

Москва полицентрическая

Децентрализация – основной принцип развития крупных городов

Михаил Спирин, архитектор, начальник отдела

производственных территорий, Москомархитектура

Екатерина Ожегова, ландшафтный архитектор, МАРХИ

Сегодня одним из самых обсуждаемых является вопрос актуализации действующего генерального плана развития столичного мегаполиса.

Мы любим нашу столицу, гордимся ее прошлым, историей наших предков. Но старая Москва давно уже растворилась в огромном городе, осталась только в красивых легендах, названиях и отдельных памятниках. Ушел в прошлое неторопливый ритм московской жизни. Современные москвичи – это вечно бегущие, нервничающие в пробках жители непохожих один на другой районов большого мегаполиса.

Прошедшее столетие характеризовалось стремительным ростом городов, густой сетью покрывших промышленные районы планеты, образованием мегаполисов и агломераций. Согласно опубликованным ООН данным, в 2008 г. впервые в истории человечества число городских жителей сравнялось с численностью сельского населения, достигнув 3,4 млрд. человек, и мировая тенденция роста городского населения продолжает оставаться стабильно высокой.

Москва превратилась в крупный промышленный центр к началу XX в. В путеводителе за 1915 г. можно прочитать: «Великие реформы и прежде всего отмена крепостного права и введение городского самоуправления изменили радикальнейшим образом условия, определявшие экономическую и культурную жизнь Москвы. С этой поры деревенская, усадебная Москва безвозвратно уходит в прошлое, стремительно формируясь в законченный тип современного большого города». Москвой стало руководить купечество, к которому принадлежали все наиболее

деятельные городские головы, такие как С.М. Третьяков, Н.А. Алексеев, К.В. Рукавишников, Н.И. Гучков. Сформировались уличная сеть, ансамбли городских общественных пространств, площадей, бульваров, садов. Появилась система общественного транспорта: конка, в 1899 г. – трамвай, в начале XX в. – городская кольцевая железная дорога. В Москве развиваются торговые центры, московским «Сити» называют Китай-город, занимающий 1/100 часть всего городского пространства, растет количество крупных промышленных предприятий, представляющих самые разнообразные отрасли производства, и это является предметом гордости москвичей. Обратной стороной превращения Москвы в универсальный промышленный центр и стремительного роста городского населения становится появление «кочечно-каморочных» кварталов в пригородах, где живет основное фабричное население, и образование в самой Москве зон трущоб в районе знаменитого «дна» столицы – Хитрова рынка. В начале XX в. границей Москвы был Камер-Коллежский вал, территория города составляла около 8000 га, население – 1 600 000 человек.

В последующие десятилетия Москва пережила как минимум три этапа кардинального изменения стратегии своего развития. В 1918 г. сюда из Петрограда переехало Правительство РСФСР. Москва стала не только столицей одного из крупнейших государств в мире: она превратилась в важнейший политический центр мирового значения, что сопровождалось изменением ее облика. В 1931 г. было принято решение о разработке генерального плана реконструкции Москвы. В постановлении Пленума ЦК ВКП(б) от 15 июня 1931 г. «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» говорилось о нецелесообразности строительства новых промышленных предприятий в крупных городских центрах, в частности в Москве и Ленинграде.

Был объявлен конкурс на идею планировки, организованы архитектурно-планировочные мастерские для работы над планом столицы, которая стала называться «всесоюзной лабораторией градостроительства».

Генеральный план реконструкции Москвы был утвержден Советом Народных Комиссаров и ЦК ВКП(б) в 1935 г. и сразу был провозглашен «документом всемирно-исторического значения».

Реконструкция первой половины XX в. превратила Москву в город, который узнаваем в современном мире. Столицу украсили широкие проспекты, величественные здания в имперском стиле, торжественные ансамбли мостов и набережных, ажурный венец высоток...

До реконструкции, в начале 1930-х гг., Москва занимала территорию в 29 391 га, где проживали 4 миллиона жителей. Новый план предполагал ограничение численности населения столицы 5 миллионами человек и расширение ее площади до 60 000 га. К Москве присоединялись территории близлежащих населенных пунктов (Хорошево, Щукино, Тушино, Химки, Ховрино, Лихоборы, Измайлово, Перово, Кусково, Текстильщики, Люблино и Новинки-Ногатино). Центральная часть Москвы представляла собой скопление беспорядочно застроенных переуплотненных жилых кварталов площадью 1,5–4 га, новая планировка предполагала создание крупных (9–15 га) озелененных кварталов с 6-7-этажными домами. Плотность населения должна была составлять до 400 человек на гектар, а в местах, наиболее благоприятных для проживания, например на набережных, – до 500 человек.

Главным вектором развития города было принято юго-западное направление: к городу присоединялись огромные площади, от Кунцево до Царицыно. Промышленность на проектируемой территории отсутствовала, рабочие места оставались в юго-восточной части города, с которой новые районы соединялись прямыми транспортными магистралями. Планировка учитывала сеть основных городских центров и их связь между собой. Главной идеей был торжественный парадный проспект, связывающий новые районы с центром города. Проспект вел через Центральный парк на Ленинских (Воробьевых) горах к проектируемому на месте храма Христа Спасителя Дворцу Советов. С Воробьевых гор должна была открываться

широкая панорама Москвы. Имперская идея! К счастью, она была осуществлена (уже после войны) не полностью, а только в своей лучшей части. И сегодня торжественные партеры МГУ на высоком берегу Москвы-реки завершаются знаменитой смотровой площадкой.

К началу 1960-х гг. архитектурный, ландшафтный, градостроительный ансамбль Москвы составляли такие шедевры, как Парк культуры им. Горького, парк «Сокольники», ВДНХ, сады МГУ на Ленинских горах, Лужники, высотные здания и др.

На формирование нового архитектурного облика Москвы большое влияние оказало состоявшееся в декабре 1954 г. Всесоюзное совещание строителей и архитекторов. С 1956 г. началось строительство знаменитого района Черемушки, ставшего именем нарицательным для новых районов и в других городах страны. В 1964 г. была завершена прокладка проспекта Калинина. Облик Москвы был совсем не похож на представленный в генеральном плане 1935 г. На новых свободных городских землях строились крупные жилые массивы с инфраструктурой и пространственной планировкой, отрабатывавшей новые приемы композиционной застройки, состоящей из типовых зданий. Многоэтажные жилые дома, общественные здания, инженерные сооружения, элементы благоустройства создавались на основе единых каталогов унифицированных изделий.

Первая послевоенная перепись (1959) показала, что численность населения столицы перешагнула запланированную цифру 5 000 000 и продолжает увеличиваться. Москва не была исключением: процесс послевоенного восстановления и активного роста городов происходил во всем мире. С середины 1960-х гг. начали активно формироваться столичные мегаполисы – Большой Париж, Большой Лондон, Токио и т.д. В середине 1970-х гг. стало понятно, что ограничить занимаемое городами пространство невозможно. Единственный путь – организовать его, сделать мегаполисы максимально удобными для жителей, избежать чрезмерного

сосредоточения людей, транспорта, объектов и предприятий. Основной идеей развития крупных городов становится децентрализация. Вокруг столичных и промышленных центров начинают формироваться города-спутники, связанные культурными и экономическими интересами с главным городским образованием.

К 1970-м гг. стало ясно, что Москва не сможет остаться в намеченных генпланом границах. По данным переписи 1970 г., численность населения столицы составляла уже свыше 7 194 000 человек, и ее рост набирал силу. Техничко-экономические основы нового генерального плана были приняты еще в 1966 г., а в 1971 г. Генеральный план развития Москвы, рассчитанный на 25–30 лет, был утвержден. В июне 1974 г. газета «Известия» писала: «Этот план по существу определит облик города таким, каким он будет на пороге третьего тысячелетия».

Согласно новому генплану, Москва делилась на восемь секторов: центр и семь расходящихся от него зон, разделенных зелеными клиньями. Общегородской центр начал принимать вид разветвленной структуры, развивающейся в направлении вновь образованных секторов. Была сделана попытка ограничить территорию города лесопарковым поясом, стимулировав остановку ее роста выводом промышленных предприятий. Но расчеты были скорректированы временем: к началу 1980-х в черту Москвы вошли не только Чертаново, Бирюлево, Орехово-Борисово, Теплый Стан, Тропарево, Коньково-Деревлево, Тушино, Гольяново, Вешняки-Владычино, Ивановское, но и расположенные за Московской кольцевой автодорогой Митино, Куркино, Солнцево, Бутово и Новокосино.

Новый генеральный план был реализован лишь в некоторой степени. Москва расширилась за пределы МКАД, захватив массивы экологического пояса лесопарков, в результате чего в черте города появились пространства лесов и полей, часть которых получила статус природоохранных территорий (луга Мневниковской поймы и Сходненской чаши, леса

Национального парка «Лосиный остров», Битцевский и Тропаревский лес и др.). Перед Москвой впервые встал вопрос сохранения природного биоразнообразия на городских территориях. Одновременно продолжалось развитие промышленных зон в восточной и юго-восточной части города, формировались новые промышленные пояса вдоль Московской кольцевой железной дороги и радиальных железных дорог. Каркас городских железных дорог стал собственной транспортной системой для огромных столичных территорий, существующих автономно от автомобильных магистралей, что обусловило отделение промышленных зон от селитебных и общественных, по сути формирование отдельного «промышленного города».

В отношении городской транспортной сети, работающей на селитебные и общественные территории, в генплане 1971 г. основной упор делался на общественный транспорт, личному транспорту и его дальнейшему развитию должного внимания не уделялось. Ситуация усугублялась тем, что жилые новостройки все чаще размещались возле производств, по принципу «где живу, там и работаю», поэтому многие, даже заложенные генпланом решения по пробивке хорд и дублеров радиальных дорог не были до конца реализованы. Москва продолжала расти, строиться и развиваться, поглощая новые земли и образуя внутри себя колоссальные пространства промышленных зон. В начале 1990-х гг. численность москвичей составляла свыше 8 972 300 человек.

К началу нового тысячелетия Москва пришла без четкого представления о своей дальнейшей судьбе. Генеральный план 1971 г. был реализован лишь фрагментарно, оставив многие вопросы нерешенными. Распад СССР и общемировые тенденции развития науки и промышленного производства создали условия, в которых заводы и фабрики Москвы стали неконкурентоспособны. Россия переживала непростые времена, что ускорило распад государственных промышленных предприятий. Москва превращалась в гигантское хаотическое образование. План развития

города начала 2000-х гг. получил название «генплан возможностей», его главной задачей было привлечение инвесторов. Политика привлечения инвестиций вызвала многократный рост цен на землю и недвижимость в столице. Рынок требовал от архитекторов ориентации на вкусы заказчиков, что привело к строительству разностилевых зданий без единого композиционного замысла, без общей схемы застройки часто даже в границах одного квартала. Москва начала терять свой архитектурный облик. В то же время начался бурный рост численности населения города. По данным переписи, в 2002 г. она составила свыше 10 382 700 человек, что превышало ожидаемый результат почти на полтора миллиона. Переход к рыночной экономике обусловил резкое увеличение количества личного автотранспорта, возросли потоки грузовых автоперевозок. Это срочно требовало разработки комплекса мер по развитию автомобильной сети улиц и дорог, а также увязки общественного транспорта с личным. В 2005 г. первый постсоветский Генеральный план развития Москвы стал законом.

В 2010 г., согласно переписи населения, в Москве проживало уже свыше 11 500 000 человек. Генеральный план развития Москвы, разработанный в 2010 г., назвали «генпланом необходимостей», так как проблемы, вставшие перед городом, требовали решительных действий. Городу было необходимо решить вопросы дворовых территорий, детских садов и школ, объектов общественного транспорта. Остро нуждалась в реконструкции транспортная схема (автодороги, парковки, транспортно-пересадочные узлы). Как основной резерв градостроительного развития стали рассматриваться неэффективно используемые производственные территории, этот сложный и запущенный вопрос требовал принятия комплексных, в том числе юридических, решений. Генплан предусматривал мероприятия по формированию системы особо охраняемых природных территорий и созданию новых парковых зон. Отдельно рассматривался вопрос о столичном статусе города,

предполагавшем создание новых центров размещения иностранных представительств и органов государственной власти. Вместе с этим обращалось внимание на сохранение исторического наследия. Темы были обозначены, главным вопросом стала общая идея развития мегаполиса.

В настоящее время ГУП НИиПИ Генплана Москвы по заказу Московского правительства ведет работы по актуализации существующего генерального плана. Новый документ, который должен быть создан в ближайшее время, определит стратегию развития Москвы на предстоящие 25 лет, и очень важно принять правильные решения, учесть все факторы. Ясно, что рост Москвы невозможно ограничить, что будущая Москва будет полицентрической. Необходимо децентрализовать город, сделать более доступными природные массивы, вернуть Москве утраченные территории «ржавого пояса» разрушенных промзон, сформировать гибкую транспортную систему, соединяющую мегаполис с городами-спутниками.

Если рассматривать перспективы развития Москвы в пределах ее сложившейся структуры, то можно выделить следующие неоспоримые факторы, влияющие на формирование и развитие городских территорий. Наиболее ценным, признанным таковым в мировой практике является сохранившийся в черте Москвы природный каркас, определенный бассейнами Москвы-реки, Яузы, мелких городских рек и зелеными природоохранными территориями. Задача сохранения и реконструкции этих пространств – сложная и дорогостоящая, и, возможно, на сегодняшний момент важнее их консервация, экологическое воспитание населения, привлечение внимания к проблемам природных экосистем в городе, создание долгосрочной программы постепенного возвращения москвичам территорий берегов рек, лесов и полей с учетом их разного статуса.

Не менее важным является транспортный каркас. Сложившаяся транспортная система Москвы включает две автономно существующие части: автомобильную, в основном ориентированную на обеспечение нужд селитебных и общественных территорий, и железнодорожную, в большей

степени относящуюся к промышленному производству. Существует еще одна транспортная артерия – Москва-река.

В составе существующей планировочной структуры Москвы кроме природных и селитебных территорий можно выделить крупные сектора, способные стать основными городскими центрами. В первую очередь это центральная часть города, обладающая огромной исторической и художественной ценностью как городской ансамбль мирового значения. Здесь сконцентрированы памятники истории и культуры разных периодов и стилей, множество музеев и театров, существует развитая сеть общественного транспорта.

На юге и востоке столицы расположены такие индустриальные гиганты, как ЗИЛ, АЗЛК, завод «Серп и Молот», Шарикоподшипниковый завод, Царицынский мясокомбинат, Красногвардейский мясоперерабатывающий завод, Мясоперерабатывающий завод им. А. Микояна с полной инфраструктурой, к этим гигантам тяготеют смежные предприятия – Московский жировой комбинат и завод «Клейтук». Кроме того, в промышленных зонах восточной части города расположен ряд закрытых предприятий. Таким образом, на юго-востоке находится крупнейший в Москве (около 8000 га) промышленный сектор, к настоящему времени преимущественно выродившийся или разрушенный.

В прошедшее десятилетие в зоне западного производственного сектора, тяготеющего к Западному порту и Киевскому вокзалу, на месте промпредприятий, утративших свою функцию, началось формирование нового центра деловой активности – Большого Сити, сердцем которого стал «Москва-Сити». Территория Большого Сити включает ряд селитебных и природных территорий, в том числе Мневниковскую пойму, по общей площади она сопоставима с юго-восточным промышленным сектором.

На севере и северо-западе города также есть крупная производственная агломерация: северо-западный промышленный пояс, протянувшийся вдоль

МКЖД. На юге имеется производственный сектор, расположенный вдоль железной дороги Павелецкого направления от Павелецкого вокзала до МКАД.

Исходя из исторически сложившегося контекста создание полицентрического города возможно путем определения следующих зон.

- Центральная часть – историческая, с максимально сниженной деловой нагрузкой. Основными ее функциями станут музейная и туристическая. Здесь необходимо организовать максимум пешеходных и велосипедных маршрутов, сформировать удобную и недорогую многослойную систему общественного транспорта (метро, малые автобусы на электротяге, речные трамваи, прокат велосипедов и т.д.), ограничить въезд грузового и личного автотранспорта, создать условия для развития сетей гостиниц, кафе и ресторанов.
- Северо-запад – новый столичный центр с размещением представительских зон, посольств, бизнес-центров, штаб-квартир крупных холдингов и компаний, биржевого центра, администрации города и правительственных учреждений.
- Юго-восток, восток, северо-восток – кластер инновационной промышленности, включающий технопарки, центры обучения, арт-сектора (в том числе выставочные площадки, мастерские художников, архитекторов и т.д.), а также коворкинг- и конгресс-центры.
- Южная, юго-западная, западная, а также северная часть города – селитебные территории со своими локальными зонами размещения промышленных предприятий и административных центров.

Связь селитебных территорий с местами приложения труда, административных центров с промышленными должна быть организована путем строительства новых линий метрополитена и развитых хордовых автомобильных связей, проходящих преимущественно в границах промышленных зон. Хордовые связи должны иметь выходы за пределы МКАД с целью присоединения городов-спутников Москвы к столичному

транспортному каркасу. Кроме того, сами хорды должны иметь точки пересечения в виде многоуровневых развязок, что позволит создать гибкую систему связей.