

«САМЫЕ ВДОХНОВЛЯЮЩИЕ СТРАТЕГИИ ГОРОДОВ РАЗРАБАТЫВАЮТСЯ НА СТО ЛЕТ ВПЕРЕД»

ТРИ ГОДА НАЗАД В УФЕ БЫЛ НАЧАТ НЕОБЫЧНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ — СОТРУДНИКИ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ АРХИТЕКТУРЫ ГОРОДА УГОВОРИЛИ АДМИНИСТРАЦИЮ НЕ ЗАКАЗЫВАТЬ ТРАДИЦИОННЫЙ ГЕНПЛАН, КОТОРЫЙ ПОТОМ ДОЛЖНЫ ОБСУДИТЬ НА ОБЩЕСТВЕННЫХ СЛУШАНИЯХ, А ПОСТУПИТЬ ПРЯМО НАОБОРОТ — ОТКРЫТЬ ДИСКУССИЮ С ВОВЛЕЧЕНИЕМ В НЕЕ ЛУЧШИХ ЭКСПЕРТОВ-УРБАНИСТОВ, ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СООБЩЕСТВ И ГОРОЖАН, А ЗАТЕМ ФОРМАЛИЗОВАТЬ ЕЕ В ИТОГОВЫЙ ДОКУМЕНТ. ХОД ОБСУЖДЕНИЯ МАТЕРИАЛИЗОВАЛСЯ В МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ФОРУМ URBANБАЙРАМ. ЕГО ДИРЕКТОР ОЛЬГА САРАПУЛОВА РАССКАЗАЛА BUSINESS GUIDE, ЧТО ИЗ ВСЕГО ЭТОГО ПОЛУЧИЛОСЬ.

BUSINESS GUIDE: Ольга, прошел третий форум UrbanБайрам, темой которого была Стратегия развития Уфы до 2030 года. Каков главный итог этих трех лет обсуждений? Удалось принципиально продвинуться в понимании того, как развиваться городу?

ОЛЬГА САРАПУЛОВА: Идея проведения градостроительного форума UrbanБайрам пришла, когда стало понятно, что необходимо перевернуть представление власти и общественности о подходах к разработке планов долгосрочного развития города. Так, итогом первого форума, прошедшего в 2013 году, стало решение о разработке комплексной Стратегии развития Уфы до 2030 года. Главная отличительная черта каждого последующего UrbanБайрама — это все более конкретная повестка. Если на первых форумах мы обсуждали общие теоретические вопросы — есть ли будущее у промзон, нужно ли развивать общественный транспорт, как увязать экономические и пространственные показатели в развитии города, то сейчас говорим о развитии конкретных территорий, а в том, что было предметом дискуссий первых двух лет, уже появилась ясность. Например, позади осталась дискуссия по вопросам разреженной застройки, которую мы сегодня имеем в городе. Прочитав все риски на перспективу 15 лет, мы поняли, что имеет смысл развиваться только в рамках концепции компактного города. Другим важным итогом предыдущих форумов стало понимание того, что приоритетным должно быть развитие общественного транспорта. Потому что если строить больше развязок и мостов, как планировалось, то мы получим больше автомобилей, трафика и загазованности. А будем вкладываться в развитие общественного транспорта — получим эффективную транспортную систему на годы вперед. Отрадно осознавать, что сегодня есть принципиальное понимание и у республиканских, и у городских властей о необходимости инвестиций в комплексные проекты общественного транспорта. Именно комплексные, подразумевающие интеграцию всех видов общественного транспорта: введение единого билета, единых требований к перевозкам. На мой взгляд, это большой прорыв.

BG: Почему горизонт планирования будущего Уфы обозначен именно 2030 годом — не раньше и не позже?

О.С.: Горизонты разработки документов долгосрочного развития городов определяются федеральным законодательством, и все отраслевые программы развития России имеют горизонт планирования до 2030 года. Но мы понимаем, что 15 лет — это слишком мало, если говорить о развитии города, ведь самые вдохновляющие примеры стратегий городов разрабатываются на 100 лет вперед! Мы планируем и думаем в перспективе до 2050 года, но утверждать документ будем все-таки до 2030-го.

BG: Почему вы решили сосредоточиться на формате стратегии как общественного договора? Чем плохи классические генеральные планы?

О.С.: Стандартный процесс разработки генерального плана — это фиксация и представление жителям уже принятых решений на публичных слушаниях, когда сложно внести кардинальные коррективы. Мы же пошли обратным путем — от обсуждений с жителями, бизнесом и властью приоритетов развития города и определенных террито-



ВАЛЕРИЙ ШАХОВ

рий, потому что в разработке стратегии очень важен процесс, в ходе которого выявятся активные агенты, готовые воплощать разработанные идеи.

BG: Когда мы увидим саму стратегию?

О.С.: Итоговый срок разработки документа — сентябрь 2016 года. Но до этого момента пройдет еще немало общественных обсуждений.

BG: Одной из самых интересных тем форума была дискуссия о развитии отдельных районов Уфы. Как мы поняли, для каждого из них планируется разработать собственную стратегию?

О.С.: Безусловно, для каждого района должно быть видение развития, план развития, с пониманием того, за счет каких ресурсов его можно осуществить. Мы настроены подбирать проекты, которые позволят объединить государственные ресурсы, ресурсы бизнеса и населения. Мы считаем, что для каждого района необходимо сформировать уникальный образ, чтобы в будущем перемещение между районами Уфы превратилось в удивительное путешествие. Например, Черниковка — культурный центр Уфы, Сипайлово — район коворкингов и креативной молодежи, Дема — район экологии и чистоты. При этом в каждом районе необходимо выделить его локальный центр, который сможет «перезагрузить» весь район — здесь будет высокое качество благоустройства, какие-то уникальные объекты. Проведенные нами фокус-группы позволили выявить базу активных жителей районов, с которыми мы продолжаем взаимодействовать и использовать их мнение при разработке пространственной концепции районов.

BG: Одна из сильных сторон UrbanБайрама — участие в сессиях зарубежных архитекторов, концептуалистов-урбанистов. Удастся ли их знания и подходы применить на практике в таком городе, как Уфа?

О.С.: Безусловно, взгляд со стороны нам необходим. Приезжие эксперты позволяют взглянуть на ситуацию под другим углом, они обращают наше внимание на важные нюан-

сы городского развития, предлагают нетипичные решения. Яркий пример такого взаимодействия — наш консультант по вопросам транспорта Лука Гуала (Италия). Он провел много времени в Уфе — изучал город, ходил пешком, ездил на общественном транспорте. В процессе этого исследования Лука дал нам рекомендации, касающиеся не только технической, но и организационной стороны развития транспорта. В этом году ярким впечатлением от форума стало общение с Висенте Гуайардом (Испания). Четыре года он руководил пространственным развитием Барселоны в качестве главного архитектора. Он ознакомился с застройкой уфимских районов и подтвердил целесообразность нашей концепции уникальных районов. При этом наибольший потенциал преобразования он увидел у Сипайлово, потому что это типичный район, построенный в социалистической идеологии — по всему миру таких сотни. Он считает, что пример трансформации Сипайлово может стать лучшей мировой практикой, и заинтересован этим заняться. Еще один замечательный пример сотрудничества — концепция города в парке, разработанная итальянским ландшафтным архитектором Габриэле Филиппини (Италия). Он просто перевернул наше представление об интеграции природы в городскую ткань, заявив, что особенность Уфы — это не парки в городе, а то, что сама Уфа — это город в парке. Им была разработана идея создания парка вокруг Инорса, который стал бы символом жизни в гармонии с природой. Его проект включает и развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры, пешеходные мосты на противоположный берег Уфимки (нетривиальное решение для нашего города), всевозможную досуговую и научно-исследовательскую инфраструктуру.

Конечно, не все предложения экспертов были восприняты всерьез администрацией города. Например, в прошлом году транспортные специалисты из компании MSysLab разработали предложение по реорганизации одного из самых загруженных перекрестков — на Центральном рынке. Была построена транспортная модель, обосновавшая, что новая схема движения не только улучшила бы пропускную способность перекрестка, но и высвободила бы около 4 тыс. кв.м земли для строительства подземной парковки и площади со сквером, которой могли бы пользоваться все жители. Мы понимаем, что такие преобразования требуют смелости руководства города и лояльности горожан. Но, может быть, когда-нибудь мы к этому придем.

BG: Изменилось ли видение того, где и чем застраивать городские территории?

О.С.: В ходе работы над стратегией мы оценили резервы застройки в существующих границах Уфы, сопоставили их с прогнозируемой численностью населения к 2030 году и пришли к выводу, что на перспективу этих 15 лет город вполне может разместиться в рамках существующих районов.

Наибольший прирост будет в центре, Зеленой Роще и Глумлино. Здесь должны формироваться не спальные микрорайоны, а смешанная многофункциональная застройка. Кроме того, мы намерены серьезно заниматься развитием Лихачевской промзоны в районе Трамвайной улицы. Если через нее пройдет продолжение проспекта Салавата Юлаева, здесь появится много новой нежилкой застройки — коммерческой и производственной инфраструктуры. Что касается жилого фонда, то он был построен преимущественно в период индустриальной застройки, и в терминах сегодняшнего дня является форматом жилья экономичного класса. Теперь мы хотим заложить необходимость повышения комфортности строящегося жилья, ни в коем случае не поддерживать строительство больших объемов типового жилья. Иначе в ближайшем будущем мы получим структуру жилого фонда с преобладанием малогабаритных однокомнатных квартир. Ни о каком росте демографии в таких условиях речи быть не может! То есть ключевая задача — создать более разнообразный жилой фонд, чтобы у каждой целевой аудитории была возможность выбора жилья под свой образ жизни.

BG: Если город будет развиваться вглубь, то что делать с поселками-спутниками, которые последние 20 лет активно строятся вокруг Уфы?

О.С.: Концепция компактного города не отменяет пригородную застройку. Но при этом надо понимать, что создать равные условия в плане развития инфраструктуры и социальных объектов для всех едва ли возможно. Мировая практика показала, что концентрация городской застройки на определенной территории позволяет более эффективно управлять пространством и распределять ресурсы, чем в ситуации с «размазанным» городом. В нем проще создавать качественную среду обитания, налаживать инженерную инфраструктуру, развивать общественный транспорт. Сегодня Уфа, особенно ее южное направление, идет по пути американской субурбии, но важно понимать, что это жилье для одного поколения. Согласно опросам, их дети не захотят жить за городом. Поэтому мы будем расставлять приоритеты и исходить из максимального эффекта для максимального числа жителей.

BG: Какие стратегические ошибки отмечают зарубежные эксперты в Уфе, когда анализируют постсоветский период развития и его последствия?

О.С.: Это в первую очередь оторванность планов от реальности, микрорайонная застройка и ничейные пространства, идеология расширения дорог там, где пробка, в ущерб пешеходам, отсутствие приоритетов и размазывание средств, попытки латать все дыры одновременно, вместо того чтобы фокусировать их в точках роста, и отсутствие инструментов для поддержки инициатив горожан.

BG: Что планируется обсудить на четвертом UrbanБайраме?

О.С.: Мы рассчитываем, что повестка следующего форума будет формироваться исходя уже из более детально проработанных стратегических проектов. Очень хотелось бы в следующем году обсудить с инвесторами потенциальные проекты и кейсы применительно к районам и найти источники финансирования для самых «перезагруженных» проектов, предложенных горожанами. ■

БЕСЕДОВАЛА АСИЯ АРСЛАНОВА

ДОСЬЕ ОЛЬГА САРАПУЛОВА



Окончила Уфимский государственный нефтяной технический университет по специальности «архитектура», Институт медиа, дизайна и архитектуры «Стрелка» в Москве.

В 2014 году стала стипендиатом Института региональной географии имени Лейбница в Лейпциге (Германия). Основатель и директор градостроительного форума

UrbanБайрам, проводимого в Уфе с 2012 года. Возглавляет работу над Стратегией развития Уфы в Главном управлении архитектуры города.