

ГОРОД



Лука Гуала. Инженер по транспорту и планировщик с опытом работы в этой сфере более 16 лет. Окончил Университет Кальяри в Италии по специальности «Транспортное машиностроение» и получил научную степень PhD в области экономики транспорта в Университете Палермо. На первоначальном этапе работал в качестве научного сотрудника в Университете Кальяри, где проводил различные исследования, связанные с транспортировками в городах и оценкой транспортного спроса. Позже занимался разработкой инновационных транспортных систем, а также городскими проектами модернизации в различных условиях и странах, таких как Италия, Бельгия, Сингапур, США, Объединённые Арабские Эмираты, Саудовская Аравия и Россия. Будучи сотрудником компании Systematica, участвовал в качестве специалиста в ходе разработки транспортного раздела Стратегического мастер-плана Перми и возглавлял команду, которая работала над транспортным разделом Генерального плана Перми.

ду иностранных специалистов, работавших над мастер-планом и генпланом. Вас везде так принимают?

— Меня несколько удивляют масштабы этой враждебности. Не сама враждебность, потому как определённый её градус я могу понять.

Естественно, местный специалист задаётся вопросом, глядя на нас: «Кто все эти люди? Они приехали из другой страны, они ничего не знают о России, они ничего не знают о Перми. И они здесь, чтобы учить нас, как жить».

На самом деле мы приехали совсем не для того, чтобы кому-то давать какие-то уроки. Моя философия заключается в том, что я работал в ряде городов мира как над мастер-планами, так и над менее масштабными задачами, как в ОАЭ, Ливии, России, так и в своей родной Италии, Сингапуре, США. Где-то — на уровне города, где-то — на уровне района. И вот что я хотел бы сказать местным специалистам: я хотел поделиться этим широким знанием, которое у меня есть, которое я получил, работая во множестве городов и стран мира. Именно так должен восприниматься мастер-план.

Также я могу понять враждебность лоббистов. Потому как новое планирование всегда предполагает мысль о том, что необходимо не делать то, к чему мы привыкли, и попробовать сделать нечто иное. Поэтому, разумеется, если, скажем, компания специализируется на проектировании какой-то масштабной железобетонной инфраструктуры, то она отрицательно воспримет тот факт, что мы не поддерживаем эту инфраструктуру и стремимся ограничить такую инфраструктуру территориями за пределами зоны застройки. Для них мы — угроза бизнесу.

Та же ситуация и с планировщиками, которые призывают к тому, чтобы город оставался компактным за счёт продолжения освоения ядра территории, вместо того, чтобы, например, шла активная застройка Камской долины. Они знают, что эта земля дороже, чем пустыри долины, и они тут же рисуют у себя в голове картинку, как падают их прибыли. Всё это в какой-то мере оправдывает их враждебность. И это, в принципе, то, к чему мы привычны. Мы это видели во множестве других мест, мы всё это объясняем. Но уровень этой враждебности был всегда каким-то менее интенсивным, нежели в Перми.

— **Правда ли, что действующий генплан Перми, к которому приложили руку и вы, слабо соотносится с мастер-планом? Следствие, которое ведётся сейчас против бывшего директора Бюро городских проектов Андрея Головина, судя по заказанным полицейскими экспертизам, склоняется к тому, что мастер-план был заказан впустую и из него мало что вошло в генплан...**

— Применительно к транспортной части это не так.

Из мастер-плана мы импортировали иерархию улично-дорожной сети, мы использовали те же самые принципы — идею расширения трамвайной сети, чтобы покрыть весь центр города, вывод из центра транзитного транспорта, избыточного трафика путём введения платных парковок и множество других принципов.

Конечно, мастер-план остаётся стратегическим документом. И когда что-то требовало изменений, мы это обсуждали. И если выбирали между тем, чтобы что-то напрямую импортировать

или модифицировать, потому что у нас появлялась новая информация, мы приходили к выводу в пользу модификации. Например, мы посещали город в разные времена года.

При работе над генпланом мы поняли, как функционирует топография города, мы поняли, что на каких-то участках улично-дорожной сети не можем разместить трамвайную инфраструктуру, которая была прописана в мастер-плане. Разумеется, в генплане мы исключили эти участки, это нормальный процесс. Тем более что в Пермь мы впервые приехали с теоретическим пониманием города, но это было летом 2009 года.

К моменту работы над генпланом (а это был уже 2010 год) мы уже много раз побывали в городе, очень многое о нём узнали, разговаривали с большим количеством профессионалов. Мы в итоге изъездили Пермь и на общественном транспорте, и на машинах, прошли пешком город вдоль и поперёк. Вплоть до того, что однажды я, не владея русским языком, понял с помощью пермского полицейского, как найти ближайший банкомат, только благодаря тому, что хорошо знал все улицы, про которые он мне говорил.

— **Несмотря на критику и уголовные дела против Андрея Головина, городские власти продолжают с вами сотрудничать, и вы участвуете в проектах по модернизации транспортной системы Перми?**

— Мы работаем не только в Перми, но ещё и в Уфе и Самаре. Мы также вышли с предложением к Москве, и надеюсь, что оно будет принято.

Вплоть до настоящего момента наша компания гордится своей хорошей репутацией. Люди, с которыми мы работаем, хорошо осведомлены о том, что происходит в Перми, и тем не менее они с готовностью работают с нами, по-прежнему считают нас хорошими профессионалами. Поэтому у меня нет впечатления, что наша репутация как-то пострадала в результате всех событий в Перми. Более того, я считаю, что мастер-план Перми имеет статус важной вехи для России, и у нас есть основания думать, что Самара, Тольятти и Уфа хотят сделать нечто подобное.

По нашим впечатлениям, Пермь — это город-пионер в том, что касается изменений в подходах к городскому и транспортному планированию. И, как все города-пионеры, она имеет свой блеск и свои проблемы. И те, кто следует за Пермью, пойдут уже проторённой дорогой.

Сейчас мы ассистируем городским властям Перми в проектировании ряда перекрёстков с тем, чтобы их размер мог быть уменьшен и можно было высвободить те площади, которые сейчас заняты под транспорт. Тогда появится возможность наделить эти земли другими функциями, не сокращая при этом пропускную способность улицы.

Но важно понимать, что снижение количества полос — это мера, которая оправдана только в случае, если город всерьёз готов улучшать качество общественного транспорта. Только таким образом можно пересадить часть автомобилистов на него. Вы можете владеть автомобилем, но при этом необязательно быть рабом автомобиля. И если городской транспорт действительно вас не устраивает, в итоге вы станетесь рабом машины. Ведь в данном случае это уже воспринимается как единственный вариант передвижения по городу. ■

В нашем предложении трамваи всегда идут отдельно от потока. Единственное, что может остановить трамвай, — это автомобильное ДТП на перекрёстке. Количество таких аварий можно сократить, ограничив скорость движения автомобильного потока. Трамваи могут быть качественно защищены от такого рода воздействий, могут быть высокоскоростными, иметь большую вместимость, обеспечивая пассажиров высококачественными услугами и увеличивая пропускную способность сети.

Во множестве случаев мы предложили заменить троллейбус на трамвай, поскольку потенциально трамвай обеспечивает транспортную услугу гораздо более высокого качества. К тому же никому явно не придёт в голову парковаться на трамвайных путях. В то время как нередко автомобилисты паркуются на пути следования троллейбуса, рассуждая, что, мол, троллейбус всегда сможет объехать припаркованную машину.

Поэтому мы сочли, что трамвай будет более надёжным, чем троллейбус.

И есть ещё одна, более важная причина. Когда вы прокладываете трамвайные пути, будет очень проблематично их потом убирать в смысле принятия соответствующего административного

решения. В то время как троллейбусные и автобусные маршруты сегодня здесь, а завтра их отменили.

Решение удалить троллейбус там, где нет трамваев, обосновано в мастер-плане тем фактом, что современный автобус стандарта «Евро-5» даёт меньшее загрязнение, нежели троллейбус, если, например, энергия для движения троллейбуса производится за счёт переработки газа.

По мне, это не очень хорошая идея — замена троллейбусов автобусами, но это было командное решение, и я его принял. И здесь аргументация стоимостная. Потому что, даже несмотря на то что автобус «Евро-5» — это дорогостоящая инвестиция, всё равно получается дешевле, чем троллейбусная инфраструктура.

Эта идея заявлена в мастер-плане, но пока не прописана в генплане. В значительной степени это тактическое, а не стратегическое решение, из разряда тех, которые могут приниматься индивидуально применительно к каждому конкретному случаю, а не в качестве единой и общей стратегии для всего города.

— **Не секрет что ваши пермские коллеги из числа планировщиков и архитекторов очень критически и даже враждебно восприняли коман-**