

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае

MA Qiang, WU Feiqiong, LIANG Jing, WEI Xiao

Аннотация: В старых городских районах сети «узких, ветхих и разорванных» улиц и переулков, как правило, не включены в систему городских дорог и связаны со сложными границами прав собственности; поэтому они являются одним из ключевых затруднений городского обновления. На примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае статья показывает, что «обновление улиц и переулков» является первоочередным звеном городского обновления: оно касается не только системы транспортной микроциркуляции, но и служит важной сетевой основой для эффективной реконфигурации общественных благ и функций. Ключевые звенья такого обновления состоят в следующем: четко определить место и роль улиц и переулков в дорожной системе и проводить обновление с учетом местных условий и потребностей человека; рассматривать обновление сети улиц и переулков в увязке с формированием системы «общественных проходов» в микрорайонной среде; «преодолевать NIMBY и достигать взаимовыгодного YIMBY», выстраивая координируемый администрацией подрайона и другими органами низового управления механизм обновления по принципу взаимной выгоды, а также используя эффективный «инструментарий YIMBY» для снятия типичных «барьеров NIMBY» и максимального преодоления «дилеммы заключенного».

Ключевые слова: городское обновление; сеть улиц и переулков; общественные проходы; низовое управление; эффекты NIMBY/YIMBY

Классификационный номер Китайской библиотечной классификации: TU984; код документа: А

DOI: 10.16361/j.upf.202501012; номер статьи: 1000-3363(2025)01-0086-07

Сведения об авторах: MA Qiang, старший инженер профессорского уровня, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd.; наставник предприятий Национальной школы выдающихся инженеров Университета Тунцзи; директор Института планирования и проектирования Fuxing; зарегистрированный градостроитель. E-mail: mac1416@vip.163.com; WU Feiqiong, старший инженер, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd.; главный инженер Института планирования и проектирования Fuxing; общественный градостроитель подрайона Чжицзянси-лу района Цзиньань; зарегистрированный градостроитель; LIANG Jing, старший инженер, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd.; заместитель главного инженера Института планирования и проектирования Fuxing; зарегистрированный градостроитель; WEI Xiao, старший инженер, Shanghai Tongji Urban Planning & Design Institute Co., Ltd.; помощник директора Института планирования и проектирования Fuxing; зарегистрированный градостроитель.

1 Значение улиц и переулков в городском обновлении

Городское строительство в Китае вступило в новый этап: от экстенсивного и расширительного развития оно переходит к более тонкому, качественному и внутренне ориентированному повышению. Городское обновление уже стало центральной задачей этого этапа и одновременно трансформируется в сторону «микрообновления», обращенного к

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае

пространственным «клеткам» - земельным участкам и отдельным зданиям, тесно связанным с местными субъектами, прежде всего жителями и собственниками[1]. Оно больше не сводится к восполнению объектов обслуживания или фасадному «переодеванию» среды, а затрагивает глубокие проблемы пространственной интеграции в условиях уже сложившихся прав собственности. Исходя из опыта авторов в работах по городскому обновлению на уровне кварталов в Шанхае, по мере того как практики вроде «15-минутного сообщества» углубляются до квартального масштаба, главным трудным звеном дальнейшего продвижения обновления становится сеть улиц и переулков.

1.1 Совершенствование сети улиц и переулков как ключ к преодолению чрезмерного масштаба обновления

Пространственная структура старых городских районов в значительной мере возникла в ходе «снизу вверх» развивавшихся процессов пространственной самоорганизации[2]. Долговременное спонтанное развитие привело к дефициту внутренних общественных пространств, узости и несистемности улиц и переулков, слабой доступности и серьезным рискам, включая пожарную эвакуацию. Прежние регламентные планы и проекты городского обновления часто выборочно расширяли отдельные переулки с шагом дорожной сети 300-400 м, доводя их до стандартов муниципальных дорог. В результате формировались кварталы, наружные границы которых заданы городскими дорогами, а внутренняя ткань состоит из нерегулярных переулков; их «внешняя» и «внутренняя» структуры заметно расходятся. Масштаб таких кварталов значительно превышает масштаб старых кварталов зарубежных городов - Лондона, Милана, Барселоны, Мельбурна, где он обычно составляет около 200 м. Исследования показывают, что сверхкрупные кварталы ведут к функциональному несоответствию или смещению, снижают пространственную активность и даже ограничивают возможности участия в городском обновлении[3]. Если прежде не упорядочить сеть улиц и переулков, внедрение функций и реконструкция общественных пространств останутся лишь обновлением «квартальной оболочки».

Типичным примером является подрайон Чжицзянси-лу в районе Цзиньнань Шанхая. Его площадь составляет всего 1,64 км², но территория рассечена Северо-Южной эстакадой, Чжуншань-бэйлу и другими скоростными магистралями, а также городскими артериями Датунлу, Сицзан-бэйлу и Чжунсинлу. За исключением Датунлу, ширина красных линий этих дорог достигает 50 м и более. Длина сторон многих кварталов превышает 300 м, а местами - 400 м. Внутренняя территория находится в типичном состоянии ожидания обновления: сеть улиц и переулков неполна, объекты обслуживания недостаточны, открытые пространства трудно встроить. Опрошенные жители настойчиво ожидают улучшения объектов и условий передвижения^①.

1.2 Совершенствование сети улиц и переулков как важное дополнение к системе муниципальных дорог

Исследователи отмечают, что сеть улиц и переулков обладает множественными свойствами - транспортными, социальными и природными[4]. Ее совершенствование означает не только повышение доступности, но прежде всего усиление «общественности» самих улиц и переулков. Преимущества традиционных переулков - высокая плотность, человеческий масштаб и удобство для медленного движения; их недостатки - узкое сечение, нерегулярные линии и многочисленные тупики. Они не достигают минимальных «технических стандартов» муниципальных дорог: согласно Стандарту планирования комплексной городской транспортной системы, ширина красной линии улицы-дублера должна составлять 14-20 м, а тротуар - не менее

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае 2,0 м. Поэтому такие переулки являются типичными «внекатегорийными» или «нестандартными» дорогами.

Уплотнение дорожной сети давно является одной из важных задач городов, но прогресс остается сравнительно медленным. Отчет о мониторинге плотности дорожной сети и условий движения в крупнейших городах Китая за 2023 год показывает, что в центральных застроенных районах основных городов требованию Стандарта планирования комплексной городской транспортной системы (GB/T 51328-2018; далее - «национальный стандарт») о плотности сети 8 км/км² соответствуют лишь три города: Шэньчжэнь (9,8 км/км²), Сямэнь (8,7 км/км²) и Чэнду (8,6 км/км²). Даже район Хуанпу в Шанхае, имеющий максимальную плотность дорожной сети среди городских административных районов страны, достигает лишь 14,4 км/км², что заметно ниже показателей центрального Токио (35,3 км/км²) и Манхэттена в Нью-Йорке (23,4 км/км²)[5]. Главная причина заключается в модели строительства, сосредоточенной на магистральной сети: она приводит к разреженной плотности и неполноте улиц-дублеров, не оставляя ресурсов для преобразования «внекатегорийных» дорог, включая переулки[5-7]. Превращение переулков в стандартные улицы-дублеры потребует масштабного сноса и нового строительства, вызовет резкий рост автомобильного движения, создаст риски безопасности и вытеснит пространство медленного движения, серьезно разрушая масштаб и ткань городской среды и снижая ее качество[8].

Необходимо признать, что существующая сеть улиц и переулков является не только единственной сетью транспортной микроциркуляции внутри кварталов, но и важным носителем маломасштабных соседских общественных пространств и общественной жизни[9-11]. В подрайоне Чжицзянси-лу доля улиц-дублеров в общей протяженности дорог составляет лишь 37,5%, что значительно ниже требования национального стандарта в 65%-70%. Однако здесь насчитывается более 70 существующих переулков шириной не более 6 м: уже доступная протяженность составляет 10,9 км, еще 2,7 км могут быть открыты. Совокупная плотность сети достигает 8,3 км/км², а шаг сети - около 100 м, что значительно выше плотности системы улиц-дублеров. В Шанхае такие элементы «15-минутного сообщества», как фитнес-маршруты, пешеходные проходы и уличные пространства, в конечном счете должны опираться именно на эти переулки (рис. 1).

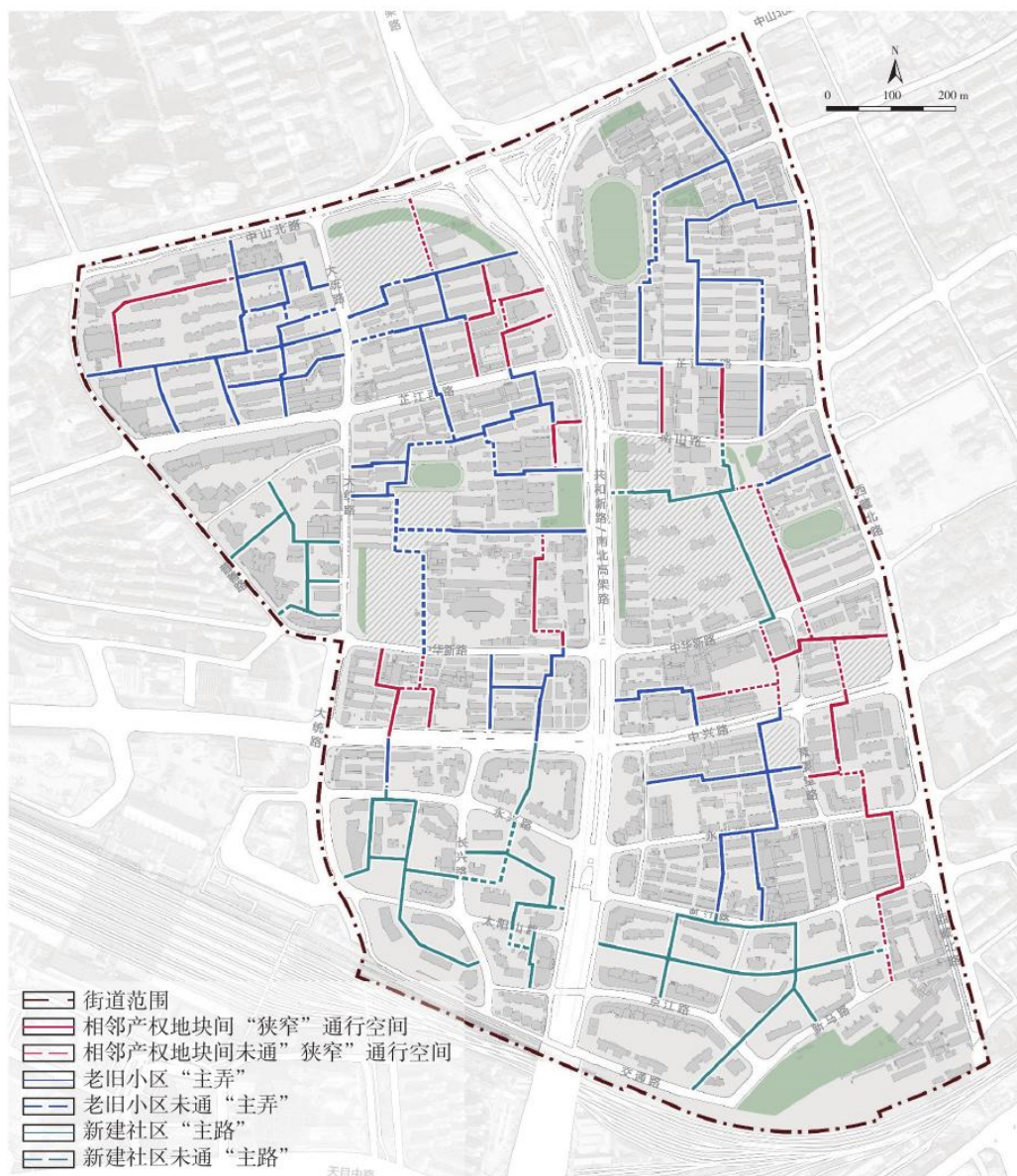


Рис.1 Существующее распределение улиц и переулков подрайона Чжицзянси-лу

В последнее время в городском обновлении появился термин «неформальное пространство»: его гибкость, разнообразие и низкая стоимость способны компенсировать функциональные дефициты формальных общественных пространств. Сети улиц и переулков, состоящие из разных «внекатегорийных» дорог, как раз являются в старом городе живыми неформальными пространствами человеческого масштаба[12-14]. Поэтому городскому обновлению необходимо изменить традиционную логику планирования и строительства городской дорожной системы, уделить полноценное внимание обновлению и совершенствованию сети улиц и переулков, отказаться от автомобильной доминанты в проектировании, подчеркнуть характеристики «минимального права прохода» и «общественного прохода» и, исходя из потребностей человека и местных условий, формировать сеть улиц и переулков, независимую от класса улиц-дублеров.

2 Основные проблемы обновления сети улиц и переулков

2.1 Недостаток четких стандартов и сопутствующей поддержки

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае

Функциональная роль сети улиц и переулков в городе, технические стандарты ее преобразования и финансовая поддержка пока не получили достаточного внимания. Стандарт планирования комплексной городской транспортной системы относит «внутриквартальные дороги, не находящиеся в муниципальной собственности, но доступные для общественного пользования», к «улицам-дублерам II класса» и не устанавливает жестких требований к ширине красной линии, проектной скорости и другим параметрам. На основе практики Шэньчжэня Yan Wenjun и др.[15] также предложили понятие «негосударственных улиц-дублеров», определив их как дороги немунципального характера, которые выделяются путем комплексной координации в пределах единицы, строятся девелопером и совместно управляются подрайоном и управляющей компанией. Однако вопрос о том, не приведет ли такое позиционирование переулков как разновидности «улиц-дублеров» к повторению автомобильной логики, требует дальнейшего наблюдения; к тому же оно не дает действенных ориентиров и поддержки для реальных проблем обновления, связанных с правами собственности.

2.2 «Барьеры NIMBY» и «дилемма заключенного» в обновлении сети улиц и переулков

Академик Wu Zhiqiang[16] указал, что «трудность согласования интересов» уже стала одной из «семи трудностей» городского обновления. Суть городского обновления состоит в оптимизации и корректировке соседних прав собственности и пространственных отношений. За сложными «отношениями собственности» в процессе обновления стоят многочисленные заинтересованные стороны (stakeholders), между которыми легко возникает социологический феномен NIMBY^② - «not in my back yard». В стремлении защитить собственные интересы акторы инстинктивно опасаются, что кто-то «сдвинет их сыр», и в общественных делах склоняются к стратегии неучастия. В итоге общий интерес несет ущерб или общая цель не достигается, а ситуация попадает в «дилемму заключенного» (prisoner's dilemma)^③. Феномен NIMBY делает оптимизацию границ вещных прав исключительно трудной: никто не хочет платить за общественное благо - обновление улиц и переулков, что ведет к нехватке общественных благ в сообществе[17].

Сходные барьеры NIMBY неоднократно проявлялись при обновлении улиц и переулков в других районах Шанхая (табл. 1). Практика подрайона Чжицзянси-лу подтверждает это: здесь много старых жилых комплексов, велика доля приезжего населения (около 33% постоянных жителей), и эта группа в основном относится к обновлению переулков как к делу, «не имеющему ко мне отношения». Местные предприятия также проявляют мало активности: они главным образом хотят улучшить условия парковки и добавить открытые спортивные площадки. С 2019 года до конца 2023 года ни один из десяти «планов расчистки маршрутов активности», предусмотренных первоначальным планом обновления сообщества, не был завершен (рис. 2).

Табл.1 Некоторые примеры сходного эффекта NIMBY в Шанхае

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае

街巷名称		邻避后果	社区居民邻避主要原因	企业单位邻避主要原因
支路	浦东新区云台路	• 三林路与尚博路之间 200 m 的断头路十年未能打通,居民出行需绕行 1.8 km	• 目前工地用作临时停车场,如贯通车辆无处停放	• 与轨交规划方面的冲突 • 建设主体争议带来资金矛盾
	普陀区花家浜路	• 两区交界 269 m 的断头路,环境脏乱差,居民避让出行	• —	• 区环卫部门有构筑物超越道路红线 • 公交终点站需搬迁寻找新址
	杨浦区打虎山路	• 飞虹路—辽源西路路段隔断,居民出行不便,高峰时段周边路段拥堵严重	• 施工周期长,部分居民利益可能受损 • 部分小区停车棚须退界改造 • 部分地块旧改征收工作尚未完成	• 路侧的养老院、文体中心、保障租赁房等项目进程受道路建设施工影响
巷弄	长宁区爱建小区与虹桥小区的边门通道	• 小区相邻的边门成为出行“拦路虎”,居民为此“吵了 3 年”	• 居民担心打开边门影响自己小区的安全性和安静舒适度	• —
	浦东新区万科新里程小区西通道	• 业主出行需绕行 1.2 km,新开通道被封一年多	• 相邻小区此前有过多次矛盾,新通道爆发强烈不满	• —
	闵行区龙柏二村与嘉富丽苑共享公共通道	• 一方小区在通道上设置花箱、门禁阻碍另一方小区非机动车通行	• 设门禁的小区担心助动车太多影响安全	• —

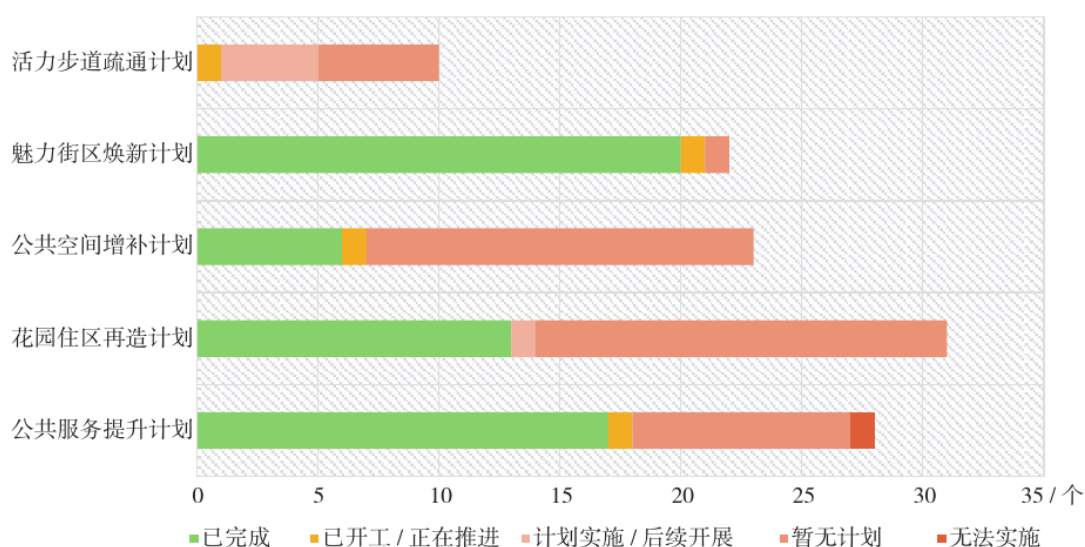


Рис.2 Реализация «Плана обновления сообщества 15-минутного жизненного круга подрайона Чжицзянси-лу» (2019-2023)

2.3 Необходимость упорядочения механизма реализации обновления сети улиц и переулков

Помимо NIMBY со стороны заинтересованных участников, более серьезной проблемой обновленческой практики является отсутствие «опорного центра». Положение Шанхая о городском обновлении предусматривает, что «администрации подрайонов и народные правительства поселков выполняют соответствующую работу по городскому обновлению в пределах своих полномочий»; Руководство Шанхая по городскому обновлению также уточняет, что эти органы «организуют участие общественности в мероприятиях городского обновления, собирают предложения и содействуют реализации проектов». Однако в нынешних условиях может возникнуть ситуация, когда они «и не искусные мастера, и без материалов». На администрации подрайонов ложатся тяжелые задачи, но четкого и эффективного разделения полномочий не хватает. Городское обновление профессионально сложно и охватывает широкий круг вопросов, тогда как штат подрайонных администраций ограничен, ежедневные дела многочисленны, а специалистов не хватает, что затрудняет качественное принятие профессиональных задач обновления. Кроме того, городское обновление обычно находится на пересечении полномочий разных ведомств - планирования, транспорта, городского управления, озеленения и др., а комплексная координация для администрации подрайона затруднительна. Наконец, финансовые источники для выполнения городского обновления на уровне подрайона

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае крайне ограничены: общественные средства часто приоритетно направляются на крупные проекты, и малые микрообновления, такие как благоустройство переулков, редко получают целевую поддержку. Поэтому необходимо упорядочить множество звеньев реализации городского обновления на уровне подрайона и срочно создать новый механизм, соответствующий динамичному продвижению городского обновления.

3 Направления совершенствования обновления сети улиц и переулков

3.1 Полное признание места и роли улиц и переулков в городском обновлении

Прежде всего необходимо в полной мере признать ценность улиц и переулков в городском обновлении, осознав их множественные функции в передаче культурного контекста, сохранении пространственной ткани и обеспечении транспортной микроциркуляции. В положениях о городском обновлении, правилах их реализации и смежных стандартах следует четко закрепить содержание, относящееся к обновлению сети улиц и переулков, и поощрять разработку проектных процедур и руководств с интеграцией транспортного планирования, городского дизайна и других подходов.

3.2 Продвижение обновления сети улиц и переулков на основе совершенствования системы «общественных проходов»

Обновление сети улиц и переулков должно следовать существующим условиям и опираться на прежние переулки. Оно не должно делать акцент на расширении и выпрямлении линий, а прежде всего должно повышать открытость, право общественного прохода и связанность, становясь важным носителем повседневной жизни, общественной активности и общественных функций внутри кварталов и сообществ и «достигая цели минимизации затрат на преобразование и максимизации эффективности прохода»[18].

(1) Малый масштаб и опора на «микрообновление». Следует избегать механического применения дорожных инженерных норм и исходить из реальных потребностей, подчеркивая ориентированное на человека микрообновление улиц и переулков.

(2) Гибкое обновление. Следует отказаться от «крупного сноса и крупного строительства», максимально выявлять потенциал существующих *lilong*, строительных отступов и других пространств запаса и обновлять сеть улиц и переулков через механизмы совместного использования и взаимной выгоды.

(3) Согласованное и поэтапное обновление. Все заинтересованные стороны должны продвигать обновление сети улиц и переулков в режиме «совместного строительства, совместного пользования и общей выгоды», опираясь на переговорный и постепенный подход.

Чтобы не допустить возврата обновления улиц и переулков к автомобильной модели, целесообразно закрепить «улицы и переулки» как самостоятельный класс в нормах, что поможет совершенствовать городскую систему микроциркуляции на человекоцентричной основе. С учетом уже имеющихся практик Шанхая, Шэньчжэня, Уханя и других городов более продуктивно связывать сеть улиц и переулков с формированием городской системы «общественных проходов». Это позволяет повышать плотность дорожной сети, контролировать масштаб кварталов, увеличивать пешеходную доступность, усиливать возможности экстренного доступа в сообщества, размещать пространства общественной активности и отдыха, а также повышать гибкость планировочной структуры участков[19-21]. Например, в Шанхае общественный проход определяется как «дорога без контроля планировочной красной линии, главным образом удовлетворяющая потребности общественного прохода вдоль прилегающих

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае

участков, включая главные lilong и внутриквартальные дороги» (Стандарт транспортного проектирования зданий и устройства парковок [DG/TJ 08-7-2021]); как немунципальная дорога, он не требует отступа зданий вдоль линии[22]. Ухань более детально определяет его как «районно-общий проход, который пересекает один земельный участок или проходит между несколькими участками, не затрагивает права землепользования вдоль линии, пропускает общественный транспорт и компенсирует недостаточную плотность городской сети улиц-дублеров» (Технические положения Уханя по планировочному управлению строительными проектами, 2014). Стандарты и правила городского планирования Шэньчжэня (сводная редакция 2021 года; далее - «Стандарты и правила») используют расстояние между «улицами-дублерами и общественными проходами» как показатель контроля масштаба квартала и устанавливают, что при превышении предельной площади квартала земельным участком с самостоятельными правами собственности на участке желательно дополнительно предусматривать городские дороги или общественные проходы.

Низкие технические требования, гибкие способы контроля и совместное право прохода позволяют общественным проходам эффективно уравнивать общественный интерес и частную собственность. Это их коренное преимущество по сравнению с городскими дорогами, особенно в ситуациях обновления со сложными правами собственности, высокой стоимостью консолидации прав и трудностью реализации жесткой дорожной красной линии.

Технические требования к ширине общественных проходов значительно ниже, чем к городским улицам-дублерам. Ухань требует, чтобы «минимальная ширина общественного прохода с функцией проезда автомобилей составляла не менее 6 м», тогда как минимальная ширина улицы-дублера в этом городе равна 15 м. В Шанхае для «чисто медленного движения» требуется лишь 4 м, а для общественного прохода, «главным образом предназначенного для медленного движения и одновременно учитывающего проезд специальных транспортных средств вдоль прилегающих участков», - 7 м, что также существенно меньше требований к улицам-дублерам шириной 9-24 м. При этом контроль общественных проходов часто осуществляется «пунктирной линией»: в зависимости от местных условий можно задавать, являются ли изменяемыми количество, входы, ширина и линейная форма проходов, что обеспечивает гораздо большую гибкость (рис. 3).

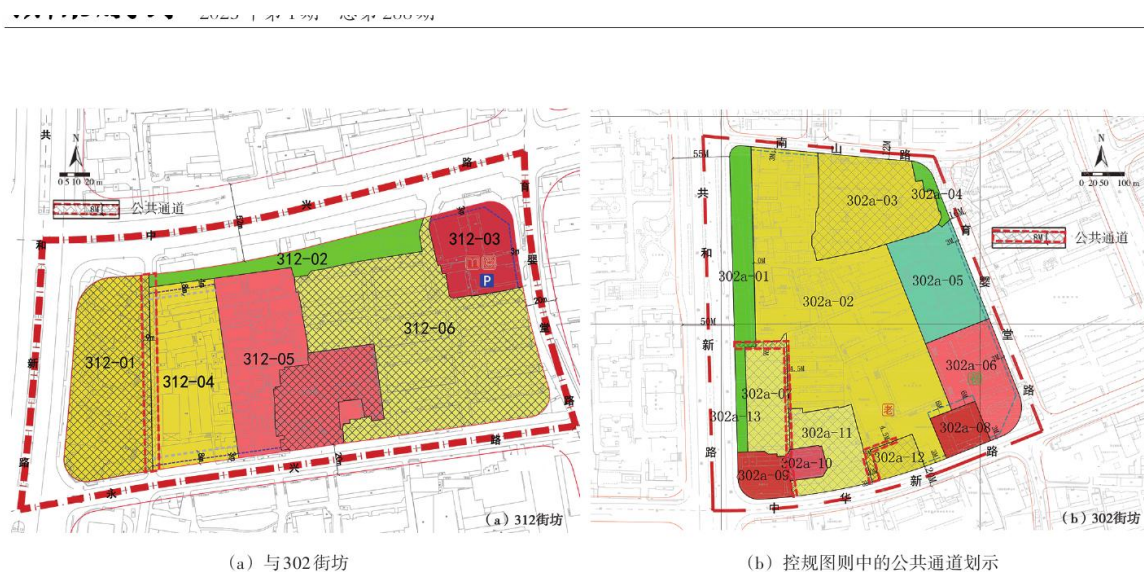


Рис.3 Общественные проходы квартала 312 подрайона Чжицзянси-лу

Общественные проходы могут эффективно уменьшать масштаб кварталов до 200 м и даже меньше. Так, «Стандарты и правила» устанавливают для жилых кварталов в городских

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае ландшафтных зонах I и II классов шаг 100-200 м; Шанхай также предусматривает, что в жилых районах расстояние между общественными проходами, как правило, не должно превышать 200 м, а в районах общественных центров и транспортных узлов - 150 м (Уведомление о проведении оценки реализации планирования до передачи земельных участков, Hu Gui Tu Zi Xiang [2016] № 580). В эпоху городского обновления роль общественных проходов становится еще заметнее. Шанхай не только включает их в качестве важного элемента в оценку передачи земельных участков под жилье, коммерческие услуги и офисы, причем они могут прямо включаться в условия передачи земли; Правила реализации планирования и земельного обеспечения городского обновления в Шанхае (пробные) специально предусматривают бонусы к коэффициенту использования территории за общественные проходы. Например, проекты обновления, подобные Columbia Circle, предоставляя прилегающим жителям круглосуточные общественные проходы и открытые пространства, добились локальной корректировки высоты зданий и характера землепользования, достигнув взаимной выгоды между девелоперской доходностью и общественным интересом.

3.3 Преодоление барьеров NIMBY в обновлении улиц и переулков и совершенствование инструментария YIMBY

Гражданский кодекс КНР с точки зрения прав и обязанностей дает правовую основу для использования неформальных пространств между «общественным» и «частным». Например, разделы о «праве прохода по соседнему участку», «послойном установлении права пользования землей под строительство», «долевой собственности собственников на здание» и «соседских отношениях» предусматривают, что «собственники имеют права и несут обязанности в отношении общих частей здания за пределами их индивидуальных частей», а «обладатель права на недвижимость должен предоставить необходимые удобства соседнему правообладателю, если тому необходимо использовать его землю для прохода и других целей». Эти нормы создают прочную правовую основу для того, чтобы местные нормативные акты о городском обновлении дальше уточняли передачу и совместное использование «права на соседнее пространство» и тем самым лучше совершенствовали обновление улиц и переулков.

Одновременно особенно важна оптимизация механизма реализации обновления улиц и переулков. Для такой сети более уместна стратегия «гибкой адаптации и обновления через заимствование прав»: при полном уважении исходной пространственной сетевой ткани, отношений и границ собственности внутри квартала используются разнообразные взаимовыгодные стимулы, формируется постоянно дополняемый «инструментарий YIMBY», а заинтересованные стороны побуждаются добровольно «предоставлять в пользование» соответствующие пространственные права для совершенствования общественных пространств и проходов. В результате пространство улиц и переулков должно «сохраняться везде, где можно сохранить, и увеличиваться везде, где можно увеличить», достигая цели «совместного пользования без совместной собственности» (privately owned public alleys).

Во-первых, следует оценивать, отвечает ли сеть улиц и переулков условиям общественных проходов, точно выявлять «разрывы, блокировки и узкие места» и анализировать трехмерные границы прав собственности соседних участков - отступы зданий, пространства первых этажей, доступные дворовые пространства и т.п. Во-вторых, необходимо выявлять ключевые условия, способные мобилизовать заинтересованные стороны на участие в обновлении, и точно проектировать «инструментарий YIMBY», например с опорой на систему разнообразных пространственных прав, подобную нью-йоркской программе бонусов к коэффициенту использования территории за общественные объекты[23]. В-третьих, следует сформировать

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае

долгосрочный механизм «поэтапного обновления», в полной мере используя важную координирующую роль администраций подрайонов, сообществ и других низовых организаций, создавая устойчивое обновленческое сообщество и постоянно поддерживая работу по обслуживанию переулков. В техническом плане рекомендуется добавить показатель «общественный проход» в дополнительные схемы обязательного планирования и в увязке с инструментами единичного планирования использовать регулируемые государством стимулы и политические рычаги - увеличение коммерческого фасада вдоль улицы, компенсацию коэффициента использования территории, налоговые льготы, внедрение общественных катализирующих проектов. Это позволит предприятиям получать косвенные выгоды от участия в обновлении - рост потока посетителей, повышение уровня бизнес-форматов, увеличение стоимости недвижимости - и тем самым добровольно присоединяться к обновлению, открывая свои вспомогательные пространства для общественного пользования. Министерство природных ресурсов уже выпустило Руководство по планировочной и земельной политике в поддержку городского обновления (редакция 2023 года), добавив такие стимулы, как «комплексное использование земли» и «налог на прирост»⁽⁴⁾; Шанхай, Гуанчжоу, Шэньчжэнь и другие города также начали конкретизировать способы признания и стандарты бонусов к коэффициенту использования территории[15,24-25]. Все это позитивно стимулирует YIMBY-обновление сети улиц и переулков.

4 Практика обновления улиц и переулков в подрайоне Чжицзянси-лу

4.1 Совершенствование механизма: от «партнерства» к работе администрации подрайона и формированию обновленческого сообщества взаимной выгоды

Чжицзянси-лу является одним из первых пятнадцати пилотных подрайонов Шанхая по обновлению «15-минутного жизненного круга сообщества». На основе оценки реализации планирования авторы считают, что сеть улиц и переулков является крупнейшим ресурсом существующего общественного пространства и должна стать «ключевым рычагом» обновления сообщества. В качестве ближайшего приоритета выбран Юйинтанлу - переулок длиной около 1 км, проходящий через всю восточную часть подрайона. Авторы помогли администрации подрайона сформулировать общую концепцию обновления «Гуманитарной улицы молодежных инноваций Юйинтанлу», определить рабочий механизм, в котором администрация подрайона ведет процесс, разные субъекты совместно строят, а общественные градостроители обеспечивают техническую координацию. Так возникла новая модель «партнерского планирования» с мерами «под каждое предприятие». Проекты жизненного круга сообщества, находящиеся в распоряжении администрации подрайона, используются как стимулирующие рычаги YIMBY-обновления: они побуждают соответствующие предприятия активно участвовать, открывать и совместно использовать свои пространственные ресурсы, повышая масштаб и функциональность Юйинтанлу.

Креативный парк Реасоск - еще один показательный пример. Парк был преобразован из бывшей шанхайской фабрики ароматизаторов Реасоск. Исходя из идеи совместного обновления, администрация подрайона инициировала размещение в парке двух знаковых проектов - универсального сервисного комплекса «одного окна» и музея нематериального культурного наследия, что помогло парку привлечь арендаторов более высокого качества. В ответ парк открыл внутренние пространства и строительные отступы, оптимизировал общественные проходы и благоустроил тротуары. Парк получил лучшие условия для привлечения арендаторов и эксплуатации, администрация подрайона продвинула обновление данного участка улиц и

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае переулков, а жители сообщества получили маршруты медленного движения и сервисные объекты; тем самым все три стороны достигли взаимной выгоды.

4.2 Совершенствование сети: многообразное обновление улиц, переулков и общественных проходов с учетом местных условий

Предварительно выделены три типичные ситуации «обновления через заимствование прав» в сети улиц и переулков.

(1) Ситуация первая: совместное использование «частного неиспользуемого» пространства как «общественного прохода». Если тупиковый переулок расположен внутри закрытого участка и его трудно сквозным образом соединить с сетью, можно через переговоры с собственником обменять стимулы и бонусы на открытие внутреннего неиспользуемого пространства в качестве общественного прохода [рис. 4(a)].

(2) Ситуация вторая: совместное использование передних зон зданий, прилегающих к переулку, как «общественного прохода». В условиях недостаточной ширины переулка можно предоставить собственникам уличных зданий льготы YIMBY - налоговые преференции, доступ к определенным видам бизнеса и др., побуждая их открыть пространства первых этажей как часть переулка. В едином дизайне с тротуаром эти пространства интегрируются в непрерывную и комфортную среду медленного движения [рис. 4(b)].

(3) Ситуация третья: открытие и совместное использование тупикового прохода как «общественного прохода». Если внутри участков имеется потенциальное пространство общественного прохода, но оно заблокировано стенами и ограждениями, меры YIMBY - совершенствование объектов общественного обслуживания, повышение качества среды и др. - могут побудить собственников соседних жилых комплексов совместно открыть ворота или частично демонтировать стены и взаимно пользоваться пространством. Так формируется общественный проход по принципу «совместного пользования без общей собственности» [рис. 4(c), 4(d)].

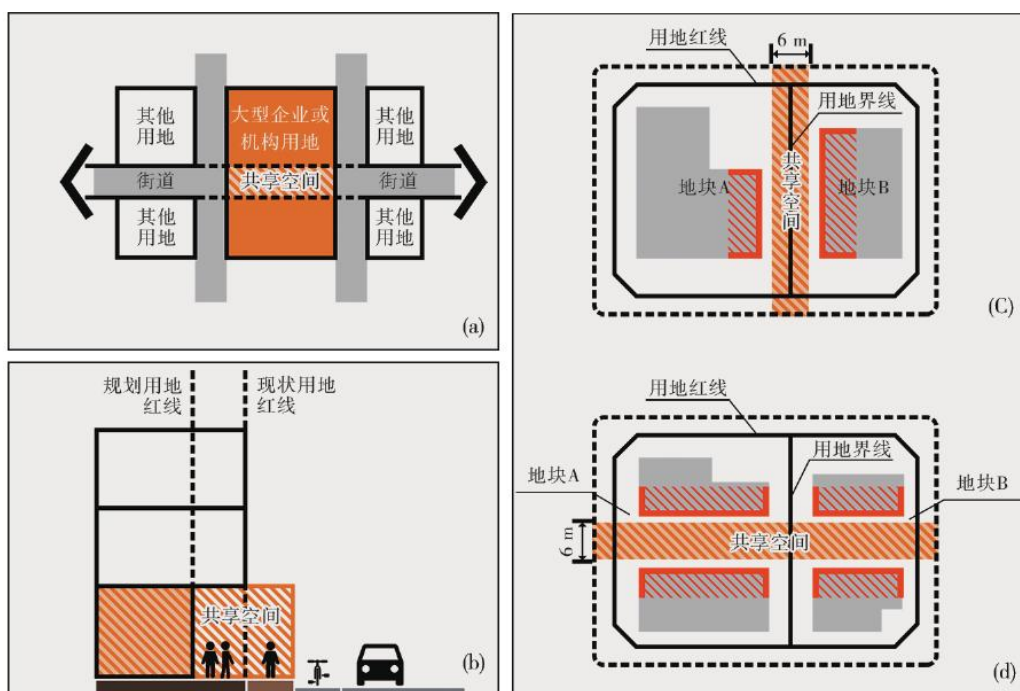


Рис.4 Три типичные ситуации «обновления улиц и переулков через заимствование прав» на частные пространственные ресурсы

4.3 Оптимизация масштаба: общественные проходы помогают детализировать единицы обновления

После интеграции и оптимизации разных типов прежних улиц и переулков в общественные проходы бывшие «изолированные острова ожидания обновления» подрайона Чжицзянси-лу масштаба 300-400 м могут быть преобразованы в маломасштабные единицы обновления размером 50-120 м (рис. 5). Эти единицы соразмерны, удобны для повседневной жизни, пригодны для тонкого управления, открыты и активны вдоль улиц и переулков, но приватны и безопасны внутри. Они в большей степени способны стать человекоцентричными, высококачественными обновленными кварталами с живой повседневной атмосферой, создавая более благоприятную пространственную среду для углубленного городского обновления в подрайоне Чжицзян.

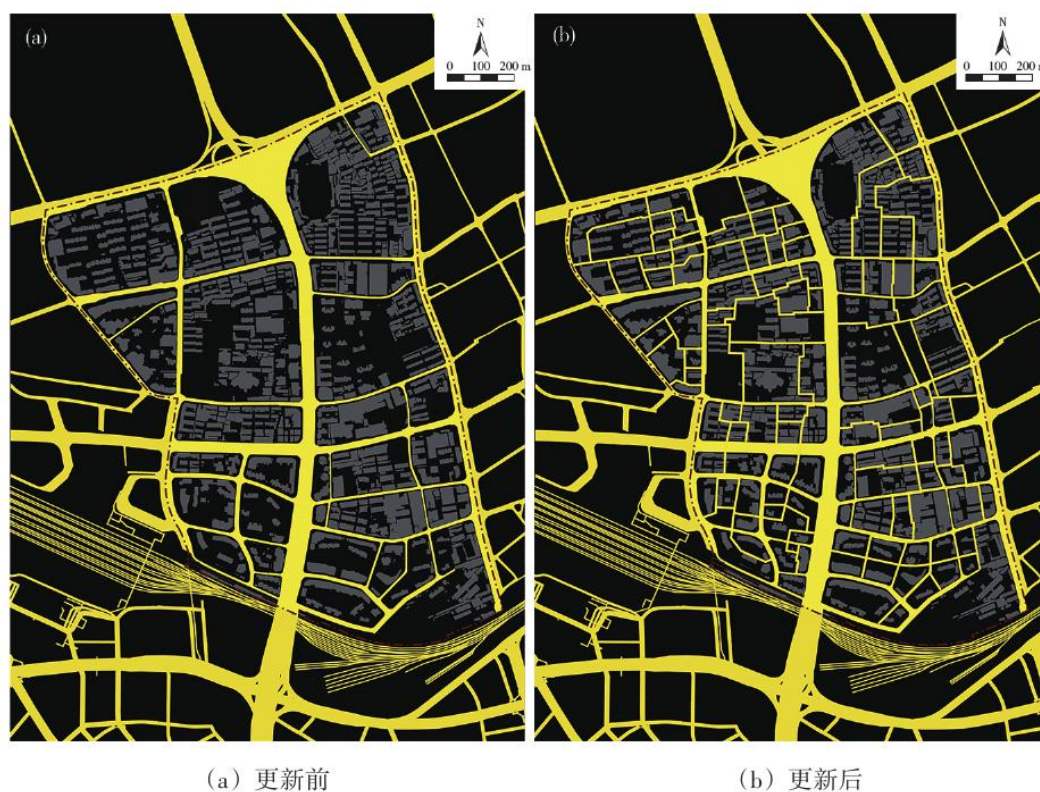


Рис.5 Сравнение масштаба кварталов подрайона Чжицзянси-лу до (a) и после (b) пространственного обновления улиц и переулков

5 Заключение

По мере того как городское обновление в Китае становится все более тонким, различные улицы и переулки внутри застроенных районов - как врожденная базовая сеть и ценный запас общественного пространства - должны получить полноценное признание и раскрытие их особой обновленческой ценности. На основе опыта городского обновления в Шанхае статья предлагает стратегию и логику обновления сети улиц и переулков «преодоление NIMBY - взаимовыгодный YIMBY». Ее цель - усилить самоорганизующийся подход, основанный на «поэтапном принятии решений, взаимной выгоде многих сторон, гибкой адаптации и развитии через заимствование прав», чтобы многочисленные пространства улиц и переулков, которые невозможно

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае «стандартизировать» и «обобществить», вновь обрели пространственную ценность, стали не только важными общественными проходами на уровне микроциркуляции, но и сыграли более значимую роль в городском обновлении.

Примечания

- ① В июле 2023 года подрайон Чжицзянси-лу провел анкетный опрос в рамках подготовки плана-«чертежа» жизненного круга сообщества. Было получено 469 действительных анкет от обычных жителей, 244 действительные анкеты от пожилых жителей и 57 действительных анкет от представителей делового населения.
- ② NIMBY - транслитерация выражения Not In My Back Yard, буквально «не в моем дворе». Оно обозначает сопротивление жителей и других заинтересованных сторон строительству проекта поблизости из-за опасений возможного негативного воздействия. Впервые понятие NIMBY предложил O'Hare в 1977 году, а с 1980-х годов оно широко используется в социологии. YIMBY происходит от Yes In My Back Yard - «да, в моем дворе»; это противоположность NIMBY, когда люди не отвергают, а даже приветствуют реализацию соответствующих проектов, считая, что они принесут пользу развитию сообщества. В 2014 году в Сан-Франциско возникло движение YIMBY, поддерживавшее строительство доступного жилья в своих сообществах.
- ③ «Дилемма заключенного» - модель теории игр, впервые предложенная в 1950 году Merrill Flood и Melvin Dresher, а затем сформулированная и названная Albert Tucker через ситуацию с двумя заключенными. В этой модели предполагается, что стороны не могут общаться или заключить обязательное соглашение; независимо от того, сотрудничает другая сторона или предает, «предательство» (то есть отказ от сотрудничества) является более выгодной индивидуальной стратегией. Поэтому, исходя из индивидуальной рациональности, обе стороны в итоге выбирают предательство, что наносит ущерб общему интересу и не позволяет достичь оптимального результата.
- ④ «Налог на прирост» в простом смысле означает налогообложение части полученного прироста; если прироста нет, налог не уплачивается.

Литература

- [1] WANG Shifu, YI Zhikang, ZHANG Xiaoyang. Рефлексия и перспективы трансформации городского обновления в Китае [J]. Urban Planning Forum, 2023(1): 20-25. (на китайском языке)
- [2] CHEN Shi, YUAN Jingcheng, ZHANG Lingling. Закономерности и характеристики пространственно-временной эволюции городской пространственной ткани [J]. Huazhong Architecture, 2021, 39(4): 28-32. (на китайском языке)
- [3] SUN Yilu, YIN Ziyuan. Прошлое и настоящее сверхкрупных кварталов: кейсы Пекина, Гонконга и Шэньчжэня [J]. Community Design, 2017(5): 145-149. (на китайском языке)
- [4] HAN Ruina, YANG Dongfeng. Многомерное измерение характеристик городских уличных сетей и эмпирическое исследование с позиции complete streets [J]. Urban Planning Forum, 2024(1): 100-109. (на китайском языке)
- [5] LI Liguan. Переосмысление и реконфигурация планирования дорожной сети центральных районов мегаполисов [J]. Traffic & Transportation (Academic Edition), 2016(1): 9-12. (на китайском языке)

- [6] MA Qiang. В поисках исчезнувших улиц-дублеров: размышления о трудностях планирования и строительства городских улиц-дублеров [J]. Planners, 2009, 25(6): 5-10. (на китайском языке)
- [7] LIN Taoyu, ZHOU Jun, ZHANG Fan. Поиск планирования улиц-дублеров в застроенных районах, ориентированного на «общественный транспорт + медленное движение» [C]//Материалы Ежегодной конференции по городскому транспортному планированию Китая 2013 года и 27-го научного семинара. Beijing: China Architecture & Building Press, 2014. (на китайском языке)
- [8] SHAO Runqing, DUAN Jin, WANG Liyang. Системная реконструкция улиц и переулков повседневной жизни в современных городах Китая [J]. Planners, 2016, 32(12): 91-96. (на китайском языке)
- [9] YANG Guiqing, FANG Jialin, GUAN Zhongmei. Формирование маломасштабных общественных пространств в застроенных районах мегаполисов и воспроизводство социального капитала [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2017(2): 1-7. (на китайском языке)
- [10] BAO Bojiang, WANG Lin, XUE Minghua. Поиск путей тонкого управления lilong в историко-обликовых районах Шанхая: на примере историко-культурного района Hengshan-Fuxing в районе Xuhui [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2023(5): 92-97. (на китайском языке)
- [11] ZHAO Yanjing. Улица как носитель общественной жизни [R/OL]. Frontiers of Spatial Planning. <https://mp.weixin.qq.com/s/cZ58kTjylDeh3BjFwl--mA>, 2024-04-07. (на китайском языке)
- [12] DAI Mengyun, XIANG Pengcheng, ZHOU Tao. Анализ городских неформальных пространств Китая с точки зрения теории систем [J]. Modern Urban Research, 2023(11): 78-83. (на китайском языке)
- [13] DOVEY K. Повседневная жизнь и неформальность [J]. LIN Yan, пер. The Architect, 2016(6): 10-15. (на китайском языке)
- [14] JIANG Fan. Исследование пространственных характеристик пешеходных маршрутов улиц и переулков в неформальном пространстве: на примере старого района уезда Хири города Huaihua на западе Хунани [C]//Architectural Society of China. Сборник трудов Architectural Society of China 2022-2023. Beijing: China Architecture & Building Press, 2023. (на китайском языке)
- [15] YAN Wenjun, LI Yingshuang, CHEN Fang. Возникновение и пути реализации «негосударственных улиц-дублеров» в контексте тонкого управления: на примере Шэньчжэня [J]. Modern Urban Research, 2023(11): 21-27. (на китайском языке)
- [16] WU Zhiqiang. Двенадцать принципов городского обновления [J]. Urban Planning Forum, 2024(3): 16-23. (на китайском языке)
- [17] CHEN Biao, AI Ling. Коллективное действие жителей сообщества: дилеммы и стимулы [J]. China Opening Journal, 2017(6): 17-19. (на китайском языке)
- [18] LUO Qingyu, YANG Jinling, WU Wenjing, et al. Проектирование дорожной сети микроциркуляции в условиях открытых кварталов [J]. Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology, 2019, 19(3): 195-201. (на китайском языке)
- [19] CHEN Peng. Исследование планирования, проектирования и путей реализации общественных проходов в Шанхае [J]. Traffic & Transportation, 2023, 36(S1): 71-75. (на китайском языке)
- [20] QIN Hai. Анализ функционального позиционирования и организации поперечного сечения общественных проходов [J]. Transport and Harbor, 2024, 11(4): 87-91. (на китайском языке)

Обновление улично-переулочной сети и формирование квартальных «общественных проходов»: на примере подрайона Чжицзянси-лу в Шанхае

- [21] JIAO Wenmin, WANG Yueli, ZOU Fang. Исследование стандартов планирования общественных проходов в контексте тонкого управления [C]//Urban Transportation Planning Committee, Urban Planning Society of China. Устойчивый транспорт: качество и сервис - материалы Ежегодной конференции по городскому транспортному планированию Китая 2023 года. Beijing: China Architecture & Building Press, 2023. (на китайском языке)
- [22] HOU Lina, ZHANG Xun, YANG Huaize. Размышления о планировании и реализации городских общественных проходов: на примере квартала Zhongshan Road в районе Songjiang, Шанхай [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2019(1): 119-125. (на китайском языке)
- [23] WENG Chao, ZHUANG Yu. Столетнее обновление района Grand Central Terminal в Нью-Йорке с позиции пространственных прав и «пространственной экономики» [J]. Urban Planning International, 2024, 39(4): 86-99. (на китайском языке)
- [24] LING Li, YANG Fan, XU Jirong. Инновационная практика переноса коэффициента использования территории в центральном Шанхае [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2023(5): 74-78. (на китайском языке)
- [25] QIU Jiehua. Стратегии регулирования редевелопмента земли в Гуанчжоу на основе прав земельного развития [C]//Urban Planning Society of China. Пространственное управление, ориентированное на высококачественное развитие: материалы Ежегодной конференции по городскому планированию Китая 2021 года. Beijing: China Architecture & Building Press, 2021. (на китайском языке)

Доработано: январь 2025

(Настоящая статья переведена при содействии ИИ.)