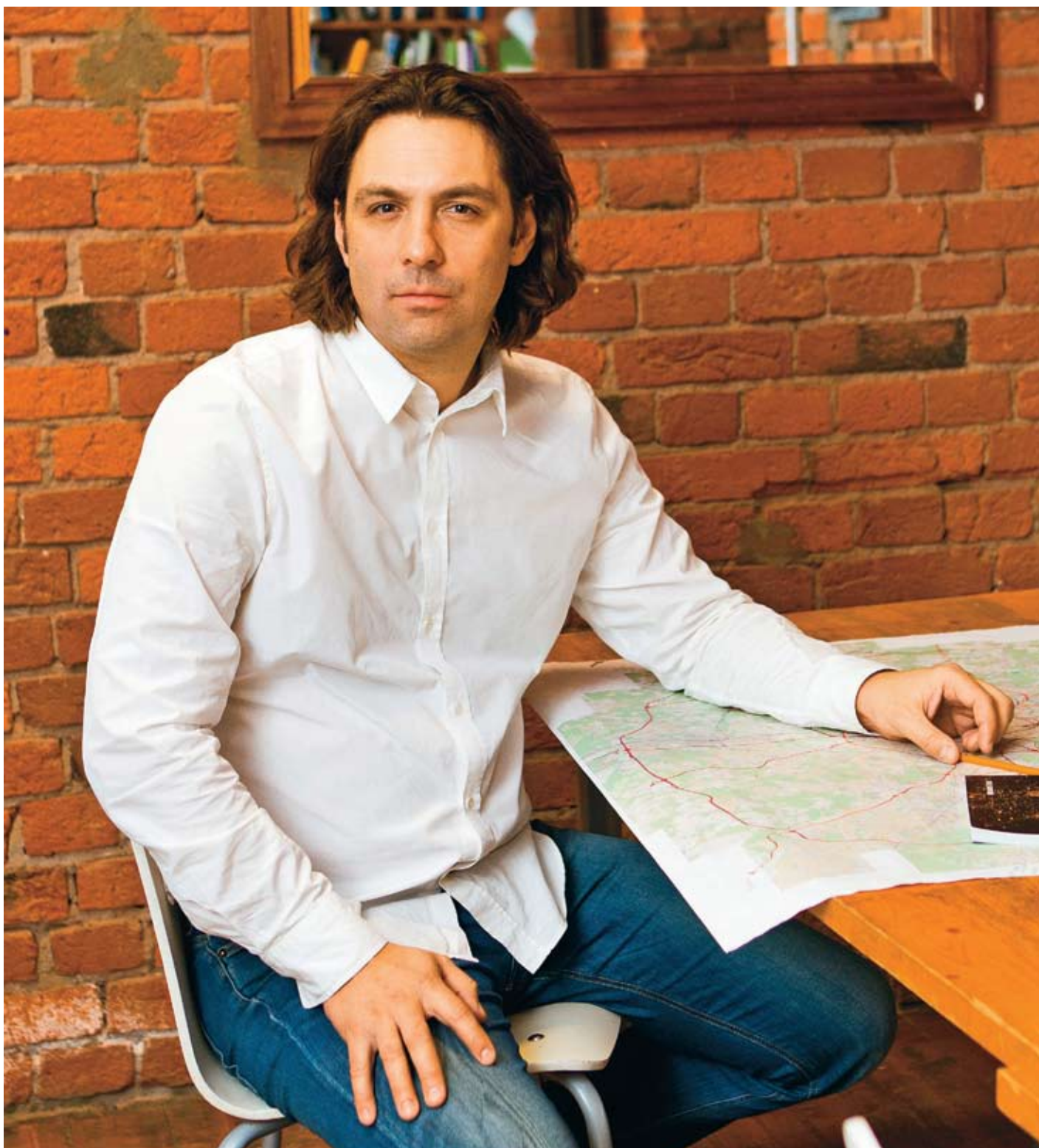


Алексей Щукин

«Москву могут спасти только сильные решения»

«Прокладка второго контура автомобильных дорог, строительство Центрального железнодорожного вокзала в Сити, создание системы региональных электричек-экспрессов типа парижской RER — реализация именно таких революционных проектов позволит решить транспортный вопрос Москвы», — считает урбанист Илья Заливухин



Илья Заливухин: «В Москве необходимо построить сеть скоростных автомобильных магистралей на землях РЖД в зоне между Третьим транспортным кольцом и МКАД»

Только в 2015–2017 годах на решение транспортного вопроса в Москве должна быть потрачена фантастическая сумма в 787 миллиардов рублей. Однако большинство проектов следуют в духе инерционного развития столицы. В значительной степени город продолжает развиваться по старому, во многом реализуя наработанные еще в лужковские времена проекты. Изменились лишь размеры финансирования: денег тратится очень много.

Сами проекты удивляют масштабами, но отнюдь не идеями. Существующие улицы расширяют, на них возводят эстакады, к нынешним линиям метро «придельывают» новые станции и так далее. Но главное — многомиллиардные инвестиции не могут обеспечить кардинальное улучшение транспортной ситуации. И совершенно нет ощущения, что положение изменится после инвестирования новых денег. Возникает вопрос: а тем ли путем мы идем? Почему нет идей и проектов, которые способны радикально изменить ситуацию?

И уже забылось, что четыре года назад в Москве проходил большой международный конкурс на разработку концепции развития Московской агломерации в целом. Идей тогда было сгенерировано множество: новый Центральный железнодорожный вокзал, новые хайвеи на территориях железных дорог, новые виды транспорта — скоростной автобус (BRT) и скоростной трамвай (LRT). Чиновники сначала быстро увлеклись новыми идеями, но так же быстро и остыли к ним.

Заметим, что вопросы транспортной стратегии редко являются в России предметом общественной дискуссии: это поле профессионалов. Реализуемые сегодня мегапроекты почти не обсуждали: «нечего дискутировать, надо быстрее строить». О них мало говорят и сейчас: «теперь уже нечего обсуждать, все решения приняты». В результате логика решений часто остается совершенно непонятной. Зачем вместо строительства новой линии метро в Новую Москву туда нужно продлевать Сокольническую ветку, фактически убивая ее? Для чего строить на сравнительно небольшом расстоянии друг от друга сразу два дублера кольцевой линии метро: Малое кольцо Московской железной дороги (МКМЖД) и третий пересадочный контур метро? Таких вопросов десятки. Цена многих из них — десятки миллиардов рублей.

В чем ошибки текущей транспортной стратегии Москвы? Какие новые проекты нужно реализовать в столице, чтобы кардинально изменить ситуацию? Нужен ли Москве новый Центральный железнодорожный вокзал? Можно ли в существующем городе построить систему хайвеев, чтобы Москва поехала? Об этом мы поговорили с урбанистом и архитектором, главой бюро «Яузaproект» Ильей Заливухиным.

— Вы с настойчивостью библейского пророка постоянно говорите о строительстве нового контура скоростных дорог в Москве и недопустимости превращения существующих улиц в хайвеи. Поясните эту идею для широкой публики.

— Главная идея такова: транспортная ситуация в Москве настолько плоха, что спасти город способны только сильные решения. Одно из них — строительство новой сети скоростных магистралей в зоне между Третьим транспортным кольцом и МКАДом. Новые хайвеи могут быть проложены в большинстве случаев по землям РЖД — рядом с существующими железнодорожными путями или над ними. Еще один земельный резерв — территории промышленных зон.

— Неспециалист удивится: а что в этом нового? Московское правительство и так тратит огромные деньги на строительство эстакад и прокладку бессветофорных дорог. Например, делает Северо-Западную хорду...

— В российском законодательстве не разведены два важных понятия: улица и скоростная дорога. В мире этот вопрос давно

снят. В Америке закон об их разделении был принят в сороковых годах, во Франции и Испании — в семидесятых. Суть проста: улицы и хайвеи имеют противоположные принципы организации. Люди живут на улицах. Соответственно, на улицах для безопасности и комфорта ограничивают скорость движения. И есть скоростные дороги: хайвеи, фривеи, их прокладывают вне улиц — вдоль железных дорог, по промзонам.

Столичное правительство пытается скрестить ежа с ужом: создать гибрид улицы и хайвея. Почти все вылетные магистрали были расширены, на них появились эстакады и развязки, снята часть светофоров. Уцелел лишь Ленинский проспект. На базе ряда улиц делаются скоростные хорды. Если доверять мировому опыту, накопленному в транспортном планировании, это грубые ошибки. С одной стороны, такой гибрид обычно не работает. Колоссальные инвестиции в эстакады и тоннели не дают эффекта: скорость вырастает незначительно. Самая длинная в Европе развязка на Можайском шоссе обошлась в семь миллиардов рублей. Принесло это счастье? Нет. Английские транспортники шутят: «Эстакада — это самый дорогой способ передвинуть пробку на несколько сотен метров вдоль улицы». Теперь движение на Можайке тормозится на оставшемся светофоре. Впрочем, лужковский рекорд неэффективности трудно превзойти: самая дорогая связка двух улиц в мире — это наш Алабяно-Балтийский тоннель: он обошелся в два миллиарда долларов.

Другая сторона медали: гибрид убивает улицу как место для комфортной жизни. Вырубает деревья, под окнами домов возникает непрерывный сильный поток машин, несущий шум и загрязнение. Новая трасса разрезает район, и перейти на другую сторону «автомобильной реки» становится сложно. У жителей домов нарушается привычный стиль жизни: например, прогуливаться по улице теперь невозможно. Отсутствие парковок вдоль хайвея убивает стрит-ритейл.

Я предлагаю принципиально иное: прокладку скоростных дорог вдаль от жилых домов. И здесь важны несколько моментов. Первое: необходимо не просто построить один-два хайвея, нужна целостная система таких скоростных дорог — только тогда это будет работать. Второе: в городе образуется полноценная двухконтурная система автодорог. Третье: такая сеть становится мощным инструментом формирования столичной агломерации. По второму контуру можно быстро передвигаться между городами Московской области и столичными районами. Замечу, что идея двухконтурной дорожной сети реализована в массе городов: от Нью-Йорка и Шанхая до Парижа и Мадрида.

— Несколько лет назад президент дал поручение рассмотреть вопрос строительства хайвеев на землях РЖД. Каковы результаты?

— Поручение было дано РЖД. Они честно рассмотрели, и их вердикт был таков: «Технически такие дороги построить можно. Где-то рядом с путями, где-то — с эстакадами над ними». Но специалисты из РЖД рассматривали только свои земли, поэтому у них в итоге получился достаточно странный проект: их скоростные дороги обрывались перехватывающими парковками около вокзалов. В заданных стартовых условиях задача не решается, необходимо задействовать и столичные земли, а это вопрос взаимодействия двух крупных субъектов. Важно, что строительство системы хайвеев все еще технически возможно: не все земельные ресурсы «съедены» девелоперами.

— Когда речь идет о строительстве хайвеев, иностранные эксперты часто говорят: «Не повторяйте наших ошибок: не провоцируйте новыми дорогами автомобилизацию. Совершите прыжок лягушки сразу через этап: не стройте хайвеев, а развивайте общественный транспорт». Тем более в мире сейчас модно демонтировать хайвеи, построенные пару десятков лет назад.

— О leap frog особенно легко рассуждать французам. В Париже они уже построили более 500 километров скоростных дорог. Хотя я допускаю, что часть эстакад на улицах и нам, может быть, придется сносить.

Центральный вокзал в Сити вместо Киевского, Рижского и Павелецкого

— Четыре года назад на конкурсе на разработку концепций по развитию Московской агломерации иностранные урбанисты предлагали сильную идею — строительства нового Центрального железнодорожного вокзала при закрытии нескольких существующих. Насколько эта идея актуальна?

— Для середины XX века система железнодорожных вокзалов Москвы, объединенных кольцевой линией метро, была весьма прогрессивной. Но сегодня она неэффективна: город вырос раза в четыре, сильно увеличились транспортные потоки. Что мы имеем сейчас? Вокзалы расположены почти в центре города, на них каждое утро прибывает масса электричек. Люди потом штурмуют метро: яркий пример — станция «Комсомольская» на Площади трех вокзалов.

Ситуацию с вокзалами необходимо менять. Что делать? Простое решение, проверенное во многих странах: вокзалы остаются, но только для поездов дальнего следования. Нужно, чтобы, следуя из Одинцова в Балашиху, человек мог проехать Москву насквозь. Техническая возможность для организации сквозного движения электричек существует. Такие маршруты уже начали появляться: от Зеленограда идет электричка до Ленинградского вокзала. Но это пока только первые робкие шаги, и необходимо выстроить целую систему агломерационного транспорта. Существующие транзитные вокзалы — например, Белорусский или Курский — станут для электричек лишь одними из остановок. Это как в Париже: «Вокзал Аустерлиц! Следующая станция — “Сен-Мишель”».

В новой конфигурации некоторые вокзалы становятся лишними. Например, Рижский. Это тупиковый и малоиспользуемый вокзал. Его давно уже надо было переделать под музей или культурный центр. Железнодорожные пути убираются, и территорию можно использовать под городское развитие. Причем не надо всю освободившуюся территорию тупо застраивать — кроме новой застройки хорошо бы создать там новые дороги и парки.

Но Рижский расположен в небольшом тупике, поэтому эффект окажется не очень большим. Другое дело — Киевский вокзал. В результате его закрытия могут освободиться сотни гектаров земли недалеко от центра. Но для того чтобы закрыть Киевский вокзал, нужно построить мощный Центральный вокзал в районе Сити. Туда можно переместить все поезда дальнего следования с тупиковых Киевского, Павелецкого и Рижского вокзалов, а также с транзитных Белорусского и Савеловского. Каковы плюсы этого проекта? Освобождается масса неэффективно используемой земли, город получает колоссальный ресурс для развития. Разгружается центральная часть города, некоторые транспортные потоки выносятся. Район Большого Сити получает мощный импульс к развитию. Новая ветка МКМЖД, проходящая через Сити, оказывается загрязненной. В пару к вокзалу в Сити на западе города можно добавить и Восточный вокзал в районе Карачарова — такая идея обсуждается. Тогда получится современная и весьма гармоничная система.

— *Центральный вокзал — это то, что так любит столичное правительство: ярко, дорого, с большим потенциалом для пиара. Почему этот проект не реализуется?*

— Проектная проработка нового, «европейского», вокзала велась с девяностых, тогда даже был проведен архитектурный конкурс. Но сейчас руководство города очень прохладно относится к этому проекту и говорит: «Старое место уже занято, а новое найти нельзя». Однако современный вокзал может не

занимать много места: Hauptbahnhof в Берлине располагается на нескольких уровнях и вполне компактен.

На самом деле есть два камня преткновения. Первое: столичному стройкомплексу выгоднее застроить любую площадку жилой и коммерческой недвижимостью, чем возвести вокзал. Чтобы «двинуть» такой проект, нужно преодолеть разногласия между строительным и транспортным департаментами столичного правительства. Второй важнейший момент: столичному правительству надо договориться с РЖД, которой принадлежат вокзалы, пути и прочее. Для РЖД такой проект сегодня не интересен, у нее другие приоритеты. Наверное, в данной ситуации без создания рабочей группы при президенте РФ вопрос так и не будет решен.

МКМЖД как часть системы агломерационного транспорта

— *В конце 2016 года Малое кольцо Московской железной дороги должно начать перевозить пассажиров. Сможет ли один из масштабных транспортных проектов столичного правительства кардинально изменить ситуацию?*

— Идею преобразования транспортной железной дороги в пассажирскую невозможно не приветствовать. Вопрос лишь в том, как будет работать МКМЖД. Сейчас его позиционируют как одну из линий метро. Мне кажется, это ошибка. МКМЖД должно рассматриваться как первая линия наземного метро для всего столичного региона, как первая ветка нового агломерационного транспорта. Ключ к изменению ситуации таков: необходимо, чтобы подмосковные электрички кардинально изменили свои маршруты. Они должны не упираться в вокзалы, а проходить через весь город со множеством пересадок на метро. Круговое МКМЖД нужно тесно увязывать с электричками.

— *На МКМЖД будут пересадочные узлы, предусматривающие пересадку на метро и электрички. И что изменится, если мы назовем его агломерационным транспортом?*

— Одна лишь смена названия ничего не даст. Надо по-другому выстраивать систему. Начнем с того, что МКМЖД в нынешнем виде вряд ли будет пользоваться большой популярностью. Людей не обманешь: все-таки это не полноценная ветка метро, в первую очередь из-за неудобных пересадок. Представьте пересадку с одной линии метро на другую: надо подняться с помощью эскалатора на поверхность, пройти по какому-то мосту, подождать поезд МКМЖД, проехать несколько остановок, опять перейти по мосту и спуститься в метро, чтобы ехать дальше. Много людей будет пользоваться новой веткой в таком режиме? Нет. Большинство доедут до кольцевой линии метро, благо это недалеко, и там комфортно совершат пересадку.

МКМЖД необходимо развивать как агломерационный транспорт. Типа берлинского S-Bahn или парижской RER. Это другое техническое задание: нужно в три раза меньше остановок, а интервал движения должен быть больше: не три—пять минут, а пять—десять. Соответственно, выше окажется и средняя скорость движения.

Если описывать развилку в германских реалиях, то это выбор между S-Bahn или U-Bahn. Подземно-надземный транспорт, охватывающий весь регион, или внутригородская подзема? В нашем случае МКМЖД должно быть не просто круговой линией — по нему нужно пустить электрички, проходящие город насквозь. Чтобы без остановок можно было доехать из Мытищ до Коммунарки за 20 минут. Так будет создан каркас агломерационного транспорта для всего региона. Только в таком случае новая ветка станет интересной пассажирам. Показательно, что пока в успешность МКМЖД не верят и инвесторы: был запланирован ряд транспортно-пересадочных узлов, но инвесторы не приходят в эти проекты — полагают, что в текущей конфигурации оно не сможет генерировать большие потоки пассажиров.



ОЛЕГ СЕРЕДЕНКОВ

«Я не вижу у Москвы целостной транспортной стратегии. Есть набор дорогостоящих, слабо увязанных между собой проектов»

— **Что нужно сделать, чтобы проект МКМЖД стал успешным?**

— Несколько вещей. Во-первых, единый билет. Пока решено, что у МКМЖД будет единый билет с метро, — это правильно. Но нужно, чтобы единый билет распространялся и на электрички. Во-вторых, маршруты электричек должны проходить через весь город. В-третьих, необходимы удобные пересадки. В-четвертых, единое управление. Сейчас МКМЖД и электричками управляют разные субъекты: столичное правительство и РЖД. Но ситуация не нова: Париж прошел через это. Там тоже были метро и электрички, упирающиеся в центр города. Однако в какой-то момент было решено создать новую организацию, отдать ей полномочия по управлению системой агломерационного транспорта — так возникла знаменитая RER. Путаница в управлении и нежелание отдать другой структуре свое финансирование понятны, но мы все равно придем к транспортной модели, уже доказавшей свою успешность в европейских мегаполисах.

Без стратегии и сильных решений

— **Можно ли говорить о системных ошибках столичной транспортной стратегии?**

— Ошибок много: удлинение существующих веток метро, попытка превращения улиц в скоростные магистрали за счет эстакад и так далее. Главная ошибка — в стремлении создавать гибриды, в непонимании разницы между скоростной дорогой и улицей, между метро и агломерационным транспортом. Но, если честно, я не вижу целостной транспортной стратегии. Есть набор дорогостоящих, слабо увязанных между собой проектов. Есть адресная инвестиционная программа, где описаны эти проекты и названа их цена. Но чего мы хотим достичь? Какими мы видим транспортную систему Москву и город в целом через 10–20 лет? На эти вопросы нет ответов.

Если не существует стратегии, то и проекты выбирают достаточно хаотично, идя по пути наименьшего сопротивления. Чтобы построить Центральный вокзал или хайвеи на землях РЖД, нужно вступать в сложные взаимоотношения с мощным монополистом. Расширить существующие улицы намного проще: жители не организованы, у них меньше ресурсов. Но реализуемые сегодня проекты не принесут успеха. Большинство из них — это проекты вчерашнего дня, еще лужковской эпохи. Решить с их помощью транспортный вопрос и создать гармоничный город нет никаких шансов.

Однако отсутствие стратегии, конечно, выгодно: позволяет маскировать чудовищную неэффективность. Причем это касается проектов разных уровней. Пример: я много лет борюсь за комплексный подход к развитию и реставрации Дворца пионеров на Воробьевых горах. Уникальный памятник советского модернизма можно было бы сделать объектом мирового уровня. Вместо этого каждый год ведется варварский ремонт здания хозспособом с уничтожением исторических элементов. А ежегодный бюджет до миллиарда рублей! В итоге вместо четкого плана и реставрации теряем и деньги, и здание.

Недостатки транспортных проектов — это в конечном счете следствие отсутствия градостроительной стратегии города в целом. Нет ни видения города, ни генплана, ни правил землепользования и застройки. Развитием города управляют в ручном режиме. В одном месте разрешают построить тридцатизэтажные жилые высотки, а в другом — только двухэтажное общественное здание. Почему? Внятных критериев, обосновывающих выбор, нет.

— **Уже раздаются голоса, что наше ручное управление — это *leaning planning*, то есть гибкое, сопровождающее планирование. Последний писк мировой градостроительной моды: когда город может быстро реагировать на изменение ситуации...**

— Но в любом крупном западном городе есть стратегия пространственного развития с видением будущего, есть система градостроительных нормативов. У нас же, к примеру, до сих пор не увязывают застройку и транспортный каркас. Это сложно сделать? Нет. В Лондоне используют достаточно простой документ — «Матрицу плотности». Там описано, какую плотность может иметь новая застройка в зависимости от расстояния до центра, до станций метро и магистралей и так далее. Такой документ можно достаточно быстро разработать и в Москве.

Несбалансированную застройку можно спасти только крайне дорогостоящими транспортными решениями. Это особенно наглядно видно в Московской области, в проектах так называемого комплексного освоения территории. В «полях» создаются многоэтажные спальные районы с высокой плотностью застройки, при этом транспортный каркас там крайне слабый. Хотя для любого цивилизованного города является аксиомой, что на периферии плотная застройка возможна только рядом с мощным узлом общественного транспорта. Если такого узла нет, то строить коттеджи-таунхаусы, чьи жители передвигаются на авто. Строить многоэтажки без развитого общественного транспорта нельзя. Из последнего: разгорелись страсти вокруг проекта на 60 тысяч жителей девелопера «Мортон» на Новорижском шоссе. По сути, возникает еще один город, Нарофоминск, а из общественного транспорта будет только скоростная трамвай, да и то непонятно когда.

— **Москве больше двух лет обещали мастерплан, но совсем недавно тема была закрыта. Глава Департамента строительства столичного правительства Марат Хуснуллин на последнем Московском урбанистическом форуме объявил: «Федеральных чиновников не удалось убедить в необходимости мастер-плана. К июню Москва должна сделать обычный, привычный генплан». Это большая потеря?**

— Стратегию пространственного развития не обязательно называть модным словом «мастер-план». Она может быть и частью генерального плана. Вообще, мне кажется, что ссылаться на недостатки федерального законодательства не всегда корректно. Разработать сильную стратегию пространственного развития города в рамках генплана никто не запрещает. Чтобы провести четкое разделение улиц и магистралей, Москве не нужно ждать поправок к российскому Градостроительному кодексу. И создать свою «Матрицу плотности» столица тоже могла бы — при желании. ■