским транспортом и т.д. В городе приоритетным должен стать пешеход, такова норма сегодняшней мировой практики. На втором месте – велосипедист, далее – общественный транспорт, и только потом – личный. Но это вовсе не означает, что надо третировать автомобиль, нужно грамотно организовывать взаимоотношения пешеходов и автомобилистов. В Париже или в Барселоне городские власти идут на огромные затраты по развитию велосипедного транспорта в интересах своих жителей, дабы привить им ощущение новых ценностей, нового образа жизни. Это крайне важные программы, на которых мы пока не сосредоточены, но рано или поздно будем обязаны ими заниматься. Меры, предпринятые властями Лондона, касались не только территории города, но всей агломерации и привели к состоянию относительной упорядоченности, в которой столица Великобритании пребывает по сей день. Двигаться трудно, но люди в автомобилях точно знают, с какими рисками это связано. Мы же, выезжая на дорогу, оказываемся в совершенно непредсказуемой ситуации. Какой-нибудь незадачливый водитель запирает перекресток и с независимым видом смотрит по сторонам, в то время как сотни людей стоят в пробке. То есть пока мы не начнем заниматься самими собой, не выработаем толерантность, ставшую предметом гордости англичан, трудно рассчитывать на решение, в том числе, транспортной проблемы.

4. Природные ландшафты / экология: общее неблагополучие

А.Б. Стало общим местом говорить, что у нас экологическое неблагополучие. Мне, откровенно говоря, несимпатичны постоянные экологические стенания, не слишком близка агрессивность защитников природы. Хотя я понимаю, что другого выхода у них нет, они каждодневно сталкиваются с тупостью чиновников, которые как раз и обязаны предпринимать шаги по формированию иных отношений между человеком и природой. Наша законодательная и нормативная базы не имеют основной системы целей и ценностей. К 2017 г. Евросоюз намерен полностью трансформировать практику строительства, перейти к энергосберегающим домам, на это там ориентирована вся система нормативных актов. На тот же путь сегодня встает Белоруссия, за ней –

Украина. Уже давно приняли еврокоды Прибалтийские республики. Все это сегодня вылилось в практику зеленого строительства, качественное изменение и преобразование строительных технологий, производство новых строительных материалов и т.д. Это стало нормой градоформирования и строительства в мире, но нам пока кажется экзотикой. Я думаю, что нельзя ограничиваться лишь энергосберегающими лампочками, пора понять, что должна быть целая система шагов, направленных на сохранение природного окружения, непротиворечивое сосуществование. Постоянная зависимость нашего государства от сырьевых резервов и производств существенно тормозит становление нормального отношения к природе. Здесь должен сработать и культурный аспект, и экономический, связанный с модернизацией производства, в том числе и строительного. Мы не привыкли жить с ощущением конечности природных ресурсов, тем не менее, они конечны, мир это давно осознал и руководствуется этим ощущением. И нам тоже нужно к нему прийти – далее исходить из необходимости оставить что-то своим потомкам.

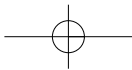
5. Историко-культурное наследие как основа градостроительной преемственности

А.Б. Большое количество наивных людей в нашей стране рискует высказывать свою точку зрения на тему историко-культурного наследия. В мире этот вопрос давным-давно решен, там нет конфликтности и скандалов. Наша шумиха в глазах какого-нибудь итальянца, испанца или француза выглядит по меньшей мере странно. По моему глубокому убеждению, предметом охраны в Москве должны стать не здания, а система улиц города. Москва единственный город, который избежал перепланировки, кроме того, улица – это самый устойчивый компонент городской ткани. Москва строилась из дерева, поэтому дома все время менялись, единственное, что сохранилось до наших дней и может быть отнесено к моменту зарождения и становления города – это именно сетка улиц. Что касается самих памятников – есть одно правило, которым нужно руководствоваться, и смысл которого сводится к тому, что старое должно сохраняться, а новое должно быть видимо. У нас принят жесточайший 73-й ФЗ, который при его наивной прямой трактовке может привести к полной утрате памятников. Этому же в немалой степени способствует не склонная к компромиссам линия очередных защитников наследия, плохо разбирающихся в сути дела. Приведу простой пример: запрет всякого строительства в пределах охранных зон ведет

к проблеме согласования размещения на данной территории технических помещений, столь необходимых для создания нормального климата в исторических зданиях. Сегодня дом, который мы собираемся сохранять, не может существовать без нормального инженерного обеспечения. Ситуация в городе изменилась, город стал более агрессивным. Музейное пространство или зал консерватории крайне нуждается в создании климата, способного обеспечить комфортное нахождение в нем посетителей и зрителей, хранение инструментов, музейных экспонатов и т.д. – поддержание влажностных параметров, кондиционирование, освещение – это целое производство, которое надо где-то размещать. Либо мы сохраняем здание, включая его в сегодняшнюю жизнь, так как это делается во всем мире: вспомните, потрясающие венецианские дворцы, английские усадьбы, итальянские палаццо, испанские монастыри, которые живут активной естественной жизнью за счет обеспечения современными инженерными системами, достаточным уровнем удобств и всем тем, что делает возможным использование этих пространств, либо изолируем памятники, обрекая их на постепенное разрушение. Сегодня все возможные усилия фактически оказываются под запретом. А ведь здания нуждаются не только в реставрации. В мире существует практика лояльных и артистичных вторжений. Дома остаются персонифицированными, многие находятся в частном владении. Эти близкие отношения между человеком и зданием весьма существенны для его судьбы. Но здесь нужно учитывать менталитет. К примеру, к возвращению русской православной церкви церковного имущества я отношусь двояко. С одной стороны – это благо, потому что здания продолжают жить естественной жизнью, с другой – к сожалению, и культура эксплуатации, и общая культура утрачены. То, что строят сегодня на территории храмов, вызывает оторопь – рядом с фантастической красоты сооружениями возникают дома-уроды, имитации, подделки, что-то немыслимое под видом церковных построек. Восстановление утраченного потребует незаурядных и весьма серьезных усилий.

6. Дефицит энергетических мощностей как тормоз городского развития

А.Б. Не в дефиците дело. В нашей стране затрачивается воды или энергии на каждого жителя больше, чем в любом европейском государстве, притом что качество жизни существенно ниже. Так что это вопрос не дефицита энергомощностей и производства, а опять же низкого уровня культуры потребления.



6 проекты и постройки

АВ №3 (114) 2010 7

