



Автор рассуждает о проблематике зимнего города, рассматривая аспекты инженерной и транспортной инфраструктуры и поднимая вопросы создания и эксплуатации закрытых общественных пространств.

Ключевые слова: зима; общественный транспорт; закрытые общественные пространства; альтернативная энергетика. /

The author considers the problems of a winter city, touching upon the aspects of engineering and transport infrastructure and bringing up the issues of formation and maintenance of closed public spaces. Keywords: winter; public transport; closed public spaces; alternative energetics.

## Зимний город / A Winter City

текст  
Алексей Козьмин /  
text  
Alexei Kozmin

В 2014 году в журнале «Эксперт – Сибирь» вышла моя небольшая статья, в которой поднимались вопросы, связанные с жизнью в сибирских городах, в зимних городах. С тех пор прошло уже шесть лет, поэтому можно сделать новый обзор. Давайте посмотрим, что произошло за это время. Изменилась ли ситуация в зимних городах России?

Проблемы зимнего города связаны в первую очередь с удобством проживания в сибирских городах, поскольку суровый климат и не слишком комфортные условия жизни часто являются главными причинами переезда из северных городов и Сибири. И если мы ставим вопрос о повышении комфортности и привлекательности сибирских городов, то мы должны решать эти проблемы.

Рассмотрим, о чем говорилось в той статье и что изменилось с того времени.

### 1. Инженерные системы городов

Как известно, все сибирские города имеют централизованные системы тепло- и водоснабжения. Зимой эти системы работают на весь город, а летом их готовят к зиме. Это не изменилось со времен СССР. Мы по-прежнему поддерживаем жизнеобеспечение крупными централизованными системами, тратя на них колоссальное количество ресурсов, занимаясь энергосбережением в основном уже в домах, да и то не всегда.

Здесь ситуация начала меняться к лучшему. Шесть лет назад я писал, что если хозяин ставит в квартире индивидуальные приборы учета тепла, занимаясь энергосбережением, то во многоквартирных домах он будет продолжать платить за теплоэнергию по количеству квадратных метров.

В 2018 году Конституционный суд РФ принял решение, что индивидуальные приборы учета тепловой энергии имеют приоритет и люди, которые их устанавливают, могут платить за теплоэнергию по факту потребления. Это очень важное решение, которое позволяет уменьшать энергопотребление и заставляет производителя-монополиста задумываться, как снизить затраты, чтобы быть более эффективным.

В то же время в сибирских городах необходимо тестировать применение локальных систем энергообеспечения

с использованием современных технологий, в том числе солнечных коллекторов, солнечных батарей, тепловых насосов. В некоторых районах Сибири количество солнечных дней даже в зимнее время достаточно велико.

Показателен пример Северного Китая, где солнечные коллекторы используют для производства тепловой энергии и горячей воды. К сожалению, в Сибири это не стало распространенной практикой. Пока мы останавливаемся на развитии централизованных сетей, во все новые районы города тянем трубы и затем вынуждены их обслуживать. Сети изнашиваются, происходят аварии... И тут уже встает вопрос безопасности и жизнеобеспечения города. Конечно, когда системы независимы, они более эффективны. Здесь есть простор для разработки и внедрения новых технологий жилищно-коммунального обеспечения зимнего города. В этом направлении могут работать наши инновационные компании, вузы и бизнес.

### 2. Комфортный общественный транспорт

Очень важный сектор для жизни сибирских городов и крайне слабо развитый в Сибири. За прошедшие шесть лет ничего не было сделано. Все те же самые маршрутки, холодные трамваи, чуть более теплые троллейбусы, запущенные остановки... Несмотря на отсутствие достаточного количества парковок и пробки, люди в условиях зимы выбирают личный транспорт, потому что никому не хочется стоять на холодной остановке, ждать долгое время автобус или троллейбус.

Приоритет общественного транспорта не подлежит сомнению, а значит, для развития этой сферы нужны какие-то прорывные технологии. Мы вкладываемся в развитие дорожной сети, но вложение в общественный транспорт по объему гораздо меньше и значительно эффективнее.

Сейчас, не имея достаточных средств, мы решаем вопросы развития улично-дорожной сети точно: делаем где-то двухуровневые развязки, расширяем дороги, тем самым смещая пробки в другое место. Развитие общественного транспорта решает эту проблему коренным образом: люди станут использовать общественный транспорт, если это будет комфортно, если он будет ходить с нужной частотой и если остановки будут теплые.



Пока, к сожалению, этот вопрос системно не решается. Здесь нужна политическая воля.

### 3. Комфортное передвижение по городу

Здесь имеется в виду передвижение пешком и на средствах индивидуальной мобильности: самокатах, велосипедах, скейтах, моноколесах и т. д. Понятно, что в условиях зимних городов эксплуатировать эти транспортные средства достаточно сложно. Но и передвигаться пешком часто тоже невозможно, потому что при планировке городов и в СССР, и сейчас в России пешеход не воспринимался как единица, для которой планируется город. Город всегда планируется под транспорт. Даже понятия «транспортный каркас», «транспортная схема» есть, а понятия каркаса пешеходных путей нет. И ни в одном генеральном плане его нет.

Многие города начинают об этом задумываться, но задумываются в общем, без привязки к сезонам. Передвижение по зимнему городу не должно быть постоянно связано с преодолением сугробов, разрывов, грязи, луж. По некоторым дорогам вообще пройти невозможно, потому что узкие тротуары завалены снегом. В России в первую очередь чистятся дороги, а тротуары – по остаточному принципу. А например, в Скандинавии сначала чистят велосипедные дорожки, на некоторых из них есть подогрев, потом тротуары, а уже потом автодороги. И это тоже специальная политика. Людям в итоге удобнее передвигаться на том транспорте, который более экологичен и выгоден.

### 4. Создание систем подземной урбанистики

Необходимо создавать пространства, где люди в зимний сезон смогут передвигаться и проводить время в комфортной среде. В центрах старых городов такие решения сложно внедрять по понятным причинам: там есть сети, есть историческая среда, но новые микрорайоны можно планировать так, чтобы были переходы между зданиями и общественными центрами, между жилыми комплексами и торговыми центрами. Теоретически можно даже запускать общественный транспорт внутрь комплексов, в нижние этажи, чтобы люди меньше времени проводили на холоде. Конечно, это будет связано с определенными затратами, но зато существенно повысит комфортность проживания.

В городах, где часто идут тропические ливни, например в Гонконге, сделаны крытые переходы между зданиями и обеспечивается проход насквозь между домами. Целый город на уровне второго-третьего этажа. Можно передвигаться, не спускаясь вниз, на дорогу. И если идет ливень, ты под него никогда не попадаешь. Подобную систему, но защищающую от снега, ветра и холода, можно планировать при строительстве новых районов зимних городов.

Там же можно создавать зимние общественные пространства, где люди смогут встречаться. Понятно, что есть уличная зимняя активность, когда можно пойти на каток, на горку и т. п., но все это уже не очень хорошо работает при  $-20$ , потому что очень холодно, а в  $-30$  уже совсем не работает. Для этого в зимних городах должны быть места, где можно провести время, и это не только торговые центры. Сейчас молодежь часто идет в торговые центры зимой и там проводит время, не покупая ничего, а просто встречаясь.

Такие общественные пространства, если мы говорим про подземную урбанистику, вполне могут создаваться. Они должны быть общественными в классическом смысле этого понятия, как говорил Вячеслав Глазычев, т. е. не должны никому принадлежать. Это городские общественные пространства. Это может быть общественный центр, куда люди могут прийти и просто там посидеть, например. Там могут быть элементы бизнеса: какая-то кофейня, магазинчик, но само пространство не должно принадлежать бизнесу, потому что иначе это уже превращается в выжимание денег из потребителя. А эти деньги есть не у всех.

Учитывая продолжительность зимы от полугодя и больше, а также актуальность проблемы сокращения населения в сибирских городах, считаю необходимым в программы городского развития и генеральные планы городов добавить раздел «Зимний город». Как город живет зимой? Как он развивается? Какие мероприятия направлены на повышение комфортности среды в зимний период? Какие есть общественные пространства для проведения времени зимой? Это все очень важно, потому что зимний город и летний город в Сибири – это два абсолютно разных города.