

## Москва в точке перехода

Анкета «АВ»

На вопросы редакции отвечает руководитель архитектурной мастерской «АРТЗ+» В.П.Юдинцев.

### 1. Социальные проблемы градостроительства: от джентрификации до gated community

**В.Ю.** Юдинцев. Первые признаки существования джентрификации в городе появились задолго до перестройки, вспомните многочисленные «кооперативы», дома дикторского, ЦКовские бани, но это было мало и сильно не мешало. Тогда уже были и национально-анклавы – жители кожных республик осваивали жилой фонд вокруг рынков, но и тут в ряде остальных объектов. От знакомого функционера я узнал, что партийные органы в ряду остального отслеживали и регулировали эти вопросы, вплоть до того, что могли запретить вывод никельного завода, чтобы сохранить в районе «благотворный» баланс рабочего класса, или убрать мазюлящую глаз «Березку». Но справедливости ради напомню, что именно партийные и другие административные органы отгородили у центра половину Китай-города и сектор от Лубянки до Бульваров.

Сегодня у всех социальных и национальных групп, особенно относительно закрытые зоны есть твердый общий знаменатель – деньги. И нравятся нам это или нет, но любые анклавы будут расти, и кто не успеет податься до уровня стоимости московской недвижимости, может оказаться на периферии, а то и за чертой Москвы.

Ни архитекторы, ни даже урбанисты с этим ничего поделать не могут. Москва медленно превращается в город для «богатых». Изменившийся порочный курс могут политические партии с направленной социальной программой, представители власти могут выбрать или не выбрать во власть. Свидетельствует безнадёжно, но другим законных путей нет. Ясно одно – сегодняшняя власть не будет регулировать вопросы социальных, национальных и прочих дисбалансов, приводящих к образованию закрытых, полузакрытых зон и анклавов в городе. Пока, как всегда, не ударит какой-нибудь гром.

Бедные и богатые, рабочие и разночинные районы существуют в любой столице. Было это и в дореволюционной Москве. Или все уже забыли Марину роу и Сокольников, откуда вечером живым не выск выйдешь? Сегодня в Москве ещё не так плохо... пока.

### 2. Трансформация таунскайп: от спутной линии до общественных пространств и городского порядка

**В.Ю.** То, что случилось с городским силуэтом в Москве, в целом, можно охарактеризовать очень просто: радикально изменились смысловые значения фоновой застройки и любых архитектурно-планировочных акцентов. Это вещь не новая. Ещё раньше крупные доходные комплексы, до большевиков, нарушили давнишнее традиционное соотношение (слева бугристый «ковёр» рядовой застройки и акценты красных комплексов), вторглась и переизменила реальную доминантность в окружении. Классический пример – дом СО «Россия» на улице Солынка, навалившийся на Ивановский монастырь и придавивший угловой церкви Рождества на Кулишках вид заблудившейся девочки. Скандалы начала XX в. были не слабые нынешних. Потом стране стало не до силуэтов. Позднее сталиские высотки попытались вернуть все к прежней системе отсчета, но на новом уровне и почти 40 лет это удавалось, хотя в 1960-х сильную провокацию произвел Новый Арбат.

Кое-кого напугал, но рецидивов долго не было. Почти неуравновешенный бум 1990-х сделал, в первую, фоновую застройку слишком крупной и очень контрастной по составу, а во-вторых, повсеместно стали возникать объекты, претендующие на акценты, но вне каких-либо ландшафтно-планировочных предельсов – то в назине, то даже не на перекрестках. Классический пример – «Триумф-палас» в Чапаевском переулке. Заметнее, не на Сколково, ибо до него почти полтора километра. С огромным трудом удаётся и местоположение отовсюду видимых башен на Зооло-

гической улице или в Остробском переулке. С чего это они так торчат в никому не известных точках?

Башня – вещь экономически выгодная и инвесторы, и проектировщики, вот они и вылезли везде как мухоморы после дождя. И что? Считать этот новый «подлесок» современным городским стандартом? Тогда kaikki должны быть акцентами? Вот Сити – стоит как склад готовой продукции, бери и ставь в нужных местах, все лучше, чем плющить нинину и тешить видком глянцевую трассу.

А дальше? Увеличивать высотность акцентов до упора? Похоже, именно так и выглядят кризис городского ландшафта. Генеральные планы 1971 и 1990 гг. пытались по-разному, но целостно решать ситуативную задачу в рамках всего города. В 1971 г. – концентрическим повышением и фоновой этажности, и акцентов от центра к периферии. В 1990 г. – то же, но с большой детальной работой по углам и их углам, т.е. ограниченным местом минимально необходимым мест, определяемых многофункциональными предельсовыми. Всё. Теперь о любой целостной ландшафтно-спутной системе можно забыть. Выросшая фоновая застройка поделала город на отдельные, фрагментарно воспринимаемые ситуативные общности. Максимум, что можно еще сделать эффективного – это создать цепочки доминант по радиальным направлениям. Но и это может не дать эффекта после того, как Правительство Москвы навалоило городку высокую программу из трех сотен высотных объектов в рамках всего из тех же мухоморной болтовни. А она также в большинстве свдвинута относительно фокусной геометрии города. Так что и простые цепочки ориентиров будут основательно замурены мнимыми акцентами, что мы и наблюдаем. В итоге для нас как профессионалов остается как то осмыслить локальные местные ландшафтно-спутные задачи, не надеясь, что кто-то удержит от распада глобальной ситуативное зонирование Москвы.



### 3. Градостроительная асфиксия, или транспортная проблема

**В.Ю.** О том, что Москва захлебнется до транспорта, лично я слышал еще юнком, в 1970-е на какой-то конференции в Думе архитекторов. Досказал серьезный стеч из Венгрии. Над ним размышлялись, так как он призывал, пока не поздно, трансформировать во что-нибудь радиально-концентрическую систему движения – главное транспортное решение Москвы. В гештале 1971 г. были заложены четыре вылетные хорды, образующие в среднем поясе из пересекающихся отрезков подобие кольца, и материализовались в итоге в Третье кольцо, чуть отодвинув транспортный коллапс. А где вылетные хорды? А их нет, да они теперь, видимо, и не нужны, так как навесили бы на хордове кольцо и распределительные функции МКАД. Трудно представить себе ещё несколько ведущих магистралей в нынешнее Третье кольцо. На нем и так ориентированы трудовое, и до делю проаказывая, нужной выезд. В результате получается, что любая транспортная акция действует в рамках радиально-кольцевой системы, только укрепляет её. На очереди – Четвертое кольцо. И так далее.

Между тем морфология urbano-дорожной сети Москвы издавна несет в себе выраженную структурную асимметрию. Ось этой асимметрии северо-запад-юго-восток складывается с поимой Москвы-реки. Север и восток складывались под сильнейшим влиянием московского железнодорожного ула, что и определило радиально-поясовое образование с средним розданным кольцом, так как любое пересечение – это инженерное «форсирование» железных дорог, как правило, дорогостоящее. Из-за этого северо-восточная и восточная части хронически отставали. Запад же и особенно юго-запад без особых проблем, если не считать Москвы-реки, постепенно сложился в некое подобие сетевой системы, где налицо дублирование направлений и, следовательно, избиратель-

ность маршрутов. А это уже признаки более высокой стадии развития urbano-дорожной сети. Если бы в плане 1935 г. успели сделать второй мост в Лужниках, весь Запад и Юго-запад Москвы были бы обслужены куда надежнее. Сейчас «поднять» такой мост горазду уже не под силу, как, что предыдущие десятилетия этого не сделали.

На сегодня в развитых странах вроде бы осознали, что сетевые системы или «решетки» в транспортном отношении наиболее жизнеспособны, это подтверждается повсеместно, эталон – план Барселоны, там еще и диагонали имеются, что почище любых хорд. Чисто теоретически можно себе представить, что Москва со временем превратится в групповую форму сетевых систем, на западе и юге – веерную, на севере и востоке – ортогональную. Все это ценой небывалых затрат на дорожно-мостовое строительство, но в принципе возможно. Тогда средняя зона с третьим кольцом станет рубкомом духа системы: наружной – сетевой и внутренней – традиционнорадальной. Каждая со своей главной проблемой и возможных решений.

Для наружной – акцентирование вылетных направлений и дублирование перспективных, выявление тангенциальных трасс на фоне общего ступения urbano-дорожной сети в целях повышения вариативности её распределительных свойств. Конечно, это будет иметь совсем несложную геометрию в западном и восточном секторах. Ну и пусть. Для внутренней – продолжение поддерживаемых действий с «задерживающими» стоянками, наполнение центра неавтобусными функциями и возвратное развитие капиллярной urbano-перулоульной сети, при её усиленном ступении.

Трудно припомнить какой-нибудь транспортный текст в рамках гештале, где не было бы залиси об опережающем развитии общественного транспорта при использовании центра города. А реальных действий здесь нет. Кроме нескольких новых станций метро, а ч-

ще – новых выходов из тех же станций. Горазне выстроили индивидуальную транспорт. Посмотрите на пустые троллейбусы в центре и по Садовому кольцу. В них сидит по несколько человек, а места они занимают много. Похоже, этот выбор будет действовать, пока у нас формируется пресловутый полуперулоульный класс. Платы не дадут смириться и лезть в троллейбусы или маршрутки. И формироваться этот класс будет очень долго, а потом ещё отывать толкаться локтями и баггерями.

У многих возникает идея ограничить выезд авто в центр. Я думаю, что сторонники запретов на выезд личных авто не учитывают одного убойного фактора: около 75% фонда внутри Садового кольца – это властные, представительские и другие очень платежеспособные объекты, и половина из них использует бывший жилой фонд. Заставить их переехать на общественный транспорт не выйдет, их можно только вывести, выкупить, изменить, вынуждая уйти, постепенно заменяя наполнение центра гостиницами, объектами культуры и возвращаемым жильём. До этого разговору об общественном транспорте, наверное, будут неактуальны. Проблема транспорта в центре – это проблема общественного наполнения. Изменение наполнения – на очереди, потому что ситуация давняя патовая – и для тех, кто хочет свободно пользоваться центром, и для тех, кто сделал его недоступным. Как-то вылезать из этого проигрившего всё равно придется. До-нышко видно уже всем.

### 4. Природные ландшафты / экология: общее неблагополучие

**В.Ю.** Подвываящая часть городского населения России и Москвы, в первую очередь, имеет тихое маленькое счастье – второе жилище: дачу, халабуду, загородный дом. Хотя какого качества, да и есть у всех, но сам факт второго жилища не отменяет потребность в городских зеленых ландшафтах –

хотя бы для детей, пенсионеров и маломобильных групп населения. Вопрос в том, какого качества должны быть зеленые пространства в городе.

Я уже писал в АВ, №2(113), что богатство московской зелени возникло, во многом, благодаря санациям застройки 1960-1980-х гг., снос исторически ценных и не очень зданий – словом, как продукт больших и маленьких бед застройки и развала кварталов. И даже беглый взгляд на Москву в Google обнаруживает большую степень хаотичности зеленых пространств в Москве по сравнению с любой европейской и даже азиатской столицей. Половина московской зелени внеструктурна, т.е. не оформлена в скверы, парки, бульвары, набережные, ни в одну из известных градостроительству структурных составляющих. В основном это тысячи клочков и пятнчиков. Я живу в «зеленом» районе за «Динамо», состав деревьев – скверный: в основном тополя да ясенелистные клены. Года четыре назад во время сильного урагана поломало и вырвало очень много стволов. Двоих людей убило, нескольких ранило, побило десятки машин. Такая зелень опасна.

Вполне отдавая себе отчет, что большинство населения не готово расстаться с любой формой зелени – как «дикой», так и регулярной, считаю, что пора приучать горожан к мысли, что Москва не может быть низкоплотным городом-садом, слишком много людей хотят в ней жить и работать, а «поленовский дворики» и в Серпухове-то скоро не найти. Логика уплотнения и оформления метрополиса неизбежно приводит к выбору в пользу застройки. Пусть меня осудят экологи, но города возникают и растут не для зелени, а ради множества эффектов, достигаемых плотностью и порядком. И экологический каркас Москвы тоже должен складываться, повинуюсь порядку и форме.

А действующие нормативы внутриквартальной зелени хорошо бы пересмотреть, но, боюсь, что это случится несомненно.

## 5. Историко-культурное наследие как основа градостроительной преємственности В.Ю.

Московское общество в 1990-е гг. было здорово напугано почти бесконтрольным строительным бумом в исторической части города. Вторжение было быстрым и множественным. Уследить было трудно, обсуждалось наспех. Как реакция на это в последние полтора десятилетия появились законы, постановления и конкретные регламентирующие документы, призванные ограничить поток опрочметчивых проектных решений.

Сразу хочу сказать, что тема охраны наследия проходила через руки и интересы нашей проектной группы почти три десятка лет, включая разработку пешеходных зон, концепции морфологии и проектное сохранение масштаба и стилистики четной стороны Цветного бульвара от Садового до М.Сергиевского переулка. Это я к тому, что мы явно с ЭТОЙ стороны баррикады.

Но в последнее время все больше обозначается чисто запретительный характер мер охраны исторической среды со стороны официальных и общественных органов её опеки. Как реакция на уже совершенные промахи – это принято и понятно. Недоумение возникает, когда задаешься вопросом: а что, историческое развитие старого центра Москвы уже закончено? И когда это произошло? В 1960-е, 1980-е или нулевые? И что тогда мы проживаем сейчас? Получается, что охранные зоны нацито исключают немалые участки города из процесса естественного исторического развития.

Все мы много путешествуем, насмотрелись старых городов, и пусть мне кто-нибудь докажет, что сегодняшняя историческая Москва – законченное совершенство. И структурно, и эстетически. Не очень-то получится.

Хотя бы в силу деревянного прошлого и катализмов первой половины XX века старая Москва, так же как и новая, недоразвита и рыхла по структуре кварталов, завершению периметра, её пустоты порой вопиющей, как и глухие торцы, а разница между уличным и

дворовым пространствами часто неразличима. И это как в охранных зонах, так и в «рядовой» среде центра. Результаты «санаций» 1960-х сегодня тоже надо как-то осмыслить и прикрыть, если это живой исторический город, а не набор площадок для обзора особо ценных мест. Словом, по здравому смыслу достроить хочется гораздо больше, чем допускается режимами охраны. И достроить не для метров квадратных, а по чисто архитектурным соображениям – для придания пространственной завершенности любому участку среды. Конечно, это не относится к известным и устойчивым ансамблям.

Я не призываю к пересмотру режимов, их только что утвердили, и слава Богу. Но все ограничения выражены линейными, объёмными и плотностными показателями. Цифры эти получены путем сравнительного анализа фрагментов среды на градостроительном уровне, т.е. «сверху» и, по сути, являются ориентировочными, они не добыты проектным путём. А уместное и грамотное проектное решение может и должно внести коррективы. В нашей практике это происходит всегда и в обе стороны. Конечно, чаще с увеличением. Не думаю, что скажу крамольную вещь, но там, где нет фоновых приращений, там заканчивается историческое развитие, исчезает инвестиционная составляющая, от чего страдают как памятники, так и любая ценная среда.

И если вам, не дай Бог, достанется объект в охранный зоне, то столкнётесь с позицией Москомнаследия, простой до лукавства: воспановите то, что было до вас (или что мы позволим снести) в тех же габаритах, ёмкости и желательности в утраченной стилистике. Последнее вообще добывает. Именно из-за этого многие хорошие и тонкие архитекторы зареклись работать в центре Москвы.

Пожоже, что время имитаций и стилизаций уже прошло. Мир давно учится воссоздавать историческую глубину современными средствами, не путая потомков подделками, хотя это и сложнее, чем плохо копировать образцы XVIII-XIX веков.