

ВЛАДИВОСТОК ПО ПЛАНУ

ЯПОНСКОЕ БЮРО NIKKEN SEKKEI В РАМКАХ СОТРУДНИЧЕСТВА С АИЖК РАЗРАБАТЫВАЕТ МАСТЕР-ПЛАН РАЗВИТИЯ ВЛАДИВОСТОКА, КОТОРЫЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ПРЕДСТАВИТЬ ДО КОНЦА НЫНЕШНЕГО ГОДА. ЭТА РАБОТА — ОДИН ИЗ ПРАКТИЧЕСКИХ ПУНКТОВ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЯПОНИЕЙ. ЗАРУБЕЖНЫЕ УРБАНИСТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО СТОЛИЦА ПРИМОРЬЯ МОЖЕТ СТАТЬ ПОЛНОЦЕННЫМ ХАБОМ, КОТОРЫЙ СОЕДИНИТ АЗИЮ С ЕВРОПОЙ.

АНТОН БОРОВОЙ

Nikken Sekkei планирует представить предварительную концепцию уже в этом месяце, говорит заместитель гендиректора Фонда Единого института развития в жилищной сфере (создан АИЖК) Евгения Муринец. «В концепции будут представлены основные стратегии развития города, а также видение двух выбранных японскими коллегами приоритетных зон стратегического развития», — рассказывает она. — А уже к концу 2017 года появится итоговый мастер-план и «дорожная карта», которые определят, что и в какой период необходимо сделать для достижения выбранных целей». Мастер-план, подготовленный Nikken Sekkei, должен пройти общественные слушания, которые предположительно могут пройти в первом квартале 2018 года. Как только идеи, предлагаемые японскими урбанистами, будут одобрены горожанами, планируется запустить работу по корректировке генплана развития Владивостока с учетом предложений Nikken Sekkei, сообщили в администрации Приморского края. Там же уточнили, что для этих целей создан координационный совет.

ВЗГЛЯД НА ГОРОД Подход Nikken Sekkei к разработке мастер-плана столицы Приморья оказался следующим: специалисты бюро изучали проблемы города, собирая информацию у всех профильных департаментов местной администрации, в том числе о том, что жители хотят улучшить в своем городе. Проанализировав все данные за последние 15 лет, японские урбанисты пришли к выводу, что Владивосток имеет все шансы стать транзитным хабом между Азией и Европой, но для этого город должен быть удобным не только для его жителей, но и для тех, кто приезжает сюда работать и путешествовать.

По мнению Nikken Sekkei, во Владивостоке необходимо разрабатывать три ядра — историческое, инновационное и торгово-рекреационное, что будет способствовать развитию, с одной стороны, туризма, с другой — созданию инновационной экономики. Для этого предлагается создать в городе новый креативный хаб, где будут проводиться самые передовые исследования и осуществляться научные разработки. Реализовать подобную задачу, уверены японские специалисты, можно на острове Русский, который за последние пять лет превратился из закрытой территории в настоящий образовательный центр. Кстати, специалисты КБ «Стрелка», которое также по заказу АИЖК разрабатывает мастер-план бухты Новик — одной из частей острова, — также убеждены, что Русский — подходящее место для развития научного кластера.

Впрочем, по мнению Nikken Sekkei, инновационное ядро города можно также благополучно развивать в материковой части Владивостока, где до переезда на Русский размещались корпуса Дальневосточного федерального университета (ДВФУ). Бывшие здания вуза могут стать своеобразным коммуникационным центром с конференц-залами, помещениями для семинаров и коворкингами. Предлагается также провести редевелоп-



РЕАЛИЗАЦИЯ МАСТЕР-ПЛАНА ПРЕВРАТИТ ВЛАДИВОСТОК В ЦЕНТР ИННОВАЦИЙ

мент бывшего общежития ДВФУ, где могут разместиться как небольшие офисы для инновационных фирм, так и жилье с недорогой арендной платой, что очень важно для тех, кто запускает стартапы.

Кроме того, как полагают в Nikken Sekkei, Владивосток логично превратить в один из финансовых центров российского Дальнего Востока. Для этого предлагается соз-

дать в городе новый центральный бизнес-район, который включит в себя административные функции, выводимые из центральной части города. Это именно то, что нужно городу, который в час пик находится практически в глухой пробке. Изучив город вдоль и поперек, японские градостроители пришли к выводу, что новый деловой район оптимально создавать по соседству с дельтой Первой речки: для этого придется вывести из этого района нефтехранилище, изменить трассировку существующих железнодорожных путей и улично-дорожную сеть.

СВОБОДНЫЕ ДОРОГИ Учитывая сложную дорожно-транспортную ситуацию во Владивостоке и концентрацию деловой и общественной активности в центральной части города, специалисты Nikken Sekkei убеждены, что приморской столице необходима полицентрическая структура. «Наши партнеры из Nikken Sekkei предлагают перераспределить точки притяжения, в том числе и транспортные, таким образом, чтобы не было такого дисбаланса, когда центр города ночью замирает и вся жизнь перетекает в спальные районы», — продолжает госпожа Муринец.

Что же конкретно предлагает специалисты Nikken Sekkei? Их первый посыл — изменить структуру города таким образом, чтобы она стала умной и компактной. Для этого кроме создания нового делового района предлагается пересмотреть существующую во Владивостоке систему общественного транспорта. Среди предложений японцев — комплексное развитие района железнодорожного вокзала и пассажирского порта, что позволит значительно улучшить транспортную ситуацию в центральной части города.

Японские разработчики мастер-плана считают, что городу необходима устойчивая логистика, для чего может потребоваться частичный вынос порта за пределы города. Там же можно создать логистические центры, которые в обход центральной части Владивостока были бы заточены на торговлю с Китаем, Южной Кореей и другими странами. Перемещение некоторых портовых функций Владивостока в соседние порты позволит консолидировать этот сектор, что может привести к созданию новых производственных зон, убеждены в Nikken Sekkei. В такой ситуации не исключено

МНЕНИЕ



появятся больше зеленых пространств, современной инфраструктуры, доступного жилья. Уверен, что для жителей Приморья, которые всегда гордились своей столицей — энергичным, открытым морю и солнцу городом, обновление Владивостока станет еще одним важным этапом в его развитии.

Александр Галушка, министр РФ по развитию дальнего востока:

— Восточный экономический форум (ВЭФ) дал мощный импульс для формирования Владивостока как крупнейшего центра международного сотрудничества. В прошлом году премьер-министр Японии Синдзо Абэ предложил сделать приморскую столицу еще прекраснее. На третьем ВЭФ уже состоится презентация мастер-плана Владивостока, разработанного с помощью наших японских партнеров. Его реализация поможет городу стать более комфортным для жителей и гостей города. Во Владивостоке появится больше зеленых пространств, современной инфраструктуры, доступного жилья. Уверен, что для жителей Приморья, которые всегда гордились своей столицей — энергичным, открытым морю и солнцу городом, обновление Владивостока станет еще одним важным этапом в его развитии.

ИДЕИ

БЕЗ ПОРТА

Nikken Sekkei рассматривает два варианта перемещения контейнерного порта из Владивостока. Первый сценарий предусматривает консолидацию функций контейнерного порта Владивостока и порта Восточный в порту Суходол. Второй вариант — перемеще-

ние функции контейнерного порта Владивостока в порт Восточный. Кроме того, туда же японские специалисты предлагают переместить порт для энергоресурсов, а судостроение — в район Большого Камня. В действующем порту столицы Приморья предлагается оставить терминал для пассажиров, терминал для импорта автомобилей и рыбо-

хозяйственный сектор. Прибрежные районы, которые освободятся после переноса основных функций порта в другие места, можно преобразовать в современные общественные культурно-развлекательные и многофункциональные пространства для жителей города и отдельные коммерческие площади, прибыль от которых будет использо-

ваться в качестве компенсации за перемещение.

С ДОРОГАМИ

Эксперты Nikken Sekkei спроектировали три варианта строительства потенциальной кольцевой дороги во Владивостоке. Вот к каким выводам они пришли. Если строить наземную дорогу, то это, естественно, менее дорогостоящий

вариант, следовательно, возможна более быстрая реализация. Но в этом сценарии есть и минусы: во-первых, на западном участке кольцевой дороги недостаточно места, необходимо присоединение к существующей дороге. Впрочем, это едва ли позволит кардинально улучшить ситуацию с пробками. Во-вторых, недостаточно места для организации проме-

нада вдоль побережья вблизи центральной части. Второй вариант — создание морского маршрута. В этом случае отпадает необходимость присоединения к существующей дорожной сети на западном участке кольцевой дороги и, следовательно, повышается эффективность с точки зрения улучшения ситуации с транспортной загруз-

женностью. Но с другой стороны, при таком варианте ограничивается доступ к дорогам по суше, суда будут испытывать препятствия при приближении к береговой зоне. К тому же строительство такой дороги значительно увеличит смету. Третий вариант — частично морской маршрут. В этом случае не надо присоединять к су-

ществующей дорожной сети на западном участке кольцевой дороги и есть возможность создания променада вдоль побережья, так как кольцевая дорога проходит по морю вблизи центральной зоны. Но это вариант, как считают специалисты Nikken Sekkei, самый дорогой.