

Эксперт Урал (Екатеринбург) - №21 (330)/26 мая 2008

ПИЛЮЛИ ДЛЯ РОСТА

Артем Коваленко, зам. главного редактора «Эксперт Урал»

Развитие российских городов зависит не только от грамотной стратегии, но и от способности мегаполисов соответствовать рыночным изменениям, формировать агломерации, считает директор Центра стратегических разработок «Северо-Запад» Владимир Княгинин.



Владимир Княгинин: «Если вы построили стеклянные небоскребы, но у вас пыль над дорогой или целлофановые пакеты летают, не видать вам инвесторов»

— Владимир Николаевич, какие элементы должна включать в себя стратегия развития мегаполиса? Есть ли какая-то специфика для уральских муниципалитетов, для российских городов в целом?

— Думаю, нынешние стратегии должны базироваться на нескольких элементах. Основной — это оценка функций, которые выполняет город в регионе и даже за его пределами: управленческой, транспортной, производственной. Необходимо правильно их оценить, и не по административному статусу, а по тому, какую роль город играет на рынке, насколько реально участвует в рыночных процессах. И дальше при разработке стратегии учитывать, насколько пространственная организация города соответствует его функциям и потребностям жителей.

Рынки меняются быстрее, чем может измениться городская среда. И разрыв между пространственной организацией и рыночной реальностью — одна из ключевых проблем российских городов. В чем это сегодня выражается? Практически во всех крупных и средних городах умирают промзоны: их вытесняют современные коммерческие и торговые комплексы, а где-то уже и жилая недвижимость. Но для города потеря производственной функции может оказаться невозможной. Это видно на примере Рура и Саара в Германии, Манчестера — в Британии, Детройта — в США.

Другой пример: наши города не рассчитаны на высокий уровень автомобилизации, пробки характерны уже для городов с населением от 300 тыс. жителей, и с этим нужно как-то работать. Городской общественный транспорт следует перестроить, он должен перестать выполнять функцию «собеса», обслуживающего только социально незащищенных жителей. Необходимо переделать транспортную схему, не допуская концентрации в одном месте объектов, притягивающих потоки со всего города, и так далее.

— Кто должен разрабатывать стратегические планы и какова роль жителей территорий в этом процессе?

— К разработке проектов прежде всего должны быть привлечены профессионалы. Драматизм в том, что у нас многие из профессионалов-градостроителей действуют согласно логике, сформированной еще в советские годы. Все поменялось, а стандарты проектирования — прежние. Скорее всего, главная проблема проектирования — не столько решение градостроительных вопросов, сколько построение экономической и социологической модели города. Дальше встает вопрос: «Кто эту стратегию будет реализовывать?». Когда мы спрашиваем городские власти о привлечении населения к ее разработке, нам говорят: «Наверное, нет, лучше опереться на профессионалов». В таком случае все эти планы и программы — не более чем бумага. Умная, но не реализуемая стратегия. Все эти вещи имеет смысл устанавливать, если есть люди, группы интересов и они готовы к участию в проектах развития города.

В целом общение с муниципалами показывает, что стратегические планы очень редко оказываются результативны. Это не только наша практика, такая же ситуация в Европе. Где-то при разработке стратегии города были слишком сильные группы давления. Они о чем-то договаривались, а потом оказывалось, что это все глупости, не было должной коммуникации с городским сообществом и оно не приняло предлагаемые планы. Обычно в качестве удачного примера реализованной стратегии приводят Барселону. По ее примеру в Европе были разработаны стратегические планы еще нескольких городов. Но успех в полной мере повторить не удалось никому.

Оттянемся по полной

— *У всех столиц регионов налажены связи с прилегающими городами. Как понять, где агломерация уже сформировалась, а где еще нет?*

— Чтобы определить характер изменений, достаточно посмотреть, как мегаполис выстраивает отношения с городами-спутниками. Процесс формирования агломераций идет по нарастающей. Первое, что укрупняется, — рынок труда. Вы получаете разнообразие предложений работы: благодаря транспортной доступности человек может жить в спутнике, а работать в центре, в то же время многие промышленные предприятия и крупные компании перемещаются в пригородные зоны, где земля дешевле. Второе — укрупняется потребительский рынок, он становится интересен для торговых сетей и федеральных игроков. Соответственно, у вас идет форматизация торговли, появляется современная логистика, растет предложение товаров и услуг, появляются большие торговые комплексы. Последнее, что укрупняется, — это рынок недвижимости, который становится единым для ядра и периферии. Зрелость же агломерации определяется формированием самостоятельных подцентров, связь между ними осуществляется уже не через ядро, а минуя его. То есть возникает новая цепочка системных связей. В той же Москве видно, как подцентры создаются все дальше и дальше от ядра агломерации и уже потихоньку выдвигаются за пределы области.

— *Кроме Москвы, есть еще зрелые агломерации в России?*

— В начале 2000-х годов один из известных отечественных специалистов по агломерационным процессам Георгий Лаппо утверждал, что урбанизация в России не прошла этап формирования агломераций, нам все это еще предстоит пережить. Из стихийно сформировавшихся агломераций у нас наиболее характерный пример — Москва. Сейчас такие же процессы идут в Петербурге. Они менее мощны, но пояс влияния северной столицы расширяется. Еще менее ярко выражены эти процессы вокруг других крупных российских городов. Там либо сохранились этикие промышленные советские агломерации, либо агломерации сформировались пока только на уровне

объединения рынка труда. Дальше нужно решать — взирать на это со стороны или подталкивать процесс агломерирования: создавать подцентры, облегчать становление того или иного рынка. Кстати, тогда и решения по торговой недвижимости должны приниматься исходя не из наличия свободных площадок в городе, а из целесообразности разворачивания там опорных узлов агломерации.

Выбить пробки

— Современные крупные города растут ввысь или вширь. Какие инфраструктурные проблемы с этим связаны?

— Города пульсируют: какое-то время растут вширь, какое-то — ввысь. Когда здания растут, город зажат, ресурс земли ограничен. Вас выгоняют вверх. Хотя подчас строительство небоскребов связано не только с экономикой, но и с политикой, желанием продемонстрировать свою исключительность. Есть исследование, посвященное строительству небоскребов во всем мире: высотки обычно строятся на спаде экономики перед кризисом. Вширь же города растут в тот момент, когда жить в них становится практически невозможно: запредельная стоимость земли, экологические нагрузки, криминал. Или городская среда сформирована таким образом, что изменить ее невозможно. Поэтому проще всего взять участок за пределами города, а в центре появляться только в случае необходимости. Но как только одна из этих проблем решается, меняется и город. Например, в европейских городах с решением экологических вопросов обеспеченные люди начали возвращаться в центр.

Те же инфраструктурные проблемы характерны и для нас. В Москве утром на въезде — пробки, вечером на выезде — пробки. Города-спутники превращаются в удаленные спальные районы. Крупные торговые центры, которые сейчас есть практически во всех городах, часто заползают внутрь ядра, соответственно, даже в выходные трафик внутри города напряженный, потому что люди едут в центр за покупками. Но все эти проблемы решаемы. Это вопрос проектирования.

— А как снизить количество пробок, не снижая мобильности городского жителя?

— Мы должны следовать за теми странами, которые с проблемами подобного вида сталкивались и их разрешили. Легких путей здесь нет. Транспорт должен развиваться. Сейчас в стратегии городов начинают закладывать растущий объем автомобилей и участников дорожного движения. Нужно проектировать город таким образом, чтобы передвижение в нем населения было минимальным. Такой круг, как правило, ограничен: дом — работа — торговый центр или иное публичное пространство — фитнес, учеба, развлечения. Если вы проектируете жилое строительство, но не проектируете рядом рабочие места для людей, считайте, что вы создали проблему. В Петербурге люди живут в экологически чистом Приморском районе, но так как деловые центры стоят в центре, образуются дикие пробки. Только сейчас у нас начинается комплексное проектирование территории, чтобы люди не ехали, а может быть, шли пешком до необходимых объектов. В Европе эта проблема не так остра. Там люди спокойно арендуют жилье рядом с работой. Рынок недвижимости более развит, и это позволяет жить в центре. Города гораздо мобильнее.

— Приведет ли комплексная застройка территорий в черте города к формированию социально неблагоприятных районов в центре? Какими путями этого можно избежать?

— Комплексная застройка новых больших районов — вынужденный шаг. Цель — изменить город, приспособить к современной жизни. Создаст ли это ситуацию диспропорции? Такая вероятность есть. Во-первых, ядру города должны быть компенсированы потери значимых объектов: например, создание крупных торговых центров на окраине компенсируется созданием «торговых улиц» в центре. Во-вторых, город должен стремиться, чтобы в нем не было «вымирающих» на какое-то время суток зон. Поэтому в деловых районах в Европе строят гостиницы и объекты развлечений. Более того, сами деловые центры сейчас проектируются так, чтобы в нем нашлось место и офисам, и гостиницам, и даже обычным квартирам. В-третьих, в городе должно быть минимизировано число «зон исключений», куда не пускают горожан. Одинаково плохо, когда доступ закрывается: тогда территория превращается в «гетто для бедных» за счет царящей в районе разрухи и криминала, или в «гетто для богатых» за счет сокращения публичных зон, огораживания и вывешивания запрещающих знаков на въезд в район.