



Москва в точке перехода

Анкета «АВ»

На вопросы редакции «АВ» отвечает президент фонда «Градостроительные реформы» А. А. Высоковский.

1. Социальные проблемы градостроительства: от джентрификации до gated community

А.Высоковский. В советское время социально-территориальная структура расселения Москвы была крайне деформирована. Социальная норма городского пространства состоит в том, что более обеспеченные strаты общества занимают в городе более дорогие участки земли, на которых ведётся более дорогое строительство. Кроме того, разные группы горожан имеют возможность реализовать свои предпочтения в месте проживания за счет компенсаторного механизма. Например, привлекательность центра сопровождается массой неудобств и недостатков (плохая инсоляция, шум), однако действует социальный, прежде всего, имущественный контроль над соседствами, относительно однородными и предсказуемыми.

После революции центр города сознательно наполнялся пролетариатом, имущественная стратификация перестала работать. В 1960-е гг. исконных горожан целыми «массивами» переселяли в Химки, Кузьминки, Новые Черемушки, в новые «изолированные» (слово то какое!) квартиры, а на их место приходили «лимитчики» и властная элита советского общества.

С возвратом к рыночной экономике в 1990-е гг. вновь начался процесс социально-территориальной стратификации. Это болезненный процесс, особенно в Москве. Мой сосед, всю жизнь проживший в центре города, в какой-то момент был вынужден продать квартиру и уехать, потому что жить в центре ему стало неудобно и дорого. Что это?

Джентрификация? Скорее это естественный процесс структуризации социальных сообществ. Люди незаинтересованные уходят из центра, на их место приходят те, у кого есть желание и средства на освоение и поддержание дорогостоящей среды.

Джентрификация в чистом виде проявляется в тех ситуациях, когда людей вынуждают переселиться из центра или, шире, из привычного для них района проживания в чуждую им среду. Такие переселения происходят под страшным «давлением» и осуществляются, как правило, в интересах крупных девелоперов, финансовых групп и власть предержащих. Понятно, что этому надо противодействовать, прежде всего, на правовом уровне. Проблема состоит в колоссальном дисбалансе прав жителей и застройщиков. Рыночные механизмы требуют очень сильного контроля. Однако в Москве до сих пор полностью не запущен рыночный механизм — ограничивались, как собственность на землю, так и жесткое нормативное регулирование права на использование недвижимости и строительство. ПЗЗ появились только сейчас, когда вся земля поделена и застроена. Время упущено, и жители не имеют прав для полноценной защиты своих интересов. Да и Правила далеки от совершенства, например, публичные слушания организованы таким образом, что власть может легко обойти интересы собственников квартир, хотя сам факт появления этого механизма следует приветствовать.

Законы, действующие в Москве, предусматривают процедуры, которые препятствуют жителям стать собственниками земли и жилых зданий. А это, в свою очередь, не дает возможности людям получить полную рыночную компенсацию при сносе их домов или принудительном выселении из квартир. Многие беды горожан сразу закончились, если бы девелоперам было необходимо покупать не только квартиры и помещения, но и платить полную рыночную стоимость земельного участка.

Однако это только половина дела. Дисбаланс состоит еще и в том, что застройщики и инвесторы, особенно крупные, имеют

в Москве скрытые привилегии. Их сложности состоят в преодолении бюрократических «рогатов», но не в справедливом обсуждении планируемой прибыли, оценке негативных последствий девелопмента и их должной компенсации. Строительство в центре должно осуществляться, прежде всего, в интересах городского сообщества. Например, в центре города категорически нельзя сносить мелкогабаритные кварталы сложившейся застройки, осуществлять так называемую «комплексную реконструкцию», когда вымощивается историческая среда, и на ее место приходит новая застройка «свободной» планировки. Нельзя строить на месте исторических кварталов крупные монофункциональные блоки, снижающие разнообразие центральной среды, допускать строительство без должного количества постоянных и гостевых парковок, разрушать скверы и городскую зелень и т. д. Регламенты, соглашения между городом и девелопером, публичные слушания и другие меры должны быть прозрачными и гласными и заранее, еще до начала инвестиционного процесса, в полной мере выявить и предъявить интересы города и сообщества, но, конечно, без бюрократических препон по типу «нельзя, но если очень хочется, то можно».

Социальные проблемы возникают тогда, когда какая-либо группа осознает свое привилегированное или, наоборот, уязвленное положение в пространстве города относительно других групп. В Москве же, на мой взгляд, подавляющее большинство горожан лишено возможности выразить свое отношение к городской среде, участвовать в формировании пространства, в котором они живут. Человек может бороться за свою собственность, но защитить кусок среды, если он не маркирован как историческая или экологическая ценность, он не в силах. В результате интерес населения к развитию города атрофирован, нет

социальных групп, заинтересованных в продвижении тех или иных градостроительных концепций.

Что касается gated community – я не считаю это реальной проблемой московского градостроительства. Что-то похожее возникло, скажем, на Остоженке, где сложилась благоприятная среда для строительства элитного жилья. Но там нет забора, окружающего community, да и самого локального «со-общества» тоже нет. Gated community – это демонстративное, вызывающее предъявление своих привилегий и материального «достатка» по отношению к остальным горожанам. Возможно, где-то в Москве нечто подобное существует, но кроме Кремля мне ничего в голову не приходит.

Скорее, следует говорить о реакции людей на сокращение и невосполнение публичных пространств. Непомерное «давление на территорию» потоков машин и пешеходов, агрессивной торговли и рекламы приводит к тому, что публичная активность проникает во все поры города – заполняет во дворы, нарушает приватность жилых пространств. Посмотрите, как после строительства крупных офисных комплексов в районе Павелецкого вокзала, толпы людей двигаются к станции метро прямо по дворам и детским площадкам, а автомобили паркуются на тротуарах. Естественно, после этого жители ставят слагаемые, заборы и охрану, и разве можно это считать gated community?

Российская действительность с социальной точки зрения крайне противоречива. В американских городах в ответ на джентрификацию возникло противоположное движение: поддержка возвращения если не коренных жителей, то, по крайней мере, «коренных горожан» обратно в центр города, чтобы оживить и возродить безжизненные кварталы деловых центров или деградировавших районов (как пример последнего – блиста-

тельная программа города Балтимор). Возникло и широко распространилось движение нового урбанизма, провозгласившего примат ценностей гуманистической городской среды над простой «экономизированной» эффективностью.

У нас ничего похожего, к сожалению, не происходит. Массовое профессиональное мировоззрение застыло на уровне функционалистских доктрин 1980-х гг. с беззаветной верой в государство как основного и чуть ли не единственного игрока на этом урбанистическом поле. Следует заметить, что и очень многие архитекторы, в силу своей, так сказать, профессиональной позиции созидателя, вольно или невольно препятствуют усилению позиции населения. Все разговоры о недопустимости частной собственности на землю, о пагубном влиянии рынка и о пользе административного надзора работают только на пользу ловких чиновников и крупных девелоперов.

У нас нет систематических исследований в области социологии города, нет ясной эмпирической картины сегодняшней социальной ситуации. Профессионалы – проектировщики и управленцы – принимают решения исходя из целей заказчика. Вместо опоры на исследование, практикуется чисто архитектурный подход, ориентация на яркое, креативное решение. Потом выясняется, что оснований для принятия решений, почерпнутых из градостроительных доктрин, недостаточно, и начинается очередная громкая скандал или вялотекущий конфликт.

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

А.В. То, что город должен быть красивым со всех точек зрения – это очень архитектурный взгляд. Париж вертикального силуэта не имеет, 6-8-этажные дома выстроены под

«один карниз». Тем не менее, это один из самых красивых городов в мире. На мой взгляд, силуэтная линия – это вообще не предмет проектирования и управления. Плафон в Гранд Опера, расписанный Марком Шагалом, изменил городской ландшафт Парижа сильнее, чем все вертикали вместе взятые.

В разных культурах складываются свои традиции построения городского ландшафта и силуэта. Высотный силуэт американских даунтаунов – это явление культуры, такое же, как вписанные в природное окружение небольшие европейские городки, сгрудившиеся вокруг собора и крепости, или серый, монотонный ландшафт современных Афин, покрывших всю равнину от горизонта до горизонта. Городской ландшафт, как и городскую среду, нельзя проектировать, но можно и нужно формировать, и не столько физическим планированием, сколько воздействием на людей, на их вкусы, предпочтения и идеологию. Ландшафт и среда – это прямое продолжение актуальной культуры, ценностных установок. Реформа градостроительного образования, введение основ архитектурного и урбанистического знания в средней школе, поддержка различных культурных проектов и инициатив обогащает ландшафт российского города скорее, чем инвестиции в промышленность или развитие «комплексной застройки». Особо следует заострить внимание на общественных пространствах города. В последние десятилетия в российских городах мы наблюдаем ужасающую тенденцию дистрофии публичных пространств вследствие двух причин.

Во-первых, разговоры о коммунальной природе «советского человека», о главенстве «общественного» над «личным», приватным, на самом деле, воспитали в людях только одно – глубочайшее чувство безраз-

личия и презрения ко всему, что не является собственностью человека. Современным горожанам безразлично всё, что находится за дверью их квартиры. Действительно, это забота местного самоуправления, только очевидно, что без подстёгивания со стороны городского сообщества публичное пространство не начнет развиваться и совершенствоваться.

Во-вторых, дистрофия публичных пространств обусловлена существенными изъянами в профессиональной картине города. Десятки лет отечественные градостроители во главу угла ставили проектирование и структурирование жилых территорий, формирование массивов жилой застройки с дисперсными «общественными комплексами» обслуживания. В среде, сформированной по таким генеральным планам, публичные пространства отсутствуют – вместо них образуется пустота, социально нерелевантное пространство, плохо освоенные гигантские разрывы между зданиями. На самом деле, именно публичное пространство площади, улицы должно стать основой организации, точкой отсчета городской среды. От них выстраиваются элементы каркаса города – коммуникационные каналы и улицы. И только вслед за каркасом складывается членение жилых, промышленных и рекреационных территорий.

У нас практически нет исследований, рассматривающих проблемы публичных пространств, их не умеют ни маркировать, ни определять, ни вычленять, тем более проектировать и развивать. Для этого необходимы специальные технологии социально-ориентированного управления, о чем я уже писал на страницах «АВ». Успешный опыт реконструкции городов мира от Бильбао до Лондона показывает, что улучшение жилья и городской застройки еще не обеспечивает различного сдвига к улучшению городской среды. Он достигается в первую очередь обустройством и развитием публичных пространств.

3. Градостроительная асфиксия, или транспортная проблема

А.В. Не надо думать, что транспортная проблема Москвы вызвана стремительным наращиванием парка автомобилей. Мы еще далеко не приблизились к цифрам крупнейших европейских или американских городов. У нас количество автомобилей колеблется в районе 350 единиц на 1000 жителей по сравнению с 700-900 машинами на 1000 жителей в упомянутых городах. Однако признаки асфиксии в Москве ужасающие. Очевидно, что исторически сложившаяся

Москва плохо приспособлена к решению современных транспортных проблем. Последние 50 лет в Москве действовали чрезвычайно низкие нормативные показатели стоянок и гаражей, парковок катастрофически не хватает, а места для простых решений по их размещению практически не осталось.

В этой связи центральным вопросом в решении транспортной проблемы становится выбор политики и основных приоритетов. В политике последних двух десятилетий доминирующей идеей была концепция магистральной и опережающего развития скоростного внеуличного транспорта. В связи с этим генеральные планы Москвы, как и управленческие действия, были нацелены на строительство новых магистралей или трансформацию улиц в магистрали непрерывного движения.

Представляется, что необходимо переосмыслить эту доктрину и перейти, прежде всего, к наращиванию плотности сети улиц и ее связности в сочетании с ограниченным строительством новых крупных магистралей. Второй важный момент – декларации современных урбанистов, прежде всего европейских, о необходимости опережающего развития общественного транспорта и тотального угнетения автомобильного движения. Некоторые местные политики вслед за ними кидаются в крайности, предлагая сделать платным въезд в центр города, как в Лондоне, взять за аналогию для развития общественный транспорт Куритибы, ограничить парковки, движение автомобилей в центре и посадить москвичей на велосипеды, как в Голландии.

Конечно, все это темы для отдельной сложной дискуссии, но все-таки надо зафиксировать серьезные изъяны подобных «простых» рецептов. Так, в западных странах общественный транспорт начал развиваться относительно недавно на фоне уже хорошо развитого автомобильного движения с развитой сетью дорог и улиц. При этом общественный транспорт предоставляет услуги весьма высокого качества и относительно недорого. Например, в Ницце все трамваи и автобусы кондиционированы и очень недороги – примерно 40 рублей (1 евро) независимо от расстояния, а в Голландии все электрички между городами, что наш «Сапсан» – удобны, снабжены мягкими сиденьями, туалетами и ходят с интервалом 10-15 минут (это межселенный транспорт!).

А в Куритибе – эталонном примере организации общественного транспорта, количество автомобилей на душу населения такое же, как в Москве, притом, что плотность мелкоячеистой квартальной сети улиц на

1 кв. км в среднем в пять раз, а по центральному району почти в десять раз выше, чем в Москве. Неудивительно, что Куритиба сумела достичь прекрасных результатов в организации общественного транспорта. Другими словами, при наличии развитых дорожно-уличных систем и потоков автомобилей, общественный транспорт, благодаря привлекательности, удобству и доступности (не надо платить за дорогие парковки) успешно оттягивает на себя существенную долю мобильности населения. Поэтому часть потребности в перемещениях может реализовываться за счет конкурентной системы общественного транспорта, а не путем увеличения автомобильного потока.

У нас стартовые условия существенно иные. В Москве уже давно созданы мощные системы общественного транспорта по количеству линий, маршрутов и парку транспортных средств. Однако наш общественный транспорт предоставляет весьма слабые условия поездки, которые никак не могут конкурировать с качеством поездки в собственном автомобиле. Кроме того, общественный транспорт уже перегружен – в час пик в метро трудно войти. Поэтому наращивать количественные показатели общественного транспорта немыслимо, для этого нет ни ресурсов, ни пропускной способности улиц, а без кардинального улучшения условий поездок он все равно не будет конкурировать с личным транспортом. Если в таких условиях еще ограничить автомобильное движение, сделав платными все парковки или въезд в центр, то полный коллапс неизбежен.

Просто не менее 30% занятого населения не сможет добраться до места работы. Истинная проблема состоит в том, что все наличные системы, пространственные и экономические ресурсы перегружены, и ни один из «приоритетов» развития не позволит снять пробки на дорогах. Мне кажется, что проблема удовлетворения потребности населения Москвы и Московской агломерации в перемещениях может быть смягчена только путем одновременного «многомерного» использования всех наличных средств и методов. Для достижения этой цели требуется новая политика и новый технологический виток проектирования и программирования, связывающий воедино пространственные решения, строительные меры, ценовую политику с оценками требуемых затрат, ожидаемых доходов и эффективности реализации транспортной потребности населения. Например, изъятие частей зданий и прокладка трех-четырех малых улиц, введение ограниченных платежей за парковки для отдельных групп и организаций, прок-

ладка фрагментов магистралей, введение платежей на развитие инфраструктуры, таких как дорожный фонд, и небольшой платы на въезд в некоторые зоны центра, улучшение качества отдельных элементов общественного транспорта при ограниченном наращивании внеуличных скоростных систем и др. Никто никогда не пытался оценить стоимость этих действий в соотношении с ожидаемыми результатами.

Подобных работ еще не делали, и, по-моему, даже не мечтали, но, похоже, настало время не только мечтать, но претворить мечты в жизнь.

4. Природные ландшафты / экология: общее неблагоприятие

А.В. Есть такие вещи, которые очевидны: нельзя рубить зеленые насаждения – это преступление. Или – пока не исчерпаны возможности альтернативных решений, не надо прокладывать коммуникации через городские леса. Здесь и обсуждать нечего. Любопытно другое: не все так однозначно в экологической доктрине. В России лес защищают, прежде всего, от человека. С точки зрения экологов, леса должны быть словно под колпаком. На них нужно любоваться издалека, знать, что природные заповедники где-то есть и изредка, по заранее подписанному экологами разрешению, их посещать, чтобы тихо постоять под деревом, умилиться и удалиться. Мне же кажется, что природные ландшафты должны быть в постоянном прямом контакте с человеком. Другое дело, что нагрузку на них надо регулировать.

Очень важно правильно регулировать использование всей системы зеленых насаждений – скверов, парков, садов, рекреационных зон, городских лесов. Недавно, выполняя работу для Перми, я столкнулся с проблемой регулирования границ городских лесов. Мы сделали огромную работу по планировочным и юридическим механизмам. Все это – сложнейшая правовая техника, ведь регламенты должны быть не только выверены, но и внедрены в систему управления городом и лесным хозяйством. Пока у лесников нет понимания особенностей регулирования использования лесов в городе.

И еще важно помнить, что городское благоустройство – самая болезненная часть городской среды – на это указывают опросы населения в различных городах. Одна проблема здесь очевидна – отсутствие у местного самоуправления достаточных ресурсов, а вот вторая – лежит глубже. Многие управленцы даже не представляют, что благоустройство – это не покрашенный известкой бордюр или кирпич, зарытый «поребриком»

вокруг чахлой травы. Современное благоустройство как осмысленная архитектурная работа, которая еще только должна быть введена в оборот городского управления.

5. Историко-культурное наследие как основа градостроительной преемственности

А.В. Для меня в этой теме есть, по крайней мере, два существенных вопроса.

Первый – это место наследия в концепции развития города. В градостроительных документах, определивших развитие Москвы, памятникам истории и культуры не было отведено правильного места. Они всегда присутствовали и присутствуют в градостроительном проектировании как штучные объекты охраны по установленным и обновляемым спискам. Однако этого недостаточно. Инвестиционный процесс в Москве, после 30-летнего советского зстоя, оказался настолько мощным, что все остальное было отодвинуто на второй план. Рынок, частная собственность, удачная мировая конъюнктура спровоцировали большое строительство, которое требовало сноса и немало.

И в этот момент в системе управления Москвы не было понимания, что азарт от динамики, колоссальных возможностей и новой архитектуры может привести к потере идентичности места. К наследию необходимо было относиться как к главному культурному и социальному институту идентификации города, определяющему его самобытность и ценность. Что делает Москву неповторимой, является главной фишкой ее привлекательности? Конечно же, исторический центр. Без этого неизбежно падает и капитализация нового строительства Москвы.

Подчеркну, что наследие в моем понимании является не просто основой градостроительной преемственности, а основой привлекательности города, в том числе и инвестиционной, каким бы современным он не был. Поэтому так важно найти баланс между сохранением наследия, причем не только как совокупности объектов, но, прежде всего, исторического ландшафта и духа города, и необходимостью обновления всей структуры города. Сейчас в утвержденном генеральном плане отделены зоны стабилизации и сохранения от зон активного развития, т.е. сделана первая попытка достичь баланса, но делать это надо было много раньше, начиная с середины 1990-х гг.

Второй момент, это противоположная позиция сохранения памятников истории и культуры. Дело в том, что задача охранительства у нас практически полностью трансформирована в музеефикацию памятника. Что бы мне не говорили специалисты-реставраторы

о том, что памятники, в их первозданной целостности, можно использовать в современных целях, я этому не верю. По-моему, такой подход выводит историческое наследие из пространства жизни в музейную «вневременность». А город – не музей, в нем все должно находиться в постоянном обновлении и повседневной работе.

Музеефикационный подход является одной из серьезных причин постоянных конфликтов в сфере наследия. Нью-Йорк старше Петербурга, но его никто не называет историческим городом. Лондон со своей колоссальной историей не боится самых серьезных обновлений. Памятниками надо пользоваться, они должны жить, а для этого проекты реставрации должны позволять их тактичную трансформацию. Контролировать этот процесс должны специалисты и активисты защиты наследия. Без разрешения частичной адаптации старого здания к современным нуждам никакой бизнес не возьмется за его реставрацию, а всеми правдами и неправдами будет стремиться к его ликвидации.

6. Дефицит энергетических мощностей как тормоз городского развития

А.В. Я не слышал, чтобы развитие в Москве было лимитировано электроэнергией или поставками газа. Ведь Москва никогда не будет промышленным городом, требующим каких-то сверхресурсов. Одна из главных ошибок советского времени в том, что Москву пытались сделать промышленным городом, столицей мирового пролетариата. Поэтому сюда постоянно завлекали рабочих со всей страны, однако уже следующее поколение уходило из рабочих профессий. Это специфика столичного города, предоставляющего широкие возможности выбора привлекательной деятельности.

Сбережение энергетических, водных и других природных ресурсы в крупных городах действительно является одним из ключевых вопросов их функционирования, и не потому что ресурсов не хватает, а потому что сбалансированное развитие требует, чтобы инфраструктура была рациональной и экономной. К примеру, было ли оправданным решение о строительстве в Москве только высотных зданий с огромным лифтовым хозяйством, с большими затратами на мусороудаление? На мой взгляд, сегодня Москве нужна новая доктрина снижения стоимости инфраструктуры и, соответственно, сокращения многоквартирного, дорогого в эксплуатации жилья. Мне кажется более правильным курс на разнообразие типов жилья и снижение затрат на его содержание.