

**В**ячеслав Леонидович, вспомнив расхожее выражение советской эпохи, о сегодняшней Москве можно сказать - город контрастов. Спешащие в модные клубы богатые прожигатели жизни - и нищие старики, завсегдатаи «Копейки», современная архитектура - и убогие хрущевки, автомобили для миллионеров, «сидящие» в пробках рядом с рядами «жигулями», - все это приметы столицы. Но поговорить предлагаем о том, комфортно ли здесь жить...

- Москва интенсивно развивается, и вряд ли найдется скептик, который возьмется утверждать обратное. Но такое развитие породило несколько разрывов в комфортной жизни между необходимым и наличным - и это тоже несомненный факт.

Прежде всего отмечу существенный разрыв между повседневными потребностями москвичей и обустройством центра. Превратившись в выставку витрин, центр Москвы оказался во многом недоступен для человека со скромными доходами. Бывшая улица Горького, которую люди нашего поколения помнят как «Брод», как живое, демократичное место, умерла. Тверскую улицу заполнили безумно дорогие бутики и претендующие на элитарность, но лишенные индивидуальности экзотичные персонажи. Другие слои населения здесь уже не видны. А ведь еще свежи в памяти времена, когда в холле на втором этаже гостиницы «Москва» было кафе, куда, получив стипендию, шли студенты, чтобы раз в месяц оттянуться от всей души. Сейчас такие места почти исчезли из центра. То же в ресторанной сфере - бесконечное число ресторанов со средневропейскими или более высокими, чем в Европе, ценами.

Похожую трансформацию претерпели магазины. За последние годы между супермаркетом и рынком исчезла промежуточная ступень - лавка, небольшой магазин у дома, или, как его называет московский мэр, магазин шаговой доступности, где представлены все необходимые продукты и товары по умеренным ценам. Похоже, они отнесены на будущее, пока же экономическая политика их вымывает.

К потерям отнесу и просчет в градостроительной политике города: центр трактуется как зона очень дорогого, так называемого элитного жилья. Между тем в ряде европейских мегаполисов действует правило исключенных территорий. Действуй у нас такое правило, тогда, скажем, в районе арбатских и тверских переулков должны были бы отводить места для некоммерческого строительства: театров, выставочных залов, студий, художественных мастерских с невысокой арендной платой. Пока же работает ранняя капиталистическая логика: получить как можно больше прибыли с каждого квадратного метра. Это тоже не хорошо...

**- Вячеслав Леонидович, вы все время говорите «это не хорошо» - тем самым подводит черту. Но чем «не хорошо»?**

- Такая политика лишает центр привлекательности, отнимает у него часть жизни. Он умирает. Привлекательность - в разнообразии. Та же Вена провинциальна по той причине, что в центре города вечером вам кисло и скучно: то закрыто, это слишком дорого - опера от 70 до 100 евро. Деться некуда. В Париже или Лондоне же не забывают, что мегаполис - это всегда драма одинокого человека. Скажем, в Лондоне на каждом углу пабы - места неформального общения незнакомцев. Париж тщательно следит за тем, чтобы рядом с очень дорогим отелем «Ритц» была еще и гостиница в одну звезду. Сам дважды останавливался в отеле с одной звездой.

**- Приличный отель?**

- Комната, душ, утрома круассан в номер принесут - вся гамма, расчитанная на разнообразие кошельков и характеров. Такая политика привлекает в центр разных людей, поэтому здесь кипит жизнь...

Таков первый разрыв: наш город разделен - для богатых и для остальных. Богатым отдан центр.

Второй разрыв тоже всем известен, но от этого легче жить не становится. Речь о транспортной инфраструктуре. Москва с колоссальной нагрузкой на метрополитен не может позволить себе дальнейшее сохранение системы 30-х годов. Именно системы! Да, линии удлинялись, число их увеличивалось. Но метрополитен по-прежнему сохраняет радиально-кольцевую структуру. К тому же расстояния между станциями слишком велики для передвижения, особенно в центральной части: больше километра - это некомфортно. Тот же Лондон пошел по другому пути: в наиболее напряженных местах там до пяти параллельных линий, что создает легкость и удобство перемещения.

В 1999 году, участвуя в анализе московской ситуации, я говорил о том, как важно обеспечить сначала систему гостевых стоянок в центре города, и только после этого

делать третье кольцо, ведь облегчение въезда не означает упрощение ситуации. Увы, сбился худший прогноз: в отсутствие системы стоянок за счет транспорта у обочин сечение улиц и переулков уменьшилось втрое, и никакие кольца спасти положение не могут. Запреты не работают.

**- Действительно можно было предупредить эту ситуацию?**

- Да. Но это предполагало жесткое условие: любой проект нового сооружения в центральной части должен включать организацию гостевой стоянки. И не обязательно лезть в землю. Во внутренних дворах достаточно места для многоярусных стоянок, нужно было лишь дать техническое задание на проектирование. Этого не сделали. В результате - паралич движения в ряде зон. Перестановки указателей мало помогают.

И заметьте, пока шли разговоры о транспортной инфраструктуре в центре, проблема переместилась в зону от МКАД до Садового кольца. Сегодня в утренние и вечерние часы проезд из центра до Садового кольца занимает меньше времени, чем проезд от

от тягот столичной жизни. Увы, по ряду причин такие отношения не состоялись. Возникла иллюзия дефицита земли. Иллюзия - иначе не назовешь: в Голландии земли хватает, чтобы строить малоэтажное жилье, а в Москве не хватает.

Была и вторая причина - интересы монополизированного строительного комплекса, которому эта доктрина выгодна. Выгодна она и инвесторам, снимающим большее число ассигнаций с квадратного метра. В результате в Москве едва ли не самое дорогое в мире жилье. И не только по затратам, но и по эксплуатации: по два лифта в каждом подъезде, насосная. Ни один мегаполис мира себе такого не позволяет. Да, иногда строят высотные жилые дома с очень дорогими квартирами - для людей, которым нужно второе жилье. Но в массовом измерении этого нет - слишком дорого. Мы на этом много потеряли.

**- Что именно?**

- Небольшая этажность - 4-5 этажей - понятно, много дешевле в эксплуатации. Это одна сторона. Есть и вторая. Меньшее число автомобилей на единицу площади.

рочки» или «Копейки» вполне удовлетворяет потребности той части москвичей, которую нельзя причислить к особо обеспеченной. Торговые сети сами ведут анализ спроса и делают это грамотно. Но проблема в том, что они уничтожают систему розничной торговли - старую, магазинную. Увы, сохранять ее можно только на уровне поддержания особого качества: когда лавка имеет домашний характер - по обслуживанию под гарантию личного доверия, по составу товаров, по свежести продуктов. Это великая система. Париж, Лондон, Берлин сумели ее сохранить. Если такую задачу всерьез ставить в Москве, то она требует куда более тонкого инструментария. Нужно не просто выделить место, а еще и создать условия, заняться кадрами, обучением. Иначе гипермаркеты задушат мелкие магазинчики. Сохранить их - значит сохранить комфортность жизни, о которой мы говорим.

Эта задача, кстати, имеет колоссальный социальный смысл. Возьмем те же поликлиники. Функционально они являются еще и клубами: огромное число одиноких

этому для меня маленький книжный магазин-клуб является ценнейшим знаком. Его надо вовремя разглядеть, по возможности помочь, не выдавливая более дорогими инвестиционными проектами. А такая опасность есть.

Помните, как поступили с модельером-авангардистом Петлюрой, который создал свой Монмартр у Трубной площади? Там клубилась жизнь. Возможно, она чужда вам или мне, но были люди, которым она нужна. И то, что ее не сочли ценностью, - ошибка. Есть партитура города, которую нужно научиться писать и читать - и горожанам, и бизнесу, и властям, - что предполагает диалог. Монолог ограничен ценностными представлениями говорящего, кто бы ни говорил - вы, я или мэр. В этом отношении обратной связи у нас пока недостаточно.

У Москвы есть шанс сделать следующий шаг: от внешнего лоска в центре - в глубь городских кварталов. Важно понять, где оставить место для будущего. Не проектировать жестко: здесь быть этому, а там - иному. Нужен другой подход: здесь быть этому, а там - посмотрим. Вот это резервирование мест имеет гигантское значение, потому что предугадать завтрашний день во всей его полноте трудно. Десять лет назад могли ли мы предвидеть, что любой второклассник будет бегать с мобильным телефоном? Или то, что компьютер станет в семьях тривиальной вещью? Точно так же не можем вообразить, что нас ждет через десять лет. Поэтому для будущего надо оставить в городе место. Иначе придется мучительно перестраивать прошлое. Мы столько уже носили и перестраивали - пора бы воздержаться. Тем более что немало мест, с потерей которых мы можем потерять ценное качество московской среды: ее разнообразие и непредсказуемость. Прелесть движения где-нибудь от Бульварного кольца, Чистых прудов или Яузского бульвара вниз по переулочкам заключалась в невозможности предвидения: то возникнут палаты XVII века, то голландская архитектура, то уютный скверик. Не потерять это даже важнее, чем не потерять тот или иной дом. Для этого нужно проектировать целостными кварталами. А не ad hoc принимать решения по объекту или участку. Мир это прошел в середине XIX века - негоже нам повторять ошибки.

**- Но ведь ответственные руководители ездят по европейским столицам, смотрят, видят и восхищаются...**

- Видеть и понимать - вещи разные. Простой пример. Журнал «Салон» начал демонстрировать якобы образцовые интерьеры. Картинки красивые, но в них профессионал видит рекламный трюк, ибо жить в таких интерьерах очень неудобно. Беда еще в том, что ни те, кто это проектировал, ни те, кто печатал, в дорогих интерьерах не были. Их туда не приглашали. А я в таких домах бывал не единожды и смею утверждать, что образ комфортного жилья совершенно иной, не выставочный. Голливудские звезды живут в таких интерьерах - потому что вся их жизнь подчинена рекламе. Нормальные люди живут иначе. И квартиры у них обставлены иначе, распланированы иначе: не для рекламы, а для жизни. Скажем, квартира Джорджа Сороса приспособлена к удобству и абсолютно не сценична - ее в журнал не поместишь, хотя дом расположен на Парк Авеню в Нью-Йорке... Видеть - не значит понимать. Главное: знание...

**- Вячеслав Леонидович, как думаете: москвичам были бы интересны публичные обсуждения комфортного обустройства столицы?**

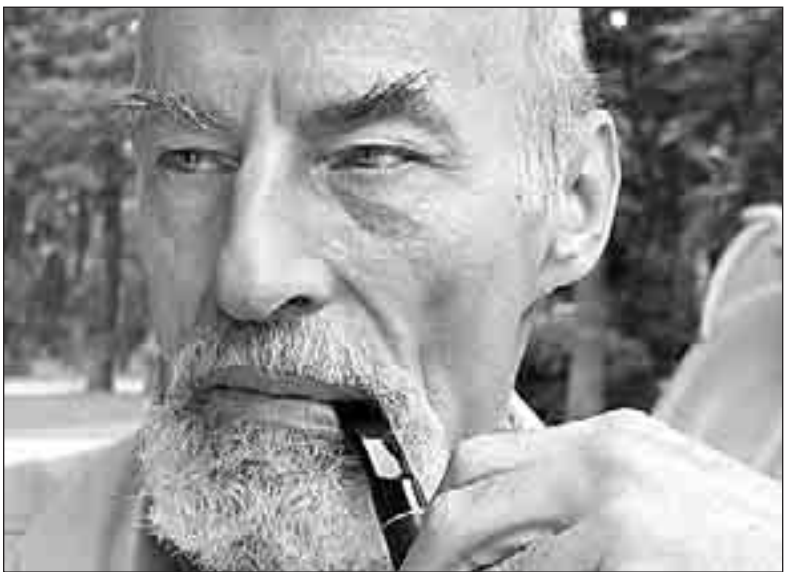
- Несомненно! Это то, чего, на мой взгляд, не хватает программе «Мой двор, мой подъезд»: идеология шире, чем формы ее воплощения - москвичи ограничены посадкой зелени и цветов, украшением подъездов и фасадов. Формулирование идей - высшая форма участия. Но диалог не должен превращаться в базар, что, увы, часто происходит. Обсуждения не должны происходить и в узкопрофессиональной логике. Площадкой для них могут служить не казенные места, а скорее средства массовой информации, и не только на страницах, а вживую. Думаю, было бы хорошо, если бы ваша газета выбрала несколько любимых москвичами мест и обсудила их будущее. И чтобы участвовали представители бизнеса и истории, милиция и транспортники, у которых своя логика. Главное - увидеть в каждом из них носителя опыта и знания. Поверьте, стоит отнестись к офицеру ГАИ как к эксперту - и он преобразается в эксперта, становится интересным собеседником, а не героем анекдота. Сантехники - очень интересные собеседники, если им предложить профессиональный разговор, а не говорить о том, на что они имеют чисто бытовую точку зрения. Такой диалог - искусство. А без искусства, как известно, ничего не получится...

**Леонид ГОВЗМАН**

**Вячеслав Леонидович ГЛАЗЫЧЕВ - доктор искусствоведения, профессор Московского архитектурного института, научный руководитель Центра стратегических исследований ПФО, признанный специалист по организации и развитию городской среды.**

**Вячеслав ГЛАЗЫЧЕВ:**

## В ГОРОДЕ НУЖНО МЕСТО ДЛЯ БУДУЩЕГО



МКАД до Садового кольца. Причина: в градостроительные схемы в 70-е годы заложены слишком крупные членения, очень редкие поперечные трассы - под малое число автомобилей. Когда начинали снос пятиэтажек и реконструкцию кварталов, была возможность сделать частую сеть, но для этого надо было поставить задачу. Не поставили. В результате появились такие пересечения, как угол улицы Удальцова и проспекта Вернадского, где сделать развязку в двух уровнях уже нельзя без огромного сноса. В таких местах заторы транспорта больше, чем в центре города. Спасати положение могла бы мелкоячеистая структура города - образцом является Манхэттен с его маленькими кварталами, - которая рассасывает транспорт. Кстати, в Манхэттене большинство жителей добровольно не пользуется личным транспортом. Чтобы этого добиться у нас, нужно большее число такси и по другим ценам, чем те, которые есть сейчас. Нужны и выделенные линии для общественного транспорта. Такую систему перемещения можно назвать комфортной. Но ее надо создавать как выделенную, недоступную для другого транспорта. Во-вторых, нужно обеспечить ее массовость. «Новое желтое» такси этой задачи не решает ни финансово, ни организационно.

Это самые бьющие в глаза и берущие за горло драмы нашего города. Есть еще одна, очень и давно огорчающая меня.

Согласно официальной доктрине, в Москве нет места, поэтому строят вверх, вверх и вверх. Средняя этажность неуклонно увеличивается, что в свою очередь усугубляет транспортную проблему: каждый дом в 24 этажа неизбежно создаст вокруг себя новое поле автомобилей.

Породили эту доктрину, на мой взгляд, два обстоятельства. Во-первых, нежелание установить нормальные договорные отношения с областью, с взаимными уступками, и прежде всего в том, что касается жилья, налогов, свалок. Будь такие отношения - очень многие москвичи покупали бы жилье в Красногорске, Одинцове, Домодедове и других маленьких, но уютных городах Московской области, сбегая от высоких цен и

Об ужасных «ракушках» можно забыть - есть способы достойного содержания машин. Помните, в 80-е годы в Москве они стояли за сеткой рабца. Низкая этажность это позволяет. Высокая - нет. Третье - человеческий фактор: большую комфортность можно создать для детей, молодежи, стариков. Лучшее контроль над домом, придомовой территорией. Выше безопасность. Появляется обитаемое пространство. И, наконец, еще одна ключевая сторона: в таких домах легче формировать новый тип товарищества, о которых столько сегодня говорят. Малоэтажный дом легче воспринимается как общая собственность, чем дом в 17, а уж тем более в 24 или 32 этажа. Закон чисел! Высокая этажность выталкивает обслуживание в сферу внешнего коммерческого управления, оно дорогое и сложное и не так эффективно.

Вот к чему привела подмена экономических интересов субъектов Федерации их административным размежеванием.

Вторая беда: отсутствие интереса к независимой экспертизе. Слишком многое стало решаться в кругу специалистов. Могу с полным основанием утверждать: ни одного крупного транспортника во ВНИИПИ Генплана Москвы не осталось. И это, увы, факт.

**- Куда они делись?**

- Одни ушли в мир иной. Другие уехали. Третьи не у дел. Например, Александр Стрельников оказался не нужен - уволили по пенсионному возрасту за ненадобностью. Причем замечу: освобождение от специалистов широкого профиля все эти годы сопровождалось ростом числа узкофункциональных специалистов...

**- Вячеслав Леонидович, характеризую Москву, вы говорили о центре, но жизнь за Садовым кольцом, особенно в отдаленных районах, совсем иная...**

- И должна быть иная. Во всем мире так. Сегодня огромное облегчение Москве принесло строительство колоссального числа гипермаркетов по МКАД, они в какой-то степени вывернули пространство Москвы наизнанку - раньше большие магазины были сосредоточены в центре. Гипермаркеты выросли и внутри районов. Уровень «Пяте-

стариков идут туда не только лечиться, но и для того, чтобы общаться. А проекты поликлиник этого не предусматривают. Аптеки - тоже клубы по интересам. Надо только уметь видеть квазиклуб в крытых помещениях, которые несут в себе социальные функции, и выстроить очень тонкую работу. Следовательно, и квалификация чиновников в этом отношении нуждается в повышении. Лет пять назад такую работу довольно неплохо начали в префектуре ЦАО. Но энтузиасты ушли, и все кончилось. Заметьте, частный бизнес в этом отношении гораздо мобильнее. Так появились книжные магазины, где можно посидеть за столиком, выпить кофе, послушать музыку, - такой магазинчик становится клубом. Человек идет сюда не просто купить книгу, но и пообщаться. И замечательно, когда он это может сделать ночью. В ряде книжных магазинов это сделали и выяснили, что ночью не спит громадное число людей. Дрыгать ногами на диск они не хотят. И вот появилось место, где таким людям хорошо...

**- Говоря о проблемах, вы все время сравниваете Москву с Парижем, Лондоном...**

- Москва в их ряду! Никто не может отрицать, что за очень короткий срок город обрел определенный шик, если говорить о центре. Замечательно и то, что началась реконструкция дворовых пространств. Но мы говорим о комфортности жизни. Поэтому я уделяю внимание тому, чего не хватает для комфорта. Например, Москве, на мой взгляд, необходимы «блочные рынки». Причем отдавать им не хоты за забором и на дальних пустырях, а отдавать на определенное время - скажем, субботу и воскресенье - части города доступные, организованные, удобные. Хельсинки устраивает роскошный воскресный рынок на главной площади - и через полчаса после закрытия она идеально чиста.

Жизнь во времени, а не только в пространстве - тоже тонкий спектакль, который нам нужно уметь ставить. Мы осветили массу зданий - замечательно! По городу едешь с удовольствием. Но этого мало. Нужна еще и активность, жизнь, и не только в дорогих ресторанах, но и на улице. По-