

Review

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

День города

Пятница 9 июня 2017 №102 (6096 с момента возобновления издания)



ufa.kommersant.ru

14 Почему в Уфе стоит строить канатные дороги

14 Как поделят федеральные деньги на обустройство городской среды?

В ноябре 2016 года по всей России стартовала программа «Формирование комфортной городской среды», рассчитанная на пять лет. Эта программа определяет правила благоустройства наших городов и создания современной городской среды. Причем именно благоустройству дворов и придомовых территорий в ней уделяется особое внимание.

Двор с умом



— тенденции —

Как сэкономить ресурсы

Предполагается, что федеральные деньги будут помогать региональным программам благоустройства городских площадей, набережных, улиц, скверов, парков и дворовых территорий. На благоустройство дворов приходится примерно две трети выделенных федеральных средств. И это правильно, потому что именно дворы рассматриваются как первичные общественные пространства и именно дворы отводятся главной роль в формировании лица города. Каждый двор должен обладать яркой индивидуальностью, иметь не только рекреационные зоны и детские площадки, что тоже немаловажно, но и свои сообщества. Ничего нового в этом нет: структура европейского города всегда выстраивалась вокруг улицы как ключевого общественно-пространства и примыкающих к ней более частных дворовых территорий, где люди чувствуют себя комфортно и безопасно.

Двор должен быть не только безопасным, но и «умным». Согласно популярной сегодня концепции «Умный город», функционирование населенного пункта — движение транспорта, работа коммунальных служб, расход ресурсов — выстраивается на основе данных, которые собираются при помощи различных систем (датчиков, мобильных приложений, городских порталов и т. д.). Если перенести этот принцип на уровень двора-микрорайона, рассказывает архитектор КБ «Стрелка» Ксения Трофимова, то можно выделить три основные задачи, которые решает «умный» двор: экономия ресурсов, обеспечение безопасности, доступ к информации. Примером может быть «умное» освещение: свет включается тогда и там, где появляются люди. Если в какой-то части двора никого

нет, фонари там выключаются, экономия электроэнергии.

Концепция «Умный город» уже давно успешно реализуется в европейских странах. Например, пользуется популярностью установка сенсорных датчиков в контейнерах для сбора твердых бытовых отходов. Датчик подает сигнал на центральный процессор, когда контейнер почти полон. И обслуживающая компания производит опорожнение только полных контейнеров, экономия времени и ресурсов.

Внедрение «умных» решений во дворах России находится скорее на подготовительной стадии. Несмотря на многочисленные достоинства подобных решений реализовать их не просто: они недешевы и организационно сложны, не отработаны процессы согласования новых систем с собственниками обремененного имущества и обслуживающими организациями. Кроме того, создание высокотехнологичной инфраструктуры в сложившейся застройке требует предварительной подготовки пространства. Для внедрения «умных» систем необходимо решить базовые проблемы. Например, устройство систем видеонаблюдения за автомобилями невозможно без организованных парковок, а ограничение доступа на территорию требует предварительной оптимизации сети проездов всего квартала.

Только для своих

Важнейший элемент «умного» двора — системы обеспечения безопасности. С введением в действие в 2004 году Жилищного кодекса РФ владельцы жилья в многоквартирных домах получили право собственности на общее имущество многоквартирного дома, в том числе земельный участок, на котором расположен дом. В связи с этим обособление дворовой территории от прилегающих улиц и контроль доступа становится все более актуальным.

Каждый двор должен обладать яркой индивидуальностью, иметь не только рекреационные зоны и детские площадки, но и свои сообщества

Одним из «умных» способов являются автоматические дорожные блокираторы, оснащенные системой распознавания номеров автомобилей или RFID-меток. При наличии правильно организованной инфраструктуры владельцы квартир могут сами программировать визит гостей. Например, ввести в базу номер гостевой машины и время ее приезда; когда машина приезжает, блокираторы открываются автоматически. Также RFID-система может использоваться экстренными службами. Автомобили пожарной службы, скорой помощи и т. д. оснащаются RFID-метками с запрограммированными расширенными условиями доступа: например, при необходимости они могут въезжать на пешеходные дорожки, защищенные от остальных автомобилей.

Популярность идеи организации двора без автомобилей предопределяет спрос на системы дистанционного слежения за парковками. «Умное» видеонаблюдение позволяет автовладельцам не только увидеть свой автомобиль при помощи приложения или интернет-портала, но и в случае необходимости технология работы камеры по событийному принципу позволит отобразить и посмотреть определенные отрезки видео, основываясь на интересующем событии. Например, те моменты, когда на парковке было движение автомобилей или людей.

Реализуемые в России «умные» решения носят преимущественно общегородской характер — это оснащение остановок общественного транспорта Wi-Fi и USB-портами для подзарядки, запуск приложения «Яндекс.Транспорт», мобильное приложение «Парковки Москвы».

прямая речь

Чего не хватает Уфе?

Сергей Белкин, ресторатор, владелец компании «Лидер групп»:
— Городу не хватает такого места, где можно погулять, тут же зайти в творческую мастерскую и в кафе — словом, того, что делают ребята для «Артквартала».

Рамиль Бигнов, владелец АО «Белсталь»:
— Не хватает метро. Еще в 1990 году я, будучи народным депутатом РСФСР, пробил через президента России Бориса Ельцина средства на этот проект. Одновременно это сделали в Казани. В итоге в Казани уже ездят в подземке, а у нас до сих пор ничего нет.

Вячеслав Гилязитдин, председатель госкомитета по предпринимательству и туризму Башкирии:
— У каждого свой ответ на этот вопрос. На мой взгляд, Уфе не хватает стоянок для больших экскурсионных автобусов. С точки зрения иностранных туристов у нас не хватает обменных пунктов в больших развлекательных центрах. Для представителей малого бизнеса — не хватает кооперации по отраслевому признаку. Кстати, 14 июня мы будем проводить большой форум с обсуждением вопроса о том, чего же именно не хватает столице республики.

Вадим Брайдов, фотожурналист:
— Уфе не хватает профессионализма и профессионалов. Единственная отрасль, где можно заработать, — это нефтяная промышленность. Все остальное или уничтожено, или недоразвито. В Уфе все наполовину: полумиллионник-полупровинция, полубогатый-полубомжатский. Нет среды для развития. Все значимости из Уфы сошли, когда уехали из города.

Евгений Астафуров, глава группы компаний «Башавтоком»:
— Жителям Уфы явно не хватает достатка, чтобы больше покупать, продавать и производить.

Иосиф Марач, предприниматель, директор ТК «Центральный»:
— Всего хватает. В Уфе живут прекрасные люди, люди труда. Главное — больше оптимизма и с уверенностью смотреть в будущее.

Рауф Нугуманов, сити-менеджер Уфы (в 2000–2003 годах), вице-премьер правительства Башкирии (2012–2014):
— В первую очередь, не хватает средств в городском бюджете. Если бы они были, можно было бы решить проблему ветхого жилья и другие.

Евгений Дубницкий, директор Центрального парка культуры и отдыха имени Гафури:
— Сложно сказать, что не хватает чего-то одного. Не хватает многого. Главное — нужно менять менталитет наших людей. В общем, все начинается с воспитания: его у нас не хватает.

Салават Хусанов, первый заместитель главы администрации Уфы:
— Городу и горожанам не хватает каждодневного рутинного труда. Если каждый на своем месте будет трудиться на благо города, никто не будет ломать и портить то, что создано.

Валериян Гагин, директор центра современного искусства «Облака»:
— Многим не хватает веры в себя и уверенность в том, что их услышат коллеги и друзья. На мой взгляд, городу необходима «свежая кровь» — больше интересных, талантливых, творческих людей, которые приезжали бы и сделали нашу жизнь лучше.

Дмитрий Эйгенсон, основатель digital-агентства BigD:
— Недостает настоящего центра, где можно провести время, гулять, заниматься творчес-

«Альтернатива трамваю только одна — это метро»

— инфраструктура —

Генеральный директор Муниципального управления электро-транспорта Уфы АСКАР ФАЗЛЫ-ЕВ о том, почему многие города мира возвращаются к электро-транспорту, об идее создания крупной госкомпании для равной конкуренции с частниками и о развитии канатных дорог в Уфе.

— Полгода управление электро-транспорта существует отдельно от инфраструктурной компании. Дало ли это разделение ожидаемый эффект?

Аскар Фазлыев: Дало. Хотя бы потому, что если бы его не было, троллейбусы и трамваи в городе из-за долгов перед энергетиками встали бы гораздо раньше. К ноябрю прошлого года предприятие уже фактически не могло обслуживать никакие платежи кроме зарплат и налогов. Сейчас, хоть и с существенным опозданием, но мы закрываем хотя бы текущую задолженность перед ресурсниками.

— Тем не менее с 5 июня энергетики грозили отключить вам подстанции за неуплату долга...

А. Ф.: А я и не говорю, что ситуация с долгами простая. Просто худо-бедно в течение года ее удается разрулить, не допустив полной парализации работы электро-транспорта. Выделение инфраструктурной компании сыграло в этом не последнюю роль, так как долгов на ней нет. В итоге крупных отключений мы пока избежали, они есть только по малонагруженным линиям и небольшим объектам.

— То есть долгоиграющего эффекта разделение не даст?

А. Ф.: Без пересмотра модели финансирования МУЭТА не даст. У предприятия денег на развитие нет. Объем дотаций и субсидий от города и республики за последние четыре года снизился почти вдвое, до 272 млн рублей в год. Убытки будут расти до тех пор, пока нам не вернут хотя бы прежние объемы дотаций — около 500 млн рублей, как это было до 2013 года, когда МУЭТ работал с нулевой рентабельностью. Мы ведь работаем существенно ниже себестоимости. Рыночная стоимость поездки в троллейбусе и трамвае сегодня в среднем около 40 руб., у нас максимальный тариф — 20, льготники ездят за 11, но повышать его некуда. Все-таки у нас больше половины пассажиров — это пенсионеры, школьники и студенты. Город помог рассчитаться с долгами «Уфаводоканалу», «Уфимским инженерным сетям». Там была гораздо более серьезная ситуация. Мы рассчитываем на аналогичную поддержку и на своевременную оплату компенсаций по льготникам.

— А в чем проблема по компенсации? Не можете доказать объемы?

А. Ф.: Проблема больше в платежной дисциплине. К сожалению, за 2016 год нам еще не оплатили послед-



А. ФАЗЛЫЕВ

ний квартал. У нас зависли и долги за период с 2010 по 2013 годы — около 240 млн руб. По неизвестной причине предыдущее руководство МУЭТ отказалось судиться с минфинком за эту сумму и ушло на пенсию. Возобновить этот процесс практически невозможно — уже вышли сроки исковой давности, да и заявитель отказался от иска.

— Что изменилось? Почему объем дотаций был так серьезно сокращен?

А. Ф.: Денег в бюджете больше не стало, и если город отвлекает средства на другие проекты, условно — на благоустройство парков, где-то возникает «дыра». В последние годы «повезло» нам. При том, что мы подняли выручку, увеличили объем собственных доходов с 30% до 60%, сохранили практически полный объем маршрутной сети — отменили только дублирующие и самые малозагруженные линии.

— Какая нагрузка сегодня у электро-транспорта и насколько она близка к показателям рентабельности?

А. Ф.: Троллейбусы у нас ездят с нагрузкой 15–20%, трамвай — 30%. Это примерно вдвое ниже уровня рентабельности. Мы вынуждены соблюдать расписание и ездить полупустыми. При существующей структуре себестоимости и тарифа нам надо перевозить около 120 тыс. пассажиров в день. У нас пока до 75 тысяч.

— С учетом всего этого есть ли вообще гарантии сохранения электро-транспорта в Уфе?

А. Ф.: То, что я слышу два года в городской администрации, дает на это надежду. Урбанисты считают, что альтернатив современным трамваям в мегаполисах нет. По показателям скорости и объемов перевозки лучше — только метро. При правильной организации трамваев — обособленная полоса без препятствий, современная инфраструктура, многочисленный состав — они не мешают другому транспорту, не имеют помех при движении и способны вывозить до 500 пассажиров за один присест. Автобус, даже сочлененный, — это максимум до 90 человек. Как любой автомобильный транспорт, автобус стоит в пробках. Ну и экологическую составляющую электро-транспорта никто не отменял. Кроме того, как вы знаете, перспективы строительства метро в Уфе нет.

— А троллейбусы?

А. Ф.: С троллейбусами немного иная ситуация. Если организовать его движение, к примеру, по принципу метробусов, то они вполне конкурентны автобусам. У нас же пока троллейбусы «привязаны» к движению по общим полосам со всеми вытекающими последствиями.

— Авто-транспорт, согласно статистике, дает до 70% загрязнения воздуха в крупных городах. Какой еще аргумент нужен, чтобы развивать «зеленый» транспорт?

А. Ф.: Я тоже видел этот показатель, но недавно получил справку профильного ведомства о том, что вклад авто-транспорта в загрязнение воздуха — всего якобы 35%. Но как бы то ни было — при той промышленной нагрузке, которая есть в Уфе, переоснащение присутствия электро-транспорта невозможно.

— Правильно понимаю, что кроме увеличения господдержки, дотаций вы не видите других источников для развития предприятия?

А. Ф.: Во все нет. Мы как раз следим за тем, как развиваются новые формы инвестирования в электро-транспорт. Например, в Санкт-Петербурге начинается строительство трамвайной линии в новом микрорайоне. Средства на это выделяет пенсионные фонды и структуры «Трансмашхолдинга». Их низкопольные трамваи «Витязь», кстати, признаны одной из лучших конструкций в мире, но они требуют идеальной инфраструктуры. Сегодня инвесторы, те же пенсионные фонды, ВЭБ, готовы рассматривать «упакованные» инфраструктурные объекты в электро-транспорте.

— У вас есть «упакованные» проекты?

А. Ф.: Они все на начальной стадии подготовки. В большей степени подготовлен проект скоростного трамвая от Госцирка до городского дворца культуры: его мы показываем потенциальным инвесторам. В меньшей степени готовы обосновать проект строительства трамвайных линий на улице Российской (там есть проект межевания для линии бокового залегания, но нет технического проектирования). Восстановление движения трамваев на проспекте Октября — пока только на уровне идеи.

— Какой маршрут восстановления трамвайного сообщения между севером и югом города лично тебе представляется оптимальным?

А. Ф.: Трудно судить, пока нет ТЭО. Конечно, проспект Октября — идеальный вариант с точки зрения трафика, потенциальной загрузки линий и протяженности маршрута. Но там есть много нюансов. Например, за то время, как предыдущее руководство города 10 лет назад ликвидировало трамваи на проспекте, много кто проложил там метро.

вом, спортом, отдыхать вместе с семьей в течение всего года, куда можно было бы привезти гостей из другого города. Но скоро такой центр — Арт-квартал — появится!

Юлия Расулева, профессор кафедры архитектуры Уфимского государственного нефтяного технического университета:
— Городу однозначно не хватает площадок, где можно было бы остановиться и созерцать. Они могли бы стать платформой для гражданского согласия. Над одной из таких площадок мы сейчас трудимся — это «Мирадор».

Михаил Рабинович, художественный руководитель, главный режиссер Русского государственного драматического театра Уфы:
— Не хватает финансирования и хороших дорог. Во время саммитов Шанхайской организации сотрудничества и БРИКС приезжие поражались красоте города. Если бы так было всегда!

Азат Фазлыев, президент Торгово-промышленной палаты республики:
— На мой взгляд, городу не хватает активного самоуправления. У нас очень много инициатив идет от горожан. Это полезный и пер-

спективный тренд. Власти надо научиться поддерживать эти инициативы, не отмахиваться, не запрещать, как это недавно произошло с днем тысячи велосипедистов. Надо доверять горожанам, делегировать полномочия дворовым комитетам, общественным организациям, вовлекать их в городскую жизнь.

Айнур Аскаров, кинорежиссер:
— Любви, современности и взаимопонимания.

Артем Клименко, PR-директор сети фитнес-центров Mendeleef, Korolef, Zorge, Barbara:
— В Уфе достаточно креативных, интересных людей, которые способны делать счастливее каждого из нас. Во-первых, нужно им содействовать, и тогда у нас будут яркие события. Во-вторых, пусть в каждом из нас почаше просыпается создатель. Состояние счастья, как известно, — это одна из форм физического здоровья.

Рустам Зарафутдинов, генеральный директор ГУП ТРК «Башкортостан»:
— Как человек, который провел некоторое время за пределами Башкирии и посетил мно-

го городов, могу сказать: в Уфе есть все. Это очень хороший, современный, красивый город. Вопрос только в том, как относиться люди к своему городу. Если они его любят и хотят жить в комфортных условиях, то они приложат к этому свои усилия.

Филал Байтерьяков, генеральный директор санатория «Зеленая Роща»:
— Городу однозначно не хватает хороших дорог: зимой, как мы помним, не вывозили снег, сейчас не спешат с ремонтом. А в остальном Уфа — город красивый, родной, и люди в нем живут спокойные.

Дмитрий Винкельман, заслуженный архитектор республики:
— Уфе не хватает настоящих горожан, которые делают все, чтобы он стал настоящей столицей, а не большой деревней. Таких горожан формирует и городской в европейском понимании стиль жизни, возникающий, например, на пешеходных улицах, которых в Уфе нет. Существуют пешеходные «островки», такие как территория возле памятника Салавату Юлаеву или у фонтана «Семь девушек», но этого ничтожно мало.

Подготовила Майя Иванова