И.М. Алексеев

СОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТИЕ ИСТОРИЧЕСКИ СЛОЖИВШИХСЯ ПЛОЩАДЕЙ В СТРУКТУРЕ РЕКОНСТРУИРОВАННОГО ЦЕНТРА МОСКВЫ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 10 ЛЕТ НА ПРИМЕРЕ ЛУБЯНСКОЙ ПЛОЩАДИ

В данной статье рассматриваются и анализируются современные проблемы развития и реновации исторически сложившихся площадей в центре Москвы на примере Лубянской площади. Проводится анализ осуществленных решений последней ее перепланировки в структуре глобально реконструируемого центра столицы, их сравнение с предложениями на основе научных исследований начала 2000-х годов XXI и современного состояния площади по факту сложившейся ситуации на 2018 год.

This article discusses and analyzes the current problems of development and renovation of historically developed squares in the center of Moscow on the example of Lubyanskaya square. The analysis of the implemented solutions of its last redevelopment of the structure of the globally reconstructed center of the city, their comparison with the proposals based on scientific research of the early 2000s of the XXI and the current state of the area in fact the current situation in 2018.

Ключевые слова: Лубянская площадь, исторические площади, реконструкция, реновация, развитие, перепланировка, городская среда.

Keywords: Lubyanskaya square, historical squares, reconstruction, renovation, development, redevelopment, urban environment.

В данной статье я хочу рассмотреть, проанализировать и сопоставить те проблемы открытых пространств, которые были выявлены

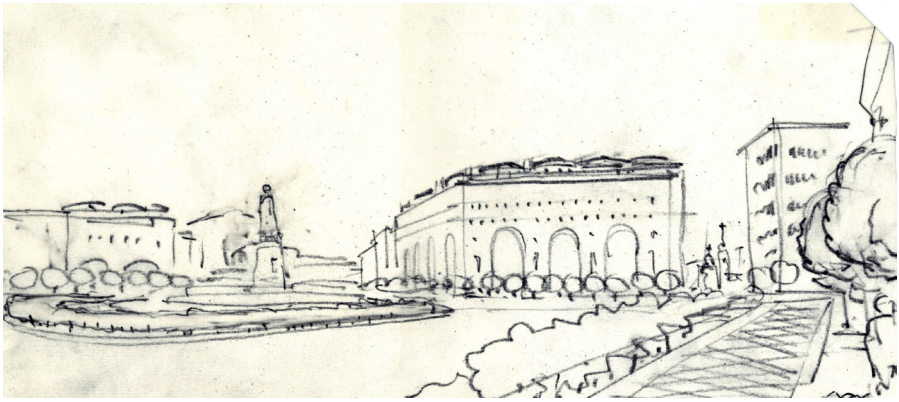


Рисунок 1. Предложение по реконструкции Лубянской площади. 2005 г.

тогда, на момент начала исследования [1], и их современное состояние сейчас. Сравнить результаты исследования и провести параллели на современные фактические решения и возможные результаты тех изменений, которые произошли за прошедший исторический период, по возможности, обозначив современные проблемы развития исторически сложившихся площадей в центре Москвы.

Изначально в качестве объекта для исследования в научном труде рассматривалось несколько групп исторически сложившихся площадей Москвы в пределах Третьего транспортного кольца, подвергнутых значительной реконструкции или утративших изначальные функции в результате нового строительства. В настоящей статье на примере Лубянской площади, относящейся по своим характеристикам к категории «транспортная развязка», будет дано описание и анализ ее современного состояния, сравнение с ситуацией в начале 2000-х. Также рассмотрены проблемы восстановления и поддержания функциональных особенностей, композиционной целостности этой исторически сложившейся площади.

С момента начала сбора материалов для диссертационной работы в виде предметного натурного обследования и анализа объектов исследования, фотофиксации ситуации, работы с архивами, поиска и подбора планов и карт, написания статей, подготовки графических материалов и полноценной защиты диссертационного исследования на тему: «Рекон-



Рисунок 2. Современное состояние. 2018 г.

струкция и реновация исторически сложившихся площадей в центре Москвы» прошло не многим более 10 лет. И теперь, по прошествии этого времени, я думаю, будет интересно взглянуть на данную тему сейчас, в контексте сложившейся ситуации и анализе решений и проблем, возникших при глобальной и масштабной реконструкции всего исторического центра города и его площадей внутри Третьего транспортного кольца.

За последнее десятилетие в Москве произошли значительные изменения в структуре управления мегаполисом — сменился мэр, пришла новая команда управленцев. Произошли радикальные изменения в политике развития городской среды и транспортной инфраструктуры. С 1 июля 2012 года в результате реализации проекта расширения территории города размеры территории мегаполиса увеличились более чем в 2,5 раза (!).

Как следствие появились новые административные округа, поглотившие присоединенные территории как «Новой Москвы», так и областные земли, вплоть до Калуги. В результате таких преобразований произошли изменения в названиях на вновь присоединенных землях и как следствие — появление весьма неблагозвучной и странной аббревиатуры «ТиНАО», что означает объединение названий двух новых округов — Троицкого и Новомосковского — как наиболее крупных, вошедших в состав присоединенных территорий. Зачем было «столь

необходимое» объединение столь крупных областных территорий с Москвой и их включение в транспортную структуру мегаполиса с точки зрения теории образования и развития городов, остается загадкой.

Такое слияние по всем законам теории развития городской среды противоречит логическому объяснению и приведет к разделению и дроблению столь крупного образования на более мелкие естественные агломерации с замкнутой внутренней инфраструктурой и индивидуальной средой обитания.

Данную проблематику развития городской среды затрагивают теоретические работы Бархина, Гутнова, Лежавы, Явейна [2].

Подобных масштабных преобразований городской среды и глобальных изменений транспортной инфраструктуры не было в столице с конца 30-х годов XX века после принятия плана реконструкции Москвы 1935 года. Последнее столь масштабное переустройство городской среды и дорожной сети приходится на начало 60-х годов XX века — завершение строительства кольцевой автодороги вокруг Москвы и ее основных вылетных магистралей, а также пробивка нового проспекта через исторический центр города — строительство Нового Арбата (бывш. проспект Калинина — до 1994 года).

Еще на плане 1935 года предусматривалась прокладка новой городской магистрали от Арбатской площади до Дорогомиловской заставы, соединяющей центр города с новыми жилыми кварталами на западе столицы. Эта магистраль на начальном участке должна была пройти параллельно улице Арбат. В публикациях 1930-х годов также фигурировало название «Проспект Конституции» [3.] До войны идею создания новой улицы осуществить не успели и вернулись к ней лишь в начале 60-х годов.

Изначально при решении поставленных задач в научном труде использовались следующие приемы и методы.

1. Натурное обследование и фиксация использования пространств площадей в разное время суток.

2. Наблюдение пешеходных и транспортных потоков, их распределение.

3. Поиск, анализ и сопоставление графических материалов — схем, планов, рисунков, гравюр, фотографий разных лет, текстовых докумен-

тов, носящих описательный характер места и раскрывающих специфику рассматриваемых площадей; сравнение их с современными проектными предложениями.

4. Метод графического анализа путем компьютерного наложения в одном масштабе картографических изображений и планов Москвы разных лет.

5. При помощи метода графического анализа выявление и обозначение устойчивых планировочных элементов, исторических и современных доминант, оказывающих свое влияние на пространство площади, что позволяет проследить сохранность исторических границ рассматриваемых территорий, их планировочную устойчивость и целостность, обозначить степень воздействия существующих или утраченных элементов городской среды, связанных с объектом исследования.

6. Подбор архитектурно-дизайнерских приемов, позволяющих вернуть площади функции пешеходного пространства и содействующих восстановлению ее пространственной целостности и общественной функции. Применение даже некоторых приемов из основного комплекса предлагаемых мероприятий при реновации площади будет способствовать ее дальнейшему органичному развитию.

По этому алгоритму было проанализировано и рассмотрено современное состояние объекта исследования и сделаны соответствующие выводы о дальнейшем его развитии и соответствии функционального назначения.

Если обратиться к истории возникновения проблемы исторически сложившихся площадей, то рассматриваемая Лубянская площадь относятся к группе открытых пространств, претерпевших к концу XX века серьезные изменения, затрагивающие как смену функционального назначения, так и нарушение структуры и связей открытого пространства, и как следствие — потеря привлекательности места для пешеходов.

В настоящее время, в начале XXI века, с Лубянской площадью произошли серьезные изменения, связанные с изменением структуры ее транспортных потоков, — переход от кругового движения транспорта на периметральное одностороннее и незамкнутое. Схема движения транспорта на площади периодически и раньше радикально менялась, и подобные изменения в движении можно наблюдать в различные пе-

риоды ее истории с начала 80-х до конца 90-х годов XX века. Но вот уменьшение общего количества полос, а также появление выделенных полос для общественного транспорта; создание новых островков безопасности, которые выделены не разметкой, а поднятым уровнем мостовой до отметки тротуара в местах пересечения транспортных потоков; появление наземных пешеходных переходов на перекрестках в районе сквера у Политехнического музея и Мясницкой улицы, дублирующих развитую сеть подземных пешеходных переходов под площадью; появление нескольких дополнительных мачт светофоров над проезжей частью и в местах новых пешеходных переходов, большого количества дублирующих знаков — все это визуально замусорило и исказило восприятие свободного открытого пространства площади.

Также этому способствовало изменение высоты застройки в ее южной части. Надстройка квартала из нескольких пятиэтажных зданий, занимаемых St.Regis и «Hotel Nikol'skaya» на три полноценных этажа, визуально уменьшила масштаб и размеры исследуемой территории.

До сих пор, после сноса в 1991 году стоявшего в центре площади памятника Ф.Э.Дзержинскому, не появилось явной и сомасштабной доминанты, объединяющей пространство корпусов организованного им ВЧК и в последствии Государственного политического управления (ГПУ) при НКВД РСФСР, а затем КГБ СССР и здания бывшего Детского мира, крупномасштабные фасады которых выходят на площадь.

В настоящее время, после глобальной реконструкции, в центре вместо круглой клумбы с памятником устроен мощеный овальный плац в форме капли. Сверху он напоминает логотип «Московского транспорта», который согласно определению «…включает в себя несколько уровней смысловых ассоциаций: кольцевую систему движения Москвы; отпечаток пальца, как знак уважения личности каждого человека; дорогу и движение; геолокационная пиктограмма обозначения объекта. Бренд является гибким и всеобъемлющим…» [4]. Но при этом данная структура мощения и форма заметны только с летнего балкона центра «Наутилус» или со смотровой площадки на крыше перестроенного здания бывшего Детского мира — теперь «Центральный Детский Магазин на Лубянке».

При реконструкции открытого пространства также была сделана по-

пытка организовать территорию отдыха в центре площади, сделав ее доступной для пешеходов. Раньше было просто физически невозможно безопасно достичь ее центра в связи с большой шириной проезда и количеством полос, плотным движением, отсутствием соответствующей разметки для перехода проезжей части на данном участке площади до и с момента установки памятника Ф.Э.Дзержинскому в 1958 году. Теперь там организован пешеходный переход со стороны сквера рядом с Политехническим музеем. Но идти туда у горожан нет мотивирующей причины в связи с отсутствием благоустроенного места отдыха — нет цветочных клумб, лавочек и зелени. При этом находиться на небольшой территории, окруженной мощными машинопотоками, — весьма сомнительное удовольствие. К тому же прекрасной альтернативой выступает зеленый сквер у Политехнического музея в северной части площади.

Из положительных моментов в развитии площади следует отметить, что за годы, прошедшие с момента написания и защиты диссертационного исследования, некоторые высказанные предложения и решения по дальнейшему развитию данного открытого пространства были осуществлены.

К примеру, были сделаны предложения по изменению асфальтового покрытия тротуаров на мощение и их расширение для пешеходных зон, что по факту и произведено.

Уменьшение визуального размера очень большого открытого пространства и привязка к масштабу соразмерно человеку посредством периметрального озеленения полноценными крупномерами — лиственными деревьями и баскетами из плотных кустов: по факту, частично это было выполнено, но только в западной части путем посадки парами 8 деревьев.

В исследовании также было описано несколько предложений по реновации площади, где одно из решений — устроить смотровые площадки на верхних этажах близстоящих зданий. В настоящее время на крыше здания бывшего Детского мира, на фасаде, выходящем на Лубянскую площадь и Театральный проезд, после полной внутренней реконструкции организована открытая смотровая площадка и летняя терраса при кафе.

Также при современной реконструкции были убраны провода кон-

тактной сети троллейбусных маршрутов по периметру площади, что сделало восприятие открытого пространства визуально чище, хотя вопрос о причинах отказа от самого экологически чистого отечественного наземного городского транспорта в пользу зарубежных аккумуляторных машин остается открытым.

По периметру также заменены опоры освещения на близкие к оригинальным образцам середины XX века.

При всех положительных аспектах современной реконструкции — отказ от проекта строительства многоуровневого подземного торгового центра, появление новых смотровых площадок, благоустройство и расширение пешеходных зон и замена опор освещения, отрицательные моменты все же превалируют, и их дальнейшее влияние на площадь будет весьма очевидно.

Уже сейчас из целостного и единого объема пространство дробится на более мелкие агломерации. До сих пор нет центральной сомасштабной доминанты, держащей периметральную средовую застройку площади и подчиняющую себе транспортную и пешеходную структуру открытого пространства. Отказ от контактной сети, кричащей рекламы на фасадах и перетяжек над проезжей частью — несомненный плюс, но он напрочь убит появлением обилия дублирующих дорожных знаков, стоящих чуть ли не у каждого столба, дворового выезда и поворота. Визуальному уменьшению масштаба пространства способствует также большое увеличение этажности периметральной застройки южной части площади посредством надстройки исторических зданий на 3–4 этажа.

Дробление в горизонтальной плоскости проезжей части на отдельные зоны для новых выделенных маршрутов наземного транспорта и устройство нескольких остановок на выделенных полосах напротив «Центрального детского магазина на Лубянке» не поддерживают целостность восприятия. При этом выделение полос общественного транспорта произведено не за счет дорожной разметки, а посредством разноуровневого дорожного покрытия. Устройство новых карманов для остановок и островков безопасности для пешеходов выделено их поднятием над проезжей частью на отметку тротуара. В этом видятся некоторые проблемы в будущем и при очередном изменении схемы

движения маршрутов общественного транспорта. Подобные решения вызовут большие затруднения с ее введением: демонтаж дорогого декоративного гранитного покрытия пешеходных зон, перекладкой коммуникаций, большим объемом земляных работ и другими необоснованными финансовыми затратами из городского бюджета, а значит, и нашего кармана. Также подобные решения ограничивают возможности полноценного использования свободного пространства площади, предназначенного для непосредственного общения людей при проведении культурно-массовых мероприятий, ярмарок, концертов и народных гуляний, так полюбившихся горожанам и гостям столицы в последнее время.

Несмотря на все вышеперечисленные нововведения и решения по благоустройству территории, на площади так и остался нерешенным глобальный средовой вопрос. Эта проблема свойственна также и для многих других центральных площадей столицы.

1. Отсутствие полноценного озеленения периметра городской территории и как следствие — нет атмосферы и места для приятного и культурного общения горожан.

2. Не обустроены доступные места для отдыха как по периметру, в виде многочисленных комфортных лавочек для горожан и гостей столицы, так и в центре площади, куда теперь возможен доступ, но нет необходимости и мотивации.

3. До сих пор не появилось столь необходимой и сомасштабной доминанты в центре такого большого и открытого пространства, способной композиционно объединить разрозненный периметр внешней застройки.

К сожалению, в настоящее время только глобальная и повсеместная замена асфальта в районе пешеходных зон открытых пространств на гранитную плитку не решает всех проблем благоустройства и развития среды исторически сложившихся площадей в центре Москвы.

Библиография:

1. *Алексеев И.М.* Реконструкция и реновация исторически сложившихся площадей в центре Москвы. 18.00.01. — М., 2006.

2. См: *Бархин М.Г.* Город. Структура и композиция. — М.: Наука, 1986; *Гутнов А.Э.* Эволюция градостроительства. — М., 1984;

Гутнов А.Э. Лежава И.Г. Будущее города. — М.: Стройиздат, 1977; *Гутнов А.Э.* Структурно-функциональная организация и развитие градостроительных систем. Дисс. на соиск. степени доктора арх. — М., 1979; *Явейн О.И.* Проблема пространственных границ в архитектуре. Диссертация кандидата архитектуры: 18.00.01. — М., 1982.

3. Имена московских улиц. Топонимический словарь / Р.А.Агеева и др. — М.: ОГИ, 2007.

4. URL: http://www.sostav.ru/publication/kak-sozdavalsya-brend-moskovskij-transport-11961.html