



О.А.Баевский.

В 2010 г. редакцией «АВ» «Темой года» была избрана «Москва на переломе». За минувший год на страницах журнала было опубликовано более двух десятков материалов, посвященных различным аспектам градостроительной политики и практики столицы, в том числе подборка соображений и рекомендаций ведущих российских урбанистов – по форме ответы на вопросы анкеты «АВ». В результате этого растянутого во времени внеконъюнктурного брейнсторминга были охвачены практически все важнейшие болевые точки современного мегаполиса – от транспортных и социальных до экологического неблагополучия и отношения к историко-культурному наследию.

В настоящий момент в связи с известными политическими подвижками открылось окно возможностей, в том числе в урбанистической практике, куда устремились толпы радетелей об общественном благе с простыми и ясными как слеза рецептами и советами – наказом новому мэру Москвы. Типа что ему надо было бы сделать сегодня, завтра, послезавтра... Эта тактика соблазнения при посредстве испытанных средств – вроде «Шанели №5» – не имеет ничего общего с действительной терапией «больного человека Евразии», обособленной стратегией градостроительного развития мегаполиса, ее перереформированием, в чем наша столица так остро нуждается.

Дмитрий Фесенко

Проблемы современного мегаполиса:

опыт осмысления

Москва глазами экспертов

Социально-градостроительные проблемы

Следует сразу сказать: по большинству обозначенных «АВ» проблем мнения экспертов существенным образом расходятся, что лишний раз свидетельствует о неоднозначности и даже заведомой известной уязвимости принимаемых управленческих решений – с какой бы стороны они не исходили и на какие теоретико-методологические основания не опирались. В подобных условиях неопределенности главное не метаться, выбрать ту или иную из конкурирующих стратегий и ей следовать, в то же время не забывая о необходимости поддержки и оппонирования института критики, исходящей из конкурирующего лагеря – «дабы карась не дремал». В длинном перечне социальных проблем мы выделили джентрификацию, то есть выдавливание коренных жителей из их родных мест, и формирование gated community, иначе говоря, замкнутых городских анклавов. Здесь же первым номером, вне всякого сомнения, должно идти социальное жилье – достаточно сказать, что Россия остается едва ли не единственной в мире страной, где данная типология практически отсутствует, если не считать архаики крупнопанельного домостроения. Другой аспект той же проблемы – скудость форм собственности и аренды жилья. Однако все это настолько самоочевидно, что выносить данный вопрос на специальное обсуждение – тем более профессионального сообщества – не имеет смысла.

Наши эксперты по-разному относятся к наблюдаемому двуединому процессу олигархизации-пауперизации городской среды как следствию чудовищной социальной поляризации, характерной

для современной России. **Б.Левянт** и **А.Высоковский** – вполне терпимо, склоняясь скорее к понятию «социально-территориальная стратификация», на деле, отсутствовавшему в советское время. **Б.Левянт** справедливо указывает на два обстоятельства: имевшую место волнообразную (в пореформенную, сталинскую, хрущевско-брежневскую эпохи) смену т.н. коренного населения Москвы – в отличие, скажем, от Лондона – и стигматизацию столицей андекласса и просто девиантных особей, по И.Солоневичу, биологических отбросов, понуждающее население к смене местожительства и перекрытию доступа в дворовые пространства. **А.Высоковский** склонен разводить, так сказать, добровольную и принудительную джентрификацию, лишь последняя, осуществляемая в интересах крупного девелопера и власть предержащих, вызывает к противодействию на правовом уровне. Эксперт предлагает сменить акценты – по его мнению, главная проблема не джентрификация, а отсутствие прав жителей на защиту своей среды и участие в принятии решений, затрагивающих их имущественные и средовые интересы. Он уповает на включение пробуксовывающих рыночных механизмов, по его мнению, способных оздоровить инвестиционный процесс и строительную отрасль в целом. Так или иначе, «в центре города категорически нельзя сносить мелкоразмерные кварталы сложившейся застройки, когда выморачивается историческая среда, и на ее место приходит новая застройка «свободной» планировки».

О.Баевский без особого энтузиазма признает факты джентрификации и формирования gated community. Первый феномен является, как прави-

Эксперты «АВ»

О.А.Баевский, зам.директора НИИПИ Генплана г.Москвы

А.В.Боков, президент САР, ген.директор МНИИП «Моспроект-4»

А.А.Высоковский, президент фонда «Градостроительные реформы»

Б.В.Левянт, президент компании «АБД Architects»

И.Г.Лежава, зав.кафедрой градостроительства МАрХи

В.П.Юдинцев, директор АБ АРТЭ+

ло, результатом переселения из ветхого жилого фонда. Что касается возникновения внутри города особых анклавов, то здесь в качестве смягчающей, компенсирующей меры предлагается содействие развитию системы общественных пространств, обеспечивающих открытость и доступность территорий. Эксперт предлагает сменить ракурс, упирая на незнание жителями своих прав, непонимание существующих механизмов, включая право собственности – отсюда, к примеру, фактически рубящие под собой сук их требования уменьшения параметров разрешенного использования их же собственного участка с целью снижения его инвестиционной привлекательности.

В.Юдинцев полагает, что анклавы по-любому будут множиться, Москва постепенно превращается в город для богатых – этот процесс исподволь шел и в советское время. Власть не будет менять порочный курс, регулировать вопросы социальных, этнических и прочих дисбалансов – до первых общественных эксцессов. Впрочем, «сегодня в Москве еще не так плохо... пока». Позицию **А.Бокова** отличает взвешенность. Апеллируя к неприглядному южноафриканскому опыту, где белое население вынуждено спасаться от беснующейся толпы в крепостях, он призывает к нащупыванию непростого баланса, опорой которого оказывается наличие среднего класса, гражданского общества, отсутствие дущераздирающих имущественных различий. «Община имеет право на существование, но ее замкнутость должна сочетаться с включенностью в окружающую жизнь».

Наиболее жестким критиком сложившегося положения дел оказывается **И.Лежава**, связываю-

щий вышеуказанные и прочие социальные дисфункции с инвазией дикого капитализма, одномоментной трансформацией социального государства в свою противоположность. «Законы не устоялись, традиции не отработаны, суды крайне загружены». И в этой ситуации виноваты градостроители, на которых вешают всех собак?..

Городской ландшафт

Под городским ландшафтом, или таунскейпом, понимаются различные масштабные уровни городского окружения – от силуэтной линии до общественных пространств и городского партера. Открывающая этот перечень силуэтная линия может служить своего рода лакмусовой бумажкой – дело в том, что если вы признаете таковую в качестве одной из целей городского планирования и проектирования, значит, вы склоняетесь к т.н. априорному, или управляемому градостроительству, граничащему со стремительно устаревающим понятием градостроительного искусства, если же для вас это пустой звук – вы на стороне т.н. спонтанного градостроительства, классическим примером которого является Нью-Йорк. Впрочем, вещи могут не называться своими именами, однако реконструировать содержание той или иной профессионально-идеологической позиции не составляет труда.

Среди экспертов «АВ» только **А.Высоковский** и **А.Боков** проговаривают свои позиции в полном соответствии с данной системой координат. Согласно первому, силуэтная линия в качестве проектного целеполагания – это «очень архитектурный взгляд». **А.Высоковский** считает, что расписанный М.Шагалом плафон в Гранд Опера изменил

А.В.Боков.





А.А.Высоковский.

городской ландшафт Парижа сильнее, чем все вертикали вместе взятые. (Вопрос: включая Эйфелеву башню и высотку на Монпарнасе?). Он переводит разговор в направлении публичных пространств, в последнее десятилетие испытывающих прогрессирующую дистрофию, задавая очень любопытный ракурс. А именно – отечественная архитектурная традиция ставила во главу угла проектирование и структурирование жилья, в то время как публичное пространство – площади и улицы, или городской каркас – должны стать точкой отсчета для современного проектировщика. Что касается **А.Бокова**, то он и в данном случае склонен центрировать позицию: его не травмируют силуэты Нью-Йорка или Чикаго – «ни уродливые, ни особенно красивые», но он за то, чтобы примирить две модели, что в нашем случае предполагает принятие того обстоятельства, что город обладает способностью к самоорганизации и самодвижению. Вопрос лишь в том, совместимы ли эти два конфликтующих подхода? Эксперт также акцентирует внимание на качестве среды и ее составляющих – непрерывности пешеходных путей, включая необходимые в нашем климате перекрытые пространства, отсутствии барьеров, наличии зелени, парковок, дорожном покрытии, уважительном отношении к инвалидам и т.п.

Б.Левянт сомневается в возможности и необходимости сохранения силуэта, обращаясь к аналогичным эпизодам в развитии столицы – в частности, дореволюционному, когда перемены были столь же стремительны и радикальны. В качестве основной причины необратимых изменений таунскейпа он видит отсутствие регламентов. Причем не секрет, что ситуация искусственно блокируется, а это ведет к проектно-строительному коллапсу – «система себя настолько изжила, что уже не в состоянии предпринять определенных шагов».

И.Лежава, окидывая взглядом прожитые годы, показывает, что один из векторов урбанистических изменений – это неуклонное, от эпохи к эпохе, повышение качества среды. «Историческая застройка Москвы ветхая, изначально плохо построенная, примерно на метр утонувшая в бесконечных слоях асфальта». Последний такой рывок датируется как раз 1990-2000-ми гг. А вместе с этими переменами разворачивается трансформация городского ландшафта. Как неизбежная плата?

Для **В.Юдинцева** и **О.Баевского** московский силуэт является существенной урбанистической переменной – к их (и нашему) сожалению, в том числе в плохом смысле. Бум последних десятилетий, регулярные переназначения доминантности (красивая формулировка **В.Юдинцева**), беспорядочный рост как фоновой застройки, так и претендентов на звание архитектурно-планировочных акцентов привели к кризису городского ландшафта. В итоге городская застройка распадается

на отдельные, фрагментарно воспринимаемые силуэтные общности – о силуэтном зонировании речи уже не идет. Как констатирует **В.Юдинцев**, максимум, что остается – создание цепочек доминант по радиальным направлениям и осмысление локальных ландшафтно-силуэтных задач. Что касается **О.Баевского**, то он по-прежнему уверяет, что задачей Генплана является не только сохранение традиционных характеристик городского силуэта, но и его преемственное развитие.

Транспорт

В иерархии градостроительных проблем столицы это, бесспорно, самая главная, можно сказать, животрепещущая. Случаи 8-часового(!) простаивания в пробках, имевшие место совсем недавно, свидетельствуют о том, что Аннушка маслице-то уже разлила – близится полный паралич системы.

Как можно было ожидать, по этой проблеме уровень солидарности наших экспертов оказался весьма высоким. Хотя есть один пункт, по которому высказывались диаметрально противоположные точки зрения – это ограничение въезда автотранспорта в центр города. Принципиальными противниками такого шага – по крайней мере, в ближайшей перспективе – являются **А.Высоковский** и **В.Юдинцев**. Первый выделяет ряд обстоятельств, среди них – отсутствие ресурсов, включая пропускную способность улиц, наращивания парка общественного транспорта и низкое, несопоставимое с автомобилем качество условий поездки (заметим: при стоимости, неуклонно приближающейся к западным стандартам).

В.Юдинцев указывает на другой убойный фактор – около 75% фонда в пределах Садового кольца – это властные, представительские и другие платежеспособные объекты, причем половина из них использует бывший жилой фонд. «Заставить их пересест на общественный транспорт не выйдет, их можно только вывести, выкупить, обменять, вынудить уйти, постепенно заменяя наполнение центра гостиницами, объектами культуры и возвращенным жильем». Формула **В.Юдинцева** выглядит математически красиво: «Проблема транспорта в центре – это проблема его объектного наполнения». Точка. Нам никуда не уйти от возвратного заполнения центра неавтоемкими функциями и возвратного же развития и сгущения капиллярной улично-переулочной сети. А тут кто-то попискивает про реверсивные полосы да оптимизацию правил парковки – это я о разом вспапавшихся массовых медиа. Впрочем, в качестве 51-й и 52-й мер принимается. Наши эксперты обильно приводят зарубежный, отнюдь не только западный, опыт – помимо Лондона и Парижа это, в частности, Шанхай и Сингапур. К примеру, в Шанхае регистрация автомобиля стоит столько же сколько он сам, а в Сингапуре тот же абрис, только сбоку – та-

кой налог на ТС, что сто раз подумаешь, нужно ли оно вам. При том что великолепно функционирует комфортный общественный транспорт, внеуличный в том числе.

Тут следует сделать небольшое отступление. Необходимо отдавать себе отчет, что вообще существуют всего-то две основные антикризисные урбанистические альтернативы. Первая связана с кардинальной реконцептуализацией стратегии градостроительного развития, другая – с инвентаризацией и ранжированием основных проблем, а вслед за ними – конкретных мер, направленных скорее на корректировку, пусть и существенную, нежели на перезагрузку ранее принятой стратегии. Экспертами проговорены как вариант А, так и вариант Б. Решение, как известно, остается за властями.

Вариант А.

И.Лежава, разумеется, не мог не сказать о набравшем – линейных городах. Относительно потенциальной возможности перестроения вектора эволюции Москвы – от радиально-концентрической к линейной – в рамках его концепций Сибстрима и МоскваПита (совместно с М.Хазановым, М.Шубенковым и др.), наверное, распространяться не стоит – мы о них не раз писали. Упомяну лишь еще один афоризм – с известной референцией, родившийся в ходе нашей дискуссии, а именно – «Радиально-кольцевая Москва – это преступление». Кстати, **А.Боков** приводит вполне удавшийся опыт перерождения моноцентрической системы в полилинейную, или полицентрическую – это Париж.

Б.Левянт замечает, что по-хорошему следует вывести из Москвы столичную функцию – по примеру послевоенной Германии и современного Казахстана. В таком случае у города появился бы шанс нормально развиваться – без чудовищной концентрации власти и денег. Справедливости ради заметим, что об этом неустанно из года в год говорит тот же М.Хазанов.

На этом перечень сверхрадикальных предложений, выдвинутых экспертами, заканчивается. Из чего вовсе не следует, что больше таковых у нашего цеха нет в заглашке. Просто никто не верит в их осуществимость – чего, спрашивается, зря сотрясать воздух?..

Вариант Б.

И все же основной объем прогнозов и рекомендаций экспертов связан с «многомерным», по слову **А.Высоковского**, применением различных урбанистических подходов, методов, средств – от планировочных до финансовых и экономических. О.Баевский, оговаривая несиюминутность решения транспортной проблемы, приводит свою иерархию мер: уплотнение дорожной сети, развитие общественного транспорта, устройство перехватывающих автостоянок, организацию транзита через промтерритории посредством предваряющего введения в их состав террито-

рий общего пользования, развитие внутригородского железнодорожного транспорта.

И.Лежава настаивает на необходимости снимающих транспортную нагрузку подземных проколов. Причем, по его словам, и хорды, которые когда-то планировалось построить поверху, вероятно, придется убирать под землю – как известно, зарезервированные под строительство Северной и Южной рокад территории уже застроены. Впрочем, это обычная мировая практика – достаточно вспомнить Брюссель или Бостон с их сеткой наземных и подземных магистралей.

А.Боков и **Б.Левянт** выстраивают систему мер второго плана, которые могли бы послужить в качестве своего рода дополнительного понтона для первого, «тяжелого» эшелона: организация «умных» дорог, их эффективная разметка, оптимизация работы светофоров, повышение дисциплины вождения, введение платы за парковку, которая бы шла на перевооружение парка общественного транспорта, и др.

А.Высоковский берет на себя смелость сформулировать последовательность первоочередных шагов: изъятие частей зданий и прокладка малых улиц, введение ограниченных платежей за парковки для отдельных групп и организаций, прокладка фрагментов магистралей, введение платежей на развитие инфраструктуры, таких как дорожный фонд, и небольшой платы за въезд в некоторые зоны центра, улучшение качества отдельных элементов общественного транспорта при ограниченном наращивании внеуличных скоростных систем и др.

Особое место занимает **В.Юдинцев** в его попытке прочертить объективно складывающиеся тренды и перспективы самоорганизации и развития мегаполиса. Он анализирует выраженную морфологическую асимметрию улично-дорожной сети столицы по оси северо-запад – юго-восток, которая обусловлена расположением московского железнодорожного узла. Возможно, в будущем ценной сверхзатрат на дорожно-мостовое строительство Москва превратится в групповую форму сетевых систем: на юге и западе – веерную, на севере и востоке – ортогональную. Срединная же зона с Третьим транспортным кольцом станет рубежом двух систем: наружной – сетевой, и внутренней – традиционно-радиальной. О системе мер для внутренней части выше уже упомянуто, что касается наружной – здесь в повестке стоит акцентирование вылетных магистралей с дублированием перспективных, выявление тангенциальных трасс при общем сгущении улично-дорожной сети в целях повышения вариантности ее распределительных свойств. Это происходит, так сказать, естественно-эволюционным путем, и задача урбаниста состоит в улавливании сперттого дыхания мегаполиса, прерывистого пульса городского развития и деликатном, а в определенные моменты – решительном подталкивании данного процесса.

Б.В.Левянт.





И.Г. Лежава.

Синергетический взгляд на мир, похоже, живет и побеждает – наконец-то дошло и до отечественной урбанистики. Вот только остается выстроить систему аттракторов и разглядеть в этой динамической развертке последовательность фаз – каналов эволюции и зон бифуркации – и, соответственно, дифференцировать и специфицировать предполагаемые урбанистические интервенции.

Природные ландшафты и экология

Вновь разброс суждений и оценок экспертов оказывается не кучным – возможно, свою роль сыграло не вполне корректное объединение под одной «шапкой» природных ландшафтов и экологического неблагополучия. В результате кто-то говорит о зеленых территориях, а кто-то об энергоэффективности.

Кстати, последняя формулировка вызвала отповедь **О.Баевского**, отрицающего сам факт неблагополучия. Он апеллирует к 20 м² зеленых насаждений (согласно Генплану, в расчетные сроки планируется увеличить данный показатель до 26 м²), приходящихся на душу населения (а сколько таковых – если без дураков?), что превышает соответствующие показатели Парижа, Берлина и даже Лондона. В свою очередь заметим, что в Москве на поддержание 1 м² озелененных территорий отводится всего 4 копейки в год – против среднеевропейских 10 евро в западноевропейских странах. Впрочем, факт регулярного изъятия из территорий природного комплекса эксперт признает, равно как и необходимость наведения юридического порядка в данной области – в частности, разграничения территорий общего пользования, особо охраняемых и ограниченного использования.

И.Лежава видит две основные причины нынешней ужасающей экологической обстановки – это растущий автопарк и его состояние, а также мусорные свалки. Озеленением проблему их нейтрализации не решить. А имеющиеся на Западе соответствующие средства борьбы слишком дороги для нас.

Еще более пессимистично настроен **Б.Левянт**, вообще отрицающий наличие сколько-нибудь внятной политики городского развития, в том числе в данной сфере.

А.Бокову же не близка агрессивность защитников природы. В то же время он акцентирует внимание на зеленом строительстве, энергосберегающих технологиях и энергоэффективности. Причину прискорбного положения дел в этой области он видит в свойственном нам отсутствию ощущения конечности природных ресурсов, зависимости, в том числе психологической, от топливно-сырьевого сектора.

А.Высоковский задает еще один поворот темы, вменяя экологам стремление упрятать лес «под колпак», дистанцировать его от человека – носи-

теля потенциальной угрозы. По его мнению, природные ландшафты должны быть в прямом контакте с человеком, хотя нагрузка, конечно, должна регулироваться. О том же, что пока не исчерпаны возможности альтернативных решений, не надо прокладывать коммуникации через городские леса, говорить излишне, – замечает эксперт. У **В.Юдинцева** отношение к природным ландшафтам встроено в его общую концепцию урбанистической эволюции. По его подсчетам, около половины столичной зелени – внесруктурна, она возникла на месте санации застройки 1960-1980-х гг., попросту говоря – сносов, представляя собой разрозненные клочки и пятячки – те самые «территории ограниченного использования». Логика уплотнения и оформления мегаполиса неминуемо приведет к их поглощению. Как настаивает эксперт, пора приучать горожан к мысли, что Москва не может быть низкоплотным городом-садом. Так что действующие нормативы внутриквартальной зелени рано или поздно будут пересмотрены. В конце концов, российская столица в ходе своего последующего развития не может не приближаться к таким аналогам, как, скажем, Париж, где зелень вытеснена в Люксембургский сад и на бульвары.

Историко-культурное наследие

Как и транспорт, историко-культурное наследие не вызывает большого разброса мнений среди экспертов. Лейтмотивом оказывается признание наследия основой не только градостроительной преемственности, но и привлекательности города, в том числе инвестиционной. При этом следует избегать опасности музеефикации того или иного памятника и его окружения, к чему нередко приводит отечественная практика охраны: «без страха и упрека», в самое последнее время подмявшая под себя даже некоторых сильных мира сего. Смысл этих чеканных формулировок раскрывается в монологах экспертов. **О.Баевский** подчеркивает, что в правовом отношении с историко-культурным наследием дела обстоят лучше всего. На территориях объектов культурного наследия разрешается вести только реставрационные работы. В зонах охраны культурного наследия действуют как градостроительное, так и охранное законодательство, однако первое фактически подчинено второму. Установление границ зон охраны не подлежит процедуре публичных слушаний. И т.д. и т.п. Все же проблемы начинаются на стадии исполнения законодательных норм, от чего, однако, не легче. По замечанию **Б.Левянта**, защита памятников государством на бумаге обеспечена, а что на деле? По подсчетам специалистов, за последние пару десятилетий в Москве уничтожено порядка 700 объектов культурного наследия. В то же время эксперт указывает на ряд причин, не благоприятствующих делу охраны в наших пенатах.

В их числе – извечное посредственное качество строительства, следствием чего оказывается процветание индустрии новоделов. Еще одна проблема – проникновение современных технологий и изделий, в том числе, в практику реставрации, когда из пластика ничтоже сумняшеся лепят колонны и карнизы.

Ряд экспертов заостряет внимание на необходимости сохранения не штучных объектов, не отдельных памятников, а цельных средовых общностей. **А.Высоковский** апеллирует к ценности исторических ландшафтов и духа города, в то же время призывая соблюдать баланс между сохранением наследия и необходимостью обновления всей городской структуры. **А.Боков** полагает, что предметом охраны должна стать система улиц города – для Москвы, где деревянная застройка регулярно менялась, если что и оставалось, так планировочный каркас, то есть именно сетка улиц, это особенно актуально.

Постоянная полемика щеха с представителями органов охраны и соответствующих общественных движений не могла не найти отражение и на полях состоявшейся заочной дискуссии. **А.Высоковский** убежден, что памятниками надо пользоваться, а для этого проекты реставрации должны позволять их тактичную трансформацию. По словам **А.Бокова**, следует руководствоваться правилом: старое должно сохраняться, а новое должно быть видимым. Твердокаменная позиция защитников наследия имеет одним из следствий гибель либо постепенное разрушение памятников. Запрет строительства в охранных зонах ведет к проблематичности согласования устройства на данной территории технических помещений и инженерных служб, необходимых для поддержания нормального микроклимата в помещениях.

С точки зрения **В.Юдинцева**, ширящаяся идеология «держат и не пущать» приводит к очередному сбою в урбанистическом развитии столицы. Так, охранные зоны начисто исключают немалые участки города из эволюционной логики. Он задается вопросом: что, историческое развитие центра Москвы уже завершено? И отвечает: «Старая Москва, так же как и новая, недоформирована и рыхла по структуре кварталов, завершению периметра, ее пустоты порой вопиющи, как и глухие торцы, а разница между уличным и дворовым пространствами часто неразличима». Там, где нет фондовых приращений, там заканчивается историческое развитие, исчезает инвестиционная составляющая, от чего страдают как памятники, так и любая ценная среда, – уверен **В.Юдинцев**. Следует подчеркнуть, что эксперт исходит из представления о живом историческом городе, а не наборе площадок для обзора особо ценных мест. И все же наиболее жесток в своей критике идеологии беззаветного охранительства **И.Лежава**, ставящий под сомнение лабораторную чистоту помыслов отдельных защитников насле-

дия. Он согласен, что 30% девелоперов продавливают свои проекты всеми правдами и неправдами, однако остальные все-таки действуют в соответствии с законом. «В противном случае от старой Москвы не осталось бы ничего», – заключает эксперт.

Энергетика

По сравнению с вышеперечисленными сюжетами электроэнергетика явно не дотягивает до статуса проблемы, хотя **О.Баевский** и констатирует, что она стала проблемной отраслью. В то же время дефицит энергетических мощностей не может быть тормозом развития города, он может быть тормозом его роста.

А.Боков же полагает, что дело вовсе не в дефиците, а в низком уровне культуры энергопотребления и отсталых технологиях.

И.Лежава указывает, что в последние десятилетия промышленность, на которую приходится около 80% энергопотребления, только и делает, что высвобождает мощности – о какой нехватке в таком случае можно говорить? Другое дело – недоиспользование альтернативных источников энергии, которые наталкиваются на противостояние министерств, стоящих на страже своих интересов.

Б.Левянт, ссылаясь на свой проектный опыт, замечает, что во всех объектах компании при первоначальном отсутствии каких бы то ни было энергетических мощностей, в конце концов, таковые обнаруживались. Как происходят такого рода чудеса – общеизвестно. Но конкретных мер не принимается.

Сбережение энергетических, водных и других природных ресурсов 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, – подводит черту **А.Высоковский**.

PS Пожалуй, единственная принципиальная тема, которая не поднималась нами в рамках этой заочной профессиональной дискуссии, это перспективы развития Московской агломерации – «Большой Москвы», если подобный термин будет, наконец, принят. Впрочем, этот сюжет, точнее – его злободневность, так же как и необходимость формирования типологии и возведения социального жилья, не нуждается в доказательстве, а равно и в специальной рефлексивной проработке. Справедливости ради заметим, что в конце 2009 г., когда задавалась конфигурация будущего дискурса, такая постановка вопроса была неактуальна. Сегодня, со сменой Правительства Москвы, сделаны первые шаги к налаживанию столь насущного диалога между двумя субъектами Федерации...

В.П.Юдинцев.

