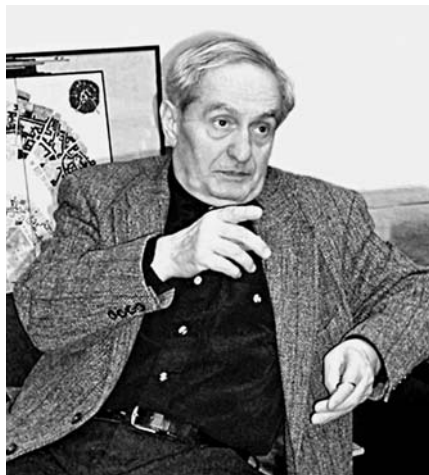




Москва в точке перехода

Анкета «АВ»

На вопросы редакции «АВ» отвечает заведующий кафедрой градостроительства МАрХИ, доктор архитектуры, профессор, академик РААСН И.Г. Лежава

1. Социальные проблемы градостроительства: от джентрификации до gated community

И.Лежава. К сожалению или к счастью, наша страна вышла из социализма, где все было довольно спокойно и относительно справедливо, и пришла к капитализму, где все ровно наоборот. А капитализм жесток и приводит к тем социальным проблемам, о которых мы говорим. Конечно, происходит вымывание коренного населения, на его место приходят те, кто сильнее и богаче. В городе возникают целые этнические районы. Вполне понятно желание сильных мира сего жить в gated community, дабы отгородиться от шумного города, бомжей и т.д. У человека появилась возможность много зарабатывать, и он вполне может себе это позволить. Огромное же количество людей, в особенности старшего возраста, оказались внутренне не готовы к произошедшим изменениям, не смогли противостоять напору молодого и энергичного поколения, стремящегося отвоевать себе место под солнцем. Недовольным сложившейся ситуацией даже не к кому обратиться за помощью.

И это касается не только архитектуры и градостроительства: все изменения в городе – следствие того, что государство одной социальной ориентации почти одновременно перешло на совершенно иной курс.

На Западе социально-экономическая и политическая системы складывались столетиями, люди постепенно привыкали к нововведениям и всегда хорошо знали рычаги и методы решения своих проблем, так же как и мы в советское время.

В Европе сложилось особое отношение к земле и к городу, ведь оно формировалось веками. В Лондоне или Париже точно

известно, кому принадлежал каждый сантиметр земли сто и даже двести лет назад.

У нас совершенно непонятно, в чьей собственности находится земля – то ли государственной, то ли московской. Это создает невероятные сложности. Бессмысленно адресовать возмущения одному только А.В.Кузьмину, который якобы разрушил Москву. Законы не устоялись, традиции не отработаны, суды крайне загружены. Так что социальные проблемы Москвы, на мой взгляд, связаны не с деятельностью или бездеятельностью отдельных архитекторов и градостроителей, а с ситуацией в стране в целом.

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

И.Л. Я помню довоенную Москву: километры разваливающихся домов, первый этаж у них выстроен из кирпича, второй – деревянный, гниющий, внутри – одна разбитая раковина, одна уборная на весь дом и ветхие сараи во дворе. Такой была вся Москва. Тот живописный образ столицы, который теперь рисуют в кино, не выходил за пределы Садового кольца. Когда все это снесли, народ был в восторге. Люди жили в подвалах, пока Хрущев не пошел на крайние меры и не начал строить панельные пятиэтажки. Понятно, что теперь они устарели, 20 кв.м жилой площади сейчас кажутся мизерными, а при Хрущеве 9 кв.м – уже было потрясающе.

Я помню Москву 1990-х гг. – грязь, разбитые тротуары, машины въезжали прямо на газоны, мусор, беспорядочное строительство ларьков и кричащая безвкусица наружной рекламы. Сегодня изменения в лучшую сторону очевидны, московская власть, кото-

рую все нещадно ругали, смогла благоустроить город, сделать его более привлекательным для жителей.

Изменение городского ландшафта неизбежно. Я построил на Трубной площади крупный комплекс. Понять, что это современная постройка почти невозможно: мы сохранили фасады и габариты зданий, хотя начинка абсолютно новая. Надо понимать, что историческая застройка Москвы ветхая, изначально плохо построенная, примерно на метр утонувшая в бесконечных слоях асфальта. Оставлять такие постройки как есть невозможно, даже опасно. Я говорю не о памятниках, а о среде, которую необходимо реконструировать, выкапывать из асфальта, приспособливать к современным требованиям жизни. Это путь, по которому охотно идут городские власти. Но, конечно, невероятно сложно отследить качество подобных работ, всюду крутятся огромные деньги.

3. Градостроительная асфиксия, или транспортная проблема

И.Л. Генплан Москвы, с одной стороны, не совершенен, а с другой – если его не принимать, то город останется без каких-либо законодательных актов, по которым можно строить, как следствие – беспредел и полная неразбериха. Поэтому я был на стороне А.В.Кузьмина, добивающегося, чтобы хоть что-то было зафиксировано. Понятно, что в этом документе масса недоработок. Вообще радиально-кольцевая Москва – это преступление. Я сторонник линейной структуры города. На сегодняшний день существуют разработки подземных проколов, которые позволили бы снять транспортную нагрузку. Но их строительство потребует значительных денежных средств.

Хорды, которые планировалось построить на поверхности, скорее всего тоже нужно опустить под землю – это общемировая практика. Взять Бостон с его грамотной сеткой мощных подземных и наземных магистралей.

Интересна система, практикующаяся в Сингапуре, где автовладелец вынужден платить огромный налог за автомобиль. При этом в городе великолепно организован общественный транспорт, метро, доступное такси. Конечно, Сингапур несопоставим с Москвой, но кое-что можно было бы применить и у нас.

В Лондоне автомобили пускают в центр за определенную плату. У нас же такие меры вряд ли кого-либо остановят, всегда найдутся обходные пути.

Вообще я не одобряю города с лучевой структурой, линейная система расселения позволила бы избежать множество проблем, в том числе и транспортных. С момента своего зарождения города были вытянутыми вдоль рек. В последние сто лет предлагалось огромное количество схем линейных городов, но все упиралось в транспорт, не доставало скоростей. Сейчас, к примеру, в Китае я ехал со скоростью 450 км/ч. Такие скорости вполне позволяют построить город от Москвы до Петербурга. Это идея была весьма популярна, начиная с 1920-х гг. Сегодня она вполне осуществима. Я уверен, что в недалеком будущем появится возможность реализовать проект города от Москвы до Владивостока.

Какие бы усилия ни предпринимали городские власти по решению транспортной проблемы, невероятная толкучка и загруженность мегаполисов все равно останется. Города-пружины сегодня изжили себя, связность в них утрачена, их надо попытаться растянуть.

4. Природные ландшафты / экология: общее неблагополучие

И.Л. Экологическая ситуация в Москве ужасная. И основная причина – в тех же автомобилях. Озеленение города вряд ли решит проблему нейтрализации выхлопных газов. Основной ущерб экологии наносят именно выхлопы и гигантские мусорные свалки. И пока у нас это никак не решается, хотя существуют эффективные методы борьбы. На Западе давно ведутся разработки в этом направлении, для нас же они слишком дороги.

Что касается энергетических ресурсов, их запас в нашей стране велик, поэтому понятно, что вопросом их сбережения до сих пор никто не озаботился. Я думаю, что мы еще не скоро придем к осознанию конечности ресурсов.

5. Историко-культурное наследие как основа градостроительной преемственности

И.Л. Как правило, в Москве уничтожаются не памятники, а среда. И противостоять этому почти невозможно. У инвестора на руках имеются все необходимые документы, позволяющие снести здания, находящиеся на его участке – это разрешено нашим законом. Множество людей искренне выступает за сохранение архитектурных памятников, но есть и те, кто просто наживает на этом свой капитал, они скандалят, выступают по телевидению, надувают щеки, а на самом деле преследуют личные интересы. С одной стороны, необходимо привлекать внимание общественности к происходящему, с другой же – совершенно непонятно, к кому обращены претензии протестующих. Инвестор купил землю, ему ее продали, а значит, он вправе делать там, что пожелает. Это вовсе

не означает, что он такой негодяй, и хочет уничтожить город. Человек законно вложил средства, и вдруг ему не дают строить недовольные с транспарантами. Самое печальное, что те, кто противятся уничтожению среды, в большинстве своем ровным счетом ничего из себя не представляют и зачастую не понимают, против чего именно они выступают.

Законы охраны памятников у нас прописаны очень четко. До кризиса я занимался архитектурной практикой и хорошо помню, что необходимо было пройти пять инстанций историко-культурного профиля, чтобы построить дом. Контроль осуществлялся строго и щепетильно. Соглашусь, что около 30 % нынешних застройщиков столицы – сильные мира сего, протаскивающие свои проекты, однако по моим наблюдениям большинство все-таки действует в соответствии с законом. В противном случае от старой Москвы не осталось бы ничего.

6. Дефицит энергетических мощностей как тормоз городского развития

И.Л. Честно говоря, я не вижу проблемы дефицита энергии в нашей стране. Если даже сравнивать нас со Штатами, то там потребление электроэнергии куда выше. У нас оно резко сократилось, потому что встала промышленность – главный потребитель энергии. Основным источником сегодня остается так называемая невозобновляемая энергия, альтернативные виды пока мало используются, хотя существуют и функционируют, к примеру, автономные газовые системы. Целый район, оснащенный газовой установкой, способен обогреть себя и водой, и электроэнергией. Но широкое внедрение новых источников энергии опять же наталкивается на противостояние министерств, отстаивающих свои интересы.