

АНТИКРИЗИСНЫЙ ГЕНПЛАН, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ (НА ПРИМЕРЕ Г. КРАСНОЯРСКА)

В.И. Крушлинский

Насущная проблема отечественного градостроительства – кризис городов. Развитие городов в период кризиса, вызванного неравномерным развитием его частей, не комплексность, проблемами транспорта, безработицей, деградирующих промплощадок, нарастающим количеством трущоб, ухудшением экологии и т.д., связано с ухудшением экономики городов, с низкими доходами населения. Вывод из этого для крупных городов Сибири – переход промышленности на современные технологии, государственные программы по реконструкции трущоб, по строительству метро и т.д. Эти предложения необходимы для концепции развития города, что и предложено для разработки генплана.

Ключевые слова: градостроительство, методы планировки, кризис, Красноярск.

Существующее состояние градостроительства в России пребывает в кризисе. За время, так называемой, «перестройки» города набрали большое количество «проблем», а это:

- Некомплексность застройки – строительный бизнес строит только коммерческое жилье, а на школы, детские сады и другие общественные объекты у города средств почти нет, поэтому новые микрорайоны без школ и детских садов, и других социальных объектов.

- Увеличившаяся автомобилизация делает непроницаемой сложившуюся транспортную систему города, особенно в часы пик. Этому способствует и дополнительные перевозки в поисках школ, детских садов и других объектов обслуживания, в т.ч. и рабочих мест.

- Постоянно возрастает количество трущобного и ветхого жилья, количество выделенных средств не хватает на работу с аварийным жильем, специальных программ нет.

- Перестали существовать когда-то успешные многотысячные заводы, а с ними огромные промплощадки, которые стихийно забиваются торговыми складскими магазинами и другими объектами, либо просто разрушаются.

- Обострились и экологические проблемы, связанные с увеличением автомобилизации и загрязнением от промпредприятий.

- Отданные в частную собственность и проданные территории резко усложняют выполнение проектов территориального планирования, без которых увеличиваются сроки получения разрешительных документов, часто из-за недоговоренности с владельцами

участков, невозможно разместить общественные здания.

- В городах недостаточная инженерная инфраструктура, реконструкция запаздывает.

- Реконструкция исторического центра выполняется только «точечной» застройкой, которая часто ухудшает качество среды.

- Средств на содержание, реставрацию памятников архитектуры недостаточно, их обветшалый вид разрушает качество среды.

Все эти и другие проблемы развития города имеют следующие причины:

- Нет глубокого изучения и прогнозирования проблем, не делаются вовремя и не заказываются научно-проектные работы, чтобы сформировать аргументированные задания, программы.

- Нет социально разработанных программ для преодоления данных проблем на основе научно-градостроительных проектов.

- Развал промпредприятий не сопровождается специальными научно-проектными работами по перепрофилированию промышленных территорий, для смены технологий.

- Большая часть градостроительных проблем связана с одной важной проблемой – хронической нехваткой финансирования, не только на развития города, но и даже на текущее содержание города.

- Падение промышленного потенциала городов ограничивает возможности развития, так как на это нет средств.

Отсутствие средств на текущие расходы города, на ремонт и развитие, а так же отсутствие заделов и программ на преодоление городских проблем позволяет сделать вывод о кризисном состоянии города, о кризисе градостроительства.

В существующем генплане («Ленгипрогор») сделана попытка тянуть показатели близко к нормативным. Но, как правило, в период между разработанным генпланом, властями осуществляются действия не предусмотренными в действующем генплане. Таких крупных действий было несколько: перестал действовать телевизорный завод, завод «Шелен», завод РТИ, «Сибволокно», химкомбинат «Енисей» и другие.

В рекреационной зоне города, лесопарке «Западный», размещен СФУ, на зеленых участках в новом центре размещено коммерческое жилье и торговый центр Планета. Такие крупные изменения передвижения населения и транспорта в городе нуждаются в корректировке генплана, в корректировке пропускной способности городских магистралей, что и ожидается в новом генплане. За последние годы уплотнилась застройка на набережных, часто за счет озелененных территорий. Именно эти объекты, размещенные в водоохраной зоне и на территориях, которые должны быть интенсивно озеленены, резко ухудшили нормативы по озеленению. Здесь новому генплану ставится трудная задача, как компенсировать утрату потенциальных для озеленения территорий. В генплане СФУ, на лесопарковой территории планировалось размещение нескольких общежитий. То есть, непроработанные изменения генплана, часто ведут к нежелательному показателю комфорта среды, к изменению проектных показателей генплана.

Генпланом предусматриваются показатели по плотности населения, транспортному обслуживанию, по обеспечению инженерными сетями, по экологии, то есть генплан становится ведущим документом, где закладываются основы качества среды. Изменения в генплане тоже нуждаются в детальной проработке и приведению к соответствующим нормативам. Однако последние двадцать лет развитие города в основном осуществлялось за счет крупного строительного бизнеса, который строил десятки тысяч квадратных метров коммерческого жилья. И здесь возник перекос – возникло значительное отставание (10-15 лет) в строительстве детских садов, школ, поликлиник и других социальных объектов. Такое некомплектное строительство привело к удвоению и утроению необходимых перемещений по городу. Возникновению пробок. Размещение многотысячного университета СФУ, так же требует больших маятниковых перемещений в городе.

Запроектированное в генплане метро и начатое строительство было прекращено, по

причине отсутствия средств, что отодвинуло решение транспортных проблем. В Красноярске, расположенном почти на 30 км по берегам реки Енисея и при загазованности города метро необходимо. Оно на 30% может снять ненужные транспортные перемещения по городу и более комфортное в зимнее время. Кроме того при возобновлении строительства необходимо добавить станцию метро в университете СФУ и Академгородке, а так же разработать наземное метро с новыми пересадочными узлами, что необходимо для проведения Универсиады - 2019.

Большое значение в генплане имеют территории трущоб. Нынешний подход – замена на многоэтажные жилые дома неверно, так как возникают новые плотности, а необходимо озеленение, общественное обслуживание. Та же проблема при замене промплощадок на жилые дома, возрастает только плотность жилья. Остальные показатели ухудшаются.

Существующее качество городской среды в Красноярске можно обозначить следующими характеристиками:

- Незавершенность начатого в 80-е годы.

- В городе есть лишь несколько благоустроенных мест, где жителям приятно находиться – набережные в центре города, участки в историческом центре города, в культурно – исторической среде.

- Большие территории города заняты трущобами (около 3 млн. м²), домами первых серий (11 млн. м²).

- Большая часть современной жилой, застройки города, застроено типовыми домами (ориентированными на быструю продажу и прибыль).

- Благоустройство жилых территорий некомплектное и редко завершено на проектном уровне. При этом проектирование благоустройства редко обладает хорошими эстетическими качествами.

- Большие территории города заняты деградирующими промышленными площадками.

- Город загрязнен выхлопами промышленных предприятий и выхлопами автотранспорта.

- По данным генплана количество озеленения по разным районам в 2-3 раза ниже нормативов, в т.ч. и по новым районам.

- Большая часть газонов в центре ушла под парковки.

- В центре большое количество пробок и дефицит парковок.

По данным опроса «Городских новостей» проблемы города расположились в следующей последовательности:

- | | |
|----------------------------------|--------|
| – пробки | – 35%; |
| – отсутствие достойного жилья | – 22%; |
| – отсутствие достойной работы | – 10%; |
| – отсутствие детских садов | – 9%; |
| – дорогой общественный транспорт | – 8%; |
| – очереди в поликлиниках | – 7%; |
| – качество ЖКХ | – 6%; |
| – миграционная политика | – 4%. |

Практически все пункты формируют суждения о качестве городской среды. Все кто за рулем отмечают пробки, неплатежеспособное население отмечает недоступность жилья и необходимо решать эту проблему, хотя бы доходными домами.

Отсутствие детских садов связано с отставанием их строительства, то же очереди в поликлиниках. Качество ЖКХ связано с их хозяйственной деятельностью. Обеспечением теплом в холодный период года, уборкой территорий и так далее. В последнее время возникла проблема миграционной политики, то есть для гостей и рабочих необходимо создавать соответствующие условия. Главная проблема в обеспечении жильем - повышение доходов населения, увеличение рабочих мест, строительство жилья экономкласса в аренду.

На диаграмме зависимости распределения доходов населения (рисунок 1) очевидно, что семьи с доходами 25 и более тыс. руб. в

месяц на члена семьи составляет 15%, с доходами более 10 тыс. руб. на чел. около 30%, и почти 70% населения могут купить 1 м² жилья на 2-3 месячный доход.

Это горожане потерявшие работу на крупных заводах, работники школ, детских садов, поликлиник, пенсионеры.

Именно эта цифра и обуславливает кризисное состояние экономики города. Эта же цифра предсказывает насыщение рынка жилья проектами платежеспособного населения и необходимость переходить на другие принципы обеспечения жильем, но эта проблема отсутствует в хозяйственном механизме страны. Здесь должна увеличиться роль государства, как антикризисное действие (рисунок 2).

Развитие городов можно классифицировать следующими процессами:

– Эволюционный - постепенное и взаимосвязанное улучшение работы всех систем с небольшим повышением доходов населения.

– Инновационный - специальное внедрение новых технологий, новой техники, производство товаров на экспорт, с повышением доходов по инновационным предприятиям.

– Революционный – строительство одного или более крупных предприятий, с переработкой ресурсов, со строительством новых микрорайонов – это, как правило, новые города или новый район в крупном городе.

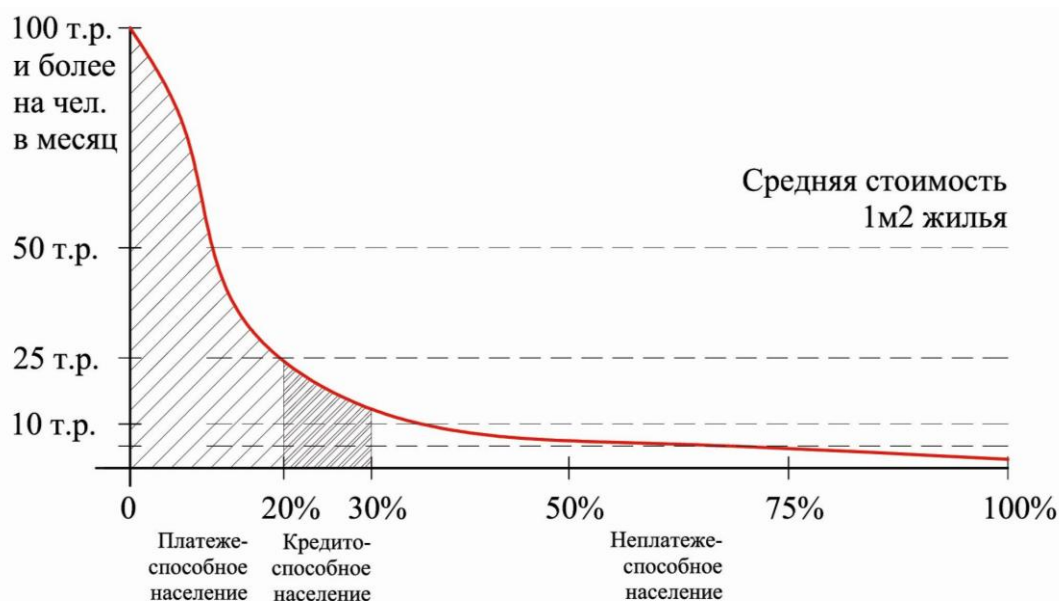


Рисунок 1 - Диаграмма распределения доходов населения

АНТИКРИЗИСНЫЙ ГЕНПЛАН, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ (НА ПРИМЕРЕ Г. КРАСНОЯРСКА)

СТРУКТУРА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ И ЗАДАЧА ГЕНПЛАНА.

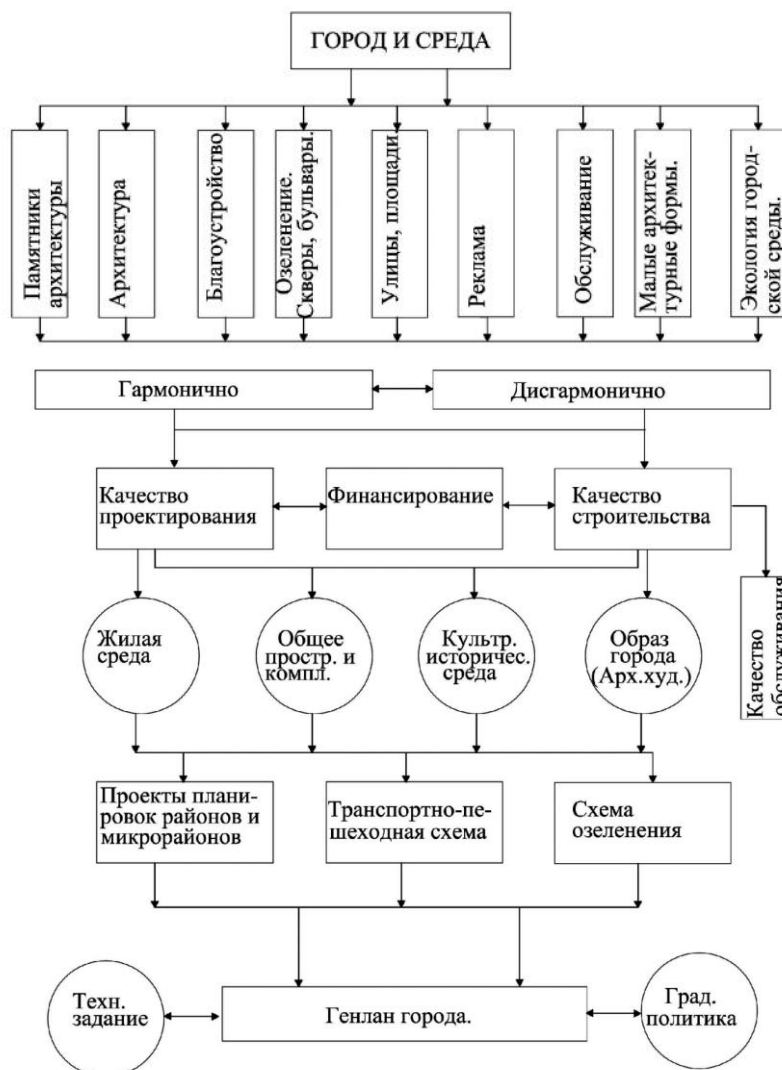


Рисунок 2 – Схема городской среды и цели генплана

– Деструктивный - разрушение промышленности в связи с ненужностью продукции на рынке, как следствие, безработица, отток населения, снижение доходов.

В крупных городах возможны одновременно несколько процессов - эволюционный с инновационным или революционным, какой-то промышленный район при этом может разрушаться, ожидая инвестиций или повышения стоимости, или наоборот. Как при этом в ситуации большой неопределенности разрабатывать антикризисный генплан.

Антикризисный генплан должен быть основан на серьезной научно - исследовательской работе, главной задачей которой является разработка такой градостроительной политики, где градостроительство должно

быть экономически эффективным, а построенные новые инновационные объекты должны давать значительные прибыли. Но не только прибыли – износ трущоб, строительство детских садов, школ и других общественных зданий должно быть эффективным и для строительного бизнеса и для государства.

Деградирующие промплощадки должны быть запроектированы под специальные эффективные предприятия и программы со строительством жилья и соцкультбыта. Это должны быть самодостаточные территории, с хорошей транспортной доступностью, с озеленением.

Здесь для эффективной градостроительной политики необходимо пересмотреть

налоговую, кредитную, аукционную и компенсационную составляющую. Подумать о повышении доходов населения, массовом строительстве жилья в аренду, новых рабочих местах и так далее.

После формирования устойчивой социально-экономической политики по восстановлению экономического механизма города и при котором возможность получения средств на выше перечисленные преобразования, можно преступить к вычерчиванию генплана.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. «Градостроительство Сибири» Сб. НИИТАГ РААСН под ред. Царева В.И. – Санкт-Петербург: Изд. дом «Коло», 2011.
2. Крушлинский В.И. Город. Проект. Архитектура. – Красноярск: КрасноярскНИИпроект, «Город» 2008.

3. Крушлинский В.И. Лицо сибирского города. – Красноярск: Кларетианум, 2003.
4. Царев В.И., Крушлинский В.И. Красноярск – история и развитие градостроительства. – Красноярск: Кларетианум, 2001.
5. Крушлинский В.И. Город и природа Сибири – Красноярск: Изд-во КГУ, 1986.
6. Владимиров В.В. Избранные труды. – М: Стройиздат, 2003.
7. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – М: Стройиздат, 1984г.
8. Линч К. Образ города – М.: Стройиздат, 1982.

Крушлинский В.И. – д.арх., профессор, Институт архитектуры и дизайна Сибирского федерального университета, E-mail: Kniiр@academ.ru.

УДК 711.5

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПЕРИФЕРИЙНЫХ РАЙОНОВ КРАСНОЯРСКА

В.И. Крушлинский, Е.В. Дашкевич

Статья посвящена изучению периферийных территорий города Красноярска. Предложена авторская методология выявления фактора периферийности территории. Рассмотрены проблемы периферийных территорий. В статье представлена схема микрозонирования территории города Красноярска. А так же определены основные направления по модернизации периферийных территорий.

Ключевые слова: периферийные территории, зонирование, проблемы города

Всего семьдесят лет тому назад территория исторического города имела около 6,4 километра в длину и от 1,6 до 3,7 км в ширину, охватывая современную центральную часть левобережья и частично территории слобод, являвшихся тогда окраинами Красноярска [1]. Современный Красноярск простирается почти на 20 км по левому и 30 км по правому берегу Енисея.

В начале 20 века было заложено основное направление развития Красноярска как промышленного города. Уже в процессе разработки генерального плана 1934 года началось сооружение первых предприятий и жилых поселков при них на правом берегу реки Енисей.

В настоящее время Красноярск является центром агломерации. Здесь сосредоточены объекты инфраструктуры обслуживания жителей края. Это накладывает отпечаток на развитие планировочной структуры, характер

транспортных связей. Центром культурной и деловой жизни города является левый берег – историческая часть города.

Для левобережья характерно вкрапление в жилые зоны отдельных предприятий. На северо-восточной и северо-западной окраине размещены промышленные зоны. Планировочная структура правого берега характеризуется чередованием промышленных площадок и жилых кварталов, наличием многочисленных санитарных зон.

Главной проблемой города Красноярска является не комплексность застройки. Возникла большая диспропорция в развитии города. В связи с коммерческим подходом к строительству, большинство новых микрорайонов проектировались без учета таких объектов социальной инфраструктуры как школы и детские сады. Не комплексная застройка так же порождает излишние поездки на индивидуальном и общественном транс-