

Каким должен быть город будущего

АКТУАЛЬНЫЙ РАЗГОВОР

Накануне Дня города Ярославль принимал высоких гостей. С 28 по 30 мая у нас проходит пятнадцатая сессия Международной ассамблеи столиц и крупных городов (МАГ).

МАГ образована одиннадцать лет назад по инициативе руководителей крупных городов – столиц, центров областей, краёв и республик из девяти стран СНГ. Города – члены МАГ представляют Российскую Федерацию, Армению, Беларусь, Грузию, Казахстан, Киргизию, Молдову, Таджикистан, Украину – сегодня МАГ объединяет 81 город. В Ярославль съехались преимущественно их первые лица.

Цели и задачи МАГ – действовать городским властям в формировании условий стабильного развития и повышения жизненного уровня, продвигать лучший опыт, реализовывать совместные программы. Форум в Ярославле проходил при участии Евразийского отделения всемирной организации «Объединённые города и местные власти», Союза городов Центра и Северо-Запада России, мэрии Ярославля.

На пленарном заседании обсуждался важнейший для всех вопрос «Крупный город и культурно-историческое наследие». Он сложен не только из-за многоплановости темы, но и потому, что каждый город в силу сложившихся обстоятельств располагает совершенно разным наследием. В интервью «Северному краю» глава Брянска Николай Патов сказал:

– В Ярославле сохранилось гораздо больше памятников истории и культуры, чем у нас. У нашего города тоже славное прошлое, но многие памятники разрушены войной и варварским отношением предыдущих властей. У нас ещё много работы по восстановлению, и у нас тоже, но по разным причинам. Поэтому разнятся и проблемы.

Обсуждая этот вопрос на пленарном заседании, участники сессии воздали должное Ярославлю, вспомнили, что искусствоведы называют его Флоренцией русского Севера. Богатство архитектурных стилей, фрески, высочайший вкус мастеров древности сделали Ярославль одним из самых замечательных городов России, равно любимых и туристами, и исследователями. Не случайно исторический центр города внесён в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. Сохраняя атмосферу древности, город вместе с тем стал современным и привлекательным для деловых начинаний.

Участники сессии отметили важность сохранения истори-

ко-культурного наследия как одной из основополагающих ценностей государства и как неперемennого условия для гармоничного социально-экономического развития регионов. Обсуждались проблемы и способы сохранения наследия, развития инженерной структуры исторического города, комплексного благоустройства территорий, механизмов регулирования инвестиционных процессов. Подчёркивалось, что всё это нельзя отделить от проблем духовности, нравственного воспитания, возрождения культурно-исторических традиций.

Ещё одной важной для всех теме был посвящён «Круглый стол» – «Городской транспорт: взгляд в будущее».

Первый заместитель мэра Ярославля Сергей Ястребов обратил внимание гостей на то, что и предыдущая, и эта проблемы решаются у нас сейчас в рамках подготовки к 1000-летию города. Познакомил с тем, что уже реализуется, и с тем, что ещё будет делаться. Отметил, что ярославцы с удовольствием воспримут всё полезное, что есть в других регионах и о чём будет сказано в ходе сессии.

Любопытного действительно оказалось много. Мэр Вологды Евгений Шулепов говорил об одном из вологодских машиностроительных предприятий, которое уже несколько лет выпускает троллейбусы, а в прошлом году приступило к выпуску автобусов, разработанных совместно с немецкими партнёрами. Общий износ транспорта в городе очень большой – около 72 процентов. В этом году начато его обновление. Несколько десятков «своих» машин закуплено по лизингу. Город работает над созданием единой диспетчерской службы и намерен при этом использовать опыт ярославцев.

Остро стояла задача замены отслужившего срок пассажирского транспорта и в Могилёве, поделился от лица белорусов первый заместитель председателя Могилёвского горисполкома Олег Литенков. За последние четыре года за счёт централизованного финансирования здесь решили автобусную проблему полностью. Троллейбусную, правда, ещё нет. Любопытный момент: в городе функционирует маршрутное такси со специальным

подъёмником для перевозки инвалидов.

Во многих отношениях пример показывают москвичи. Генеральный директор «Мосгортранса» Маргарита Трусенкова упомянула в числе прочего об эксперименте по применению мобильных телефонов для оплаты проезда в Москве.

В Брянске, по словам главы города Николая Патова, активно строят дороги-дублёры, что позволяет разгружать центр города. Большие надежды возлагают, кроме того, на строительство надземных и подземных переходов, привлекают частные инвестиции для развития дорожной сети. Вместе с тем глава не удержался и закончил так:

– Я восхищаюсь белорусским городом Гомелем, где недавно пришлось побывать. Там дороги на порядок лучше, чем в Брянске, Ярославле и даже Москве. Но и цифры денежных средств, затраченных на них, там на порядок выше.

Впрочем, транспортные проблемы остаются сложнейшими для всех не только по финансовым причинам. На неудовлетворительное качество обслуживания населения автотранспортом

общего пользования сетовали представители Южно-Сахалинска. По их мнению, это следствие непринятия законопроекта «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации».

Неурегулированностью отношений между регионами и центральными ведомствами возмущался и ульяновец Сергей Ермаков:

– Город вынужден взять на себя всё светофорное хозяйство. Но на баланс городу Росимущество его не отдаёт – вцепился как чёрт в грешную душу. То есть мы вынуждены обслуживать и вкладывать деньги в чужое хозяйство.

И ещё: лизинг, по его мнению, должен работать на государственном уровне, а не так, как сейчас, когда «кто-то поехал, договорился или не договорился».

Генеральный директор компании «Зеленпарк» (Москва) С. Талала продвигал разработанную в этой компании программу борьбы с автомобильными пробками. Она называется «Просторный город». Современный мегаполис нуждается

в «реанимации». Обычный путь – наращивание дорожного и гаражного строительства – не обязателен, но недостаточен. Иногда даже невозможен. Авторы проекта предлагают другой путь. Нужно объединить, считают они, управление дорожным движением, перевозками, развитие транспортной инфраструктуры и управление соответствующими финансами. Предусмотреть современную механизацию парковки, загрузки и т. п. Плюс использовать такие архитектурно-строительные решения, которые обеспечат необходимую скорость движения, пропускную способность и другие необходимые параметры.

Если всё это «собрать в кулак», пробок не станет, доказывал г-н Талала.

Но пока транспорт для любого города – тяжёлое бремя. В Ульяновске мост через Волгу настолько перегружен, что власти даже вынуждены останавливать транзит. В Рязани, борясь с убытками, которые приносит общественный транспорт, решили в этом году ликвидировать трамвай. Он себя не окупает. Вместо него пустили в апреле «наземное метро»

– электропоезд из одного конца города в другой.

– Ни в коем случае нельзя убирать трамвай! – не удержался от комментария нижегородец Владимир Грибов. – Нет более независимого и удобного транспортного средства, чем он. Просто надо его реконструировать, приспособив к современным нуждам.

«Круглый стол» вёл исполнительный вице-президент МАГ Михаил Соколов. А обсудил всё сказанное директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского транспорта Министерства транспорта РФ Олег Старовойтов. Правительство допускает огромную ошибку, оставив муниципальные образования один на один с транспортными проблемами, считает он. Происходящее сейчас, по его мнению, – транспортный коллапс. Нужна интегрированная транспортная программа на государственном уровне. Минтранс готов взять на себя эти полномочия и уже подготовил свои предложения правительству.

Татьяна ЕГОРОВА

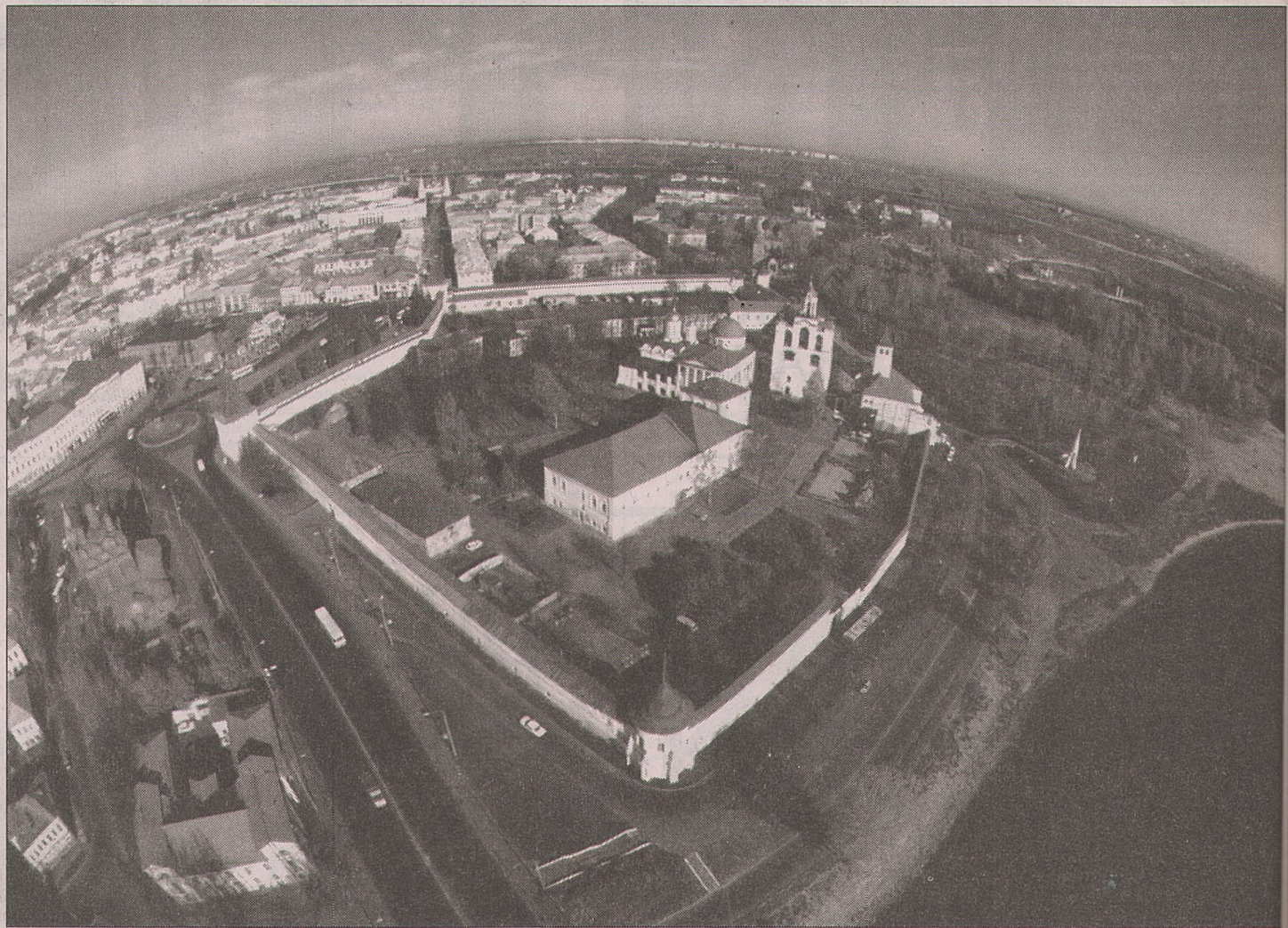


фото Вячеслава ЮРАСОВА