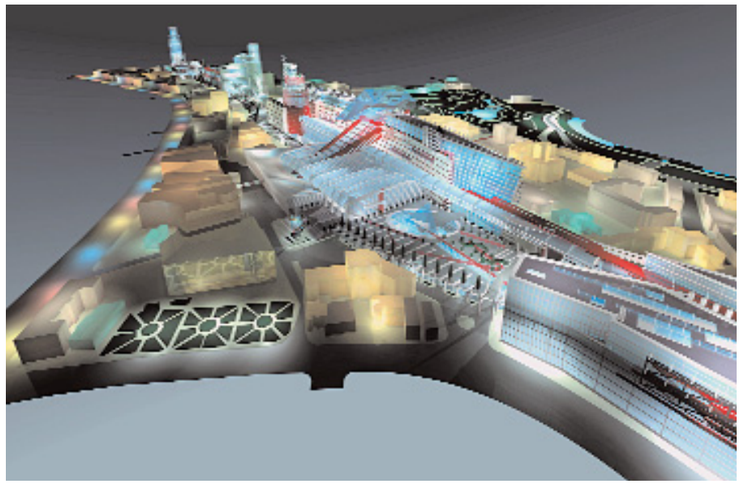
Концепция реорганизации прирельсовых территорий с созданием новой автотранспортной сети и социальной инфраструктуры над железнодорожными путями, разработанная «Мастерской архитекторов Зубкова и Тихомирова»*, в 2003 г. завоевала поощрительную премию на международном конкурсе «Торжество городов» в Париже, а в 2004 г. – уже будучи конкретизированной в проекте организации дублера Садового кольца шоссе Энтузиастов–Комсомольская площадь – получила Золотой диплом фестиваля «Зодчество». Как известно, официальное признание важно с точки зрения реализационной перспективы – но это не относится к градостроительным программам, да еще столь масштабным и капиталоемким.
Помимо представления собственной концепции самими авторами, Виктором Зубковым, Евгением Тихомировым и Натальей Бобиковой, а также редакционного комментария, мы попросили высказать свое мнение относительно данной работы известных специалистов – градостроителей, архитекторов, историков и пр.

* Авторский коллектив: архит. В.Зубков (рук.), Е.Тихомиров, Н.Бобикова, И.Зубков, А.Тихомирова, конс. Ю.Гнедовский, Б.Нелюбин.

Дмитрий Фесенко

«Оси урбанизации» как ресурс городского развития

Концепция реконструкции прирельсовых территорий с организацией скоростных автомагистралей в Москве



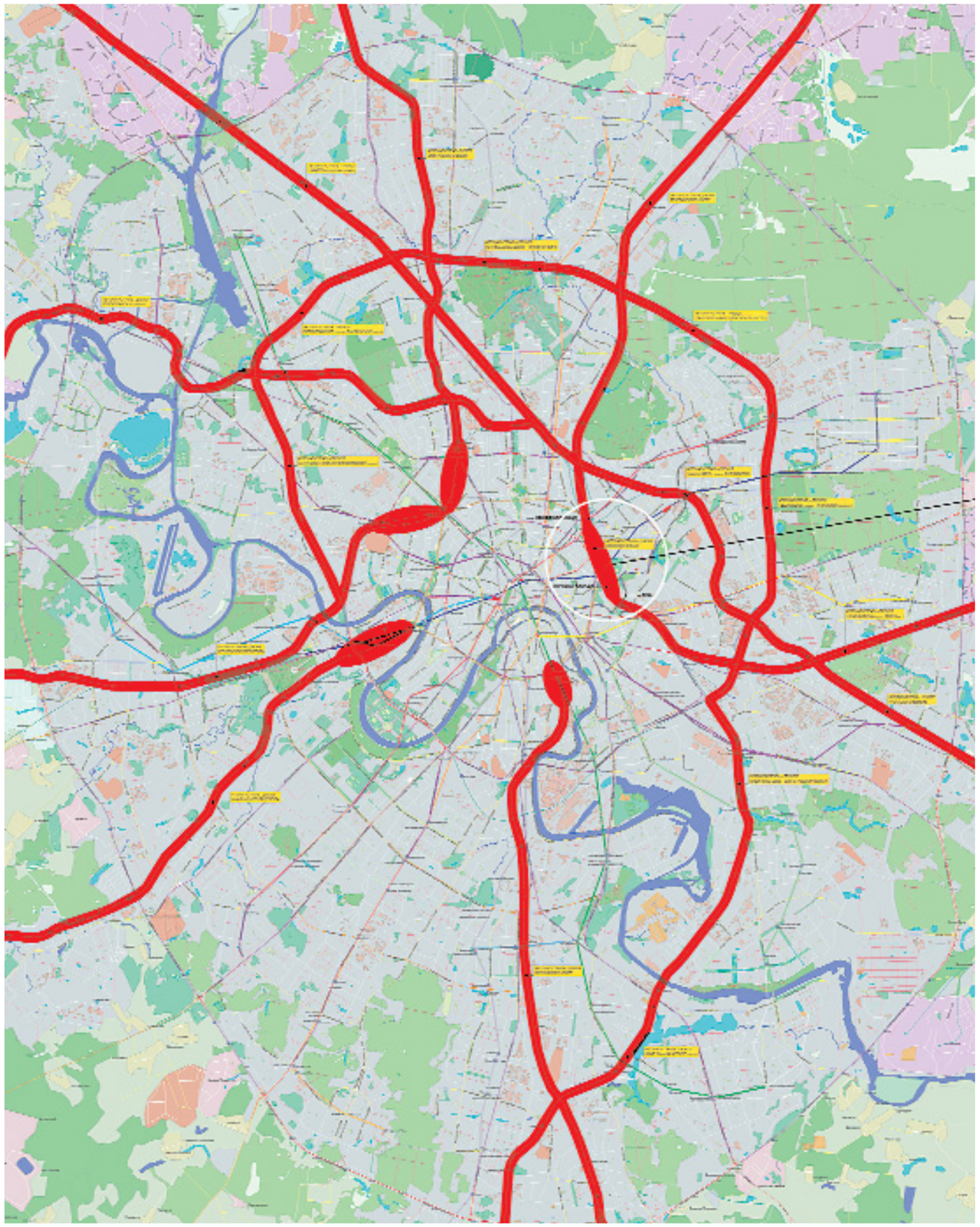
Перед нами – по сути, футурологический проект, с тем отличием, что он не носит манифестационного характера, скорее предусмотрительно стремится привязаться к наличествующим реалиям – градостроительным, инженерным, технологическим и пр. По своей эксцентричности это предложение немногим уступает, скажем, «параболе Ладовского», но в отличие от нее предполагает сохранение преемственности в развитии планировочной структуры и застройки города. В свете пятнадцатилетней стагнации градостроительной отрасли оно выглядит невесть откуда залетевшим тунгусским метеоритом. Несмотря на некоторые позитивные подвижки в отечественной градостроительной сфере, а также, бесспорно, щадящую столичную ситуацию в сравнении с российскими регионами, работа фактически выполнена на энтузиазме. Хотя отправной точкой для нее послужил реальный заказ – управа Басманного района г.Москвы поручила архитекторам разработать проектное предложение по размещению гаражных комплексов в зоне отчуждения железной дороги. Однако концепция «притяжения», которую заказчик неожиданно обнаружил «на выходе», его оттолкнула. И это понятно – непосредственный практический эффект не читается, не считается и т.п.
Надо сказать, что среди многочисленных разноприродных импульсов, положительно влияющих на динамику городского развития, грамотно просчитанные и срежиссированные муниципальные программы, запускающие последующие инвестиционно-строительные циклы, занимают заметное место. Их можно рассматривать в ка-

В связи с дефицитом земли в центральной и срединной частях Москвы переустройство подъездных путей железных дорог, включая сортировочные станции, складские территории, запасные пути, вокзальное хозяйство и пр., является весьма актуальной задачей. Вероятно, речь могла бы идти о выводе железнодорожных веток за пределы Третьего транспортного кольца и далее - к Окружной дороге. В тех же случаях, когда такая передислокация невозможна, действительно, не исключено строительство над железнодорожными путями – эта идея, в общем, не обладает новизной.
Из мирового опыта известно, что бывшие вокзальные комплексы используются в качестве выставочных залов, культурно-развлекательных и оздоровительных центров. Что касается собственно железнодорожных путей, то они могли бы быть перефункционализированы под линии пересадочного транспорта в виде наземного мини-метро, то есть работали бы для внутригородских нужд и, быть может, для пригородных перевозок.
Следует заметить, что в случае такого выдавливания вокзальной функции на периферию освобождаются гигантские территории – к примеру, Киевский вокзал имеет 8 или 9 платформ, площадки для маневрирования составов, складские зоны и пр. Они могли бы быть застроены не только деловыми и культурно-развлекательными комплексами, но и жильем и гостиницами.
Если же говорить о строительстве непосредственно над железнодорожными путями, то это, безусловно, технически возможно и весьма привлекательно.
В то же время нельзя обойти молчанием проблемы технико-технологического и экологического свойства, связанные с необходимостью устройства виброзащитных конструкций и – соответственно – с перспективами пребывания человека, пусть и кратковременного, в структурах, подвергаемых постоянной вибрации. Хотя в Дефансе это решено посредством устройства виброоснования со специальными прокладками из резины.
В общем, в данном случае нужно говорить скорее не об идее, а о проблемах правового, инвестиционного, технологического и экологического порядка...

Михаил Посохин,
первый зам.председателя
Москомархитектуры,
генеральный директор «Моспроекта-2»
им. М.В. Посохина

На сегодняшний день в Москве практически не осталось резервных территорий в первоначальном значении этого слова. Если, конечно, не считать таковыми территории природоохранного комплекса, которые мы обязаны оберегать и защищать, а также промзоны и территории, прилегающие к железнодорожным путям. Собственно последние и оказываются перспективным резервом, к освоению которого город неминуемо придет в самое ближайшее время.
Вообще идея перекрытия железнодорожных путей восходит к тому времени, когда железные дороги перестали быть чудом, на которое все дивятся, а превратились в источник шума, копоти, а главное – житейских неудобств, когда городская территория оказывается разрезанной «по живому», утрачивая связность.
Сам городской рельеф, по которому проложены трассы железных дорог, с его естественными выемками и впадинами наталкивает на мысль об устройстве поверх их «обитаемых» платформ.
Нами разработан ряд проектных предложений на эту тему. Прежде всего это площадка в районе Киевского вокзала и Бережковской набережной, помимо собственно прирельсовых территорий захватывающая промзону. Другой пример – перекрытие территории в районе Бутырской заставы над подъездными путями Савеловского вокзала. Все эти работы выполнены совместно с территориальными мастерскими, владеющими местной спецификой. Разумеется, они носят поисковый, не заказной характер – они рано или поздно должны подтолкнуть инвесторов к решительным действиям.
Что касается очевидного основного камня преткновения – имущественной проблемы, в настоящее время в этой сфере наблюдаются довольно серьезные подвижки в смысле очерчивания потребностей города и инвесторов, с одной стороны, и МПС – с другой, нащупывания соотношения между коммерческой составляющей и долей средств, направляемых на реконструкцию железнодорожного хозяйства. На самом деле, люфт внутри этой искомой пропорции не превышает +-5%. Как десятилетие назад было эмпирическим путем найдено соотношение между интересами города и инвесторов, так и в ближайшее время установится баланс сил и возможностей между вышеуказанными субъектами градостроительного процесса.

Сергей Ткаченко,
директор НИиПИ Генплана Москвы



Концепция реконструкции прирельсовых территорий
и прилегающих к ним участков
с организацией скоростных автомагистралей в Москве.
Авторский коллектив: В.Зубков (рук.),
Е.Тихомиров, Н.Бобикова,
И.Зубков, А.Тихомирова,
конс. Ю.Гнедовский, Б.Нелюбин.
Reconstruction concept of near-railway tracks territories
and adjoining plots
with organization of highways in Moscow.
Authors' team: V.Zubkov (supervisor),
E.Tikhomirov, N.Bobikova,
I.Zubkov, A.Tikhomirova,
consultants Yu.Gnedovsky, B.Nelyubin.

В данной работе предлагается принципиально новый подход к решению транспортной проблемы столицы. В его основе – создание новых автомагистралей-«проколов», охватывающих всю территорию Москвы и использующих зоны отчуждения. Перекрываются железнодорожные пути, над ними организуются новые скоростные автомагистрали, и те, и другие забираются в тоннели, вокруг устраиваются бизнес-центры, гостиницы, общественно-развлекательные и торговые комплексы, паркинги и пр.
Сложившаяся сеть коридоров железнодорожных путей позволяет в дополнение к радиально-кольцевой структуре безболезненно для исторической застройки создать транспортные артерии общегородского значения, соединяющие по прямолинейной и дугообразной траекториям центральную часть города и участки МКАД.

Среди них:
Автомагистраль-дублер Варшавского шоссе (МКАД 29 км - Садовое кольцо, Павелецкий вокзал).
Автомагистраль-дублер Мичуринского проспекта (МКАД 49 км – Третье транспортное кольцо).

Хорда 1:
автомагистраль-дублер Кутузовского проспекта (МКАД 57 км – Ленинградский проспект, Белорусский вокзал);
автомагистраль-дублер Дмитровского шоссе (Ленинградское шоссе, Белорусский вокзал – МКАД 82 км).

Хорда 2:
автомагистраль-дублер Волоколамского шоссе (МКАД 68 км – проспект Мира, станция Рижская);
автомагистраль-«прокол» (проспект Мира – МКАД 8 км).

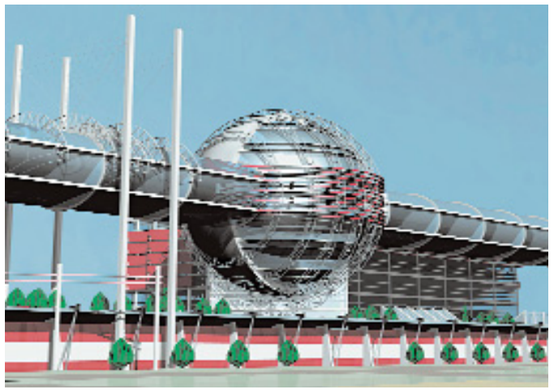
Хорда 3:
автомагистраль-«прокол» (МКАД 77 км – проспект Мира);
автомагистраль-«прокол» (проспект Мира – шоссе Энтузиастов);
автомагистраль-дублер Рязанского проспекта (шоссе Энтузиастов – МКАД 8 км).

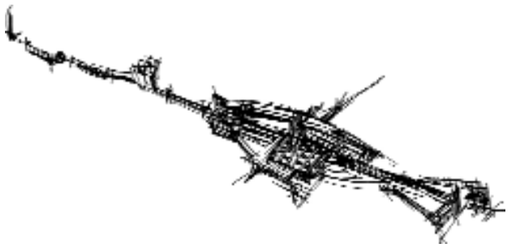
Хорда 4:
автомагистраль-«прокол» (МКАД 94 км – Комсомольская площадь);
автомагистраль-дублер Садового кольца (Комсомольская площадь – шоссе Энтузиастов);
автомагистраль-«прокол» (шоссе Энтузиастов – МКАД 4 км).

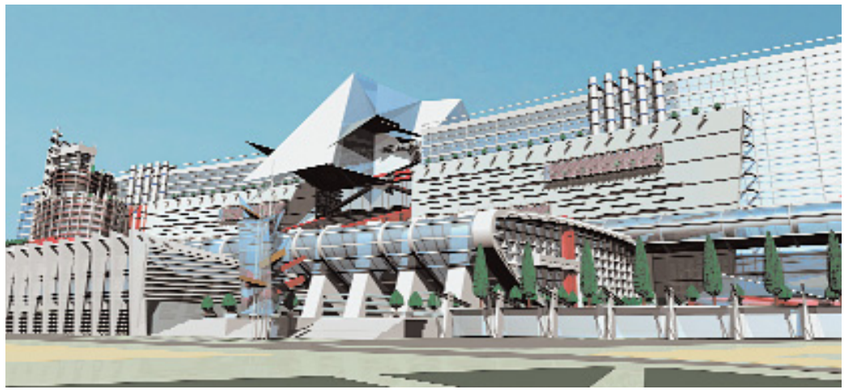
Хорда 5:
автомагистраль-«прокол» (Каширское шоссе – Волгоградский проспект);
автомагистраль-«прокол» (Волгоградский проспект – Щелковское шоссе);
автомагистраль-«прокол» (Щелковское шоссе – проспект Мира);
автомагистраль-«прокол» (проспект Мира – Дмитровское шоссе);
автомагистраль-«прокол» (Дмитровское шоссе – Волоколамское шоссе);
автомагистраль-«прокол» (Волоколамское шоссе – Третье транспортное кольцо).

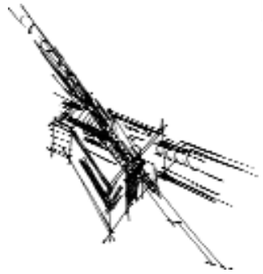
Тем самым зоны «отчуждения» становятся зонами «притяжения». Огромные территории, практически не участвовавшие в жизни города, становятся конденсаторами социальной активности, местом работы, отдыха и пр. Решаются две проблемы, актуальные для Москвы, впрочем, как и для любого другого мегаполиса – транспорт и озеленение. Причем не изменяя и не разрушая сложившуюся ткань города, а наоборот, реанимируя и функционально насыщая территории, ранее дезинтегрировавшие градостроительную структуру.

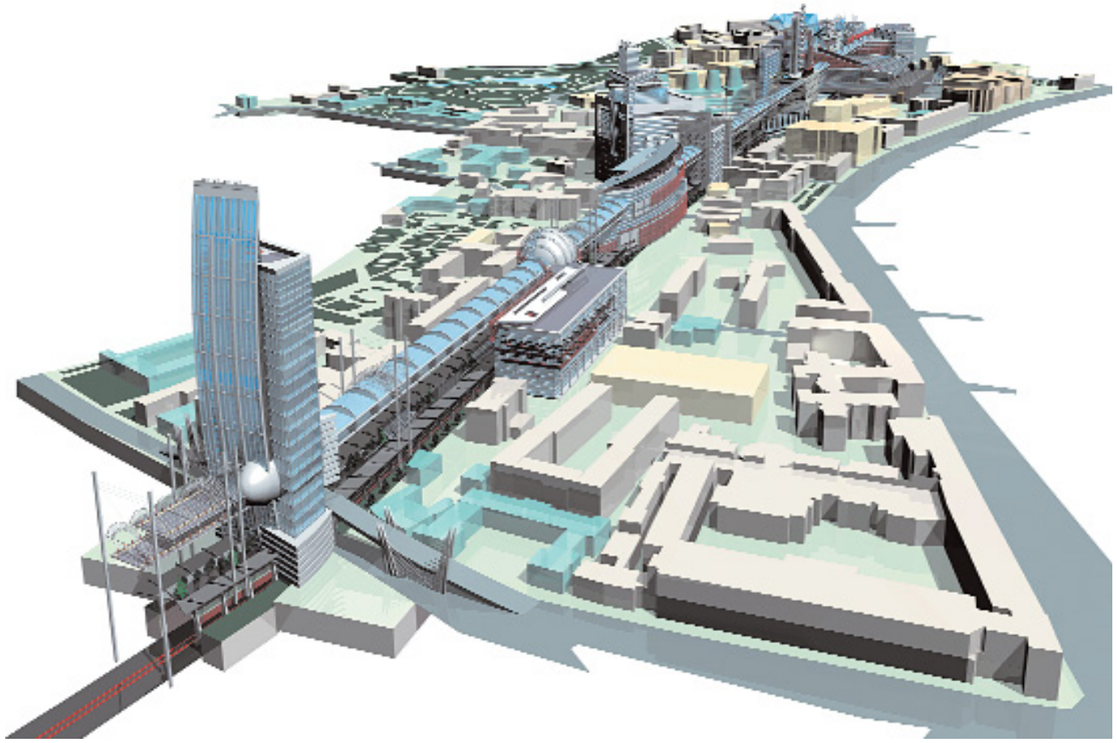
Виктор Зубков
Евгений Тихомиров
Наталья Бобикова

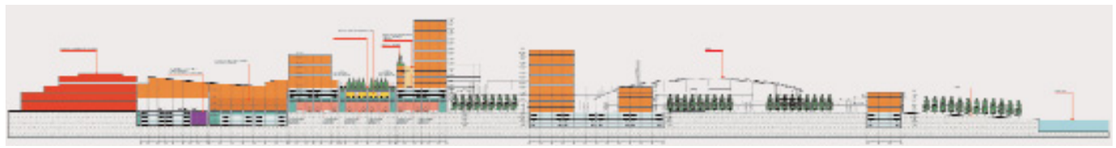












Проект реконструкции прирельсовых территорий
с организацией скоростной автомагистрали-дублера Садового кольца
шоссе Энтузиастов - Комсомольская площадь Басманного района ЦАО г.Москвы.
Авторский коллектив: В.Зубков (рук.),
Е.Тихомиров, Н.Бобикова, И.Зубков, А.Тихомирова,
конс. Ю.Гнедовский, Б.Нелюбин.
Reconstruction concept of near-railway tracks territories
with organization of the back-up highway Garden Ring –
schosse Entuziastov – Komsomolskaya square in Basmanny area, Central administration district, Moscow.
Authors' team: V.Zubkov (supervisor),
E.Tikhomirov, N.Bobikova, I.Zubkov, A.Tikhomirova,
consultants Yu.Gnedovsky, B.Nelyubin.

Протяженность проектируемого комплекса составляет порядка 1,5 километров. Освоенное русло железнодорожной ветки в поперечном сечении представляет разноуровневую структуру. Перекрытые железнодорожные пути включают: железнодорожный тоннель, автостоянки, объекты обслуживания, на верхнем уровне – рекреационную зону. Автотоннель состоит из двух уровней 4-полосного движения в каждом направлении, развязок и подъемов-спусков в многоуровневые парковки, которыми снабжен каждый высотный объект вдоль магистрали.
Данный отрезок имеет развитый градостроительный шарнир, в роли которого выступает многофункциональный развлекательный комплекс нового Курского вокзала. Он оказывается перекрытым с включением в интерьер фасадов старого Курского вокзала со стороны перронов. Также перекрыта территория привокзальных железнодорожных путей и перронов. Тем самым Садовое кольцо, «Атриум», площадь Курского вокзала оказываются связанными в единое целое с парком и набережной реки Яуза. В результате Курский вокзал приобретает статус многофункционального развлекательного центра с гостиничным комплексом и парковыми зонами, что дает возможность уменьшить миграционные потоки в черте города.

Виктор Зубков
Евгений Тихомиров
Наталья Бобикова

честве своего рода инъекций, вызывающих расходящиеся цепные реакции в теле города. В качестве примера приведем Шанхай, где строительство в конце 1980-х – начале 1990-х гг. двух хай-вэев – с севера на юг и с запада на восток, взявших на себя роль ключевых элементов пространственно-планировочной структуры и связавших распадающуюся городскую ткань, стало трамплином для начавшегося вслед и не стихающего по сей день инвестиционно-строительного бума – 13-миллионный город превратился в одну стройплощадку, без конца и без края.

Заметим, что в нашем случае пространственный и временной лаг между муниципальными финансовыми вливаниями в реорганизацию транспортной системы и частными инвестициями в обустройство прилегающей социальной инфраструктуры практически сокращен до минимума – строительные работы могли бы вестись едва ли не параллельно.

Авторы среди главных плюсов концепции называют решение транспортной проблемы мегаполиса, выдвинувшейся в последнее время на первый план, а также экологической – благодаря предусмотренной развитой структуре озелененных рекреационных площадей. Однако можно привести еще ряд содержательных доводов в ее пользу.

Во-первых, это выявление более чем солидных территориальных ресурсов в условиях все более явственно обнаруживающегося дефицита внутригородских пространственных резервов градостроительного развития. Вслед за промышленными территориями, подлежащими реконструкции и перефункционализации, зоны отчуждения железных дорог оказываются, пожалуй, следующим по значимости территориальным ресурсом.

Во-вторых, это создание системы «осей урбанизации» - линейных городских центров (смещенных в основном к северу-западу-востоку от исторического ядра), диверсифицирующей и рассредоточивающей исторически сложившуюся сверхконцентрацию деловых и общественно-культурных функций в центральной части города, на которую обрекает радиально-кольцевая планировочная структура. Другой немаловажный момент – возникновение целого ряда хордовых направлений в транспортной инфраструктуре, прорезающих городской план как по прямой, так и по кривым сложных очертаний, захватывая в сферу своего влияния в том числе и центральные районы города, что также позволяет внести коррективы в существующую концентрическую модель и разгрузить исторический центр – в данном случае от транспортного транзита. Заметим, что обе эти идеи – создание полицентрической структуры общегородского центра и организация системы вылетных хордовых магистралей – восходят еще к основным положениям генплана Москвы 1971 г., хотя и предлагают совершенно новую их трактовку.

Наконец, хотя городская «ткань» - в основном имеется в виду жилье – выведена за пределы предполагаемых «русел урбанизации» (быть может, за исключением апартаментов – жилья временного проживания – при офисах), благодаря наличию гостиничной и культурно-развлекательной функции, эти районы города пребывают в режиме полноценного круглосуточного функционирования. Ночного обезлюживания этих территорий не предвидится.

Разумеется, есть и минусы, точнее – слабые места. Помимо вполне понятных трудноразрешимых проблем инвестиционного, институционального, имущественного порядка это прежде всего неминуемое видоизменение и искажение исторически ценных городских панорам и видовых раскрытий в пределах исторической части города. В то же время в монотонный ландшафт срединного пояса и периферийных районов новоявленные мегаструктуры способны привнести остроту и динамизм, стать фокусами социальной активности, взять на себя роль значимых городских ориентиров. Понятно, ограничивать «зону действия» концепции лишь спальными районами бесперспективно: затея просто теряет смысл, ее

Материал, публикуемый журналом, в жанровом отношении очень близок популярным у нас и за рубежом 30-35 лет назад градостроительным «полутеориям-полупроектам», которые тогда успешно жили собственной жизнью, вне практики и реалий современного им города. Концепции, возникавшие в ситуации, когда недостаток знаний мог компенсироваться только воображением, под влиянием точных методов, большей информационной открытости, наконец, в силу доступности реальной работы постепенно утратили популярность, образовав тем не менее ощутимый вакуум волнующих градостроительных идей.

Однако если отбросить ностальгические переживания и оценить текст по существу, то эти оценки опять-таки приведут нас к событиям достаточно давним, происшедшим как в практической сфере, так и в области теории. Начало освоения пространств над железной дорогой относится к тому же времени, что и начало освоения подземного пространства и строительства первых линий метро, то есть ко второй половине XIX в. Практика без особой теоретической поддержки именно тогда реализовала простую и здравую идею многоуровневого городского пространства. Прокладка железнодорожных путей вне улиц, в выемках и по насыпям, строительство Витебского вокзала – стали первыми, затем, правда, надолго забытыми шагами России к многоуровневому городу будущего. Самыми последовательными в использовании «air right», права на пространство над железными и автомобильными дорогами, стали американцы, создавшие за несколько десятилетий гигантский «слоеный пирог» нью-йоркского Гранд-Централа, несущего огромный куст небоскребов, целые районы на платформах в центрах Атланты, Питсбурга и пр.

Теоретическое осмысление происходящего, если к таковому не относить графические прозрения Сант-Элиа, произошло много позже, в уже упомянутые 1960-1970-е гг. Именно тогда темы исчерпаемости пространственных ресурсов, удвоения и утроения земли, трехмерности городской ткани, ее многофункциональности и инфраструктурной основы были не только сформулированы, но и вошли в профессиональный обиход. Теперь, правда, ясно, что вошли они не так прочно, как казалось в свое время...

Андрей Боков,
генеральный директор МНИИП
«Моспроект-4»

Особенность Москвы состоит в том, что железные дороги появляются здесь достаточно поздно, в конце XIX в., перерезая как более или менее урбанизированные фрагменты городской ткани, так и районы усадебной застройки, слабо освоенные, отставшие в своем развитии. Развитие железнодорожных направлений повлекло за собой стихийное формирование расползающихся промышленных и коммунально-складских зон, что в свою очередь привело к образованию обширных территорий отчуждения в структуре исторического центра. Достаточно в качестве примера привести районы, примыкающие к Курскому вокзалу или к Каланчевской площади.

Помимо всего прочего рецензируемая работа служит возвращению историческому городу качества целостности - происходит сращивание иссеченной городской ткани, территории, расположенные по обе стороны от железнодорожных путей, обретают связность, жители получают возможность без труда попасть из одного района в другой, которые до сего времени оказываются едва ли не герметичными друг относительно друга. Авторы рассматривают данную проблему как структурную, пространственно-планировочную, урбанистическую, тем самым поднимаясь над характерной для нынешнего времени «штучностью» профессионального подхода.

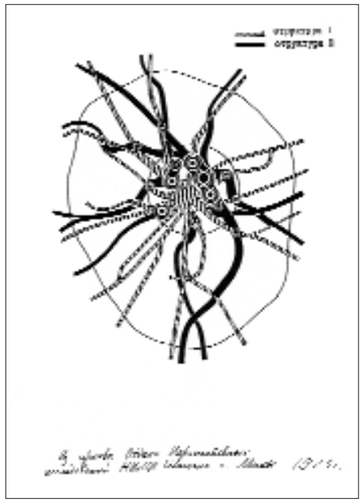
Что касается вопросов сохранения исторических городских панорам и тех или иных видовых раскрытий, которые могут пострадать при подобных масштабных градостроительных интервенциях, то они должны рассматриваться отдельно в каждом конкретном случае.

Елена Никулина,
руководитель мастерской №20
«Моспроекта-2» им. М.В. Посохина

пафос – именно в целостном переустройстве градостроительной структуры, совершенствовании порядка и логики ее функционирования.
Быть может, не стоит отрабатывать идею до упора, застраивая все железнодорожные пути, так сказать, без остатка, без продуха. Представляется целесообразным выстроить иерархии направлений, отрезков, узлов, прорисовать модели функционирования различных систем и – соответственно – просчитать объем требующихся в тех или иных случаях усилий и ресурсов. Вероятно, эти модели могли бы «перетекать», а точнее - «перерастать» друг в друга, формируя кратко-, средне- и долгосрочную перспективы, релевантность которых должна была бы регулярно проверяться, а стратегия корректироваться в ходе градостроительного мониторинга.
Собственно проект реконструкции 1,5-километрового отрезка Комсомольская площадь – шоссе Энтузиастов с устройством многофункционального центра над Курским вокзалом можно рассматривать как шаг в этом направлении, причем шаг продуманный – через этот планировочный шарнир ежедневно и ежечасно прокатываются десятки и сотни тысяч приезжих, и хотя бы часть этой лавины неплохо было бы тормознуть, обеспечив чаемыми благами.
Согласно А.Гутнову, любая градостроительная система пребывает в режиме циклического развития от экстенсивной фазы захвата новых территорий и нарастания городской ткани к интенсивной, характеризующейся реструктурированием существующей застройки и территориальных единиц и преимущественным развитием городского каркаса. Содержанием последних десятилетий является переход от экстенсивной стадии городского развития к интенсивной. Возможно, данное предложение подводит градостроительный процесс в его маятниковом движении к очередному экстремуму – наращивание каркаса обретает статус сиюминутной сверхзадачи?
Конечно, хорошо было бы провести пространственно локализованный эксперимент (как это практикуют китайцы по отношению к любым нововведениям в экономике – в градостроительной сфере, не знаю – с последующей всесторонней экспертизой последствий и результатов) – желательно на городе, которого не жалко, убедиться в целесообразности предпринимаемых инноваций, после чего – перенести этот опыт на столичную ситуацию. Однако установившийся краткосрочный – 4-летний – порядок политического правления, равно как и плоская философия современного бытия – жить одним, сегодняшним, днем, входят в противоречие с дальнобойным характером подобных сверхпрограмм. Впрочем, на Западе, где научились если не преодолевать, то смягчать как издержки демократической системы, так и изъяны социокультурной ситуации, могут воспользоваться идеей – понятно, все обставив соответствующим образом...

Проект свежий, талантливый, выполнен очень красиво, располагает к обсуждению. Тем более что подхватывает ряд злободневных тем – в частности, воссоединения «разошедшихся берегов»: территорий по обе стороны от железнодорожных путей. Перекрыть дороги – это рано или поздно происходит со всеми столицами, даже у нас при строительстве Третьего кольца перекрыто несколько участков. Это проблема техническая и в принципе решаемая. Тут надо еще раз поблагодарить за подсказку.
Однако суть авторского предложения состоит в наложении на существующую планировочную структуру города иной структуры со смещенной геометрией, но принадлежащей к тому же центростремительному типу, а значит, строго говоря, не являющейся разгрузочной для транспортной системы. Хотя на отдельных участках, дистанцированных от исторического ядра, те же дублеры могут оказаться вполне эффективными, в то же время необходимость перераспределения потоков на подходе к ЦПЗ по кольцевым отрезкам или по хордам рождает массу проблем. Представить в качестве такого перераспределителя Третье кольцо затруднительно: проехав разок в будни, понимаешь, что попасть «куда надо» можно лишь с третьего раза. Оно с традиционной-то планировкой едва совпадает.
Курско-Октябрьский диаметр в двух генпланах был элементом т.н. вокзального кольца, но кольца уже не будет, а КОД загрузить автотранспортом нереально из-за наложения съездов-выездов на историческую планировку, которые разнесут часть прилегающих кварталов. С юга ни хорд, ни колец не предвидится, значит, будут «глухие» тупики. Для центра это все равно, что душить тонущего.
Что касается разгрузки, то здесь скорее надо не манипулировать транспортными потоками, а корректировать и менять социально-функциональное наполнение: в центре жилье и гостиницы должны ощутимо превалировать над офисами и торговлей, тем самым гася ударные транспортные нагрузки. Все новые фокусы привлечения горожан должны возникать в узлах срединной зоны города. А так все опять набивается в центр.
Другой камень преткновения связан с принципиальной невозможностью - если следовать современным представлениям об облике исторического города - повсеместного наращивания транспортных «этажерок» (не говоря уже о размещении иных функций). Как известно, железнодорожные коридоры устраивались в основном в низинах, и здесь не возникает проблем с их многоярусным освоением. Другое дело – возвышенности и тем более мостовые сооружения. Легко представить, как такая вещь проследует мимо Андроньева холма или по Каланчевке. Не все к этому готовы.
Отрадно, что мы в России не довольствуемся малым, тянет к титаническим свершениям. На мой взгляд, к проблеме застраивания территорий, занятых под железнодорожным хозяйством, надо подходить по мере их высвобождения. Взять Лондон – уж на что консервативный город, а освобождает и перекрывает в розницу. Да и в Москве, к примеру, по обе стороны Спартаковской площади давно началось, там даже втиснулся «элитный» спорт.
Насколько я помню, подобные радикальные предложения, связанные с утилизацией пространства над железной дорогой, появляются с завидной периодичностью, если брать в счет студенческие проекты. Вероятно, их функция – проверка готовности общественности и властей «переварить» подобную информацию и сделать следующий шаг.

Владимир Юдинцев,
директор архитектурного бюро «АРТЭ+»



В целом жанр рассматриваемой работы можно определить как «наведение фокуса» профессионального внимания или интереса на проблему более рационального использования территории железных дорог, проходящих через город, что весьма актуально и правильно по своей сути.
Надо сказать, что Москва вообще состоит, по крайней мере, из двух частей, каждая из которых имеет свою структуру. Первая - ее можно назвать «структурой-1» - это всем известная радиально-кольцевая планировочная структура, являющаяся коммуникационным и композиционным каркасом всем нам известного города Москва. Со «структурой-2» мы знакомы меньше и видим ее фрагменты, когда въезжаем в город на поезде, или замечаем ее присутствие в городе, пересекая разливы железнодорожных рек по Крестовскому путепроводу или по эстакадам Третьего кольца. Она сформировалась в конце XIX - начале XX веков и представляет из себя переплетение жгутов железнодорожных вводов, направленных к расположенным в центральной зоне города вокзалам, семь из которых связаны между собой, а два - Киевский и Павелецкий - тупиковые.
В подавляющем большинстве случаев железнодорожные трассы прокладывались, когда город уже освоил все ценные земли, и поэтому они проходили по неудобьям, оврагам, низинам, топким местам, по возможности избегая конфликтов, неизбежных при отчуждении частных земель. В дальнейшем, вокруг железных дорог активно формировались промышленные зоны, по своей технологии ориентированные не столько на уличную сеть, сколько на железнодорожную.
В настоящее время «структура-1» свой градостроительный потенциал уже исчерпала, и город начинает откусывать куски «структуры-2», осваивая отмирающие промышленные территории и пытаясь переориентировать их, привязать к «структуре-1». Однако комплексное и системное решение этой проблемы невозможно без понимания того, что планировочная структура этих территорий принципиально иная, и полноценно освоить их потенциал можно, лишь обеспечив коммутацию «структур 1 и 2».
Ценность рассматриваемой работы в том, что она проблематизирует этот аспект и тем самым вводит его в профессиональный обиход.
Из многочисленных проблем, стоящих на ее пути, пожалуй, самая главная сложность - это федеральное подчинение железных дорог, а данное ведомство крайне неохотно идет на контакты с городом. По сути, освоение под застройку русел рек и железнодорожных путей - это проблемы одного порядка.
В заключение не могу не заметить, что подобная проблема освоения территорий, прилегающих к железнодорожным путям, ставилась еще в 1970-е гг. отделом перспективных проблем НИиПИ Генплана г.Москвы во главе с А.Гутновым. Кстати, и тогда большое значение придавалось освоению именно отрезка от Комсомольской площади до шоссе Энтузиастов, по сути, являющимся связкой железнодорожных жгутов. Если наши коллеги вышли на постановку проблемы, занимаясь реорганизацией прирельсовых территорий на конкретном участке, то мы открыли ее, работая над проблемами города в целом, с осознанием тупиковости его дальнейшего «закольцовывания». Мы тогда пришли к выводу, что будущее столицы - в сочленении «структуры-1» и «структуры-2» и создании взаимоувязанной коммуникационной инфраструктуры.

Александр Скокан,
директор АБ «Остоженка»