

В начале июня в здании мэрии на Новом Арбате состоялась Шестая международная конференция «Модернизация транспортных и энергетических сетей в Москве» из цикла «Мегаполисы – мобильность и экология в XXI веке». Она обозначила следующий шаг в развитии программы «Мастерплан «ЭлСити (Elevated City)», заявленной пару лет назад и ставящей своей целью если не радикальное решение, то существенное смягчение транспортных проблем столицы в наиболее напряженных точках городского плана посредством «модернизации инфраструктуры метропольрегиона Москва», как это формулируется германской стороной в лице представителей Ассоциации «ШтрассенХауз» из Дрездена. Впрочем, российские специалисты склонны видеть в данной программе не более чем локальные эффекты: как подчеркнул мэр Москвы Ю.М. Лужков, он не рассматривает ее как «всеобщую», но для отдельных – избранных – участков конкретные предложения могут быть весьма полезны – в частности, при устройстве дублера Кутузовского проспекта.

Дмитрий Фесенко

Модернистское лекарство для Москвы – применять дозированно?

Речь идет об использовании в качестве территориальных резервов для размещения дополнительной дорожно-транспортной сети участков ЛЭП, убираемых в газозолированные линии ГИЛ от компании «Сименс» (а они, со слов Ю.М. Лужкова, занимают ни много, ни мало 12% общегородской территории), и полос отчуждения железных дорог. На их месте строятся многоуровневые мегаструктуры, набранные из запатентованных многофункциональных строительных модулей «ШтрассенХауз»: наверху организуется скоростное бессветофорное и бесперекрестное движение – как индивидуального, так и общественного транспорта (грузовики исключаются), ниже – инженерно-технический канал, вбирающий в том числе ГИЛ, далее – паркинг, первый уровень отдан под помещения торговли и социально-культурного назначения, офисы и пр. Предлагаемая в рамках абстрактно-теоретической модели сетевая структура по своим очертаниям напоминает ризому, тем не менее, в условиях российской столицы она приобретает выраженный радиальный вектор. Ответвления, как правило, носящие кольцевой характер, обслуживают примыкающие жилые кварталы. На пересечении с существующими авто- и железными дорогами «ШтрассенХауз» может трансформироваться в эстакады.

Среди главных преимуществ один из инициаторов данного предложения, д-р Роланд Липп выделяет:

- незначительную потребность в территориях под строительство;
- снижение общих строительных затрат в сравнении с раздельным строительством автодорог, гаражей и пр.;
- отказ от расширения имеющихся автодорог;
- повышение эффективности, включая скоростной режим и пропускную способность, движения транспорта – индивидуального и общественного, а также сокращение площади развязок по сравнению с традиционными эстакадными аналогами;

- наличие парковок вблизи цели назначения;
- расширение зеленых пространств;
- улучшение экологической ситуации;
- получение доходов от дорожных сборов;
- использование шумозащитных экранов для размещения солнечных батарей и рекламных модулей.

Строительство «ЭлСити-ШтрассенХауз» осуществляется главным образом за счет средств частных инвесторов, что является бесспорным плюсом программы. Стоимость 1 км сооружения, предусматривающего два направления движения, составит порядка 100 млн евро. Предлагаемая разработчиками общая протяженность – до 300 км.

Первый участок предполагается проложить от 30-го км МКАД до Третьего транспортного кольца параллельно Варшавскому шоссе на месте существующих высоковольтных линий. Протяженность трассы составит 13,4 км с 26-ю въездами и 26-ю съездами. Издержки – порядка 1,3 млрд евро. Потенциал дохода от строительства системы «ШтрассенХауз» из расчета 1 евро за единоразовое использование – около 220 млн евро в год.

В дальнейшем предполагается разработать генплан развития метропольрегиона Москвы и Московской области с использованием данной модели, то есть пилотный участок – дублер Варшавки – должен иметь продолжение за пределами МКАД, на месте существующего аналогичного отрезка ЛЭП.

Что можно сказать? Картина, нарисованная немецкими специалистами, выглядит привлекательно. Однако наряду с действительно позитивными аспектами присутствуют и негативные. Приведем ряд очевидных контрсоображений.

Первое – сама идеология устройства автобанов, перерезающих сложившуюся городскую ткань, генетически восходит к ранней стадии модернизма. Демиургизм и технократический оптимизм знаменитого американского девелопера Р.Мозеса на Западе под-

вергся критике еще в 1960-е гг., начиная с работ Дж.Джекобс. В последние десятилетия в американских городах тренд строительства хай-вэев сменился их демонтажом, и уж точно отказом от возведения мегаструктур в пользу формирования городской среды, более приближенной к человекообразным величинам. Впрочем, в развивающихся странах данная динамика прослеживается не столь явственно.

Второе обстоятельство связано с тем, что в случае реализации программы «ЭлСити» у Москвы поумеряются шансы выхода за пределы радиально-кольцевой логики развития столицы, которая тем самым «обивается». Строительство рокад и хорд вновь откладывается на неопределенный срок, если не в долгий ящик. То есть можно говорить о фактической консервации исторически сложившейся модели центростремительного развития города, хотя и декларируется изначальная синусоидность, неортогональность, неиерархичность, нерегулярность, децентрализованность предлагаемой транспортной системы. Благими намерениями...

Третье – д-р Р.Липп уверяет, что «ШтрассенХауз» «значительно улучшит облик города», в основном упирая на расчистку гаражей, заполонивших дворовые пространства, и увеличение площадей под озеленение. Однако нигде благоразумно не сообщается о судьбе историко-культурного наследия, а ведь если принять предложение авторов и довести «ШтрассенХауз» до Садового кольца, как они рекомендуют, многие исторические панорамы столицы неизбежно пострадают. Да и в новых районах соседние – или даже опоясывающие – застройку 4-5-уровневые сплошные ленты-стены вряд ли могут содействовать повышению самочувствия жителей.

Четвертое – авторы настаивают на возможном охвате программой «ЭлСити» метро-



Рис. 1
Мегаструктура «ШтрассенХауз» подступает к жилым кварталам, сосредоточивая внутри себя гаражи, помещения торгового и социально-культурного назначения, а также инженерно-техническую инфраструктуру, упрятанную непосредственно под дорожное полотно.

польегиона Москва. Что понимать под метропольшегионом? Если ближайшее Подмосковье, то еще куда ни шло. Если же «ШтрассенХауз» пускать в границах 30-километровой зоны, первой бетонки, то сопутствующий функциональный ресурс системы окажется просто невостребованным – для ее функционирования требуется соответствующая плотность окружения. В таком случае отдельные участки придется переделывать под эстакады. Наконец, предложенный германскими коллегами в качестве возможного средства общественного транспорта т.н. Maglev, использующий магнитно-левитационную технологию, насколько нам известно, пока не слишком распространен и в богатых странах. Вряд ли Москве следует бежать впереди паровоза. Так что же – минусы превышают плюсы? Мы бы не отважились на такое заявление. Единственное, что можно констатировать с уверенностью – дело настолько далеко зашло, что у Москвы варианты выживания можно пересчитать по пальцам. Строительство «ШтрассенХауз» в точно выверенных точках городского плана – по сути, один из них. Вероятно, наиболее реалистичный и безболезненный – по крайней мере, не режет по живому, несмотря на все вышеупомянутые дефекты и недостатки. Впрочем, судя по отдельным выступлениям на конференции, а также кулуарной информации речь о немедленном воплощении в жизнь предложений германской стороны не идет. Несмотря на поддержку на самом высоком уровне, программа пока тихо пробуксовывает – мультипликация субъектов градостроительного развития, да еще за счет иностранцев, привыкших к большей прозрачности институциональной среды, очевидно, кому-то не по нутру...

Статья готовилась к печати, когда мы получили отклик на программу «ШтрассенХауз», принадлежащий Василию Бабурову.

«ШтрассенХауз» подъедает последние пространственные ресурсы?

Москве традиционно не везёт с транспортным строительством. Реализация Генплана 1935 года растянулась на многие десятилетия, и некоторые его положения устарели задолго до того, как взялись за кирки и лопаты. Примеров предостаточно: это и Новый Арбат, и Новокировский (Сахарова), но самый яркий – конечно, Третье кольцо. Завершено оно было совсем недавно – асфальт ещё не успел остыть. Полноценной скоростной магистралью ТТК не стало (да и не могло, учитывая количество въездов-съездов), а вот несколько небезнадёжных улиц (Суцёвский вал, Беговая, Н.Башиловка, В. и Н.Масловка, Лефортовская набережная) загубило, поскольку жизни на хайвее нет и быть не может. Это пространство для машин, а не людей. Генплану-1971 повезло ещё меньше – хорды, как известно, остались на бумаге, а место, под них зарезервированное, было застроено. Конечно, прав был уважаемый Олег Артёмович Баевский, называя их «небезобидными» – ведь трассы этих автобанов проходили в опасной близости к исторически и культурно ценным территориям. Но сама идеология, предполагавшая пусть и неполный, но отказ от радиально-кольцевой структуры, была верной. Не может город масштаба мегаполиса полноценно функционировать с одним центром. Надо развивать периферию, связы-

вая отдельные её части напрямую. Сделано это не было, и сегодня большая часть жителей агломерации устремляется в историческое ядро Первопрестольной, либо на МКАД. Как говорится, «при всём богатстве выбора...» Общественный транспорт с нагрузкой справляется всё хуже, качество обслуживания, и при советской-то власти невысокое, падает. Народ пересаживается на личное авто, медленно, но верно подтягивая уровень автомобилизации к европейскому. Плотность улично-дорожной сети вместе с её связностью от европейского уровня отстают гораздо сильнее и если и навёрстывают отставание, то настолько неспешно, что о грядущем транспортном коллапсе не рассуждают разве что ленивый. Что предлагают власти? Пересматривать радиально-концентрическую доктрину, конечно, никто не собирается. Догма есть догма. Существующие радиальные и кольцевые магистрали должны дополниться новыми радиусами и кольцами. Плюс двумя хордами, ошибочно называемыми рокадами. В качестве резервов для строительства инфраструктуры рассматриваются железные дороги (с полосами отвода вдоль них), зоны ЛЭП и обширные промзоны, занимающие пятую часть столицы. По большому счёту, более строить дороги негде (если, конечно, не возобновить пробивки в толще существующей застройки, как это делалось в советское время, чего нам, увы, не миновать). Не сильно преувеличивая, эти земли можно назвать «островами неблагополучия». Они не просто выключены из городской жизни, создавая непреодолимые преграды, но и оказывают неблагоприятное воздействие на прилегающие кварталы, снижая стоимость последних. Исключение составляют лишь бывшие производ-



Рис. 2



Рис. 3

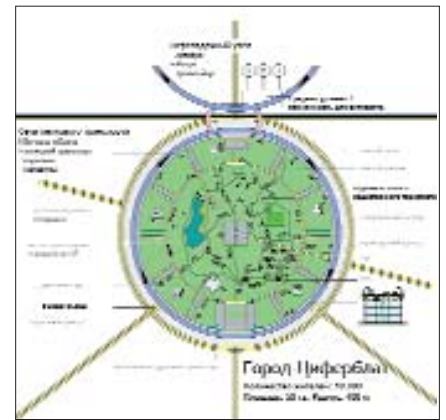


Рис. 4

Абстрактно-теоретическая модель, предложенная Ассоциацией «ШтрассенХауз», напоминает ризому (в правом секторе рис.2), однако в приложении к Москве она трансформируется в почти что линейную структуру, фактически консервируя радиально-кольцевую структуру столицы (рис.3).

Пример планировки квартала в соответствии с концепцией «ЭлСити» – мегаструктура, окольцовывающая жилую часть. Модернизм – alive and well!

ства в историческом центре, вполне успешно реконструируемые. Эффективное использование таких территорий – задача не для средних умов. Делать это научились лишь развитые постиндустриальные общества, да и то не все, и недавно. Нам же это ещё только предстоит. Вместе с тем, потенциал этих реликтов индустриальной эры колоссален, а их возможную роль в развитии города трудно переоценить. Причём известно это уже лет тридцать (если не больше), прежде всего, благодаря работам Алексея Гутнова. Именно железные дороги рассматривались Гутновым в качестве главных осей урбанизации XXI века, «хребтов», на которые «нарастают» деловые, торговые и прочие «человекоёмкие» функции, естественным образом тяготеющие к транспортным узлам. Опыт развитых и быстроразвивающихся стран (Китай, Малайзия, Турция) подтверждает правильность этой идеи. Примеров, иллюстрирующих данную тенденцию, не счесть. Наиболее свежие: центр Стратфорда, формирующийся вокруг нового мультимодального узла на востоке Лондона, или предложения Ричарда Роджерса по модернизации транспортной схемы Большого Парижа. Всё это многослойные пространственные структуры, в нижних уровнях которых проходят трассы железной дороги, метро и автобана, выше станции или гаражи, ещё выше магазины, далее офисы и, наконец, гостиничное жильё. Именно в этом контексте надо рассматривать проект «ШтрассенХауз», сосватываемый Москве немецкой компанией. Собственно говоря, идея пустить транспорт по крыше домов не нова. Сразу вспоминается проект «Мотопия» знаменитого ландшафтного архитектора Джеффри Джеллико, пополнивший кладёшь утопий, которыми нас щедро одари-

ли шестидесятые. Возможно, были и другие. Ни один, впрочем, реализован не был, что само по себе повод для размышлений. Отсутствие реализованных прецедентов не единственный минус «ШтрассенХауз». Сомнения вызывает сама идея пустить дороги над землёй, пусть даже пространство под ними будет использоваться под те или иные функции. Существующая проблема преград, создаваемых дорогами, и «отчуждённых» земель, конечно, смягчится, однако никуда не исчезнет. То, что хорошо для узлов, совершенно не подходит для открытых пространств – парков, площадей, улиц. А узлы не могут быть «на всём пути следования» – на то они и узлы, а не шнуры. Мегаструктура «ШтрассенХауз» – конструкция негибкая и неадаптивная, она не предполагает возможных изменений в будущем. За территорией, на которой она вырастет, надолго будет закреплён чисто инфраструктурный статус (независимо от того, какими функциями она будет насыщена). Соседство с дорогой, как правило, не сказывается позитивно на капитализации прилегающих кварталов, если, конечно, транзитный транспорт не убран под землю, а нулевой уровень не благоустроен и озеленён. К тому же у планировщиков будут крепко связаны руки, когда им, например, придёт в голову мысль – реконструировать соседствующие селитебные территории, повысив проницаемость застройки, или создать общий центр смежных районов (естественно тяготеющий к транспортной артерии), или разбить новый парк. Неминуемо они столкнутся с необходимостью как-то преодолевать, реконструировать, модернизировать искусственную преграду, воздвигнутую их предшественниками в далёких 2010-х. Следовательно, разрешив с помощью «ШтрассенХауз» одни проблемы, мы поро-

дим другие. Тогда как новых пространственных ресурсов для развития каркаса агломерации уже не будет. И наконец, ещё один немаловажный аспект – управленческого характера. Как подобная мегаструктура (буде она осуществлена) будет управляться? Ведь совмещение «в одном флаконе» хайвея, железной дороги, ЛЭП и, например, гаражей потребует урегулирования интересов различных субъектов, среди которых есть естественные монополии. Обнадеживающих прецедентов в отечественной практике как-то не наблюдается, поскольку договариваться у нас пока не умеют. Каждый крупный игрок действует исходя из своей выгоды, что часто идёт вразрез с интересами общества. Самый безобразный пример – железные дороги, натуральное «государство в государстве», которое живёт своей собственной жизнью. Для города масштаба Москвы это непедагогическая роскошь. Однако найти общий язык по какому-либо серьёзному вопросу РЖД и московским властям до сих пор не удавалось. Исключение составляет лишь проект организации пассажирского движения по малому кольцу МЖД, однако до его реализации ещё надо дожить. А ведь поле для совместных действий непаханое! Надо приводить в порядок прирельсовые территории (включая вокзалы с окрестностями), создавать сеть экспрессных линий метро (что вообще-то собирались сделать ещё в 1930-х), формировать новые мультимодальные транспортные узлы... Впрочем, как следует из вышесказанного, вопрос управления сложными многофункциональными организациями придётся решать в любом случае.