



В статье всесторонне рассматриваются три основных проблемы современного градостроительства: формирование каркаса расселения Российской Федерации; связанность всех частей территории нашей страны; организация жилой среды. Проводится аналитика современной ситуации в градостроительстве и планировании. Автор высказывает тревогу сложившейся ситуацией и предлагает обоснованные стратегии для ее решения.

Ключевые слова: градостроительство; архитектура; проектная деятельность; Академия архитектуры и строительных наук РФ; территориальное планирование; генеральные планы; Генеральная схема размещения производительных сил; Генеральная схема расселения РФ; транспортно-логистический каркас; жилая среда. /

Архитектура, градостроительство, строительство – вызовы современности /

текст
Александр Кузьмин /
text
Alexander Kuzmin

Родина есть для нас предмет культурного творчества, это мы сами в наших особенных дарах и талантах

С. Н. Булгаков

Сегодняшнее Послание носит особый, рубежный характер, как и то время, в которое мы живем, когда значимость нашего выбора, значимость каждого шага, поступка исключительно высоки, потому что они определяют судьбу нашей страны на десятилетия вперед

**Послание Президента РФ
Федеральному собранию
от 1 марта 2018 года**

Архитектура, градостроительство, строительство – мощнейшие вызовы современности. Чтобы ответить на них, мы должны четко видеть всю картину существующей действительности, представлять себе весь масштаб и последовательность наших действий. Устойчивость и стабильность жизни наших соотечественников во многом зависят от профессионализма и консолидации нашего сообщества. Но представляется крайне важным реалистично оценить состояние пространственной организации всей нашей страны, ее территориальных единиц верхнего уровня, а также городских и сельских поселений.

Замедлилось формирование опорного каркаса жизнедеятельности, а, возможно, и жизнеустойчивости страны в целом, в том числе развитие региональных систем расселения и размещения производительных сил. Потери по ряду из них составляют более пяти процентов населения – и это не только в районах Сибири и Дальнего Востока, что стало довольно привычным и общеизвестным явлением, но и в большинстве субъектов Федерации, расположенных в европейской части России.

Наметилось отставание в развитии инфраструктуры магистральных дорожных сетей, авиационного, в первую очередь местного, воздушного транспорта, произошла утрата ряда морских и речных портов, затормозилась организация единой сети сквозных железнодорожных транспортных коридоров и развитие скоростного железнодорожного транспорта.

В пространственной организации территорий постоянно нарастают диспропорции между столичным регионом

и большей частью страны, в основном по количественным показателям. Усугубляется ситуация с застройкой территории, ранее отводимой под организацию лесопарковой защитной зоны Москвы и городов первого пояса Московской области.

Заметна утрата финансово-экономической основы у значительной части малых городов, в первую очередь – у монопрофильных поселений.

Нарушается целостность территориальной организации страны. Это связано с «опустыниванием» и «сжатием» исторически заселенных территорий, с деградацией сложившихся территориальных инфраструктур, что неизбежно ведет к риску исчезновения более трети сельских населенных мест, исторических городов и поселков и, как итог – к возникновению на их месте зон экологического дискомфорта либо очагов техногенной опасности.

Происходит упадок отечественного историко-культурного потенциала значительной части городов России, олицетворяющих ее неповторимость, природно-ландшафтное и средовое своеобразие, уникальную архитектурно-планировочную организацию.

Сложилось критическое положение с доступностью жилья, состоянием жилого фонда и жилищно-коммунального хозяйства.

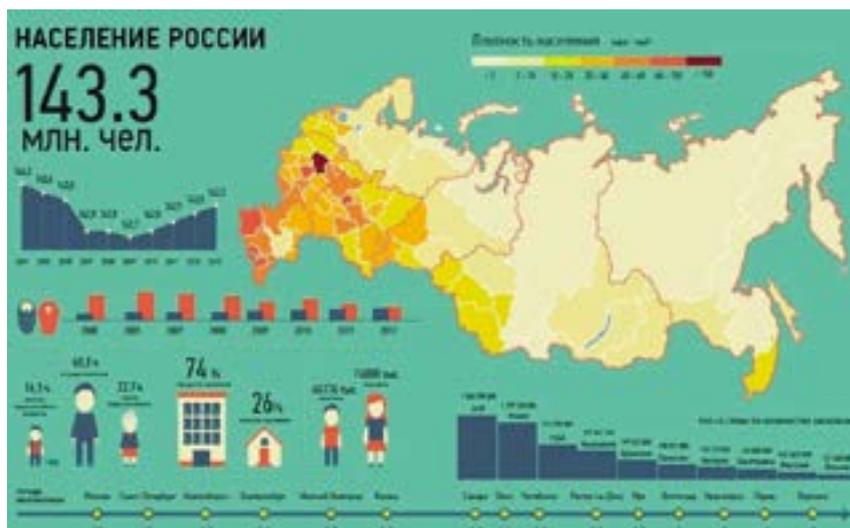
Крайне низок уровень экологической безопасности, в отдельных частях России существует определенная угроза здоровью населения страны.

Имеется отставание в развитии государственной градостроительной политики, не хватает рационального сочетания стратегических и текущих задач, определяемых географическим разнообразием нашей страны, разными климатическими условиями проживания человека. Именно каждого человека, имеющего права и собственные личностные предпочтения, как гласит 7 статья Конституции, подчеркивающая социальную сущность российского государства, направленного на создание условий, достойных жизни и свободного развития человека. Градостроители должны поддерживать эти гарантии.

Наблюдается низкий уровень управления и регулирования в сфере градостроительной деятельности на всех уровнях власти, в том числе, связанный с низкой подготовкой профессиональных кадров, с потерей специа-

The article gives a comprehensive review of the three contemporary town-planning problems: the formation of the settlement framework in the Russian Federation; the cohesion of all parts of the territory of the RF; organization of the living environment. The present-day situation in town planning is analyzed. The author is concerned about this situation and proposes the reasoned strategies for its solution.

Keywords: town planning; architecture; project activities; the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences; territorial planning; master plans; the Master plan for location of production; the Master plan for location of settlements in the RF; transport and logistics framework; living environment.



Architecture, Town Planning, Construction – Contemporary Challenges

литета в наших профессиях, с выпуском магистров-урбанистов, а не специалистов, умеющих строить города, обеспечивая людям достойный образ жизни.

Наша Академия способна комплексно рассмотреть эти задачи и дать конкретные предложения по вопросам территориального планирования, построения и поддержания образа и духа места, сохранения копившейся веками идентичности и самобытности городских и сельских поселений.

Для скрупулезного рассмотрения вопросов построения новых и реорганизации имеющихся городских архитектурных ансамблей, их благоустройства и художественного оформления у нас есть мощная поддержка и ориентир – программа ООН по населенным пунктам (ООН – Хабитат). Новый европейский тренд «жизнеспособность городов» – не что иное, как настоятельная необходимость способствовать их экономической продуктивности, ресурсостойкости и безопасности, формированию инклюзивных, а не эксклюзивных поселений; обеспечивать успешное и эффективное городское управление, к которому на европейском уровне относят и градостроительные проработки, и поддержание исторического и культурного наследия.

Именно эти задачи в настоящий момент являются стратегическими приоритетами Российской Федерации в области территориальной организации страны и ее архитектурно-планировочного осмысления. В связи с такой постановкой задач я хотел бы остановиться на трех из них.

1. Формирование каркаса расселения РФ с учетом максимального сохранения, тщательной реконструкции и точечного, осмысленного дополнения сложившейся системы размещения населенных мест, опорных центров освоения и других населенных пунктов.

Имеется в виду построение единой системы размещения производительных сил и расселения населения Российской Федерации.

Да, могут быть исключения, когда требуются быстрые решения конкретных злободневных социально-экономических или иных задач, в том числе связанных с усилением геополитической безопасности страны. Но это именно

исключения, а не стратегия формирования единого целого из раздробленных частностей.

Вот один пример. В нулевые годы этого века каждый субъект РФ по поручению руководства страны должен был разработать перспективную схему развития своего региона, что и было четко исполнено. После проведения сводного анализа проделанных работ выяснилось, что для успешного достижения поставленных хозяйственных задач стране требуется население в полмиллиарда. А в России менее ста пятидесяти миллионов жителей. Следовательно, сумма региональных, пусть и значимых частностей, не предоставляет реалистичного общегосударственного итога и в сфере территориального, и в области отраслевого развития страны.

Все примеры – крымский мост, космодром «Восточный», обсерватория в Иркутской области, достижение экономической независимости Калининградской области – лишь осмысленные исключения из общего единого правила и обязательная часть будущего технического задания для разработки общероссийской системы размещения производительных сил и расселения населения всей Российской Федерации.

Особая осторожность требуется по так называемому агломерационному развитию наиболее застроенных территорий, а также окружающих их открытых пространств. Надо осуществить поэтапный переход на градостроительную парадигму их взаимно обогащающего развития. Это касается сохранения природных и озелененных пространств, развития рекреационных территорий, содействия успешному функционированию производства сельскохозяйственной продукции, а также территорий, обеспечивающих коммунально-бытовые потребности населения примыкающих друг к другу городских и сельских поселений. При этом требуется постоянное соблюдение нормируемого баланса между застроенными и незастроенными территориями, в том числе за счет создания слабо урбанизированных пригородных зон или лесопарковых защитных поясов для всех городских поселений.

Совершенно неприемлема идея свести все развитие нашей страны к формированию 15–20 агломераций численностью два-три миллиона человек на базе уже существующих городов-миллионников. Страшно пред-

ставить, что за короткое время произойдет «великое переселение» народов, которое затронет 30–35 миллионов россиян всех возрастов. В покинутых городах и селах останется примерно до полумиллиарда брошенных квадратных жилых метров, не говоря уже о местах приложения труда, объектах культурно-социального назначения. Неизбежно возникнет вопрос о местах приложения труда: ведь все средства будут направлены в города-миллионники. А брошенные производственные территории и объекты коммунальной инфраструктуры могут стать новыми очагами практически запланированных экологических техногенных катастроф.

Победителей в этом предполагаемом грандиозном проекте передислокации людей не ожидается. С одной стороны, произойдет запланированное опустошение ранее вполне обжитого и насыщенного жизнью, громадного по размеру национального пространства. С другой стороны, расширятся и так густонаселенные, с запланированными социально-экономическими диспропорциями и транспортными проблемами, агломерации-муравейники, которые в угоду бизнес-интересам, в первую очередь – строительным корпорациям, однозначно потеряют свою историческую идентичность. Печальным примером может служить центральная часть столичного региона: плотно-застраиваемая, расплывающаяся, как чернильное пятно. Благополучные города-миллионники вряд ли выдержат двойное-тройное увеличение численности. А какова судьба национальных республик, краев и областей? В списке предполагаемых к развитию двадцати агломераций есть только два национальных центра – столицы Татарстана и Башкортостана Казань и Уфа. А Мордовия, Удмуртия, Чувашия, Марий Эл, Дагестан, иные исторически сложившиеся национальные пространства?

Сравним Россию и Японию, что нам рекомендуют делать. Территория Российской Федерации – более 17 млн кв. км, Японии – 377 944 кв. км. Население же в этих двух странах почти одинаково: около 146 млн и 126 млн человек. Плотность населения в России – 8,5 человек, в Японии – около 333 человек.

Во всем мире хорошо известны любовь и почтительное отношение японцев ко всему, доставшемуся от предков: природному богатству, историко-культурному наследию, памятным знаковым местам. Так же неизбежно бережное сохранение сельскохозяйственных угодий как одной из составляющих национальной безопасности. Поэтому прямое уподобление стратегий развития Японии и России неприемлемо.

Следует обратить особое внимание и на сбалансированное взаимодействие столичных центров, центров регионального значения, субъектных центров, муниципальных центров, городских и сельских поселений, опорных центров освоения и других населенных мест, а также в целом на решение вопроса о взаимодействии европейской и азиатской частей нашей страны. Наблюдается пагубное с точки зрения градостроителя пагубное переселение с менее освоенных мест на более цивилизные земли. С точностью «до наоборот» это уже было во времена царской России, а затем и в годы существования Советского Союза. Направление движения, размещение мест приложения труда, расселение людей шло с Запада на Восток для полноценного и постоянного освоения и заселения территорий Сибири и Дальнего Востока. Практически весь XX век шло целенаправленное движение на Восток: строительство Великого Сибирского пути (Транссиба) и столыпинские переселенцы, многочисленные ударные комсомольские стройки, сталинские лагеря, вынужденная крупнейшая военная эвакуация целых заводов, целина, Байкало-Амурская магистраль... Сейчас наоборот: за годы недавно начавшегося XXI века более пяти миллионов человек переселились на запад от Уральского хребта. И именно эти цифры дали прирост

населению Москвы и Санкт-Петербурга. Плюс внутренняя европейская миграция из малых городов и сельских мест в столичные регионы. Фактом является опустошение восточных земель. Новое строительство в столичном регионе, а также в Санкт-Петербурге и Ленинградской области не решает проблему обеспечения жильем коренного населения. В большей степени оно нацелено на удовлетворение спроса среди «новых европейцев», жителей восточных российских территорий.

В Москве за шестнадцать лет моей работы на посту главного архитектора было введено в строй около 70 млн кв. м жилой площади. Обеспеченность же рядового москвича повысилась всего на один метр. Это вызывает новые вопросы.

Надо ли равномерно увеличивать объемы жилищного строительства по всей территории России? А может, вместо миграционных потоков справа налево рассмотреть их движение вверх-вниз, в пределах федеральных округов, с развитием основной зоны расселения населения между шестидесятой и сорок второй параллелью северного полушария, с организацией вахтовых мер по использованию территорий мало приспособленных для длительного проживания. При этом главной ценностью во всех планах и проектах является человек, его права, надежды и ожидания. Бои за численность населения между регионами еще впереди. Но для гармоничного развития территории очень важна интеллектуальная планка, ниже которой территориальное развитие обречено на всечелские перекося и сбои. Это значит, что одновременно с жильем должны возводиться все объекты инфраструктуры, характеризующей современный город для людей.

Без потерь, без угасания тех или иных населенных пунктов не обойтись, но это должны быть осмысленные, обдуманые, просчитанные шаги, сделанные профессионалами, несущими ответственность за свои решения. Интересен пример ведущих европейских стран по реорганизации и реновации территорий, потерявших свое первоначальное хозяйственное, часто промышленное назначение.

Особого внимания заслуживает работа немецких коллег по преобразованию всего пространства Рурского бассейна, утратившего угольный ресурс. О реализации проекта очень интересно написал академик Владимир Яковлевич Любовный. Это тридцатилетняя история масштабных преобразований области размером 70 × 100 км, в ходе которых были реорганизованы урбанизированные территории одновременно с развитием и благоустройством природных сельскохозяйственных земель и реконструкцией немалых площадей, ранее использовавшихся для добычи природных ископаемых.

Максимально объективный и ответственный анализ существующего положения требует осмысления, тщательной проработки всех аспектов формирования каркаса расселения Российской Федерации. Это работа для альянса государственных академий: РААСН, Академии образования, Академии художеств – безусловно, под началом Российской академии наук. Например, схема размещения производительных сил выходит за рамки наших профессиональных компетенций, а это важнейший аспект в работе по формированию каркаса расселения РФ.

2. Формирование многоуровневого сетевого, мультимодального транспортно-логистического каркаса системы расселения с учетом развития и создания общероссийских, межрегиональных, региональных и местных современных систем связанности единого национального пространства.

Ссылаясь на зарубежный опыт, мы часто забываем о реальных размерах нашей страны, подчас упуская из виду, что, например, площадь территории и численность населения Московской области и всей Швейцарии

выражаются практически одинаковыми цифрами, что количество жителей в нынешней Москве равно населению Парижа с окрестностями, а территория самого Парижа умещается в пределах Центрального административного округа нашей столицы. Описывая события в городе Братске, говорим, что «это где-то рядом с Иркутском», хотя время в пути между двумя городами, проведенное в поезде дальнего следования, составит более 17 часов (как от Москвы до Варшавы). Совместив карту Иркутской области с картой Западной Европы, увидим, что ее края упрутся внизу в Милан, а вверху в Копенгаген. При этом сеть магистральных дорог на равнозначной европейской территории будет на несколько порядков плотнее, чем на родных иркутских просторах: в Иркутской области – 12,6 тыс. км, в Европе на аналогичной территории – в 100 раз больше. Связанность любой нашей территории с мировым и частями общероссийского пространства, с региональными центрами – это чувство свободы, возможность ощущать себя частичкой глобального мира, право реализовать себя в самых разных местах приложения труда. Но прежде всего – это путь преодоления имеющейся изоляции периферийных территорий и поселений, что тоже есть определенная степень свободы и ее качественный признак.

Надежные воздушные, железнодорожные и автомобильные связи европейской части России с Азиатско-Тихоокеанским регионом – залог стабильной жизнедеятельности всей страны. Плюс реализация геополитических преимуществ положения России за счет формирования того же евразийского транспортно-коммуникационного коридора и восстановления Северного морского пути.

Здесь важны четко выверенные хозяйственные действия и долгосрочные программы. например, что такое новый Великий шелковый путь, о котором так много говорят в последнее время? Ведь трасса существовавшего много веков назад шелкового пути не имеет никакого отношения к территории нашей страны в сегодняшних границах. Вопросы связанности России по горизонтали в нынешних условиях должны решаться несколько севернее, тогда мы можем получить новый коммуникационный коридор между миллиардным и полуторамиллиардным населением Европейского и Азиатского регионов. И это вполне соответствует взаимным интересам многих стран: Китая, Казахстана, России, наконец, Европы. Но тогда получится некая новая магистраль, к сожалению, не затрагивающая наши дальневосточные территории.

Каков должен быть коридор, кого будут перевозить по этому пути: людей или грузы? Если проектируемую высокоскоростную магистраль Москва – Казань рассматривать как часть этого грузового коридора, почему ее пропустили через ряд областных и республиканских центров, создавая внутригородской дисконформит и бездумное рассечение сложившейся городской ткани. Такая трасса не должна проходить через крупные города, осложняя их экологическую и транспортную ситуацию логистическими центрами.

Бессмысленно рассматривать развитие любых транспортных сетевых систем вне градостроительного контекста пересекаемых ими территорий. Даже решая региональные задачи, вопрос связанности мы должны ставить на первый план. К примеру, где ключ к Байкалу? В Иркутске или в Улан-Удэ? Расстояние до озера практически равно, в обоих городах есть речки со своими легендами про «дочек» Байкала: послушную Селенгу и непослушную Ангару. Ответ прост: где будет удобнее разместить реконструируемый или новый аэропорт, где качественнее городская среда, где лучше транспортная связанность с Байкалом и где комфортнее условия для развития прибрежного экологического туризма.

Еще одна проблема – слабое формальное или даже интуитивное обоснование предполагаемых крупномас-

штабных государственных работ, приводящее к неэкономному и логически необъяснимому размещению новых инфраструктурных или гражданских объектов, строящихся только за государственный счет.

Новый Калининградский футбольный стадион размещен в пойме реки Преголи и потребовал грандиозных земляных работ, а также строительства элементарных инженерных коммуникаций на свайном основании. Академия возражала против строительства на данном месте, но не была услышана.

Хочется особо сказать о магистрали Москва-Казань. Время в пути 3 часа 30 минут вместо почти 11 часов сегодня, 15 станций. Но каких и где? Пять в городах-миллионниках: Москва, Нижний Новгород, Казань, причём три из них в Нижнем Новгороде. Станция возле областного центра Владимира, плюс – рядом с республиканским центром Чебоксарами. Следующие – около городов-«стотысячников»: Ногинск, Орехово-Зуево, Ковров. Три – у потенциальных туристических центров с суммарным деревенским населением около двадцати тысяч человек.

Представим себя на месте пассажира. Вышел у поселка Нива, где две тысячи населения; проехал 16 километров до городка Лыскова с 20-тысячным населением. Пересел на паром, проплыл четыре километра поперек Волги – и вот Желтоводский Макарьевский женский монастырь. Красиво, но удобно ли? Выгодно ли? Ответ находится только в анализе туристических потоков.

Две станции – в чистом поле рядом с населенными пунктами; в каждом проживает примерно по 10 тысяч человек. Что лежало в основе такого решения, непонятно. Вряд ли это был просто железнодорожный расчет. Планируя перегоны, железнодорожники стараются соблюдать между ними примерно равные расстояния: удобнее рассчитывать разгон, торможение, точки снижения скорости перед остановкой и прочее. Ясно одно: архитекторы-градостроители в процедуре выбора трассы и размещения станций просто не участвовали, профессиональной градостроительной проработки не было или ее исполнили формально. Этот этап предпроектной деятельности часто игнорируют вовсе или вписывают в перечень работ позже, чтобы было по правилам.

Говоря о региональных системах связанности в России внутри региона, учитывая наши огромные пространства, в первую очередь необходимо развивать местный воздушный транспорт и сеть скоростных железнодорожных и автомобильных сообщений. Внутри агломерационных систем требуется проведение реорганизации структуры внешнего железнодорожного транспорта с дальнейшим переориентированием для внутренних целей. Удачным примером такого видоизменения можно считать преобразование Малого грузового кольца Московской железной дороги в Московское Центральное кольцо, работающее в единой системе с Московским метрополитеном.

В городских поселениях необходимо выводить из центров не свойственные им функции, и это мероприятие приблизит места приложения труда к месту жительства, поможет решению транспортных проблем.

3. Жилая среда, сохранение, воссоздание и приумножение функционального типологического многообразия населенных мест как условие диверсификации экономики, сохранения и развития культурного многообразия народов РФ.

Необходимо укреплять ткани расселения путем создания новых форм организации градостроительных систем. Это возрождение малых городов, моногородов и закрытых административно-территориальных образований, а также сельских поселений на новых принципах социально-экономической, технологической, инфраструктурной и планировочной организации. Эффекта в этой работе можно добиться, бережно сохраняя и воссоздавая историческое

градостроительное наследие, что, в свою очередь, требует четко прописанных общепринятых правил, регламентирующих любые виды деятельности в черте исторических поселений.

Все это – средства обеспечения качества жизни населения, а в рамках градостроительства – качества пространственной среды или качества среды жизнедеятельности населения. Здесь есть два взаимодополняющих аспекта – безопасность и комфорт. Причем градостроительная безопасность должна быть обеспечена абсолютно всем жителям, всему населению без исключения. Пока комфорт обеспечивается выборочно: то, что удобно пешеходам, не всегда нравится автомобилистам; сохранение исторических интерьеров в музейных залах порой не позволяет ходить по антикварным полам на высоких каблуках; соблюдение прав некурящих неизбежно ведет к дискриминации граждан-курильщиков; что радует молодежь, вполне может расстраивать пожилых людей. И главное – публичность принятия пусть даже не самых популярных решений, но без настойчивого желания любой из ветвей власти насильно всех и сразу сделать счастливыми. Поступки же руководителей, чаще региональных, порой поражают уверенностью в том, что они точно знают, как сразу сделать счастливыми всех своих горожан.

Но самым страшным бедствием представляется погоня за достижением количественных показателей в ущерб качеству архитектурно-планировочной организации поселений, прежде всего – жилых территорий. Коллапс – это когда сотни миллионов квадратных метров жилья в год построены не там, где это требуется, и не для тех, кому это действительно необходимо.

Вспомним череду «рубикон», перейдя которые мир принимал новые жизненные приоритеты, а города меняли свой привычный архитектурный облик. Первый из них – грань XIX и XX веков. Резкое увеличение этажности привело к композиционной несуразнице между ранее главенствующими в городском ансамбле общественно-значимыми объектами и массовой жилой застройкой. Впервые жилые дома стали доминировать в городских ансамблях, превышая по вертикали и по горизонтали вчерашние доминанты – общественные здания: соборы, колокольни, ратуши, театры, пожарные каланчи, полицейские участки, здания крупных торговых фирм. Функциональные и смысловые изменения потребовали новых приемов построения городского пространства, формирования первых жилых кварталов, увеличения пространства возле общественных объектов.

В целом жилье взяло верх, и данный процесс стал необратимым. Пройдя пору разномастной эклектики, краткий миг конструктивизма, помпезную эпоху неоклассики, мы вышли на простор нескончаемого этапа массового панельного домостроения.

Еще один «рубикон» – хрущевская оттепель: взрыв социальных программ, глоток свободы, критика культуры личности, шестидесятники, барды и физики-лирики, борьба с излишествами, закрытие Академии архитектуры, панельные пятиэтажки... Как часто случается, и эту идею придумали на западе. Мы же поставили панельное домостроение на постоянный поток на долгие годы. Как расказывали наши учителя, «моспроектвские старейшины», первые серии панельных пятиэтажных жилых домов были скопированы с французских аналогов; но во Франции они просуществовали не более пяти-семи лет, после чего французы ушли с неблагодарного пути «жилищной массовки».

В России панельные пятиэтажки позволили своевременно увеличить объемы жилищного строительства. Строительство было поддержано всенародно; после подвалов, барачков и коммуналок новые квартирки даже считались модными. Архитекторов стали изображать

в романах и фильмах, отводя им роль людей завтрашнего дня, а строителей и вовсе считали бескорыстными героями. Следом пошли 9-этажки. Затем 12-этажки. Потом 16-этажки.

И снова «рубикон». Острая грань XX и XXI веков, когда постиндустриальное развитие городских поселений высвободило значительные территории бывших промышленных зон, поставив вопрос о дальнейшем их функциональном использовании. Под новые жилые районы, увеличивающие численность населения территорий, потерявших места приложения труда? Или под новые общественно-значимые пространства и новые озелененные территории типа многофункционального парка Ла-Виллет, самого большого в Париже, построенного на месте старых скотобоен? Или его парижского собрата – парка имени Андре Ситроена на месте бывшего одноименного автомобильного гиганта?.. И по габаритам, и по объемам жилая функция может «окупировать» большую часть городских территорий, местами негативно влияя на комплексность застройки и ее качественные характеристики.

При нынешних масштабах и особенностях современной застройки ее плотность резко повышается, цветовая гамма становится более агрессивной, часто опираясь на европейские примеры, но значительно превышая их высотные и плотностные характеристики в два, три, а то и в четыре раза.

Появился новый архитектурный стиль: «отечественный инсоляционизм»: композиции жилых групп формируются просто по инсоляционной линейке. Единственный принцип – освещенность, которая воплощается в дерганную по этажности композицию, состоящую из выбитых углов и скошенных вершков. В итоге получаются жилые гетто с плотностью застройки, доходящей до пятидесяти – пятидесяти пяти тысяч квадратных метров на один гектар, тогда как максимальная плотность застройки в непопулярные советские времена не превышала двадцати тех же единиц на гектар. А вот ныне популярная среди инвесторов застройка – это «окна в окна», с крошечными, хоть и хорошо благоустроенными дворами. К тому же застройщики пытаются узаконить возведение апартментов с разрешением в них регистрации. Это дает возможность уменьшить объем строительства за счет наиболее значимых элементов социальной инфраструктуры: школ, поликлиник, детских садов и сократить зоны вредности от производственных, коммунальных и транспортных объектов. То есть де-факто позволить строительство жилых домов в непосредственной близости от промышленных предприятий, железнодорожных путей, кладбищ, изначально лишив жителей положенной инфраструктуры.

Профессионалы должны всегда придерживаться одного постулата: не бывает плохого образа жизни – бывают негодные управленческие и проектные решения. Идеального для различных градостроительных ситуаций типа жилья не существует, каждый человек имеет собственные жизненные предпочтения. Для кого-то это тихий сельский образ жизни, кому-то нравится жить в шумном городе; привыкшие с рождения ходить по улочкам исторического центра готовы к любым ограничениям, лишь бы избежать участи жителя многоэтажных типовых окраин. У всех свои критерии, обусловленные целым рядом причин: близость к работе, возможность пешком добраться до метро, парковая зона или стадион в шаговой доступности. И все эти пожелания горожан мы просто обязаны обеспечить в силу своих профессиональных обязательств и компетенций, даже если кто-то выбрал для себя жизнь «по вертикали», например, в небоскребах делового центра «Москва-Сити», где жилье, работа и объекты инфраструктуры расположены на разных этажах одного здания.

С возрастом жизненные предпочтения могут и весьма кардинально меняться. То, что казалось благом в молодом

сти, может стать неприемлемым в зрелом возрасте; знаю и по собственному опыту.

В девяностые годы у части населения столичного региона появились деньги, и появились загородные коттеджные поселки для владельцев различного уровня достатка, изменившие, казалось бы, их образ жизни. Но буквально спустя десятилетие впритык с уже спрятавшимися в подросшей зелени частными поселками вырастают целые микрорайоны из многоэтажных панельных корпусов. То есть мы предложили людям и даже выстроили новый образ жизни, но материально и эстетически защитить выбранный и оплаченный образ жизни гораздо сложнее, чем его поддерживать. Решение вопроса лежит в плоскости нашей профессии: это зона ответственности грамотного и долгосрочного территориального планирования, при условии участия в этих решениях представителей законодательной власти.

Необходимы градостроительные режимы по всем территориям, с четким обозначением этажности, плотности и возможным функциональным назначением предполагаемой застройки. Нужно узаконенное градорегулирование, во-первых, оповещающее, что, сколько, где и в какие сроки можешь построить ты, а что – твой сосед, и, во-вторых, защищающее права, в том числе частных лиц.

Повторимся: жилая среда должна быть многообразна, отражать интересы и вкусы различных групп, но – конкретных жителей, быть со-масштабной человеку, вливаться в окружающую ее природную среду, сохранять самобытность и национальные черты. Любая территория имеет право на комплекс всех социальных и культурных услуг, на обеспечение развитой транспортной системой, а главное – она просто обязана обладать возможностью предложить своим жителям места приложения труда.

Не следует опасаться, что современные формы и приемы могут не сочетаться со сложившейся, в том числе исторической, средой. Доказательство – работа академика Юрия Исаевича Земцова: жилой комплекс Смольный Парк, получивший в этом году Золотую медаль нашей академии.

Несколько слов о Федеральном законе «О контрактной системе в сфере закупки товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Почему нельзя, собрав команду экспертов по экономике и ценообразованию, заранее определить стоимость строительства будущего объекта, а уже после этого проводить архитектурный конкурс, участники которого обязаны вписаться в определенные сметы. И, как принято за рубежом, по итогам архитектурного конкурса объявить, что проект-победитель будет реализован. Логично и внятно.

Когда стоимость строительства объективна, я знаю только следующие пути экономии средств: привлекать к строительству дешевую, а значит, непрофессиональную рабочую силу, использовать не лучшие строительные материалы или изобрести что-нибудь из разряда скрытых видов работ, что впоследствии однозначно вскроется. Может, даже через десяток лет – нельзя это допускать, потому что такая «экономия» есть прямое нарушение безопасности будущих обитателей построенного кое-как здания. Но пока лозунг «Выигрывает тот, кто назначит наименьшую цену за возведение объекта» все еще в тренде. Этот вопрос необходимо всесторонне обсудить и добиться его решения в пользу качества в рамках корректировки закона «Об архитектурной деятельности в Российской Федерации». Пока же «у них» – конкурсы и Притцкеровские премии, «у нас» – аттракцион «кто дешевле» и бесперебойная работа счетной палаты.

Архитектурная точность – не только в линиях, но и в понятиях: «реновация», «мастер-план», «природно-исторический план» и т. д. Дело не только в словах, но и в законодательной базе строительства и проектирования, в утверждении документации и планов, в юридической силе принимаемых решений.

Какие же выводы можно сделать из всего сказанного и какие дать рекомендации?

Главными прогнозными документами, определяющими стратегию пространственного развития страны, должна стать Генеральная схема размещения производительных сил, увязанная с Генеральной схемой расселения Российской Федерации. Это – основа последующей разработки схем территориального планирования регионов, а также стратегий их социально-экономического развития. И далее – по ниспадающей – до генерального плана каждого городского и сельского поселения.

Необходимо разработать проект транспортной схемы РФ в едином пакете с Генеральной схемой расселения населения и размещением производительных сил. Совокупность их свести к единой программе цифрового градостроительства, позволяющей просчитывать множество вариантов развития страны и ее частей, сравнивать их между собой по конкретным заложенным показателям, а главное – наметить четкую программу реализации перспективных, рассчитанных на многолетнюю реализацию планов. Наше активное участие в указанных проработках считаю обязательным, несмотря на то, что мы не являемся подведомственной организацией Министерства экономического развития Российской Федерации.

Вопрос реализации градостроительных документов является наиболее злободневным. Подход к нему делался неоднократно, но каждый раз мешали существующие сегодня проблемы и вырванные из контекста комплексного развития территорий социально значимые задачи. Сопровождается это, как правило, лозунгами иждивенческого толка: «Даешь жилье; подключим по временке; инженерия подождет!». Или: «Даешь детские сады и школы! Дети – наше все!» Непонятно, где будут работать их родители, как добираться по бездорожью к далеким местам труда? Таким образом и превращаются целые сложившиеся заселенные городские территории в зоны запланированных диспропорций по местам приложения труда, по транспорту, инженерии и строительству социальных объектов. Как вариант, можно попробовать провести глобальную застройку первого пояса (по отношению к столице) районов Московской области, откуда большая часть населения едет работать в Москву. Пока же генеральные планы городов – это что-то прекрасное и недостижимое, как линия горизонта.

Главным принципом современного градостроения должно стать обеспечение безопасности среды жизнедеятельности населения в каждой точке нашей страны. Поэтому требуется сводный документ федерального уровня – «Технический регламент обеспечения безопасности в градостроительном проектировании», который объединит в себе разрозненные на сегодня отраслевые нормы по безопасности в области МЧС, охраны окружающей среды, санитарно-эпидемиологической защиты, гражданской обороны, инфраструктуры и инфраструктурных объектов и т. д.

Завершить работу по обновлению и совершенствованию с последующим утверждением Федерального закона «Об архитектурной деятельности в Российской Федерации», предусмотрев, в том числе, внесение изменений в части проектной деятельности об обязательности именно архитектурных конкурсов, а не конкурсов инвесторов. Возможно, это же следует сделать и в 44-м Федеральном Законе.

С целью повышения качества жилой среды как в утилитарно-функциональном, так и в архитектурном отношении обозначить данное направление городского и сельского развития в качестве приоритетного для работы всех отделений Российской академии архитектуры и строительных наук.