

О КОНЦЕПЦИИ РАЗРАБОТКИ НОВОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ ГОРОДА НОВОСИБИРСКА

В.М. Пивкин, Новосибирск

Общественные слушания по концепции разработки нового генерального плана развития города Новосибирска, проведенные в рамках смотра-конкурса «Золотая капитель» и выставки «СтройСиб-2006» («Сибирская ярмарка»), выявили целый ряд существенных принципиальных недостатков и даже ошибок, свидетельствующих практически о полном отсутствии каких-либо научных обоснований предлагаемой парадигмы. Кстати, это признают и сами разработчики концепции, ошибочно полагая, что в дальнейшем «можно все поправить». Тем самым создается впечатление, что ее авторы просто не до конца понимают роли и значения концепции как одной из самых главных стадий любого проектирования, тем более – генерального плана развития крупнейшего города.

Генеральный план 1926 года – «Планировочная схема Большого Новосибирска», составленная под руководством профессора Б.А.Коршунова, Ю.К. Гринвальда и Д.Е. Бабенкова, разрабатывала, так называемое, «Планировочная комиссия» в количестве более 50 специалистов в 7 группах: историко-статистическая, промышленная, торгово-экономическая, транспорта и связи, санитарная, картографическая, жилищная. Они выдали такую схему и такой прогноз, который полностью оправдался по численности – один миллион жителей в 1963 году. Неслучайно, без ссылок на эту разработку не обходится ни один последующий генплан.

Численность населения Новосибирска тогда не превышало 120 тысяч человек. Сейчас же, когда город стал полутора миллионным, его генеральный план поручено разрабатывать ограниченному кругу ранее не замеченных большими успехами в этом деле. В то же самое время оказались отстраненными от проектирования такие признанные специалисты-градостроители как Г.Н.Туманик, В.М.Галямов, В.С.Кирш, В.П.Неретин, В.А.Дыха и др.

Генеральный план 1984 года, составленный «Гипрогором» под руководством В.П.Постнова, также разрабатывался большим коллективом проектировщиков и научных работников, в том числе и из организаций Новосибирска – «Новосибгражданпроект», «СибЗНИИЭПа», НИИ гигиены и многих других. При этом работа проходила несколько этапов – технико-экономические основы генерального плана, сам генплан, а несколько позднее – и его корректировка. Обе эти разработки отличались глубиной аргументации, научной обоснованностью предложений и рекомендаций.

Изменения происшедшие в стране за последнее десятилетие, предопределили соответствующие изменения и в градостроительстве. Нужна новая парадигма развития города, нужна новая ценностная шкала, новые ориентиры, цели, задачи, новые критерии.

По большому счету необходимо решать два блока проблем – градообразующий и градоформирующий, сделав город привлекательным для бизнеса и удобным для социальной жизни, принимая обе целевые установки как приоритетные.

Трудно представить, чтобы бизнес, особенно хайтековский, отдал свое предпочтение экологически неблагополучному городу, тем более – отсталому в социокультурном отношении.

По современным представлениям город не только объект преобразовательной деятельности, но и автономное социально-экономическое, социально-культурное и социально-природное явление, имеющее свои собственные закономерности развития, среди качественных его характеристик на первом плане экологическая составляющая.

Экология стала базисной отраслью науки, в том числе и для градостроительства. Это значит, прежде всего, следует выявить закономерности развития Новосибирска во всех аспектах, осмыслить их а уже за тем с учетом этих закономерностей давать прогноз, предлагать, разрабатывать технологический блок перехода от выявленных закономерностей к действию.

В этом отношении вызывают недоумение суждения некоторых из авторов концепции генплана такого плана: «Мы договорились с экологами...», «Один из депутатов горсовета по поводу «точечной застройки» сказал: «Кто не согласен, тот пусть живет в деревне...» и примерно такие же другие, чисто обывательское непрофессиональное представление. Надо жить не по «договоренностям», не по-Березовскому - «по понятиям», а по законам, нормам и правилам, по рекомендациям и предложениям ученых и специалистов.

Очень модно примерять понятие «мирового города» к Новосибирску, не принимая во внимание его специфику.

[1] Хотя бы то, что он находится в суровых естественно-природных условиях резко континентального климата, отягощенных санитарно-экологической ситуацией. Если архитектура и ее высшая форма – градостроительство «оформляют» все жизненные процессы человека, всю его жизнедеятельность, то, очевидно, пространственное средообразование должно быть детерминировано, обусловлено социально, регионально и, если хотите, этнически.

Примерку же делаем как-то выборочно. Не берем во внимание их структурно-транспортное построение, регламентацию высоты застройки, другие «общечеловеческие», репрезентативные, объемно-планировочные параметры.

Например, высота застройки по улицам в Париже не должна превышать 26 м, в Берлине – первым планом 21, вторым 30 м, а высотные здания только в определенных местах, например, в транспортных узлах Парижа по окружной магистрали. Не думаю, что земля в центре Парижа или Берлина стоит меньше, чем в Новосибирске, но там идут на такие ограничения.

Или – почти во всех западных столицах есть внутригородская кольцевая железная дорога, а в Париже, вообще, создана единая сеть

метрополитена и железных дорог в городе, обеспечивающая и пригородное сообщение.

Только для проформы упоминается «стратегический план устойчивого развития города Новосибирска», который по существу должен быть настольной книгой проектировщиков. В нем достаточно подробно рассматриваются сценарии его возможного социально-экономического развития, их риски и угрозы, вообще, дальнейшего преобразования города во всех аспектах.

Идеология устойчивого развития современного города зиждется на экологическом критерии по определению. В этом отношении предлагаемая нами теоретическая модель дальнейшего развития города, его комплексной реконструкции на основе формирования экологической инфраструктуры должна стать приоритетной [2,3]. Выявленные закономерности распределения атмосферных загрязнений, в которых абсолютно преобладают неорганизованные выбросы автомобильного транспорта, в воздушном бассейне города, находящегося в резко континентальном климате с высоким метеорологическим потенциалом загрязнения среды, позволяют утверждать, что альтернативного пути, кроме формирования экологической инфраструктуры на основе системы зеленых насаждений и акваторий, нет.

Очень странно, что эта идея абсолютно игнорируется, несмотря на то, что она обсуждалась в рабочей группе по разработке стратегического плана, опубликована в трудах международной конференции, утверждавшей упомянутый план, издана отдельная монография, в которой, кстати, дана эколого-градостроительная доктрина мелиорации и оздоровления городской среды Новосибирска [3,4].

Это странно еще и потому, что как раз последний гипрогоровский генплан не был утвержден из-за его экологической несостоятельности, а экспертную группу, выдавшую такое заключение, возглавлял ни кто иной, как профессор Валерий Петрович Арбатский. Уж он-то, казалось бы, должен быть последовательным экологом!

Если у авторов концепции есть сомнения в достоверности наших исследований, то пусть представят свои научные аргументы против.

Предвижу, опять же, по-Березовскому, возражения на счет того, что «все, мол, застроено», «затраты не оправдаются» и тому подобное. Однако резонно спросить, кто с нарушением всех норм и правил, красных линий, мест размещения будущих транспортных развязок осуществляет застройку города, изводит последние существующие зеленые насаждения, реализуя идею, ее так называемого «уплотнения». Я много раз просил провести комплексную экономическую оценку такого «уплотнения», принимая во внимание все факторы последствий вплоть до состояния здоровья человека и среды его обитания (кстати, такие же расчеты должны были быть проведены еще на стадии разработки концепции).

Согласно экологической карте города по риску здоровья населения есть прямая корреляция между риском здоровью и плотностью же населения в наших «реконструируемых» кварталах вместо нормируемых 420-450 чел/га достигает полуторых-двух тысяч, то есть в 2-3 раза и более.

Современная градостроительная политика и практика в городе порочны, ведут к его саморазрушению, транспортному коллапсу и прочим рискам и угрозам.

Почему снова предлагается идея компактного города? Если город, вопреки этой идее, развивался до сих пор, - вспомните: сначала соцгородки, затем академгородки, сегодня локальные урбанизированные образования, - так может быть это уже закономерность?! Может быть и дальше следует формировать город как расчлененно-компактный, по примеру, зарубежных городов, в частности США, Канады, где устраиваются вылетные транспортные магистрали – «хайвэй», на которых размещаются отдельные достаточно компактные районы со всеми практически видами услуг и местами приложения труда. Если раньше уровень автомобилизации в нашей стране был низким, то теперь он достаточно высок, чтобы обеспечить внутригородские связи. Наверное, это будет и достаточно экономичным при

локальном решении инфраструктурного инженерного обеспечения. Это будет целесообразным и в экономическом аспекте, несомненно.

Наконец-то, кто-то в городе уже сейчас будет проводить очевидные и без генерального плана градостроительные мероприятия, целенаправленно заниматься вопросами расселения, рационального размещения мест приложения труда, а не концентрировать все в центральном ядре города!?

Не пора ли здесь перераспределить функциональные зоны и комплексы?!

Почему-то Париж, Лондон, другие города выносят из своих центров железнодорожные вокзалы, доки, склады, производственные здания и сооружения, отдавая освобождающиеся территории под коммерческо-торговые центры, жилую застройку, общественно-культурные здания и сооружения, а иногда – под парки, зеленые массивы?! В Новосибирске порядка 40% Центрального и Железнодорожного района занято промышленно-складскими объектами, которые не смеем «тронуть», зато распахиваем аналогичные объекты в первые этажи жилых домов, переуплотняем жилые кварталы, изводим нещадно зеленые насаждения.

Следует предостеречь, при разработке такого серьезного документа, как генеральный план города, не может иметь место ни чиновничий произвол, ни какой-либо иной волюнтаризм, тем более профессиональное угодничество и лакейство.

Литература

1. Заусаев С.А., Смирнов С.А. Новосибирск: От соцгородка к мировому городу. – Проектирование и строительство в Сибири, 2005, №4(28). – С.39-42.
2. Пивкин В.М. Эколого-градостроительная «идеология» мелиорации и оздоровления городской среды Новосибирска. – Проектирование и строительство в Сибири, 2003, №3(15). – С.2-7.
3. Пивкин В.М., Чиндяева Л.Н. Экологическая инфраструктура сибирского города (на примере Новосибирской агломерации)//Новосибирск: Сибпринт, 2002. – 184с., 39 илл., 66 библиографических указаний; 2005. – 194с., 41 илл., 71 библиографических указаний.
4. Пивкин В.М. Эколого-градостроительная идеология мелиорации и оздоровления городской среды Новосибирска. – В сб.: Местное самоуправление и стратегия устойчивого развития крупного города. Материалы международной практической конференции. 27-29 января 2004 года, Новосибирск. – Новосибирск: 2004 (мэрия г. Новосибирска, СО РАН, СО РАМН, МАРП, МАСиКГ). – С. 366-374.