

## КОПИТЬ ПРИРОДНЫЙ КАПИТАЛ

Всем должно быть место в мегаполисе - и жителям, и бизнесменам, и природе. С такой идеей выступил на конференции директор Центра экологических экспертиз «ЭКОМ» (Санкт-Петербург) Александр Карпов. Он стал одним из спикеров заседания, посвященного развитию городов на примере стратегии «Большой Петербург. 21 век».

С этой стратегией познакомил собравшихся Михаил Амосов, доцент Санкт-Петербургского университета, заместитель руководителя группы разработчиков стратегии. Она представляет собой попытку создания общей модели планирования и развития Петербурга и прилегающих к нему районов Ленинградской области. Михаил Амосов рассказал о градостроительном планировании как об одном из необходимых условий для решения экологических проблем, подробно остановившись на истории генеральных планов Петербурга от Петра 1 до наших дней. Особенно подчеркнул тот факт, что в начале 90 годов прошлого века в городе начали создавать особо охраняемые природные территории (ООПТ). Это Юнтоловский заказник, Стрельнинский берег, Комаровский берег и некоторые другие объекты.

Кстати, перед началом конференции ее участники побывали с экскурсией на территории памятника природы «Комаровский берег» в Курортном районе города на побережье Финского залива. Здесь среди настоящего хвойного и лиственного леса проложена первая в городе экотропа из деревянных настилов, есть скамейки, урны, беседка. Посетителей всюду встречают информационные стенды, таблички, указатели. У ООПТ есть своя администрация, за ее состоянием тщательно следят. Сюда водят школьные экскурсии, сюда приезжают отдохнуть горожане - и понятно, что такая территория всегда будет востребована жителями большого города.

Амосов сообщил, что сейчас площадь ООПТ Петербурга составляет уже 5 % городской территории, и назвал этот факт замечательным. Однако с этим решительно не согласился Александр Карпов, который считает, что 5 % - это катастрофически мало, и даже в Москве площадь ООПТ в несколько раз больше. По его мнению, ООПТ должны занимать примерно 27 % территории города.

Эколог привел в пример Лондон, где особо охраняемый статус имеют около 1400 природных территорий. Как правило, площадь каждой из них невелика - от 0,5 до 10 га, однако вместе они «создают живую экологическую сетку», которая позволяет природе существовать в мегаполисе.

С точки зрения Карпова, развитие города не должно идти только по пути накопления созданного людьми промышленного и финансового капитала, накапливать надо и природный капитал, позволяющий поддерживать в городе саморегулируемую жизнеспособную природную среду. А разрушение такой среды - локальных участков природы в городе - ухудшает и экономику. Повышается стоимость жизни, растет заболеваемость жителей, происходит бегство из мегаполисов требовательных (и самых интересных) групп населения.

Карпов отметил, что генпланы городов обычно игнорируют естественный ландшафт местности, данную природную реальность. Дороги и улицы нарушают логику водных объектов, рассекают леса и т. д. Поэтому неплохо было бы при городском планировании сначала разоб-

Жильцы, дельцы и тельцы  
Как им ужиться вместе?

**Как сделать город дружественным человеку, как добиться того, чтобы природа была такой же неотъемлемой его частью, как здания и дороги, чтобы пахло в городе соснами, а не выхлопными газами? Об этом говорили участники конференции экологических активистов «Экология городов России/общественные инициативы», организованной в Санкт-Петербурге экологическим правозащитным центром «Беллона». Такие конференции, собирающие участников из разных регионов страны, ценны многообразием идей и решений поднятых проблем.**

ратся в тех природных ценностях, что имеются, и позаботиться их сохранением. Помимо лесов и водных объектов Карпов обратил внимание на береговую линию как особо ценный и для природы, и для человека вид ландшафта, на долины малых рек, пляжи и болота, значимость которых, как правило, недооценивается. Забавный пример: ООПТ «Сестрорецкое болото» дает ежегодно клюквы на сумму, превышающую бюджет городского комитета по природопользованию.

При этом, по мнению Карпова, ООПТ не должны рассматриваться как своеобразные «святые места природы» - закрытые и недоступные. Напротив, они должны выполнять функцию экологического воспитания и

увеличении природного капитала, о его возрастании, причем в тех же терминах, в которых говорят коллеги из экономического и социального блока. Мы должны говорить о том, что у нас должна увеличиться плотность зеленых насаждений. Потому что плотный древесный покров - это самый лучший естественный регулятор природных процессов. Мы должны говорить о том, что у нас должна увеличиться обводненность естественных рек и водотоков...

В пример Александр привел переговоры с одним из петербургских портов, с которым экологи борются за заказник. «Порт говорит: мы хотим, чтобы через нас проходило 70 миллионов тонн грузов. А мы им

ритории города должны существовать важнейшие природные субъекты - например, редкие охраняемые краснокнижные виды, для которых должна быть создана среда, жизнеспособные растительные ландшафты и водные объекты.

## ВПЕРЕД - К ЭКОПОЛИСАМ!

С необходимостью экологической сети, экологического каркаса в городе, обеспечивающего горожанам здоровую среду, согласен и доктор архитектуры, профессор кафедры урбанистики и дизайна городской среды Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета Валерий Нефедов. В статье «Город, утопающий в бетоне», опубликованной в журнале



просвещения.

Что говорит о доступности ООПТ, когда в Петербурге даже городские парки в темное время суток становятся «зоной отчуждения», заявила в своем выступлении руководитель группы разработчиков проекта «Большой Петербург» Евгения Колесова. В стратегии есть предложения, как исправить эту ситуацию, не навредив природе: установить освещение, поставить лавочки, проложить дорожки. «Не обязательно для этого делать из парка торговый комплекс на выезде, во что в Москве превратили, например, парк Горького», - уверяет разработчик.

Среди других предложений стратегии - развитие новых туристических точек притяжения. Потенциал города и области огромен, но сейчас используется на считанные проценты. Например, набережные, которые сейчас представляют собой автомобильные магистрали, или «серый пояс» Петербурга - Адмиралтейские верфи. Совместив в себе промышленное прошлое и современную архитектуру, район мог бы стать лицом Петербурга XXI века, считает Колесова.

В заключение дискуссии Александр Карпов призвал коллег формулировать более амбициозные природоохранные цели и делать это на понятном для чиновников и бизнесменов языке:

- Мы все время говорим, что надо сохранить, спасти, говорим - это не трогайте, сюда не ходите... Неправильно! Мы должны говорить о развитии, об

отвечаем: а мы хотим, чтобы через нас летело 100 миллионов птиц по беломоро-балтийскому миграционному пути... Мы хотим, чтобы для них были места стоянок, гнездовий, кормежки, потому что это такой же важный метаболический процесс для биосферы, как процесс обработки грузов в Санкт-Петербурге. Когда мы начинаем формулировать цели пространственного развития четким понятным языком, в порту такой разговор находит понимание».

По мнению Александра Карпова, сегодня нужен новый подход к городскому планированию. До сих пор генпланы были ориентированы на отведение части территорий у природы. Эти планы - карты последовательного наступления человека на природу зонами деловой, промышленной, жилой застройки. Сейчас нужно перейти к принципиально другому способу планирования.

По словам Карпова, в городе есть три типа субъектов, которые должны сосуществовать и в интересах которых должно осуществляться городское планирование. Условно говоря, это жильцы, дельцы и тельцы. Город надо спланировать так, чтобы он был комфортным для всех трех субъектов, - для людей, для бизнеса и для природы. Хотя комфортная среда для человека и для бизнеса - это разные вещи и бизнес-среда, как правило, противоречит человеческой (это промышленность, порты, логистика), нужно найти какой-то баланс между ними. И точно так же на тер-

«Экология и право», выпущенном к конференции, он подчеркивает - в то время как в мире развивается дружелюбный к природе подход при планировании городов, Петербург задыхается от бесконечных автомагистралей и сотрясается от очередной войны местных жителей и градозащитников с застройщиками.

В беседе с автором статьи Ириной Власовой профессор объясняет, что в сознании наших проектировщиков отсутствует общемировое понятие «природная инфраструктура». Границы участка рассматриваются застройщиками как обязательный контур заполнения этой территории преимущественно или только зданиями. Хотя примерно 40 % от территории должно, по словам Нефедова, оставаться зеленой зоной.

По мнению автора статьи, градостроителям надо научиться проектировать экологически сбалансированную природную инфраструктуру. А она должна выводить человека к местам его регулярной рекреации. Как объясняет ученый, «пока что в России как инопланетный тезис звучит то, что в каждом квартале должен быть мини-парк. Тогда его пешеходная доступность гарантируется, что те возрастные группы населения, которые не могут позволить себе сесть в машину и уехать на природу, должны пешком, во все сезоны, даже будучи мало мобильными, доходить до зеленых территорий в структуре застройки».

По словам ученого, стратегия развития современного города такова: чем ближе к периферии, тем больше должно быть

природы, чтобы человек не ощущал себя зажатым теснотой городской застройки вокруг промышленного пояса: «То, что строит Европа сегодня, пока еще до нас не доходило. Они подошли к созданию - пример того же Гренобля (Франция) - «пешеходно-велосипедного трамвайно-зеленого коридора». Это означает, что там никогда не будет индивидуальных машин. Это пространство, где люди передвигаются пешком, на велосипеде или общественном транспорте, но утопая в природе. По «зеленым коридорам» человек, дыша свежим воздухом, должен из жилья перемещаться в другие части города или к центрам обслуживания, не пересекаясь с путями следования автомобилей».

Эксперт называет Петербург «городом глобального абсурда», а стиль его жизни - противоречащим жизни остального мира. В той же Европе люди живут в городах, а отдыхать ездят на курорты, поясняет Нефедов, в то время как у нас город «выдавливает» всех на дачи за глотком свежего воздуха: «Дача - чисто русское изобретение, это роспись в беспомощности планировать города так, чтобы человек в городе после работы выходил из дома и отдыхал в парке, а не мечтал заветной пятницей вечером через пробки доехать до своей дачи и уж там-то подышать до вечера воскресенья. Получается, сначала город тратит землю на абсурдную застройку - тотальное гетто, выдавливает из своих границ природу, а затем продолжает вытеснять ее в радиусе до 100 километров».

И, видимо, кардинально улучшить качество жизни в мегаполисах будет трудно. Надо строить другие города - современные экополисы. Их концепцию предлагает автор статьи «Вперед к зеленым городам будущего» Наталья Денисова. Экополисы подразумевают проживание небольшого количества людей, и проекты таких городов рассчитаны на получение энергии из альтернативных источников, создание зеленых зон внутри города и тесную связь жителей с окружающей природой.

Подобные города уже начинают возникать на планете. Так, власти Китая одобрили проект Great City, который планируется построить недалеко от города Чэнду. По проекту город рассчитан на проживание в нем 80 тысяч человек, при этом все перемещения внутри города можно будет осуществлять пешком или на велосипеде. По словам архитекторов проекта, такой город будет потреблять на 48 % меньше электроэнергии, на 58 % меньше воды, производить на 89 % меньше отходов и на 60 % меньше CO<sup>2</sup>.

Примером города, свободного от автомобилей, а значит, и выбросов углекислого газа в атмосферу, города, получающего энергию из возобновляемых источников, может послужить Масдар, который строится в Объединенных Арабских Эмиратах. Предполагается, что в городе будет проживать около 50 тысяч человек, и еще столько же будут приезжать в него на работу. В качестве средств передвижения планируется использовать скоростной общественный транспорт. Возведенная вокруг города стена будет защищать жителей от горячего пустынного ветра, а отсутствие автомобилей позволит создать в центре тенистые улицы.

Давайте планировать такие города.

**Альбина БЛИЖЕНСКАЯ.**

**На фото: приметы экологичного Петербурга: экотропа Комаровского берега; велодорожка.**