

# Актив мегаполиса

Очередная дискуссия в рамках коммуникационного клуба «Платформа» была сфокусирована на направлениях развития современного мегаполиса. Участники «Платформы» обменялись мыслями о судьбе Москвы и влиянии дальнейшего развития городов на способы коммуникации и восприятие реальности. Обсуждалась возможность культурной консервации исторически сложившихся ландшафтов и тема «бегства от города».

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики, профессор Михаил Блинкин рассказал о трех направлениях современной урбанистики, представленных тремя «мэтрами». Австрийский архитектор первой половины двадцатого века Камилло Зитте развивал эстетическую составляющую градостроительства. Канадско-американская писательница Джейн Джекобс, теоретик городского планирования и одна из основоположниц движения нового урбанизма, внесла свой вклад в понимание того, зачем большой город существует и развивается. Третьим «лицом урбанистики» Михаил Блинкин назвал Роберта Мозеса, известного американского градостроителя, во многом сформировавшего современный облик Нью-Йорка и его пригородов и рассматривавшего урбанистику как инженерную науку.

«Город нормально живет, когда между тремя ветвями есть корреспонденция: сохранение образного строя, красивый город, комфортная мобильность, решение транспортных и инженерных проблем. В мире есть несколько городов, которые ответили на эти вопросы «да» и «да». На мой вкус, Барселона, к примеру. Это образный строй, по которому удобно передвигаться», – считает Михаил Блинкин.

Профессор подчеркнул ключевое инфраструктурное различие между российскими мегаполисами и крупными европейскими городами. У нас пока что наблюдается восходящий тренд автомобилизации городов. «А во всех городах Европы этот процесс остановился и

пошел в другую сторону. Это интереснейшее событие, которое еще двадцать лет назад, занимаясь прогнозами, даже представить было нельзя. Нам еще до этого перелома довольно далеко, мы голодные, бедные, мы автомобилисты первого поколения», – отметил Михаил Блинкин.

Он считает, что Москва пока еще и не сталкивалась с настоящими дорожными заторами. «Поэтому среди огромного количества московских обывателей и даже вполне просвещенных людей сохраняется иллюзия, что если нам построить новые дороги, мы поедем. Господа, нечего себя обманывать. Москва, как и все города Европы, придет к экономному транспортному поведению. Москве придется очень много вложить в общественный транспорт, чтобы преодолеть знаменитый лос-анджелесский парадокс. В чем он заключался? В убеждении населения, что общественный транспорт – это социальный сервис для престарелых, инвалидов и бедных. Сегодня в Москве общественный транспорт, конечно, для бедных. Мне моя сотрудница объясняет, что вся такая наглаженная и надушенная не войдет в метро. Будет в пробке стоять, там климат-контроль, приятный запах».

Михаил Блинкин уверен, что Москве придется создавать общественный транспорт для всех и резко увеличивать цену владения автомобилем в городе. «Это жутко неприятная вещь, ни один политик об этом не скажет. Но я вынужден об этом говорить. Цена владения автомобилем в Москве копеечная и должна быть повышена примерно раза в четыре. Прежде всего, это фискальные компоненты в цене бензина, отложенные и резидентные платежи. Сегодня оставить машину ночевать у себя на тротуаре под окнами не стоит ничего, но нам придется все это менять», – уверен профессор.

«Проблема трансформации городов из не автомобильного кластера в автомобильный не имеет дорожно-строительных решений. Не хватит ни денег, ни пространства», – резюмировал московскую ситуацию Михаил Блинкин.

Основатель архитектурного бюро «Яузапроект» Илья Заливухин,

участвовавший в разработке одной из концепций развития московской агломерации, продолжил тему неожиданной мыслью: «Москва – это в пределах Садового кольца. Все остальное территория, с которой можно делать все что угодно. Мы посмотрели и поняли, что за пределами Третьего транспортного кольца тоже находятся города. Основная идея была в том, чтобы увидеть, вокруг чего люди могут жить самостоятельно и как им между своими территориями передвигаться».

По оценке Ильи Заливухина центр Москвы «золотая, инвестиционно привлекательная территория». Остальное – периферия, стоимость и ценность которой заключается в расстоянии до центра. «Здесь мы видим каркас железных дорог, пояс промышленных предприятий. Этот каркас самый ценный для Москвы, потому что он может быть реорганизован».

«После того, как мы создадим эту территорию, можно вернуться к разработке районов и привлекать инвесторов. Тогда получится Манхэттен, или Цюрих, или Торонто. Я буду жить здесь и центр мне совершенно не нужен. Я могу быстро доехать куда угодно. Тогда мы будем иметь единый генплан с интегрированным в него каркасом, потому что территории разрабатываются последовательно», – предложил Заливухин.

Медиа-аналитик, журналист Иван Засурский перевел разговор из градостроительной сферы в плоскость гуманитарной составляющей больших городов. «В 70-е годы многие считали, что будут происходить очень серьезные перемены, связанные с децентрализацией, люди начнут переезжать в небольшие поселения, такое возвращение к пасторальной идиллии». Однако Засурский привел исследование более свежего теоретика, американца Мануэля Кастельса. Сегодня он считается одним из крупнейших социологов современности, специализирующимся в области теории информационного общества. «Мне нравится его термин «глобальный город». Он оценивает связь между городами и видит, что на самом деле современная экономика функционирует помимо прилегающих территорий. Он пытается открыть секрет, почему мегаполисы, несмотря на все проблемы остаются движущей

силой экономического развития. Почему именно в мегаполисах рождаются открытия? Кастельс приходит к такой концепции: современный технологический прогресс связан с тем, что в одном месте оказываются люди принципиально разных специализаций, которые путем совмещения своих навыков и компетенций создают новое. Соответственно, именно города остаются генератором основных идей», – пояснил Иван Засурский.

При этом теория большого города как генератора не противоречит необходимости внимания к комфорту малых сообществ. «Людам все более важно, что они живут не на уровне города и района, а на уровне двора или какой-то отдельной территории. Этот процесс будет усиливаться. Поэтому необходимо переходить к решениям, которые позволят людям каким-то образом обустроить свой жизненный мир. В каком-то смысле даже политическая стабильность существующей системы зависит от того, чтобы людям не мешать», – считает Засурский и замечает, что Москва по сути остается городом мало изученным. «В России лет двадцать не было никаких реальных исследований, никто не пытался понять, что за люди здесь живут и почему».

Активист и координатор общественного движения «Архнадзор» Дмитрий Лисицин настаивает на том, что основной актив Москвы – «ее историческое наследие, роль как центра некоего единства памяти народа и государства. Историческую сущность города подавляет не автомобильное движение. Подавляют хамские и наглые банки, которые хотят иметь большие метры в центре города. Если мы жертвуем историческим ядром ради чего-то другого, например, ради финансового центра, мы должны понимать, что уничтожаем государство. Мы рубим тот сук, на котором держится идентичность города и общества». Художник Андрей Кулагин, предки которого жили в Москве с девятнадцатого века, выступил с эмоциональной репликой. «Я хорошо знаю Москву в районе Садового кольца. Все, что дальше, для меня проблематично. Это не моя Москва, там для меня все равно что другой город. Той Москвы, где я вырос, не осталось совсем. Ее нет в принципе. Ее уничтожили. В советское время уничтожали,

потому что это никому было не нужно, а сейчас здесь люди деньги зарабатывают».