Номинация: Авторская колонка

Название сми: Газета Glavred.Today

Автор: Сергей Непомнящий

Название статьи: Пиранези с кукурузой

***Победитель!***

Проникся, говорит он, лучшим чувством,
Открой, говорит, весь главный ваш секрет?
Пожалуйста, говорю, советское искусство
В наш век сильнее ста ракет.
Ю. Визбор.

Замечательную статью написал профессор Высшей школы урбанистики, один из четырех партнеров «Стрелки», разрабатывавшей проект «благоустройства» центра Москвы, Григорий Ревзин. Текст под заголовком «Мы готовы терпеть кнут, но подавитесь вашим пряником» хочется читать и перечитывать, цитировать, цитировать и цитировать!

♣ «Чтобы мегаполис поехал, нужно, чтобы он пошел. Общественного транспорта без пешеходного движения не бывает».
♣ «Постиндустриальные города живут продажей знаний и услуг… Улица – это… в основе своей пространство для общения. Оно должно создавать атмосферу доверия, места для знакомства, рамочную повестку дня – все это описывается понятием friendly city».
♣ «Есть экономическая аксиома: в кризис нужно вкладываться в инфраструктуру. Мне нужно, чтобы на этой улице были Кашин и Архангельский, Рыжков и Пархоменко … и чтобы они воспринимали эту улицу как свое пространство. Тогда оно заработает, тогда по улице захочется пройти в надежде их встретить, тогда она выиграет конкуренцию у любого «мерседеса».

Брависсимо!

Тогда почему же, как пишет Ревзин, люди, которых он считает культурной элитой города, «в ярости и ужасе от того, что сегодня происходит»? Неужели вопрос только в том, что не было достаточной информации о происходящем, широкого обсуждения проекта, только в отторжении от процесса самих горожан?

Отнюдь.

Совершенно очевидно, что то, что сегодня происходит в Москве – это далеко не «просто благоустройство». Это крупномасштабное, радикальное переформатирование города, которое приведет к изменению всей его транспортной структуры, к изменению функционального зонирования, к разрушению всех сложившихся производственных и социальных связей, к разрушению сложившегося образа жизни миллионов людей.

Масштабы кампании ничуть не меньше знаменитого хрущевского «кукурузного проекта», и негативные последствия могут быть вполне сопоставимы. И все это было устроено в одночасье без предупреждения и объявления войны.

 Полгода плохая погода

♣ «Вы можете сидеть в уличном кафе и любоваться актерами, которые идут мимо вас, — это уже сто лет как есть в европейских столицах, а у нас не очень — почему?»

Невольно напрашивается ответ, который африканский делегат фестиваля молодёжи и студентов в 1957 году дал технологу Петухову, а записал и спел Юрий Визбор: «В России, дескать, холодно купаться, поэтому здесь неприглядный вид».

Уж если должны быть предусмотрены режимы использования пространства в разное время суток, то уж тем более нужно понимать, как используется это пространство при разной погоде и в разные времена года. Спору нет, «довольно трудно пить кофе на тротуаре шириной метр, сидя напротив пробки из сотни машин с включенными двигателями». Но легко ли пить кофе на обледенелой террасе заснеженного кафе, сидя напротив все того же интенсивного автомобильного потока?

Господин Ревзин справедливо отмечает, что на улице должен быть «не тротуар из асфальта, а подиум для городского дефиле… должна быть зона партера и карманы, откуда зрители будут любоваться этим театром». Да, всё это должно быть в общественных пространствах, и на пешеходных улицах. Но московский климат таков, что зимой, которая занимает шесть месяцев из 12, а также ранней весной и поздней осенью подиум для дефиле под открытым небом превращается в предельно травмоопасный каток, а несчастные пешеходы принудительно становятся клоунами в бесплатном цирке на льду.

Засеять и замостить Луну

Господин профессор сетует: «Я смог ощутить себя в типичном состоянии реформатора в России, то есть в состоянии провала» — и приводит печальный пример барона Александра Черкасова, предлагавшего Екатерине II еще в 1765 году выращивать «земляные яблоки, кои в Англии называют потетес». В результате отсутствия информации были случаи отравлений клубнями с позеленевшей кожурой, что в первой половине XIX века привело к бунтам, но в конце концов картофель действительно стал для России вторым хлебом.

Увы, Россия знает и другой пример продовольственных реформ, имеющий гораздо более сходства с «тотальным московским благоустройством». Народное творчество породило множество анекдотов о Собянине и тротуарной плитке: замостить всё – и дороги, и тротуары, и Москву-реку, и небо. Это едва ли не дословный повтор анекдотов про Хрущева и кукурузу: засеять кукурузой всё – и Луну тоже!

В те времена пропаганды нововведений было более чем достаточно. «Царица полей» была сквозной темой номер один для всех советских СМИ! За критику кукурузизации или недостаточную результативность в реализации программы следовало жесткое наказание – чиновников и председателей колхозов снимали с должностей и исключали из партии, граждан прорабатывали на партсобраниях, в фельетонах и карикатурах.

Кукурузная компания аврально началась в 1955 году и продолжалась недолго, но вполне достаточно для того, чтобы породить затяжной продовольственный кризис. Уже в 1962 году была ограничена продажа хлеба до 2,5 кг в одни руки, белый хлеб исчез с прилавков, для выпечки в пшеничную муку подмешивали гороховую. Газеты перешли с пропаганды кукурузы на рецепты пирогов и запеканок из сухарей.

Кукуруза ни вторым, ни третьим хлебом для России так и не стала. Причина проста: в наших условиях она не вызревает. Немного не тот климат.

Превосходство над Лондоном

Климат и численность населения – два важнейших фактора, в равной степени влияющих на формирование города. Если расположить в порядке возрастания зимних температур 20 знаковых городов северного полушария, получится следующая картина:

Город Население,
(дневное)
млн. чел Широта
o C.Ш. Средняя температура января oC

1 Монреаль 3,8 45 — 10,2
2 Москва 18 55 — 6,5
3 Хельсинки 0,6 60 — 5
4 Торонто 5,7 43 — 4,2
5 Киев 3,2 50 — 4,2
6 Осло 0,56 60 — 2,1
7 Стокгольм 2,1 59 — 2,1
8 Варшава 2,8 52 — 1,8
9 Рейкьявик 0,2 64 0
10 Вена 2,3 48 + 0,3
11 Нью-Йорк 21 40 + 0,3
12 Берлин 3,9 52 + 0,7
13 Милан 5,2 45 + 1,1
14 Копенгаген 1 55 + 1,3
15 Вашингтон 0,6 39 + 2,2
16 Амстердам 2,3 52 + 3,4
17 Париж 12 49 + 4,4
18 Лондон 12,3 51 + 5,0
19 Барселона 5,2 41 + 8,9
20 Лос-Анджелес 3,8 34 + 15,1

В представленной таблице показатель численности населения – условная цифра, характеризующая население агломерации с учетом ежедневных миграций, которая отражает так называемое дневное население (daytime population) города, показывая, сколько всего людей находится в нем в течение дня, с учетом прибывающих на работу из пригородов, а также туристов и командировочных.

При таком сравнении Москва с 18 миллионами дневного населения оказывается не четвертым по численности мегаполисом Европы, как утверждает большинство источников – а первым, численно превосходя Лондон. Такая оценка адекватно отражает промежуточное положение Москвы среди относительно небольших европейских столиц – и колоссальных мегаполисов Юго-Восточной Азии.

При этом Москва качественно отличается климатическими условиями и от Лондона, где средняя температура января почти на 12 градусов выше московской, и главное, практически всегда плюсовая, и, тем более, от Шанхая, Гонконга, Мумбаи и других южных гигантов. Понятно, что райский климат субтропиков предполагает несколько иную форму существования городских общественных пространств, нежели московская снежная слякоть.

Демографический побратим Москвы

Любой, кто захочет поговорить о мегаполисах, а тем более сравнить их между собой, непременно должен будет упомянуть Нью-Йорк. По численности населения он сопоставим с Москвой, но климатическая разница весьма заметна: в январе средние температуры отличаются на 7оС. Сезонность климата накладывает свои ограничения на использование открытых городских пространств: в Нью-Йорке уже нет южной безмятежности и круглогодичных кафе на широченных тротуарах.

Что наиболее отчетливо заметно в «Большом Яблоке» – изобилие общественных пространств в даунтауне на Манхеттене. Публике отдано несколько нижних уровней внутри небоскребов и между ними, и целые кварталы занимают климатизированные пространства, где нет толчеи и достаточно места и для ресторанов, и торговли, и выставок. Регулярная уличная сетка вполне человечна, но роль общественного пространства на улицах вторична – транспортная функция преобладает, акцент сделан на общении в крупных климатизированных оазисах внутри зданий.

Ни автомобильное, ни пешеходное движение, ни движение общественного транспорта в городе не являются самоцелью. Интенсивность перемещения людей зависит от емкости тех пространств, в которых люди проводят основную часть своего времени, а вид перемещения – от расстояния, которое необходимо преодолеть при этом перемещении. Прогулка без определенной цели по пешеходной улице – относительно редкое явление. А использование прогулочной трассы как способ перемещения из точки «А» в точку «Б» — совмещение приятного с полезным, эмоциональное обогащение и важная составляющая часть городской жизни, но не её смысловое содержание.

Смысл в ином – создание максимально комфортных условий для общения и творчества, вовсе не обязательно предполагающих перемещение. В огромном мегаполисе этих оазисов общения должно быть достаточно, чтобы вместить всех желающих и при этом не испытывать перегрузок – и именно так обстоит дело в Нью-Йорке.

По морозу в сандалиях

Самые близкие климатические аналоги Москвы – Монреаль и Торонто. Московский климат это нечто среднее межу ними – средняя температура января в Монреале -10,2 оС, в Торонто -4,2. По численности населения они значительно уступают Москве. Торонто – это примерно четверть Москвы, Монреаль – пятая часть. Что объединяет эти города, и резко отличает от Москвы – наличие климатизированного комфортного общественного пространства – подземного города в городе.

И в Монреале, и в Торонто все крупные здания центральной части города связаны между собой, станциями метро и другими видами транспорта. Не надевая зимней одежды, в тридцатиградусный мороз можно из дома попасть в офис, спортзал или бассейн, прогуляться по многофункциональному центру – тому самому «театру, где люди постоянно меняют роли актера и зрителя», спокойно посидеть за чашечной кофе в компании друзей, на людей посмотреть и себя показать.

Ценность общественного пространства прямо пропорциональна количеству и качеству объектов, привлекающих людей, расположенных в этом пространстве – и обратно пропорциональна расстоянию между этими объектами.

Все поделить

Казалось бы, речь идет всего лишь о том, как правильно распределить транспортные и пешеходные потоки. Действительно, самый прожорливый и «пространствоемкий» вид транспорта — автомобиль. Именно он потребляет львиную долю городских пространств, при том что обслуживает относительно небольшое количество одновременно перемещающихся людей.

Неловко напоминать, чему равно 2х2, но заполненный автобус на улице занимает пространства практически столько, сколько и пешеход. Велосипед и микроавтобус – несколько больше, а автомобиль – многократно больше. Если отнять проезжую часть у «шикующих» автомобилей, и поделить между экономными пешеходами и автобусами, при том же количестве перемещающихся граждан тесноты будет меньше, более того, можно даже еще чуть-чуть местечка отжать для велосипедистов, микроавтобусов, такси и озеленения.

Конечно, хлысты в кадках озеленением можно назвать только условно, но на безрыбье и рак рыба, и если в центре города сейчас на одного человека 2 кв. м озеленения, то будет целых 2,1 метра.

Процедура демократизации городского пространства прижилась в Европе и принесла свои плоды. Но Москва – не Амстердам и не Барселона. Здесь могут быть использованы далеко не все европейские лекала. Что касается проблемы озеленения, то указанным выше способом ее можно несколько облегчить, но не решить, и то далеко не во всех случаях. Рассчитывать на то, что, следуя заветам Полиграфа Полиграфовича, можно «взять и поделить» дефицитные городские пространства, и при этом всем будет счастье – как минимум легкомысленно.

Проблема пролетарского дележа состоит в том, что он производится в условиях жесточайшего дефицита. Всем понятно, что развивать автотранспорт в ущерб общественным пространствам недопустимо. Опыт Детройта, когда для прокладки дорог сносились целые кварталы и вместо театров устраивались многоуровневые паркинги – яркое тому свидетельство.

До какой степени можно сокращать полосы движения транспорта без ущерба для пассажиропотока – вопрос открытый. Климатизированные зимние пассажи и сады тоже не возникнут в результате простого деления. В сочетании со сложившейся культурой общественных отношений, при отсутствии самого необходимого перераспределение по-шариковски дает прогнозируемый результат – обострение дефицита.

Одно из самых примечательных зданий в Москве – ГУМ. Проект Верхних торговых рядов архитектора Померанцева победил на открытом конкурсе в 1889 году. По масштабам того времени это целый город. Теплые улицы, роскошные галереи, фонтаны и зимние сады – все было востребовано в холодной и быстро растущей Белокаменной. Кто знает, как развивалось бы пространство города, не случись Великая Октябрьская. Возможно, и в Москве основным типом застройки стали бы пассажи, и весь центр города стал бы зимним садом. Но сослагательного наклонения история не имеет, и сегодня климатизированных пространств в Москве, мягко сказать, несколько меньше, чем в Торонто.

Кроме снега – никого

Вот еще слова Ревзина: «Нам нужно, чтобы люди в мегаполисе пошли пешком. Это значит, что уровень комфорта пешехода должен быть сравним с комфортом, который пассажир получает в автомобиле».

Сегодня центр освободился от автомобильного движения. Правда, на Бульварном, Садовом и Третьем транспортном кольцах по утрам и вечерам, а иногда и в течение дня – мертвые пробки, но тенденция к снижению загрузки центра личным автотранспортом очевидна.

Но только ли машин стало меньше – и главное, станет, когда реконструкция будет закончена? Летом московские тротуары могут выиграть конкуренцию с «Мерседесом», и часть сотрудников и клиентов многочисленных предприятий в центре столицы воспользуются общественным транспортом, не испытывая при этом особых неудобств – будем надеяться, что весь автобусный, троллейбусный и трамвайный парк к тому времени обновится и многократно умножится. Автобусы с климат-контролем доставят пассажиров на нужную улицу, откуда можно без особых проблем добраться до нужной двери. Но вот только нужна ли будет кому-нибудь эта дверь зимой, если от автобуса до нее придется добираться, перемалывая каблуками снежно-ледяную шугу пополам с солью?

Пока открытых дверей становится все меньше — зато все больше табличек «Сдается в аренду». Заодно повсюду проявляется падение уровня культуры – в чудовищных зайцах, лубочных теремках, черепах с загадочными письменами. Если представить себе дальнейшее развитие города в этом русле, то московскому тротуару придется, пожалуй, конкурировать не с «Мерседесом», а с бронетранспортером. А в дальнейшем… Монстроподобные зайчики, вытеснившие с улиц Москвы художников и музыкантов — это цветочки, и цвести они будут недолго.

Впереди нас ждет настоящее искусство, воспетое еще в XVIII веке великим венецианским художником и архитектором Джованни Баттиста Пиранези.

Представьте себе прекрасную русскую зиму в центре города, улицы которого освобождены не только от машин, но и от людей. Идеально ровный сверкающий ковер из снега, покрывающий широкие улицы. Никакой серой каши вперемешку со льдом, размолотой ботинками и колесами. Только снег, и кроме снега – никого.

Такие картины уже можно наблюдать по всему миру в заброшенных городах, где природа с фантастической скоростью забирает в свои владения здания и целые улицы. Живописно разрушающиеся стены, великолепные архитектурные детали и следы былого величия. Отпечаток истории, дополненный и обогащенный изысканностью и непредсказуемостью живой природы. Седые камни, покрытые мхом. Березы, прорастающие сквозь крыши. Пустые окна, птицы, гнездящиеся под потолком некогда обитаемых комнат.

Люди покидают города, в которых становится трудно жить. Конечно, это экстремум, и вряд ли Москва станет необитаемой в ближайшей перспективе, но вектор прослеживается отчетливо – и у многих возникают предположения, что цель обозначена именно такая.

Делить нельзя умножить

Читатель спросит: вот вы все ругаете нынешних благоустроителей, делаете мрачные прогнозы – а сами-то знаете, как надо? Критикуя, предлагай – так, кажется, звучит общепринятый постулат. Поэтому позволю себе высказать несколько вполне конкретных рецептов, которые и сегодня еще не поздно воплотить для общественного блага.

Если городских пространств не хватает – их нужно создать. Все, которые использует человек в городе – индивидуальные и общественные, жилые и нежилые, крытые и открытые, естественные и антропогенные. И не только их. Нужно прокладывать дополнительные транспортные коммуникации.

А создавая открытые озелененные пространства, их необходимо дополнять климатизированными – и в плохую погоду они станут основным местом общения и творчества для горожан. Причем способов создания дополнительных пространств в существующей застройке достаточно.

Самый распространенный способ – подземный. Метро, тоннели, паркинги, пресловутый торговый комплекс на Манежной – прекрасное тому подтверждение.

Другой способ – объединение нескольких зданий в единый комплекс, то есть, по сути, застройка промежутков между зданиями дополнительными уровнями с превращением этих технических зазоров в удобные климатизированные пространства. Такие крупные мультиатриумные и многофункциональные жилые структуры, объединенные в общий климатизированный комплекс, можно создавать и на основе исторической застройки.

Один из самых модных сегодня способов создания общественных городских пространств – превращение кровель в озелененные лужайки, скверы и парки. И чем больше площадь застройки, тем обширнее парк на ее кровле.

Наиболее радикальный – и что немаловажно для девелопера, дешевый способ создания дополнительных пространств пока воспринимается как экзотика. Речь о подъеме существующей исторической застройки и создание под ней единой многофункциональной платформы. Есть пример подъема целого квартала исторической застройки, «утонувшей» среди современных зданий в Шанхае. Этот способ применяется довольно редко, но в действительности его потенциал огромен.

Все средства хороши для сокращения дефицита городских пространств в гигантской и холодной Москве, в том числе самые новейшие и экзотические. Но главное, решение должно быть максимально эффективным и комплексным – и подземное строительство, и объединение со встройкой и надстройкой, с созданием общей зеленой кровли-парка, и подъем зданий, под которыми можно разместить сколь угодно широкие проезды и паркинги, и устройство парков между зданиями на вновь образованной отметке земли.

Следуем ли мы по пути, указанному Пиранези – или меняем курс?