



ся: появились европейского уровня парки, пешеходные набережные и улицы, указатели и прочая туристическая инфраструктура, клумбы, в центре стало меньше машин (ввели платную парковку), появилась масса сервисов для онлайн-оплаты, навигация, расширили тротуары и т. п. Многим москвичам показалось, что теперь жить станет жить лучше и веселее. Но эйфория продержалась недолго.

Попытки быстро решить транспортную проблему привели к социальной напряженности, так как действия

чиновников в основном свелись к принятию мер запретительного характера без изменений системы принятия решений и управления. Тут нужно отметить важную особенность нашей жизни. В России в целом и в Москве в частности в последнее время для многих людей автомобиль стал единственной статусной вещью, к приобретению которой стоит стремиться. Невозможность пользоваться личным автотранспортом существенно снижает социальную самооценку людей и ведет к протестному недовольству. Нагулявшись по «европейско-

му» центру Москвы, люди едут на дискомфортном общественном транспорте в спальные районы с проблемным ЖКХ, грязной водой, такой же придомовой территорией. Более того, у Москвы сейчас нет механизма самоподдержания и саморегулирования качества развития пространства, поэтому через несколько лет даже благоустроенные территории могут вернуться к состоянию бардака.

В итоге получается, что люди хотят определенного образа жизни, но не могут его обеспечить себе там, где жи-

ВЕЛОСИПЕДНЫЙ ТРАНСПОРТ — ОДНА ИЗ ОСНОВ НОВОГО УРБАНИЗМА

вут. Это говорит о том, что необходимы изменения, которые находятся вне поля запретов, ограничений и реорганизации общественных пространств. На первые места городской повестки дня выходят вопросы обустройства городского хозяйства и коммунальной жизни. Это особенно важно, так как постоянно увеличивается доля населения больших городов, которые, согласно опросам, ставят именно коммунальную тему на первое место в числе наиболее значимых. Не транспорт, не состояние окружающей среды и даже не честные выборы, а тепло, свет, вода, канализация, вывоз мусора и т. п.

«УМНЫЙ ГОРОД» ДЛЯ ТАКИХ ЖЕ ЖИТЕЛЕЙ Современная урбанистика предлагает особый подход к модернизации инженерных сетей и энергосбережению. Прежде всего это строительство зданий с низкими затратами на отопление. Сегодня в Европе такие дома уже перестают дотировать, они становятся стандартом. Но так называемые пассивные дома — это только первый шаг. Следующая ступень — здания, которые вырабатывают больше энергии, чем потребляют. На этот уровень развитые страны Европы планируют выйти к 2020 году. Примерно в те же сроки →

СЛЕДУЮЩАЯ СТУПЕНЬ — ЗДАНИЯ, КОТОРЫЕ ВЫРАБАТЫВАЮТ БОЛЬШЕ ЭНЕРГИИ, ЧЕМ ПОТРЕБЛЯЮТ. НА ЭТОТ УРОВЕНЬ РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ ЕВРОПЫ ПЛАНИРУЮТ ВЫЙТИ К 2020 ГОДУ



ПРЯМАЯ РЕЧЬ КАКИМИ ВЫ ВИДИТЕ БУДУЩЕЕ МЕГАПОЛИСЫ?

→ туры в ее архитектурных, ремесленных, гастрономических, иных проявлениях и поддержка государством этих инициатив могут сохранить городам их индивидуальность. В российских мегаполисах, на мой взгляд, отсутствует внимание к мелочам, формирующим стиль жизни и создающим доброжелательную атмосферу в городе.

Елена Печникова, директор по контрактной логистике компании ITELLA в России:

— На мой взгляд, основным критерием, по которому можно оценивать мегаполисы, должен выступать уровень комфорта жизни резидента — как физических лиц, так и компании. Как физическому лицу мне бы хотелось, чтобы стоимость жизни была несколько дешевле, чем сегодня, и комфортнее. Речь даже не про пробки, а про развитие квартальной застройки с устойчиво работающим интернетом, организацию досуговых зон для разных возрастных групп и решение проблемы экологической чистоты. А как для логистической компании для комфортной жизни в мегаполисе к 2020 году было бы очень желательно закончить модернизацию вылетных трасс и получить развязки отличного качества, что в результате свяжет наконец индустриальные зоны и центр. К 2020 году, похоже, вся жизнь нового поколения уйдет в интернет, и нам придется под это подстроиться и как родителям, и как поставщикам услуг. Для нового поколения комфортный мегаполис без интернета и сопутствующей инфраструктуры немыслим.

Игорь Руденский, председатель комитета Госдумы по экономполитике, инновационному развитию и предпринимательству:

— Любой мегаполис предполагает создание имиджевого кластера — деловые и культурные центры. А во-вторых, думаю, что многие крупные предприятия переедут в соседние промышленные регионы. Сегодня земля под заводами стоит

намного дороже, чем новый завод на расстоянии 100–150 км от Москвы или в другой области. Москва — это большие издержки и проблемы с логистикой, поэтому не зря производство перемещается на периферию.

Александр Кошечкин, старший бизнес-консультант по строительной технике в странах СНГ JCB Russia:

— На мой взгляд, отечественным градостроителям необходимо обратить внимание на опыт западных коллег, так как, по оценкам экспертов, центр Москвы, например, станет аналогом Вест-Энда в Лондоне. Это значит, что нам нужно развивать многоэтажное и подземное строительство. Это касается развития офисных площадей, коммерческих, парковочных мест.

Вениамин Голубицкий, президент ГК Кортрос:

— Надеюсь, стройки в мегаполисах будут проводиться с учетом «зеленых» стандартов, любая застройка станет комплексной, чтобы в мегаполисах исчезло понятие «спальный район» для новых объектов. Должны появляться архитектурные объекты, связанные с именами серьезных архитекторов. Центры деловой активности должны быть перемещены в новые районы, чтобы разгрузить центр.

Александр Пятигор, заместитель гендиректора ОАО Мозск:

— Мегаполис будущего — это зеленый мегаполис с большим количеством парков. Конечно, хочется больше технологичности, грамотно спланированной архитектуры. А еще контейнеров для раздельного сбора мусора в шаговой доступности, о чем пока что приходится только мечтать. Я бы и сейчас сортировал мусор, а куда его бросать? Если смотреть на будущее в аспекте электроэнергетики, то тут страхи, что сети когда-нибудь не выдержат нагрузки, пока необоснованны.