

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РОССИЙСКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА КОНЦА 2000-х – ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ 2010-х гг.

УДК 711.03(470)“20”

DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15110

Д.Е. Фесенко*Журнал «Архитектурный Вестник», Москва, Россия***Аннотация**

С начала 1990-х годов градостроительство и территориальное планирование были практически выключены из профессионального обихода. Лишь начиная со второй половины 2000-х годов наметилась смена отношения к этой области профессиональной деятельности. Автор прослеживает причины и следствия этих изменений – начиная от последовательной реабилитации ландшафтной архитектуры, затем – градостроительства, далее – территориального планирования, и заканчивая развитием федеральных мегапроектов, как правило, приуроченных к тем или иным общественно значимым событиям, и пересмотром градостроительной политики в столице вследствие смены вертикали управления. В заключение рассматривается актуальная практика благоустройства, которая предстает в качестве очередного перекоса в области урбанистической политики.¹

Ключевые слова: территориальное планирование, градостроительные мегапроекты, градостроительные дисфункции, ландшафтная архитектура, период конца 2000-х – второй половины 2010-х гг.

MAIN TRENDS OF RUSSIAN URBAN PLANNING OF THE END OF THE 2000s – THE SECOND HALF OF THE 2010s

D. Fesenko*«Arkhitelturnyy Vestnik» Magazine, Moscow, Russia***Abstract**

Since the early 1990s urban planning and territorial planning were practically excluded from professional life. Only since the second half of the 2000s there has been a change in attitude towards this field of professional activity. The author traces the causes and consequences of these changes – from the sequential rehabilitation of landscape architecture, then – urban planning, then – territorial planning, to the development of federal megaprojects, usually dedicated to certain socially significant events, and the revision of urban planning policy in the capital as a result of vertical control change.²

Keywords: territorial planning, urban megaprojects, urban dysfunctions, landscape architecture, end of the 2000s – second half of the 2010s

¹ **Для цитирования:** Фесенко Д.Е. Основные тенденции российского градостроительства конца 2000-х – второй половины 2010-х гг. // Architecture and Modern Information Technologies. – 2020. – №2(51). – С. 144–166. – URL: https://marhi.ru/AMIT/2020/2kvart20/PDF/10_fesenko.pdf DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15110

² **For citation:** Fesenko D. Main Trends of Russian Urban Planning of the End of the 2000s – the Second Half of the 2010s. Architecture and Modern Information Technologies, 2020, no. 2(51), pp. 144–166. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2020/2kvart20/PDF/10_fesenko.pdf DOI: 10.24411/1998-4839-2020-15110

Проводимый автором интегративный подход предполагает видение архитектуры, градостроительства, территориального планирования, расселения, ландшафтной архитектуры как единой профессиональной отрасли. В качестве эмпирической базы исследования служат как первичные источники – информация, содержащаяся в профессиональных журналах и на сайтах на протяжении 1990–2010-х годов, так и научные труды, посвященные данному периоду. Материалом исследования являются факты архитектурной практики, историко-теоретические и критические работы, а также исследования в смежных областях – от экономики и социологии до культурологии и демографии.

Мы остановимся на четырех основных тенденциях, характеризующих российскую урбанистическую практику начиная с конца 2000-х годов и по вторую половину 2010-х годов.

От объемного проектирования к урбанистике – территориальному планированию – расселению

В 1990–2000-е годы у в России территориальное планирование и градостроительство практически сошли с исторической сцены, превратившись, по сути, в профессиональных изгоев. Предпосылкой такого небрежения, если не сказать дискриминации, являлось распространение неолиберальной идеологии – невидимая рука рынка в ее превратной интерпретации решительно отрицает саму возможность и целесообразность долгосрочного планирования и стратегирования, управления будущим. Градостроительные процессы здесь не исключение, они также оказались жертвой идеологической догматики.

Возрождение территориального планирования и градостроительства как дисциплины относится ко второй половине 2000-х годов. Дорогу им проложила воспрянувшая ландшафтная архитектура, а роль макроисторического регулятора – своего рода тумблера, переводящего архитектурный процесс из одного режима функционирования в другой, взяла на себя деревянная архитектура. Следующим звеном в этой цепочке выступает реабилитация расселения, или территориального планирования в масштабе страны, как одного из инструментов конструирования будущего. Функция же ритуальной жертвы отошла к объемному проектированию – если в предыдущие десятилетия власть и общество не замечали градостроителей, то теперь объектом нападок становятся архитекторы (рис. 1) [1].

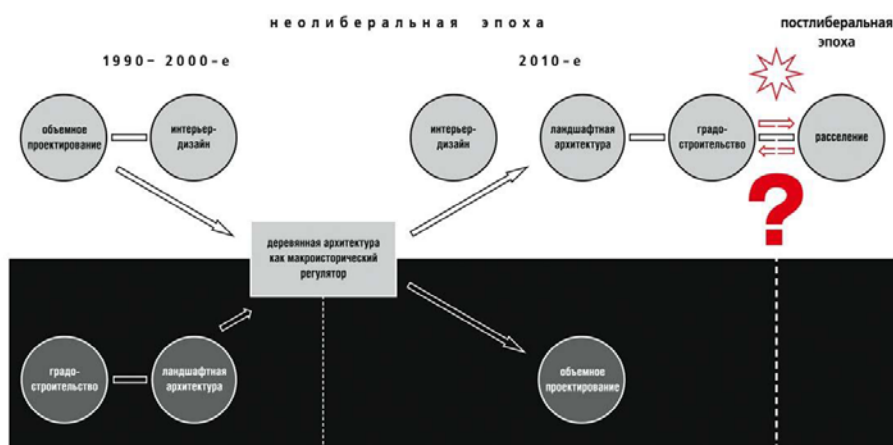


Рис. 1. Структурно-динамическая модель развития российской архитектуры в 1990–2010-е гг.

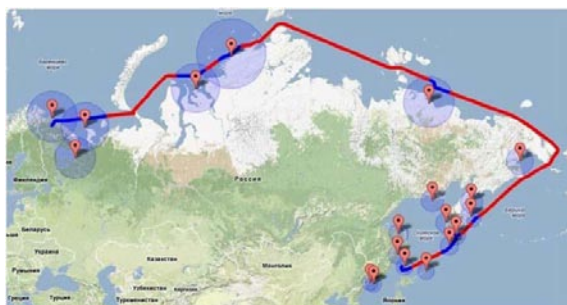
Говоря о высшем масштабном уровне территориального планирования, необходимо предметно представлять основные территориально-пространственные особенности России, главными из которых оказываются: 1) низкая плотность проживающего

населения, доходящая в азиатской части до 2,3 человек на 1 кв.км; 2) значительные расстояния между поселениями; 3) слабая инфраструктурная обеспеченность территорий. Из этого вытекает ряд следствий, которые следует учитывать при стратегическом планировании и проектировании. Назовем лишь некоторые из них:

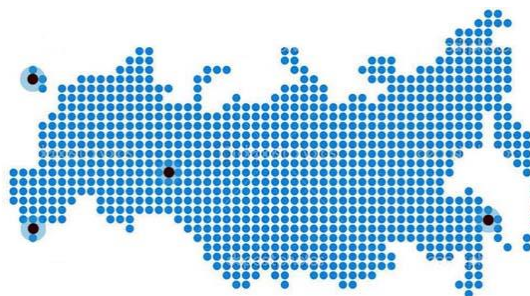
- 1) количество инфраструктурных единиц – от детских садов и школ до отделов полиции и учреждений торговли – должно быть не в пример больше, чем при высокоплотном освоении территории;
- 2) в условиях поселенческой и людской разреженности роль социально-управленческого и патерналистского факторов, читай – социалистической компоненты внутри социума – оказывается выше;
- 3) при низкой плотности населения территории в большей степени предрасполагают к процессам агломерирования пространства [2].

В 2010-е годы перспектива развития российских территорий вошла в очевидное противоречие с тенденцией сосредоточения населения и финансовых потоков в городах-миллионниках, расположенных в основном в европейской части страны и вдоль Транссиба. И, прежде всего, в Москве, вытягивающей людские и материальные ресурсы из всей России. Достаточно привести данные по развитию транспортной инфраструктуры – в Московском регионе в середине 2010-х годов было сконцентрировано порядка двух третей всех инвестиций в данном сегменте. В то время как во многих регионах федеральные трассы пребывают в запущенном состоянии, порядка 90% не соответствуют принятым стандартам, даже в европейской части существуют поселения, к которым проложены только зимники.

До последнего времени инвестиционная и расселенческая политика РФ предполагала выборочное – очаговое – развитие отдельных локусов. Согласно документам Министерства регионального развития РФ, датированным серединой 2000-х годов, это называлось концепцией «компактного государства» или «поляризованного развития». Более поздней материализацией данной идеологии явилась установка на стягивание российского населения в 20 или 40 агломераций, принимающих на себя функции контрмагнитов по отношению к столицам, что предполагает по факту стимулирование и без того происходящего обезлюдения малых и средних городов и сельских поселений (рис. 2). Такие проекты, как саммит АТЭС-2012, Олимпийский Сочи-2014 и Чемпионат мира по футболу-2018, можно считать современной редакцией этих представлений. Понятно, строительство имиджевых учебно-образовательных или спортивных сооружений естественным образом тянет за собой наращивание инфраструктуры – транспортной, инженерной, социальной. Тем не менее, это не исключает необходимости совершенствования и развития системы расселения страны в ее целостности, включая те же малые и средние города, сельские поселения и пр.



а)



б)

Рис. 2. Примеры интегративного и дисперсного воздействия на систему расселения: а) Северный морской путь как пример потенциального интегративного воздействия на систему расселения; б) Сочи, Калининград, о. Русский, Казань как отдельные локусы – пример дисперсного воздействия на систему расселения

Однако ближе к середине 2010-х годов наметился постепенный – минувя звонкие манифесты и широковежательные декларации – пересмотр данной идеологической установки. Уже говорится об инвестировании и строительстве высокоскоростных линий железной дороги Москва–Казань (рис. 3) и Москва–Екатеринбург, развитии территорий Дальнего Востока, реконструкции Транссиба, строительстве электростанций в Калининградской области, ведется работа над схемами территориального планирования целого ряда агломераций, продлена программа поддержки монопрофильных городов. Наконец, в 2019 году утверждена Стратегия пространственного развития Российской Федерации. Как известно, идеи, прежде чем быть реализованными, должны пройти стадию мыслительной проработки и обкатки. Впрочем, с 2014 года началось строительство ЦКАД – этот проект находился в процессе разработки с середины 2000-х годов (рис. 4).



Рис. 3. Вариант трассировки ВСМ Москва–Казань. Середина 2010-х гг.

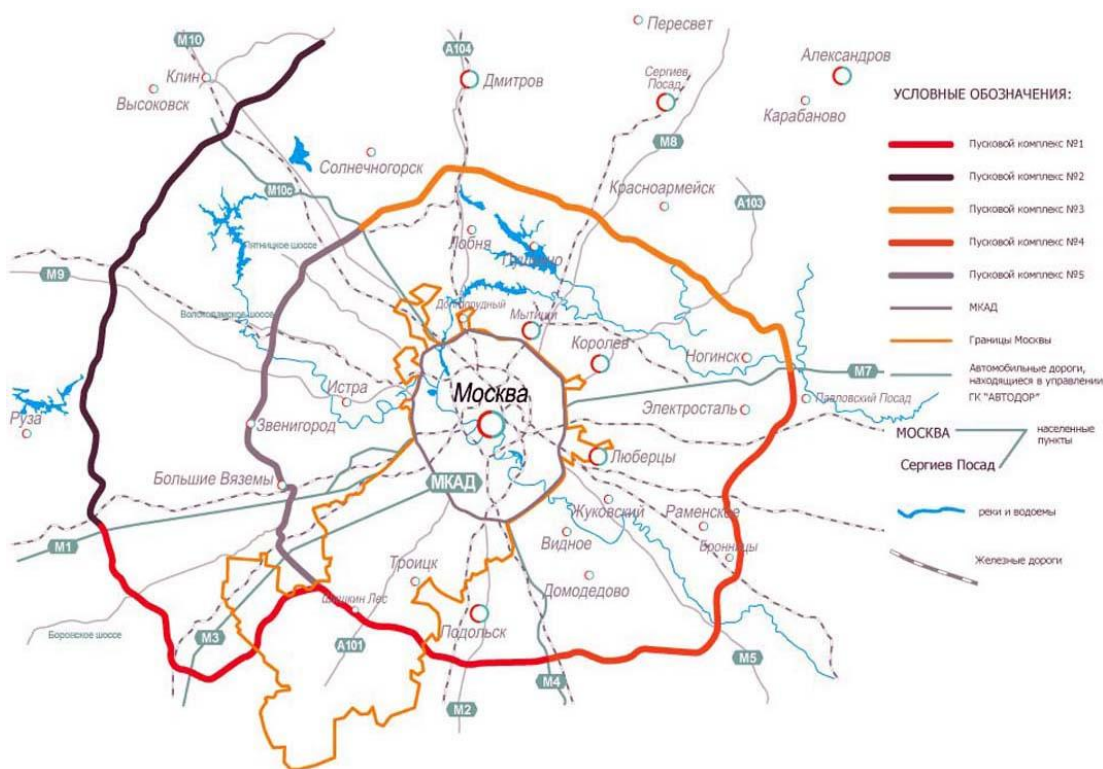


Рис. 4. Концепция развития ЦКАД. Середина 2000-х гг. В стадии реализации

Казалось бы, внутрироссийская макроэкономическая ситуация середины 2010-х годов, характеризующаяся снижением темпов экономического развития, не благоприятствует реализации подобных амбициозных проектов, требующих колоссальных капиталовложений и материальных ресурсов. Тем не менее, мировая практика свидетельствует строго об обратном: именно в условиях кризиса происходит запуск и успешно реализуются многие мощные инфраструктурные мегапроекты. Тем самым удается ощутимо снизить объем капиталовложений за счет уменьшения стоимости рабочей силы и строительных материалов и, в то же время, создать новые рабочие места, обеспечить занятость населения в условиях нарастающей безработицы.

Такого рода ситуация имела место в Америке в 1930-е годы, в эпоху Великой Депрессии, когда в соответствии с «Новым курсом» Ф. Рузвельта были построены многие автострасы, мосты, путепроводы, гидротехнические сооружения, освоена долина реки Теннесси и т.д. Так это имеет место в мире и сейчас, начиная буквально с первого кризисного 2008 года, когда доля внебюджетных источников финансирования стабильно снижается, а государственных, напротив, устойчиво возрастает – приведем в качестве примера те же Соединенные Штаты, Китай, Великобританию, Германию [3].

Быть готовыми к прогнозируемой специалистами второй волне глобального экономического кризиса – это значит, в том числе, успеть запустить ряд долгосрочных инфраструктурных программ, которые в случае обрушения цен на углеводороды должны поддержать падающую экономику, обеспечить занятость населения и платежеспособный спрос. Если на Западе такого рода программы придумать не так просто – едва ли не вся территория там уже давно обустроена, у нас работы – непочатый край.

Остановимся чуть более подробно на нескольких из вышеперечисленных стратегических целей. Прежде всего, это поддержка монопрофильных городов, которых в стране свыше 300. Из них, согласно официальным данным середины 2010-х годов, 68 находились в состоянии риска – в т.н. «красной зоне». Федеральная программа по моногородам продвигалась не слишком успешно, хотя и была продлена.

В последнее время объектом профессионального внимания становятся городские агломерации. В частности, проблема их управляемого развития – это была одна из главных забот в повестке дня упраздненного в 2014 году Минрегиона. Согласно статистике, в России в настоящее время насчитывается более двух десятков агломераций. Ведутся исследовательские и проектные работы над схемами территориального планирования многих из них. При этом само понятие «агломерация» до сих пор отсутствует в правовом поле – речь идет, прежде всего, о Градостроительном кодексе РФ.

Другой симптоматичный факт: в Градостроительном кодексе игнорируется само понятие Генеральной схемы расселения, что является неопровержимым свидетельством отсутствия на протяжении десятилетий какой-либо стратегии развития, проекта будущего, целеполагания как такового. Произошедший разворот в сторону урбанистики не может не иметь своим следствием обращение к целостному видению перспектив развития страны в совокупности социально-экономических и территориально-пространственных аспектов.

Таким образом, углубление тренда – от объемного проектирования к урбанистике, региональному планированию и расселению – налицо. Соответствует ли социально-политическая и экономическая организация, миростроительные устремления, а также целеполагание нынешнего российского социума данному историческому вектору – вот вопрос.

Мегапроекты как инструмент развития территорий: от Сочи до Владивостока

В отечественных условиях «большие проекты» – это локомотивы социально-экономического и технико-технологического развития страны, а в условиях кризиса – один

из действенных способов поддержания занятости и потребительского спроса населения, а также снижения госрасходов на реорганизацию и развитие территорий за счет падения цен на рабочую силу и стройматериалы. Кроме того, в России инструментом развития всегда являлся социальный институт под названием «Большой рывок». Специалисты полагают, что только такого рода общественные сверхусилия способны выдернуть страну из состояния застоя.

Надо сказать, что и в мире мегапроекты, например, связанные с олимпийским строительством, последовательно вытягивают города как на Западе, так и на Востоке из исторического небытия, сообщают мощный импульс развитию городских территорий, включая транспортную, социальную, инженерную инфраструктуру, содействуют росту их культурной привлекательности, в том числе в глазах туристов.

Справедливости ради укажем на то, что ряд как зарубежных, так и отечественных специалистов скептически относится к мегапроектам, включая программы Сочи-2014 и саммита АТЭС-2012, соотнося их со скомпрометировавшей себя идеологией «поляризованного развития», «кластерного развития», или «компактного государства», выдвинутой Минрегионразвития еще в середине 2000-х годов. Считалось, что свободные финансовые средства государства следует не размазывать тонким слоем по всей территории без особого эффекта, а сконцентрировать в нескольких ключевых локусах. Такими точками сосредоточения инвестиций были выбраны Краснодарский край и Сочи на юге страны, Владивосток на востоке, Калининград на западе.

Альтернативой подобной очаговой модели выглядят инфраструктурные мегапроекты, направленные на сшивку пространства страны, начиная от реконструкции Транссиба, строительства линейного города Сибстрим и реорганизации и развития инфраструктуры Северного морского пути и заканчивая строительством ЦКАД и ВСМ Москва–Казань–Екатеринбург. Правда, из них пока только ЦКАД находится в стадии реализации. Если говорить об осуществленных «точечных» мегапроектах, проекциях уходящей идеологии, то из них наиболее значимыми являются Олимпийский Сочи–2014, саммит АТЭС–2012 на острове Русский и Универсиада–2013 в Казани.

Программа развития Сочи как всесезонного горноклиматического курорта была принята еще до решения о месте проведения Олимпиады–2014. Город-курорт был неконкурентоспособен по сравнению с курортами не только Италии и Испании, но и Турции с Черногорией. Подвешенный на ниточку Курортного проспекта, город стоял в нескончаемой пробке, аэропорт превратился в долгострой, инженерные сети находились в предаварийном состоянии, санаторный фонд нуждался в модернизации [4].

Основными пунктами Олимпийской программы являются два кластера: прибрежный и горный, где были построены 14 олимпийских объектов. Внизу, в Имеретинской пойме, это хоровод крупных современных объемов – от центрального стадиона «Фишт» до Большой Ледовой арены и Дворца «Айсберг» – вокруг круглой площади, связанной с железнодорожным вокзалом «Олимпийский парк» эспланадой (рис. 5–7). По непонятным причинам напрашивающееся раскрытие комплекса к воде было проигнорировано. Вопросы вызывает и глухо заасфальтированная центральная площадь.

В горном кластере помимо комплекса сооружений санно-бобслейных и лыжных трасс, трамплинов, лыжно-биатлонного стадиона и горнолыжного центра устроен каскад площадок с местами для проживания, т.н. медиадеревьями «Роза хутор» и «Горная карусель». Они были построены частными девелоперами и апеллируют к архетипике альпийских горнолыжных курортов и средневековых городов Италии. Заметим, что всего в Сочи было построено гостиничных объектов на 24 тысячи мест [5].

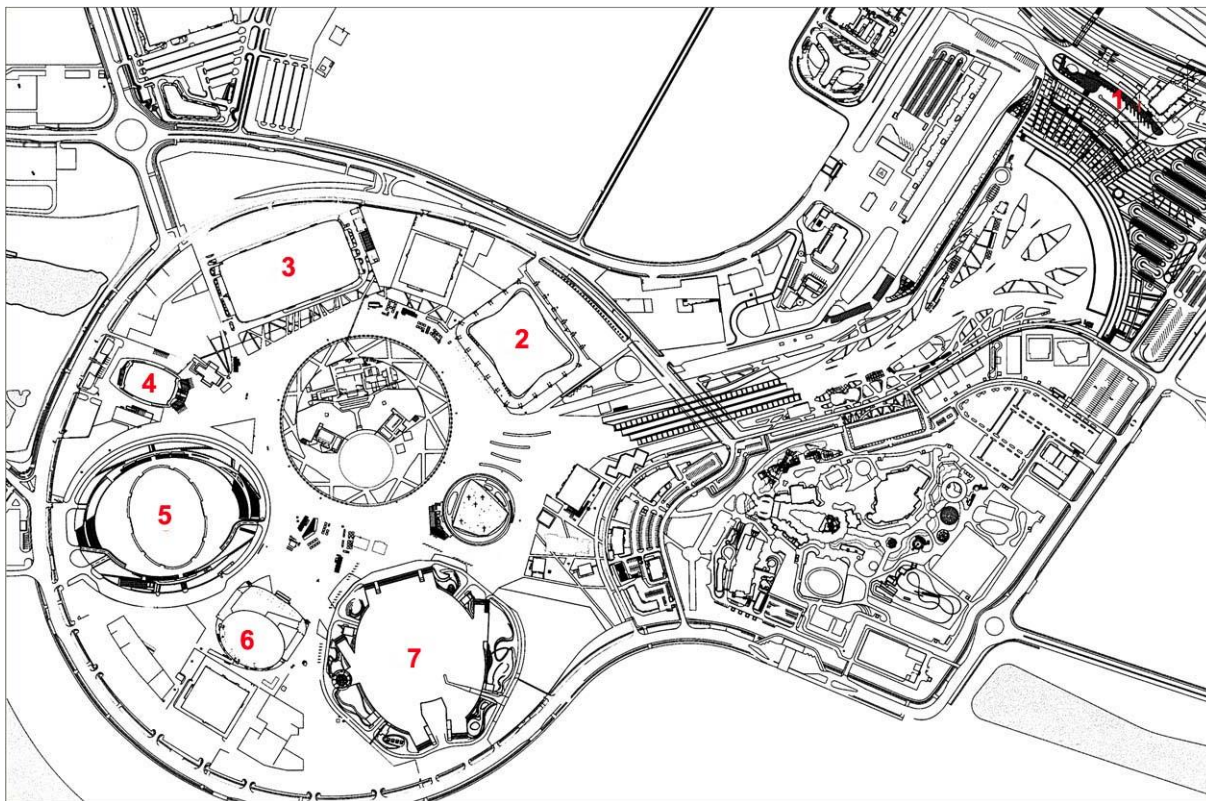


Рис. 5. Генплан Олимпийского парка в Имеретинской пойме. 1 – железнодорожный вокзал; 2 – дворец зимнего спорта «Айсберг»; 3 – конькобежный центр «Адлер-арена»; 4 – керлинг-центр; 5 – ледовый дворец «Большой»; 6 – ледовая арена «Шайба»; 7 – центральный стадион «Фишт»



Рис. 6. Железнодорожный вокзал «Олимпийский парк» в г. Сочи. 2013 г., Архит. Н. Явейн, В. Зенкевич, В. Романцев и др.

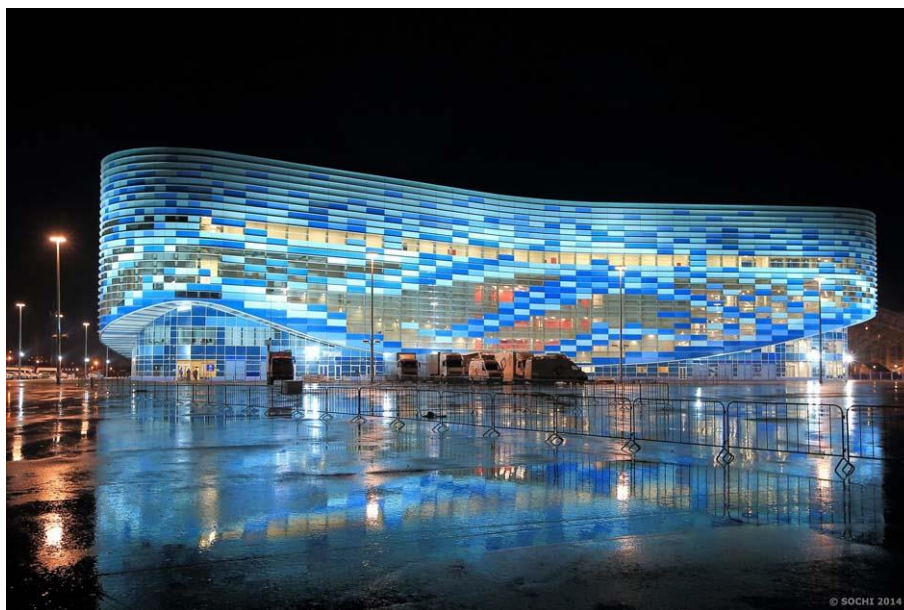


Рис. 7. Ледовый дворец спорта «Айсберг» в г. Сочи. 2012 г., Архит. А. Боков, Д. Буш, А. Орлов и др.

Значительные средства были инвестированы в инфраструктурные объекты. В том числе реконструировано 260 км дорог, построены объездная дорога, дублер Курортного проспекта, совмещенная скоростная автомобильная и железная дорога Сочи–Красная Поляна, реконструирован аэропорт, модернизирована энергосистема, включая Адлерскую и Джубгинскую ТЭС, а также канализационная система, протянут газопровод Джубга–Сочи, построен мусоросортировочный завод в Хосте и пр. Всего речь идет о реконструированных и вновь построенных 400 объектах инфраструктуры.

Большим местом мегапроекта Сочи–2014, как это обычно и случается с олимпийскими программами, является перспектива послеолимпийского использования построенных объектов. От первоначально планировавшихся демонтажа и передислоцирования сооружений в другие регионы отказались по причине сверхзатратности. Единственный выход – расширение либо смена их назначения. Существует также проблема с заполняемостью приросшего гостиничного фонда.

В отличие от Олимпийского Сочи в рамках программы развития Владивостока, которая была приурочена к 24-му ежегодному саммиту Азиатско-Тихоокеанского форума экономического сотрудничества (АТЭС), часть объектов построить так и не успели. В частности, это две гостиницы, водовод на остров Русский и океанариум. Однако это лишь малая часть масштабного проекта. Были возведены три моста: шестиполосный мост через бухту Золотой Рог, соединивший противоположные берега залива, вантовый мост через пролив Босфор Восточный, связавший материк с островом Русский, и низководный мост через Амурский залив. Построены 65 км новых дорог, еще 40 км реконструировано. Подвергся реконструкции и международный аэропорт Кневичи, к нему был пущен «Аэроэкспресс». Реконструированы или вновь построены многочисленные объекты инженерной инфраструктуры. Дошли руки и до объектов культуры – возведен театр оперы и балета.

И все же центральным пунктом программы являлся новый кампус Дальневосточного университета (ДВФУ), возведенный на острове Русский (рис. 8, 9). На территории площадью 200 га расположены учебные корпуса, студенческий центр с конференц-залом, лабораторный корпус и медицинский центр, общежития на 11 тысяч человек, спортивные и инфраструктурные объекты, образующие амфитеатральную, раскрывающуюся в сторону ландшафтно-парковой зоны и акватории композицию. Общая площадь комплекса

превышает 900 тысяч кв.м. Саммит АТЭС прошел в сентябре 2012 года, а уже в августе 2013 года ДВФУ переехал в новый кампус [6].



Рис. 8. Генплан комплекса Дальневосточного федерального университета на острове Русский. 2012 г., Руководитель авторского коллектива: В. Острецов, архитекторы С. Николаев (ЦНИИЭП жилища), А. Агаларов (ЗАО «Крокус Интернешнл»).

1 – общеуниверситетский общественный центр; 2 – естественно-научный учебный корпус; 3 – гуманитарный учебный корпус; 4 – медицинский центр и учебный корпус медицинского блока; 5, 6, 7 – гостиницы типов I, II, III; 8 – ландшафтно-парковая зона



Рис. 9. Общий вид на гостиницы «Южные»

В сравнении с Сочи и Владивостоком казанский мегапроект – особенный. Он состоит из двух стадий. Первый этап связан с урбанистическими мероприятиями, приуроченными к 1000-летию юбилею города, состоявшемуся в 2006 году. Тогда был достроен местный метрополитен и реализована первая очередь моста «Миллениум», воссоздана мечеть Кул-Шариф, построены новый ипподром и «Татнефть-арена», реконструированы Центральный стадион, здания городской ратуши, правительства Татарстана, речного, пригородного железнодорожного и автобусного вокзалов, международного аэропорта.

Вторым этапом можно считать урбанистическую программу, связанную с проведением Универсиады–2013. В центре города было реконструировано более 200 зданий, возведено 30 спортивных объектов, в том числе футбольный стадион «Kazan Arena», дворец водных видов спорта, академия тенниса, дворцы волейбола и единоборств, гребной канал и др. На юге города построили Деревню Универсиады на 14,5 тысяч мест, в настоящее время она используется как кампус Казанского университета.

Значительные средства вложены в инфраструктурные объекты. Был построен новый терминал международного аэропорта и транзитно-пересадочный железнодорожно-автобусный вокзал «Казань–2». Реконструирован главный железнодорожный вокзал. Сдана вторая очередь метро и линия скоростного трамвая. Аэропорт связали с городом «Аэроэкспрессом». Появилось 11 автомобильных развязок, свыше 40 пешеходных переходов, полтора десятка многоуровневых парковок. С 2011 года началось строительство Иннополиса, который может рассматриваться как отдельный мегапроект. Это инновационный город на 150 тысяч человек, расположенный в непосредственной близости от Казани и имеющий целью создание условий для работы и проживания молодых IT-специалистов. В 2015 году он был официально введен в строй.

Из других мегапроектов, реализованных совсем недавно или находящихся в стадии завершения и принадлежащих к той же «точечной» формации, можно назвать инноград «Сколково» и программу подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года, который приняли 11 городов России – помимо Москвы и Санкт-Петербурга это Калининград, Волгоград, Казань, Нижний Новгород, Самара, Саранск, Ростов-на-Дону, Сочи и Екатеринбург. В отличие от Сочи расходы на проведение мундиаля были решительно урезаны – оставлено лишь самое необходимое: помимо собственно стадионов это аэропорты, гостиницы, спортбазы и дороги [7].

В связи с ухудшающейся экономической конъюнктурой еще более серьезный секвестр претерпели планировавшиеся ранее инвестиции в развитие ДФО. До 2018 года на строительство автодорог, аэропортов и развязов БАМа из бюджета предполагалось выделить 570,3 млрд руб. Уже в 2015 году 37,1 млрд руб. по факту превратились в 19,2 млрд.

Необходимо подчеркнуть: чтобы минимизировать негативные издержки, сопутствующие любому мегапроекту, помимо его всесторонней экспертизы должны быть вновь легитимизированы и выстроены жесткие механизмы «учета и контроля». Такая необходимость назрела давно, но именно сейчас складывается ситуация для их прецедентной отработки и запуска.

Москва после смены властной вертикали – урбанистические альтернативы

Москва за без малого два десятилетия правления Ю. Лужкова описала полный круг. При всех своих издержках 1990-е годы отмечены повышением качества жизни в городе, заметной дифференциацией, усложнением и совершенствованием городской среды – начиная от качества городского партера и заканчивая ночным освещением и подсветкой, насыщением центра различными общественными функциями. По обыкновению столица служила в качестве примера для других российских городов, стремившихся вырваться из прошлого.

2000-е годы при более чем скромных плюсах повлекли за собой длинный перечень градостроительных дисфункций – от транспортного коллапса и вымывания общественных пространств и природных ландшафтов до искажения небесной линии и утраты значительного пласта архитектурного наследия. Императив максимизации прибыли и, как следствие, сращивание интересов городских властей и девелоперов завели мегаполис в исторический тупик [8], выход из которого пришлось искать новым властям – команде С. Собянина, которая пришла к власти в начале 2010-х годов.

Несмотря на то, что концепция реформирования градостроительной политики новой властью не была нигде проговорена и манифестирована в ее целостном виде, тем не менее, можно сформулировать ее основные положения, в большинстве своем обозначенные еще в Генплане Москвы до 2025 года и в какой-то части принятые к реализации в 2000-е годы:

- от моно- к полицентризму;
- от модели микрорайона к квартальной застройке;
- уплотнение улично-дорожной сети;
- развитие общественного транспорта и интеграция различных видов городского и пригородного транспортного сообщения в единую систему;
- развитие общественных пространств и зеленых территорий;
- развитие социальной инфраструктуры;
- редевелопмент промышленных территорий и реконструкция имеющегося жилого фонда;
- реорганизация и перепрофилирование прибрежных территорий [9].

Видимое отсутствие концепции трансформации не помешало властям приступить к практическим действиям. Первым шагом стала отмена 187 ордеров на снос исторических построек в центре города. Всего до середины 2010-х годов было пересмотрено инвестиционных контрактов на строительство свыше 20 млн. кв.м. Впрочем, запреты на возведение офисов в центре и снос исторических зданий уже к середине 2010-х годов были преодолены новой порослью девелоперов. Достаточно упомянуть дома Привалова на Садовнической улице или дом Прошиных на 1-й Тверской-Ямской.

Решение транспортной проблемы не могло не стать важнейшим приоритетом нового правительства [10]. Первым делом взялись за строительство метро: к 2015 году сдано 34 новые станции и 75 км путей, к 2020 году планировалось построить еще 70 станций и 158 км путей. Значительные инвестиции – как бюджетные, так и частные – направляются в строительство и реконструкцию автодорог, в том числе вылетных магистралей, и новых развязок, создание хорд (северо-восточная и северо-западные хорды и южная рокада пришли на смену начатому было сверхзатратному строительству Четвертого кольца) и дублеров, в частности, Кутузовского проспекта.

К 2022 году предполагается возвести 273 транспортно-пересадочных узла (ТПУ) (рис. 10), из которых 192 являются капитальными объектами, призванных взаимоувязать различные виды транспорта, повысить комфортность меж- и внутригородских перевозок, обеспечить парковочное пространство. Они станут катализаторами развития прилегающих территорий. В первую очередь ТПУ будут сформированы на основе станций Третьего пересадочного контура метро, или БКЛ, который имеет 17 пересечений с радиальными линиями подземки, 7 пересечений с железнодорожными направлениями и 2 пересечения с МЦК, а также на самом железнодорожном кольце. Кроме того, прорабатывалась возможность организовать на базе ТПУ «Перово» и «Царицыно» вокзалы по обслуживанию высокоскоростных поездов, что может частично разгрузить: в первом случае – Казанский и Курский, во втором – Курский и Павелецкий вокзалы.



Рис. 10. Проект ТПУ МК МЖД Измайлово. 2014 г. Архитекторы Т. Башкаев, И. Кантор, А. Башкаев

Еще в лужковские времена речь заходила о создании кольца наземного метро на основе Малого кольца Московской железной дороги (МК МЖД), которое до последнего времени использовалось как грузовое в вялотекущем режиме. В 2016 году МЦК сдано в эксплуатацию – завершено строительство 31 станции (они не совпадают с историческими, начала XX в.), 12 из них имеют пересадки на метро, а 6 связаны с сетью пригородных электропоездов. Реанимация МЦК не может не дать мощный импульс освоению площадок по обе стороны от дороги под деловые и производственные функции, что могло бы содействовать разгрузке исторического центра.

Эстафету у МЦК переняла Большая кольцевая линия (БКЛ) – 14-я по счету линия столичного метро. По завершении строительства в 2023 году ее протяженность составит 69 км, всего будет возведена 31 станция. Первая очередь БКЛ введена в эксплуатацию в начале 2018 года (рис. 11).

Параллельно разворачивается модернизация системы пригородного железнодорожного сообщения – начали с Киевского и Калужского направлений, связывающих старую и Новую Москву. Ведется прокладка новых путей, закупка новых, более вместительных электричек, под которые удлиняют подмосковные станции. Выдвинута концепция Московских центральных диаметров, которые имеют целью организацию сквозных маршрутов через город – по примеру парижской RER, объединение форматов пригородных электропоездов и столичного метро. В 2019 году два центральных диаметра – Белорусско-Савеловский и Курско-Рижский – уже введены в строй.

Правительство не избегает экспериментов и непопулярных мер в транспортной сфере типа введения платной парковки, которая достаточно оперативно вышла за пределы Садового кольца и имеет тенденцию распространиться едва ли не на весь город, организации выделенных полос, легитимизации грузового каркаса, внедрения смарт-систем управления транспортными потоками и др.

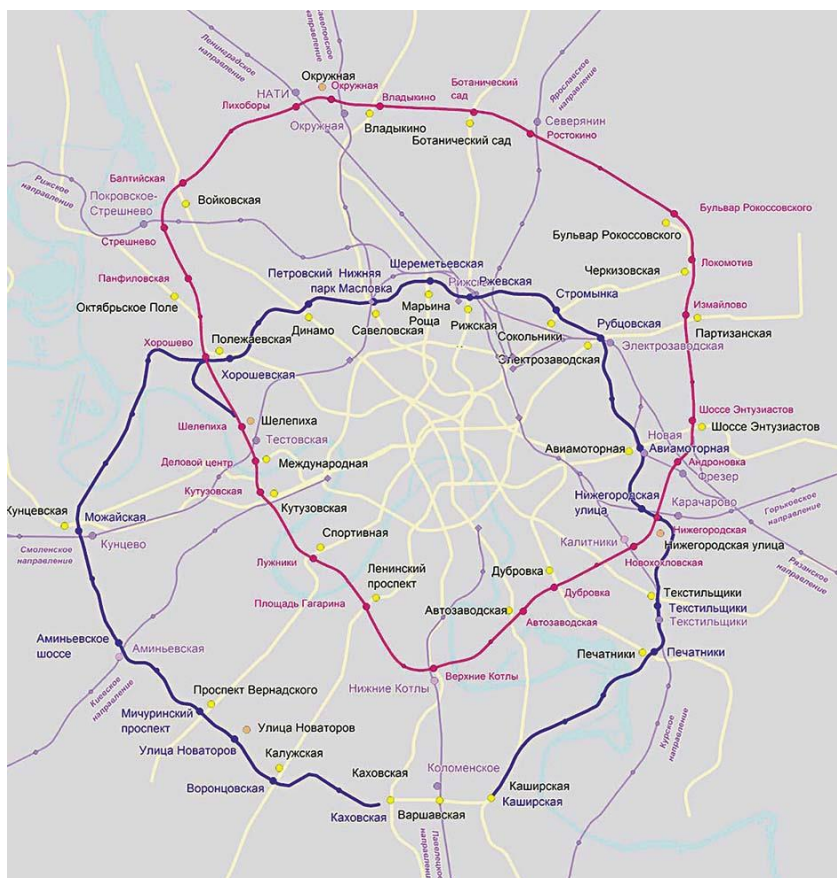


Рис. 11. МЦК и БКЛ в транспортной структуре Москвы

Также сдвинулась с мертвой точки активно дебатировавшаяся в лужковское время программа редевелопмента промышленных зон. До середины 2020-х годов в рамках реновации промзон запланировано к строительству свыше 16 млн. кв.м нового жилья. Пилотным проектом стал «Полуостров ЗИЛ» площадью 450 га – территория, расположенная в 6 км к юго-востоку от Кремля (рис. 12). Обычно промзоны с точки зрения имущественных прав носят лоскутный характер (число собственников доходит до 200), в данном случае владелец один, что позволяет сделать ЗИЛ площадкой модельной реконструкции. Здесь должны быть реализованы прокламируемые градостроительные принципы – от интеграции района в транспортный каркас столицы и следования модели квартальной застройки до внимания к обустройству общественных и зеленых зон, в том числе набережной и центрального бульвара, и перемешивания функций (на 38 тысяч жителей приходится 43 тысячи рабочих мест). В 2014 году в конкурсе на право застройки территории победу одержала компания ЛСР, рассчитывающая построить на участке более 1,5 млн кв.м.

Развитие общественных зон – это направление градостроительной политики, которое позволяет в обозримые сроки, исключая сверхзатраты бюджета, предъявить налогоплательщикам осязаемый результат. Реорганизация парковых пространств и обустройство пешеходных зон, наполненных самыми разными культурными ивентами, превратились в витрину деятельности команды С. Собянина.

Нельзя не сказать о реанимации института архитектурных конкурсов, происшедшей с появлением в команде мэра нового главного архитектора Москвы С. Кузнецова. Уже в первые два года в столице было проведено более 20 конкурсов. Важнейшие среди них – парк в Зарядье, ГЦСИ на Ходынке, новое здание Политехнического музея на Воробьевых горах, развитие территорий, прилегающих к Москве-реке, и др. Есть и первые реализации – флагманом является парк в Зарядье (рис. 13).



Рис. 12. Концепция редевелопмента территории ЗИЛ. 2013 г. «Проект Меганом» – НИИПИ Генплана г. Москвы



Рис. 13. Международный конкурс на проект парка в Зарядье. 2013 г. Победитель – Diller, Scofidio+Renfro

Разворачивающаяся интенсификация освоения исторически сложившейся территории столицы, проекцией которой являются наращивание транспортного каркаса, редевелопмент производственных зон, программа реновации жилых районов первых лет индустриального домостроения, развитие общественных пространств, входит в противоречие с вынужденным распылением финансовых и материальных ресурсов в связи с развернувшимся параллельным застраиванием территории Новой Москвы. Решение о присоединении территорий, в полтора раза превышающих московскую, было принято в 2012 году тогдашним Президентом РФ Д. Медведевым (рис. 14). Подготовлено же оно было по итогам международного конкурса на концепцию развития Московской агломерации, состоявшегося в 2011–2012 годах и принесшего множество идей, получивших развитие в последующей практике градостроительства. Официальная мотивация – стремление разуплотнить столицу. На присоединенных территориях первоначально планировали разместить новый правительственный центр. Однако вскоре эта идея была вытеснена на периферию, хотя время от времени о ней и вспоминают, акцент переместился в направлении научно-производственных, медицинских и культурно-рекреационных центров, хотя для девелоперов наиболее притягательным остается коммерческое жилье – так называемое строительство «в полях».

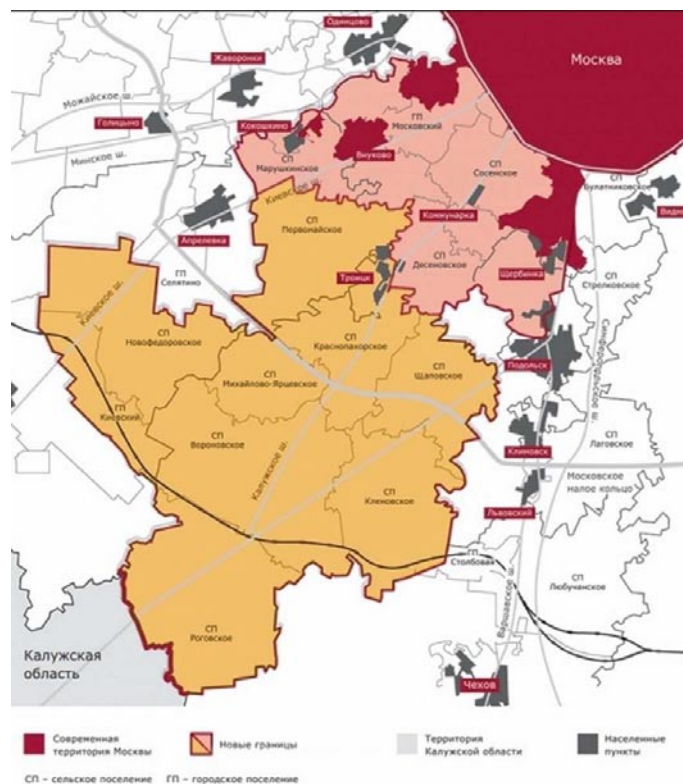


Рис. 14. Присоединенные в 2012 г. к Москве территории в полтора раза превышают площадь территории столицы

Новой Москвой критика градостроительной политики столичных властей отнюдь не ограничивается. Им все чаще ставится в вину приверженность практике ручного управления при посредстве Градостроительно-земельной комиссии (ГЗК) в отсутствие разработанной и утвержденной градостроительной стратегии в виде генплана (ПЗЗ утверждены в начале 2017 г.). Можно к этому добавить то, что в перечне градостроительных принципов такие приоритеты, как модернизация и развитие инженерной инфраструктуры, реиндустриализация и строительство социального жилья, занимают подчиненное место. На самом деле, это важнейшие пункты, назревшие и перезревшие, актуальность которых стремительно нарастает в свете ухудшающейся геостратегической и социально-экономической обстановки.

Справедливости ради заметим, что во второй половине 2010-х годов московские власти озаботились проблемами неоиндустриализации, импортозамещения и развития хай-тек отраслей с высокой добавленной стоимостью, инициировав инвентаризацию оставшегося научного и промышленного потенциала города, заявив о создании новых научно-технических и производственных кластеров, запустив программу устройства детских технопарков и др. Вторые же два приоритета по-прежнему ждут своего часа.

Ландшафтная архитектура – модный тренд

В последние советские десятилетия ландшафтная архитектура постепенно сходилась на нет. Первые признаки ее возрождения относятся к концу 1990-х – началу 2000-х годов, когда обустройство площадок вокруг загородных резиденций востребовало профессионализм ландшафтного архитектора. Следующий этап – ее проникновение в город, от общественных пространств до парковых территорий. Уже в середине 2000-х годов появились первые достижения, среди них – парк «Отрада» в пойме реки Лихоборки в Москве (2006 г., архитекторы Г. Лихтерова, А. Калина, художник Н. Полицкий). Его отличает множество мизансцен, выстроенных вдоль русла реки – от видового балкона и веранды-беседки с качелями до системы мостиков, лестниц и

пандусов. Главной же достопримечательностью как парка, так и всего района «Отрадное», являются Лихоборские ворота, конструкция более чем 10-метровой высоты, сплетенная из ветвей орешника (рис. 15) [11].



Рис. 15. Парк «Отрада» в пойме реки Лихоборки в Москве. 2006 г. Архитекторы Г. Лихтерова, А. Калина, художник Н. Полицкий

Со второй половины 2000-х годов получал все большее распространение жанр молодежных фестивалей на пленере. Вслед за «Архстоянием» в деревне Никола-Ленивец Калужской области (рис. 16) и мигрирующими «Городами» появились иркутский «Бух-АРТ», тульская «АрхФЕРМА», воронежский «Архидром», нижегородский «О!Город», мигрирующая «АрхКузница». Как правило, организаторы придумывали тему фестиваля, молодые архитекторы из разных уголков России присылали на суд жюри свои проекты, после чего отобранные работы в фестивальном режиме реализовывались самими авторами. Это были объекты ландшафтной архитектуры, городская мебель, скульптура, арт-объекты, инсталляции и т.п. Основным материал – дерево, хотя в ходу были и металл, и поликарбонат, и стекло. Помимо профессиональной, коммуникационной и развлекательной функций, молодежные фестивали приняли на себя роль социального лифта.



Рис. 16. Фестиваль «Архстояние» – провозвестник молодежных фестивалей на пленере. Запуск космостанции «Байконур» 4 марта 2006 г. в 18.00 по московскому времени

Вплоть до начала 2010-х годов процесс усвоения городом ландшафтной культуры протекал эволюционно. Однако распространение в конце 2000-х годов деревянной архитектуры – в основном в ее временной разновидности: павильоны, городская мебель, малые формы – определенно придало импульс развитию ландшафтной архитектуры. Она попала в орбиту моды. В Москве этот тренд получил развитие вслед за сменой мэра и приходом новой команды городских управленцев.

Стартовой площадкой стал столичный парк им. Горького, который в короткие сроки, за несколько весенних месяцев 2012 года, был очищен от мусора, под которым понимались, в том числе, аттракционы, шашлычные и прочие зланные места. Была обустроена в неназойливой геометрии зона пляжа, построен целый ряд новых объектов качественной современной архитектуры – от ресторанов до шахматного клуба и Центра современного искусства «Гараж». Смена образная и стилевая повлекла за собой смену социального адреса. Референтной группой стали хипстеры, что, кстати, иногда является предметом общественной критики – уж больно узок их круг. Реконструкция ЦПКиО выдвинула в профессиональные лидеры архитектурную команду Wowhaus во главе с О. Шапиро и Д. Ликиным, основанную во второй половине 2000-х годов, но успевшую прославиться своим зданием института «Стрелка».

Следующей вехой в этом триумфальном шествии ландшафтной архитектуры стала реконструкция Крымской набережной, проведенная в 2013 году также по проекту Wowhaus совместно с Е. Ассом и А. Андреевой. Новый ландшафтный парк был разбит на месте не слишком загруженной четырехполосной автомагистрали. Организована непосредственная связь ЦДХ и парка «Музеон» с набережной Москвы-реки. Вся территория условно разделена на четыре тематические зоны, перетекающие одна в другую и объединенные мотивом волны. Он прослеживается в криволинейных очертаниях скамеек, трассировке пешеходных и велосипедных дорожек, искусственно созданном рельефе с его легкими всхолмлениями, а также в образном решении павильонов, расположенных вдоль набережной. Основным фокусом социального притяжения служит Фонтанная площадь перед зданием Дома художника со струйным фонтаном сухого типа: 203 форсунки встроены в мощение набережной. Особое внимание уделено озеленению, в частности, липовой аллее, которая отделяет площадь от реки, и ночной подсветке (рис. 17) [12].



Рис. 17. Реконструкция Крымской набережной в Москве. 2013 г. Архитекторы Д. Ликин, О. Шапиро совместно с Е. Ассом и А. Андреевой

С самого начала проект реорганизации Крымской набережной задумывался как одно из звеньев пешеходного маршрута – «зеленой петли», объединяющей Воробьевы горы, Нескучный сад, парк Горького, Болотный остров и Бульварное кольцо в единую

прогулочную зону (рис. 18). И даже шире – как составная часть большой урбанистической программы развития прибрежных территорий города. За Крымской набережной последовали: реконструкция по проекту Wowhaus набережной Воробьевых гор, присоединенной в 2012 году к парку Горького и развивающей его историю успеха, проведенный в 2013 году международный конкурс на парк в Зарядье, победителем которого стало американское бюро «Diller Scofidio + Renfro», наконец, международный конкурс 2014 году на развитие прибрежных территорий Москвы-реки, победу в котором одержал «Проект Меганом» (рис. 19) [13].



Рис. 18. «Зеленая петля» – большая урбанистическая программа, направленная на организацию пешеходной оси, связывающей Воробьевскую набережную, парк им. Горького, Крымскую набережную, Болотный остров, Бульварное кольцо, Третьяковскую галерею. Предполагается устройство моста через Водоотводной канал от 3-го Голутвинского переулка в северо-западной части Болотного острова

Московские власти, а вместе с ними и общественность определенно вошли во вкус. В середине 2010-х годов открылись после реконструкции сад им. Баумана (рис. 20) и Сиреневый сад, на развитие парка Сокольники проведен международный конкурс, победу в котором одержал консорциум во главе с тем же Wowhaus, мэром столицы заявлена программа устройства десятков парков, получивших название народных, на территории всей Москвы, утверждено Положение о реестре зеленых насаждений, имеющее целью инвентаризацию зеленого фонда столицы.

Пример оказался заразительным. Вслед за Москвой о программах ландшафтного благоустройства подмосковных городов объявил губернатор Московской области. К середине 2010-х годов эта волна докатилась практически до всех российских городов. Московский опыт масштабируется на всю Россию. Начиная с 2017 года проводятся федеральные конкурсы на благоустройство российских городов – от крупнейших и крупных до малых и моногородов. Первые проекты-победители уже реализованы [14].

На самом деле перед многими из российских городов стоят не в пример более насущные проблемы типа ремонта и реконструкции теплотрасс и других инженерных сетей, которые имеют 80-процентный износ и поставлены на особый контроль МЧС и Минстроя в связи с регулярно случающимися аварийными ситуациями. Отпущенные на развитие теплосетей денежные средства уходят на ликвидацию аварий. Тем не менее, иррациональные мотивы довлеют, и ландшафтная архитектура как последний по времени модный феномен – тому свидетельство.



Рис. 19. Концепция развития прибрежных территорий Москвы-реки. 2014 г. Победитель международного конкурса «Проект Меганом»



Рис. 20. Сад им. Баумана после реконструкции. 2013 г.

Подводя итоги, заметим, что выделенными тенденциями – смещением акцентов от объемного проектирования к градостроительству, обращением к мегапроектам как инструменту развития территорий, «перезагрузкой» столичного градостроительства с приходом новых властей, превращением ландшафтной архитектуры в модный тренд урбанистическая повестка не ограничивается. Тем не менее, ведущие структурные изменения урбанистической сферы обозначены и кратко охарактеризованы.

Следует подчеркнуть, что мы сегодня, как и вчера, и в недалеком прошлом, наблюдаем феномен доведения той или иной тенденции, в данном случае благоустройства и развития общественных пространств, до критической точки, что, как правило, чревато социальными и урбанистическими дисфункциями. Такого рода попеременные присягания

очередным кажущимся прогрессивными веяниям неизменно присутствуют на всем протяжении как постсоветской, так и советской архитектуры. Несмотря на сформировавшийся еще в 1980-е годы институт рефлексии, эти исторические аномалии практически не устраняются, не преодолеваются – профессия послушно следует логике будто бы естественных изменений, в основе которых лежит социокультурно обусловленный механизм модных смен. Помимо всего прочего, данный феномен имеет соответствующие финансово-экономические последствия.

В качестве практических рекомендаций предлагается целенаправленное смягчение, демпфирование наблюдаемых исторических перекосов, «перерывов постепенности». Полностью их купировать вряд ли возможно. В основе практики управления проектно-строительным комплексом должна лежать несводимость управленческого инструментария к простым решениям, одному единственно правильному рецепту. Необходимо дифференцировать градостроительную политику в связи с конкретными – временными, пространственными, экономическими, технологическими, экологическими и прочими условиями и предпосылками.

Источники иллюстраций

Рис. 1, 2. Архив автора.

Рис. 3. – URL: <https://stroi.mos.ru/news/piervyi-uchastok-tskad-dlinoi-pochti-50-km-zapustiat-v-2019-ghodu-1> (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 4. – URL: <https://vagon-vokzal.ru/rzhd/vsm-moskva-kazan.html> (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 5. Архитектурный Вестник, 2014, №5, с. 46.

Рис. 6. – URL: <http://airgorod.ru/portfolio/photo/big-sochi/> (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 7. Фото: © Оргкомитет «Сочи-2014».

Рис. 8. Архитектурный Вестник, 2013, №6, с. 60.

Рис. 9. РИА Новости / Виталий Аньков. – URL: http://visualrian.ru/story/list_198982/1227289.html (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 10. Архитектурный Вестник, 2014, №4, обложка.

Рис. 11. Архитектурный Вестник, 2018, №5, с. 37.

Рис. 12, 19. Изображение: архитектурное бюро «Проект Меганом».

Рис. 13а, 13б. Diller Scofidio + Renfro.

Рис. 14. – URL: <https://www.mos.ru/authority/discussion/doc/20222/> (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 15. – URL: <http://polissky.ru/artworks/lihoborskie-vorota/> (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 16. – URL: <http://archvestnik.ru/wp-content/uploads/old2/2062%20Archivesty%2028-41.pdf> (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 17. – URL: <http://mahpi.ru/projects/crimean/> (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 18. – URL: http://landezine.com/index.php/2013/12/the-krymskaya-embankment-by-wowhaus/crimea_quay_12b/ (дата обращения 11.03.2020).

Рис. 20. – URL: <https://parkseason.ru/parki-moskvi/sad-im-baumana/letniy-kinoteatr/> (дата обращения 11.03.2020).

Литература

1. Фесенко Д. Деревянная архитектура как супертренд // Российская архитектура – на краю. – Москва: Журнал «АВ», 2015. – С. 72–79.
2. Фесенко Д. Углубление тренда – от урбанизма к терпланированию и расселению // Российская архитектура – на краю. – Москва: Журнал «АВ», 2015. – С. 182–186.
3. Фесенко Д. Углубление тренда – от урбанизма к терпланированию и расселению // Российская архитектура – на краю. – Москва: Журнал «АВ», 2015. – С. 182–186.

4. Олег Харченко о большом проекте Сочи-2014 – от выбора архитекторов до зеленых стандартов и постолимпийского использования // Архитектурный Вестник. – 2014. – №5. – С. 44–55.
5. Савкин К. Античный геном живого города. Градостроительные объекты Михаила Филиппова // Архитектурный Вестник. – 2014. – №5. – С. 56–65.
6. Острецов В. Освоение острова Русский – урбанистический мегапроект. Об уникальном опыте первых лиц / В. Острецов, А. Агаларов // Архитектурный Вестник. – 2013. – №6. – С. 58–71.
7. Савкин К. Вокруг футбола. О новых стадионах России // Архитектурный Вестник. – 2018. – №4. – С. 24–43.
8. Фесенко Д. Москва – в точке перехода. О соотношении плюсов и минусов // Теория архитектурного процесса: контуры новой парадигмы. – Москва: Архитектурный Вестник, 2010. – С. 199–204.
9. Москва / Санкт-Петербург – урбанистическая политика: общее и особенное. На вопросы «АВ» отвечают главные архитекторы Сергей Кузнецов и Олег Рыбин // Архитектурный Вестник. – 2013. – №6. – С. 50–57.
10. Фесенко Д. Реорганизация транспортной инфраструктуры в столичном регионе – заявленные ориентиры и вероятные последствия // Архитектура как инструмент конструирования будущего. От истории архитектуры XX-XXI веков до новой урбанистической политики. – Москва: Либроком, 2017. – С. 313–316.
11. Фесенко Д. Фасад / Разрез. Российская архитектура 1990-2000-х гг. – Москва: Архитектурный Вестник, 2008. – С. 454–455.
12. Павликова А. Крымская набережная – шаг в направлении обустройства единого пешеходного маршрута // Архитектурный Вестник. – 2013. – №6. – С. 38–41.
13. 1:0 в пользу эндогенности. По итогам конкурса на развитие Москвы-реки // Архитектурный Вестник. – 2015. – №1. – С. 47–49.
14. Фесенко Д. Кейс Зарайска: О перспективах масштабирования АГР и АГО. По итогам Форума проектировщиков Московской области // Архитектурный Вестник. – 2019. – №6. – С. 68.

References

1. Fesenko D. *Derevyannaya arkhitektura kak supertrend. Rossiyskaya arkhitektura – na krayu* [Wooden architecture as a super trend. Russian architecture is on the edge]. Moscow, «AV» Magazine, 2015, pp. 72–79.
2. Fesenko D. *Uglubleniye trenda – ot urbanizma k terplanirovaniyu i rasseleniyu. Rossiyskaya arkhitektura – na krayu* [The deepening trend – from urbanism to patience and resettlement. Russian architecture is on the edge]. Moscow, «AV» Magazine, 2015, pp. 182–186.
3. Fesenko D. *Uglubleniye trenda – ot urbanizma k terplanirovaniyu i rasseleniyu. Rossiyskaya arkhitektura – na krayu* [The deepening trend – from urbanism to patience and resettlement. Russian architecture is on the edge]. Moscow, «AV» Magazine, 2015, pp. 182–186.

4. Kharchenko O. *O bolshom projekte Sochi-2014 – ot vybora arkhitektorov do zelenykh standartov i postolimpiyskogo ispolzovaniya* [About the big Sochi-2014 project – from the choice of architects to green standards and post-Olympic use. «AV» Magazine]. 2014, no. 5, pp. 44–55.
5. Savkin K. *Antichnyy genom zhivogo goroda. Gradostroitelnyye obyekty Mikhaila Filippova* [Antique genome of a living city. Town-planning objects of Mikhail Filippov. «AV» Magazine]. 2014, no. 5, pp. 56–65.
6. Ostretsov V., Agalarov A. *Osvoyeniye ostrova Russkiy – urbanisticheskiy megaproekt. Ob unikalnom opyte pervykh lits* [Development of the Russian island – urban megaproject. About the unique experience of the first persons. «AV» Magazine]. 2013, no. 6, pp. 58–71.
7. Savkin K. *Vokrug futbola. O novykh stadionakh Rossii* [Around football. About the new stadiums of Russia. «AV» Magazine]. 2018, no. 4, pp. 24–43.
8. Fesenko D. *Moskva – v tochke perekhoda. O sootnoshenii plusov i minusov. Teoriya arkhitekturnogo protsessa: kontury novoy paradigmy* [Moscow – at the transition point. On the ratio of pros and cons. Theory of the architectural process: the contours of the new paradigm]. Moscow, «AV» Magazine, 2010, pp. 199–204.
9. *Moskva / Sankt-Peterburg – urbanisticheskaya politika: obshcheye i osobennoye. Na voprosy «AV» otvechayut glavnyye arkhitektory Sergey Kuznetsov i Oleg Rybin* [Moscow / St. Petersburg – urban politics: general and special. The chief architects Sergey Kuznetsov and Oleg Rybin answer the questions of «AV». «AV» Magazine]. 2013, no. 6, pp. 50–57.
10. Fesenko D. *Reorganizatsiya transportnoy infrastruktury v stolichnom regione – zayavlenyye oriyentiry i veroyatnyye posledstviya. Arkhitektura kak instrument konstruirovaniya budushchego. Ot istorii arkhitektury XX-XXI vekov do novoy urbanisticheskoy politiki* [Reorganization of transport infrastructure in the metropolitan area – declared guidelines and probable consequences. Architecture as a tool for constructing the future. From the history of architecture of the XX-XXI centuries to the new urban policy]. Moscow, Librokom, 2017, pp. 313–316.
11. Fesenko D. *Fasad / Razrez. Rossiyskaya arkhitektura 1990-2000 gg* [Facade / Section. Russian architecture of the 1990-2000s]. Moscow, «AV» Magazine, 2008, pp. 454–455.
12. Pavlikova A. *Krymskaya naberezhnaya – shag v napravlenii obustroystva yedinogo peshekhodnogo marshruta* [Krymskaya embankment – a step towards the development of a single pedestrian route. «AV» Magazine]. 2013, no. 6, pp. 38–41.
13. *1:0 v polzu endogennosti. Po itogam konkursa na razvitiye Moskvyy-reki* [1: 0 in favor of endogeneity. According to the results of the competition for the development of the Moscow River. «AV» Magazine]. 2015, no. 1, pp. 47–49.
14. Fesenko D. *O perspektivakh masshtabirovaniya AGR i AGO. Po itogam Forumy proyektirovshchikov Moskovskoy oblasti* [See, for example, the case of Zaraysk: On the prospects for scaling AGR and AGO. According to the results of the Moscow Region Design Forum. «AV» Magazine]. 2019, no. 6, p. 68.

ОБ АВТОРЕ

Фесенко Дмитрий Евгеньевич

Главный редактор журнала «Архитектурный Вестник», советник РААСН, член-корреспондент МААМ, Москва, Россия

e-mail: fesenko.dmitry@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR**Fesenko Dmitry**

Chief Editor of the Magazine «Architekturniy Vestnik», Advisor of RAACS (Russian Academy of Architecture and Construction Sciences), MAAM (International Academy of Architecture)
Corresponding Member, Moscow, Russia

e-mail: fesenko.dmitry@mail.ru