

Piter.tv, Программа «Точка зрения», Санкт-Петербург (телеканал) – 07.10.2011

http://piter.tv/event/Dmitrij_Sanatov/

Дмитрий Санатов: Подземными парковками проблему пробок не решить

Петербургу придется выбрать - или сохранять исторический центр, ограничивая движение частного транспорта, или жертвовать исторической застройкой ради новых магистралей - иначе проблему пробок не решить.

Так считает руководитель проектного направления Центра стратегических разработок "Северо-Запад" **Дмитрий Санатов**. Он рассказал Piter.tv о последних тенденциях в развитии мегаполисов.

Роман Романов: Дмитрий, как развиваются современные города, и какие проблемы они решают?

Дмитрий Санатов: Проблемы всем известны. Они связаны с неэффективностью организации городского хозяйства и с несоответствием экономики, которая формируется в больших городах, инфраструктурным возможностям, которые они предоставляют. Но если говорить о тенденциях, мы выделяем три базовых тенденции. Это метрополизация – формирование сверхбольших городских образований, сверхмодных, сверхбольших по численности населения и так далее. Второе – формирование новых принципов организации городского хозяйства. Это ресурсосберегающие города, энергоэффективные, с минимальным воздействием на окружающую среду, с комфортным уровнем проживания. И третья важная тенденция – организация нового типа городской экономики. Это постиндустриальные города, так называемые. Это города, в которых есть место для производства. Как вы справедливо сказали о том, что кризис, конечно, выявил эти проблемы, мы не можем жить просто на торговле. Там будут места для новых производств. У всех современных производств высокий уровень производительности труда и низкий уровень занятости. И экономика должна быть приспособлена таким образом, чтобы у них было место для других видов деятельности. В связи с этим появляется запрос на креативные индустрии. В связи с этим появляется запрос на новые виды непромышленной деятельности и так далее, так далее. И города должны соответствовать этой тенденции. Невозможно быть даже малым городом будущего, не имея постиндустриальной экономики.

Р.Р.: То есть получается, что когда мы говорим, что нужно выводить предприятия из городской черты за городскую черту, мы идем против мировых тенденция?

Д.С.: Нет. Просто выводятся старые предприятия. Со старой технологической платформой, со старым уровнем производительности труда, с неэффективным использованием земли. Вот такие предприятия нам не нужны. Это действительно так. Вопрос: следует ли размещать в городе новые производства? Это актуальный вопрос, но он не звучит: «Следует - не следует». Он звучит: «Как следует разместить более эффективно?». Потому что, конечно, у любого динамично развивающегося китайского, американского или европейского города есть развитая промышленная зона, но это не наша промышленная зона. Эта зона со специально предусмотренными территориями для административных зданий, для жилья, для временного проживания, гостиниц и так далее. Мы, например, отмечаем тренд, что при строительстве современных судостроительных верфей, верфей пятого-шестого поколения нет ни одного проекта, в котором не предусмотрена обширная зона для рекреации и жилищного строительства.

Это удивительно, но даже судоверфь - часть метрополии. Невозможно построить судоверфь на каком-то пустынном берегу, нужно строить в большом городе. А если в большом городе, то она должна гармонично вписываться в это пространство.

Р.Р.: А как вы относитесь к переносу «Адмиралтейских верфей» в Кронштадт?

Д.С.: Это интересный проект. Во-первых, помещения «Адмиралтейских верфей» были построены достаточно давно и плохо, мягко сказать. И они, - вот эти закрытые эллинги - предусмотрены под те типы судов, которые тогда производили. Новая верфь, как заявляет ОСК, будет создана для того, чтобы можно было производить новые типы судов, которые будут иметь спрос. А это по-другому организованная верфь. Чтобы вы понимали: в судостроении одна из базовых компетенций для того, чтобы строить современные суда лежит как раз у строителей верфей. Те, кто умеет проектировать современные верфи, те умеют строить хорошие современные суда. Проект интересный, но важно, чтобы он был сделан эффективно - чтобы это была верфь пятого-шестого поколения.

Р.Р.: Такие российские мегаполисы, как Петербург и Москва, насколько они в трендах находятся? Их эти тренды касаются или мы где-то плетемся в хвосте?

Д.С.: Эти тренды касаются всех. Любого населенного пункта на этой планете. Именно поэтому сейчас растет в мире число убывающих городов. Потому что они не соответствуют этому тренду. Если они не соответствуют этим трендам, они вылетают с орбиты. Невозможно создавать новые производства в городах, в которых у нас старые трудовые ресурсы. Нельзя модернизировать производство по тем же самым причинам. Новые кадры требуют нового городского пространства, требуют нового качества городской среды.

Р.Р.: Знаете, что я от вас еще не услышал: каких-то конкретных проблем, которые как мне казалось, перед всеми мегаполисами стоят, и они их решают – транспортные проблемы, проблемы парковок, трафик, зонирование, вывод предприятий, - что об этом скажите? Это менее важно, чем те тренды, которые вы упомянули или нет?

Д.С.: Это как раз относится ко второму тренду – формирования ресурсопроизводящих, ресурсосберегающих городов. Дело в том, что нельзя просто поставить какую-то современную инженерную систему на советское типовое здание. Смысл в том, что сейчас происходит размытие границ рынков и в традиционные рынки приходят высокотехнологичные компании из других секторов. Что касается строительства – в строительный рынок полезли машиностроительные компании, компании, которые занимались какими-то инженерными системами, химические концерны, потому что у них есть компетенция по материалам, по управлению модельными решениями, и они знают, как должны строиться дома. Вы не должны в доме долбить стену, чтобы поставить кондиционер, под это должна быть предусмотрена специальная ячейка. Моменты, про которые вы сказали, парковки, городское хозяйство – это все о том же. Невозможно сделать эффективную парковку в городе, в котором не предусмотрено для этого места.

Р.Р.: А как быть с историческим центром? Я понимаю, вы говорите о комфортных городах, но у меня такое чувство, что все эти комфортные города построены в пустом поле, в пустом пространстве. У нас город с исторической застройкой, мы же не можем ее снести. Не только 19 век, там есть сталинские кварталы, там есть брежневские кварталы - нельзя же все это сравнить с землей и построить новое. Или можно?

Д.С.: В плане брежневско-хрущевской застройки можно снести, никто возражать не будет. А в плане исторической застройки 19 века и так далее – здесь более сложные решения. Где-то нужно долбить стену и ставить кондиционер, но есть технологии перестройки старых городов. Давайте вспомним, как французы перестраивают свои города. Вот смотришь по профилю дом, видно как надстраивались дома. Каждый следующий этаж – это мансарда в прошлом. И до шести-семи этажей они гнали такие дома. В тот момент это было востребовано. С двухэтажных можно было перейти на пятиэтажные. На более высокую плотность. Но вспомните Барона Асмана, о том, как городу, унаследовавшему большое историческое богатство, пришлось прорубить бульвары. Несмотря ни на что. Там был целый куст социально непопулярных решений, но нашелся человек, который был готов взять на себя эту ответственность.

Р.Р.: Дмитрий, вот что я слышу от чиновников: они надеются, что можно как-то простимулировать горожан переселиться с личных автомобилей на общественный транспорт. Если бы транспорт ходил регулярно, часто и был бы комфортным, то многие бы пересели. Вы верите в это или нет? Или все-таки люди будут пользоваться личным автомобилем?

Д.С.: Я думаю, что какую-то часть населения можно простимулировать. Например, я, когда приезжаю в Париж, я сажусь на автобус, он едет по выделенной полосе и доезжает до Гранд Оперы за несколько десятков минут. За 20-30 минут вы из аэропорта спокойно доедете. Это оправданные меры. Но дело в том, что это не решает принципиально проблему. Все чаще говорят о том, что кардинальным решением является создание «плотных» городов. С высокой плотностью. И возможно, с большей высотностью.

Р.Р.: А как вы относитесь к таким проектам решения транспортной проблемы, как строительство подземных тоннелей, подземных парковок? Город как раз анонсировал проект строительства десятка парковок, находящихся на глубине 32-33 метров – роботизированные парковки в историческом центре, рассчитанные на 100-130 машин. Такого рода проекты могут кардинально изменить транспортную обстановку в городе?

Д.С.: Все эти решения, которые обсуждаются: строительство подземных парковок, внедрение общественного транспорта, расширение его доли и так далее – это все отдельные решения, которые оправданы, ими нужно заниматься. В отдельных локальных точках они решают проблему. Для отдельных районов, они могут даже стать панацеей. Но ведь главный вопрос – это о модели перемещения людей по городу. Модель сейчас у нас город, спроектированный в 18-19 веках, а модель потребления – автомобильного города. Американского автомобильного города. У нас каждая семья стремится иметь личный автомобиль и ездить ежедневно на нем на работу. Должна быть пересмотрена модель организации города. То, что сейчас происходит в Москве – это, конечно, прецедент для нашей современной российской действительности.

Р.Р.: Вы имеете в виду расширение?

Д.С.: Расширение, изменение транспортной схемы, введение общественного транспорта, вынос центра деловой активности на окраины – это прецедент. Я ничего не могу говорить в плане оценки этого проекта, но там произошло осознание проблемы и выход на кардинальные, бьющие по стереотипам, которым мы привыкли, решения.

Р.Р.: Я правильно понимаю, частными локальными проектами мы проблему трафика не решим никак, и у нас есть два варианта: либо стимулировать людей пересаживаться на общественный транспорт, или можем строить новые магистрали, менять транспортные

потоки, пробивать новые дороги, но для этого придется пожертвовать историческим центром. Других вариантов у нас нет?

Д.С.: Маятник обычно качается от упора до упора, от предела до предела. Раньше мы говорили, что автомобили - наше все. И под них нужно строить большие дороги. И есть четкая позиция экспертов, что у нас доля дорог в общей площади города пока не соответствует европейской, значительно меньше. Дорог должно быть больше. Потом маятник качнулся в другую сторону, и в том числе Собянин решил развивать общественный транспорт: выделять полосы, ужимать полосы для автомобильного транспорта, всех пересаживать на общественный транспорт, стимулировать. Это кардинально противоположная точка зрения. Правда всегда где-то посередине. Руководители любят так говорить. И в этом смысле, наверное, это и есть правда. Поскольку концепция, например, плотного города – это концепция, которая появилась из симбиоза разных идей, направлений, разных концепций. Потому что автомобиль там продолжает быть средством передвижения, но он преобладает за границей центра города, а в центре города вы делаете ставку на пешеходное передвижение и на эффективный общественный транспорт, и просто на близость расположения офисов, временного жилья и так далее.

Р.Р.: Дмитрий, если бы лично у вас была возможность обязательно реализовать в Петербурге три каких-то проекта, вы знали бы, что они будут реализованы. Что бы вы сделали?

Д.С.: Первый проект, который я бы сделал обязательно – это транспортный узел. Поскольку, ну, действительно, это очевидная специализация города. Правда, в объемах мы можем упасть по транзитным перевозкам, проходящим через город, но можем вырасти в качестве этих перевозок. С 5-10% сложных услуг мы можем выйти в большую долю и это позволит нам создать принципиально иные рабочие места, завоевать определенную специализацию на мировом рынке и получить определенную устойчивость для значительной части петербургской экономики. Наверное, транспортный узел. Второе, это, наверное, промышленная политика в части машиностроения, и прежде всего, транспортного машиностроения. Здесь есть смычка с инновационной политикой, создание возможностей для роста новых типов компаний в части промышленного производства. Интересна в этом смысле была речь Саркози, последняя его президентская речь весной этого года. Он сказал о том, что «креативная экономика создается и постиндустриальная, но мы должны не забывать о традиционном производстве, просто оно должно иметь принципиально иную эффективность и принципиально иное качество продукции». Поэтому второе направление, наверное, промышленность, я не уверен. А третье направление – какие-то проекты, связанные с городским хозяйством. Вот все эти ситуации связаны с последними событиями прошлой зимы. Это вызовы для города, и они должны быть преодолены. Должны быть модельные решения приняты. И транспортный коллапс, и проблемы старого ветхого фонда, и организация новых эффективных инфраструктур под промзоны и малые промышленные площадки. Это пласт вопросов, если его решать, то это даст новые возможности для роста города в долгосрочной перспективе.

Р.Р.: И все это возможно сделать, по-вашему?

Д.С.: Да, конечно. Я же не назвал конечный результат, я назвал направления. Направление сделать невозможно, можно по нему двигаться. А по этим направлениям можно двигаться вполне успешно.