

Гоголевский путепровод: стратегия и тактика

Необходимое предупреждение. Мы, журнал «Промышленный вестник Карелии», не участвуем в развернувшейся предвыборной компании. Точно также и эта статья не несет цели обеспечить поддержку тому либо иному кандидату; не содержит она и желания кого-либо в чем-либо обвинить. Мы говорим о будущем, о долгосрочной перспективе.

Но, перед тем, как говорить о будущем, необходимо кратко взглянуть на прошлое.

Гоголевский путепровод

Гоголевский мост построили более полувека назад, в 1961 г. Тогда он связывал центр города и Древлянскую возвышенность, на которой на тот момент находились телецентр и больница. Почти 30 лет путепровод справлялся со своей задачей.

Все изменилось, когда во второй половине 80-х началось освоение территорий за мостом — строительство жилого микрорайона Древлянка. С тех пор путепровод стал интенсивно использоваться очень интенсивно. Постепенно к микрорайону построили дополнительные магистрали, однако самый короткий путь от Древлянки до центра города оставался прежним — через Гоголевский мост. Мост перед началом застройки крупного микрорайона не модернизировался, к тому же возник как минимум один новый существенный фактор — резкий рост автомобилизации. Сочетание этих факторов и достаточно солидный возраст сооружения привели к повышению износа моста.

Капитальный ремонт путепровода провели уже в 1997 г., а после этого практически ежегодно велся ямочный ремонт асфальтового покрытия, но, в большинстве случаев, его хватало ненадолго. В итоге, в начале 2013 г. полувековой мост признали несоответствующим требованиям безопасности и закрыли для движения транспорта.

Нельзя сказать, что это случилось совсем неожиданно. Когда стало понятно, что путепровод не справляется со своей нагрузкой, его хотели и собирались реконструировать. Разговоры об этом ходили со времени капитального ремонта (более 15 лет). Так, в 2007 г. «Карелпроект» разработал проект реконструкции Гоголевского путепровода. Но проект не прошел госэкспертизу.

16 февраля 2008 г. вышло постановление правительства РФ №87, которое изменило нормативный состав и содержание проектной документации для прохождения такой экспертизы. Еще один проект не прошел госэкспертизу в 2012 г.

Еще один аукцион на выполнение работ по разработке проектной документации по объекту «Строительство путепровода через железнодорожные пути в створе ул. Гоголя» в городе Петрозаводске администрация города объявила в конце июня текущего года. Согласно технической документации аукциона, в проекте запланирована четырехполосная магистральная улица общегородского значения с регулируемым движением, расчетная скорость движения по которой должна составлять 80 км/ч.

В современном мире транспортная связность является необходимым условием развития любой системы — общества, государства, республики, города. Поэтому все происходящее вокруг Гоголевского путепровода в Петрозаводске, его (путепровода) закрытия и модернизации, увеличившееся количество публикаций — вполне оправданны. Однако все эти разговоры затрагивают достаточно узкую область в пространстве — ограниченную непосредственно мостом, во времени — краткосрочной перспективой на ближайшие несколько лет проектирования и строительства нового путепровода. Между тем, стратегический взгляд на этот вопрос тут не помешает.

Тактика

При оптимистичных прогнозах, к 2016 г. в столице Карелии появится новый качественный путепровод. Решит ли это проблемы с транспортной инфраструктурой в районе моста?! Станет ли ситуация лучше? Да.

Во-первых, это будет новый мост. С новым покрытием. И только за счет этого должна вырасти скорость движения по мосту. Во-вторых, увеличится количество полос движения, что должно уменьшить длину пробок на мосту или свести их вообще к минимуму. В-третьих, если новый проект будет частично похож на старый, то, возможно, будут организованы более удобные съезды с путепровода и заезд на него.

Тактические задачи улучшения движения в этом районе города с постройкой нового путепровода будут решены и это бесспорно крайне нужное строительство. Об этом много говорилось и писалось и, пожалуй, детали подробности тут можно опустить.

Куда интереснее посмотреть на строительство этого объекта и вообще на организацию городского трафика с точки зрения стратегии, посмотреть на долгосрочную перспективу.

Стратегия

При таком взгляде сразу заметится следующее.

Сейчас уже начато строительство крупного микрорайона Древлянка-2 (он будет располагаться за микрорайоном Древлянка). Согласно Генплану, по размерам он не будет уступать существующей Древлянке, новых же магистралей, соединяющих Древлянку и Древлянку-2 непосредственно с центром города, не запланировано. Это означает, что в долгосрочной перспективе (при сохранении направлений основных потоков, уровней автомобилизации населения и при отсутствии разгрузки через перспективный транспортный диаметр вдоль железной дороги) поток через Гоголевский мост соответственно возрастет. Поэтому даже при новом путепроводе с увеличенной полосностью на период планирования Генплана ситуация в районе моста без дополнительных мероприятий сведется к уже существующей.

Это отчасти подтверждается и приводимой в Генплане картограммой потоков в центре города на 2025 г. Даже при наличии транспортного диаметра поток на участке моста — один из самых больших.

Не только мост, не только этот мост

Расширение зоны анализа от непосредственно моста до нескольких кварталов во-

крут него и до масштаба города позволяет увидеть как минимум два сложных и проблемных места. Так, широкий четырехполосный Гоголевский путепровод упирается в «бутылочное горлышко» узкой улицы Гоголя после перекрестка. Улица Гоголя — одна из важнейших магистралей города, однако решения вопроса ее разгрузки практически не существует: в центре города вряд ли удастся серьезно расширить дорогу без переноса зданий, а это дорого по деньгам и практически нереально. Возможным вариантом было бы создание транспортной хорды по правому борту долины р. Лососинка, но это не менее дорогостоящее решение, требующее кардинального изменения многого, и также сложно реализуемое.

Еще одним «узким» местом в районе перекрестка Гоголя-Красноармейская является собственноручно ул. Красноармейская с ее большим трафиком. Решение тут есть — обозначенный в Генплане перспективный транспортный диаметр вдоль железной дороги от Лесного проспекта (или ул. Чапаева) до ул. Калинина. Он разгрузит Красноармейскую-Шотмана, однако для нужно чтобы он был и чтобы на всех его пересечениях с другими магистралями были развязки.

Конечно строительство такого диаметра — это не задача ближайших лет (хотя в Генплане он присутствует). Он дорогостоящ и потребует для своего создания многого: сохранения полосы отвода (отсутствия на ней застройки), создания туннеля под ж/д, соответствующего уровня финансирования и т.д. Однако, если сохранить транспортный диаметр и в перспективе его строить, то тогда и строительство Гоголевского моста должно быть с заделом на эту перспективу.

Поток по ул. Красноармейская образуется помимо прочего потоком из микрорайона Кукковка в центр. В Генплане на долгосрочную перспективу запланировано строительство микрорайона Кукковка-2 за существующим микрорайоном. Однако, как и в случае с Древлянкой, с Центром их будут соединять тоже две магистрали (ул. Красноармейская и ул. Правды). Решения для этого «узкого» места существуют, в частности, это могло бы быть создание нового путепровода «ул. Мерецкова — ул. Парфенова». Однако и тут встают вопросы переноса, развязок, финансирования и — корректировки Генплана.

Увеличивающийся при застройке Древлянки-2 трафик теоретически можно было бы компенсировать созданием еще одной ма-

гистрала, соединяющей Древлянку и Центр, в створе ул. Горького. Практически же это будет реально лишь при реализации подземного перехода транспортного диаметра под железной дорогой, расположенного по Генплану примерно в этом же районе. И точно также этот вариант будет требовать корректировки Генплана, переноса зданий и т.д.

Трансформирующийся город?

Как говорилось выше, одним из радикальных решений является расширение улицы и перестройка одного или нескольких кварталов. Однако тут нужно помнить, что город — живой организм. Его сложно менять кардинально. Нельзя отключить воду, электричество, теплоснабжение, перекрыть все дороги на несколько лет, чтобы существенно переделать городскую инфраструктуру, а людей попросить подождать и потерпеть. Город за эти несколько лет просто вымрет. Поэтому, думая на продолжительное время вперед, необходимо учитывать множество факторов, в т.ч. и то, что, образно говоря, «ремонт придется делать в доме с жильцами».

Таким образом, очень сложно что-то снести и перестроить быстро, такие перемены нужно выполнять постепенно. История знает случаи, когда при модернизации населенного пункта часть города просто стиралась с лица земли и застраивалась заново, так было с Нью-Йорком, с Парижем. Но эта схема работает только на города, имеющие, так называемый «гений места». Города, не имеющие лица, могут очень быстро опустеть. В переложении на реалии, в процессе

«ремонта» города нужно минимизировать возможность снижения уровня комфорта для граждан.

Поэтому ул. Гоголя нереально (да наверно и не нужно) будет расширить. Однако, если трансформацию кварталов нельзя сделать в районе Гоголевского моста, то это не означает, что она будет не нужна при необходимости в других районах города, например при застройке береговой линии (см. материал в этом номере).

Децентрализация

Достаточно эффективным способом решения оптимизации потоков может стать децентрализация. Сейчас основная часть транспортных потоков направляется утром — в центр города, вечером — из центра. В результате, многие горожане едут и на работу, и по делам, и отдыхать именно в Центр, что, естественно, создает дополнительный трафик и сложности с парковкой в центре города.

Поэтому децентрализация могла бы перераспределить потоки за счет создания (переноса) в микрорайонах в значительных количествах «третьих мест»: мест отдыха, развлекательных комплексов, объектов культуры и т.д.

Однако метод децентрализации, по понятным причинам, имеет естественные ограничения по применению.

Общественный транспорт

Одним из как стратегических, так и тактических решений может стать популяризация общественного транспорта и оптимизация

его схемы. Объемы материала и формат издания не позволяют здесь более подробно остановиться на этом вопросе. Стоит лишь отметить, что потенциал развития общественного транспорта (и снижения потоков) еще не исчерпан, что подтверждается реальным опытом одновременного перекрытия в этом году крупнейших магистралей — Гоголевского моста и ул. Чапаева (из-за проводимого на ней ремонта).

Естественно, что мы не смогли в столь небольшой статье рассмотреть все аспекты ситуации. Мы будем возвращаться к этому вопросу в дальнейшем и приглашаем всех заинтересованных продолжить разговор в дальнейших выпусках журнала. Однако даже краткое рассмотрение ситуации позволяет понять главное.

Строительство нового Гоголевского путепровода бесспорно очень важный и очень необходимый шаг для улучшения транспортной инфраструктуры города. Но нужно помнить, что ситуация не сводится к одному лишь мосту. Ситуация, сложившаяся вокруг Гоголевского моста, еще один повод напомнить о необходимости комплексного стратегического подхода к градостроению и организации транспорта в городе. А само строительство Гоголевского моста — это еще один шаг, чтобы Петрозаводск стал городом, в котором хочется жить.

Арина Бобылева
Андрей Федоскин



Прошедшая Универсиада-2013 в Казани стала настоящим предметом гордости для наших спортсменов, тренеровского состава, волонтеров, а также тех, кто остался за пределами спортивных пьедесталов, но внес немалый вклад в организацию соревнований. Компания ОАО «ЧЕТРА – Промышленные машины» также не осталась в стороне от этого громкого события и чувствует свою причастность к победам наших спортсменов, ведь во благо этих побед ежедневно на службу городу выходили более 100 коммунально-строительных машин ЧЕТРА МКСМ, зарекомендовав себя в качестве маленьких помощников рабочего класса.

Функции многоцелевой коммунально-строительной машины МКСМ заключались в погрузке и перемещении грунта, сыпучих пород, кусковых материалов, планировки участков местности, уборки территорий от снега и мусора, для транспортно-складских работ со штучными грузами, рытья ям и траншей, бурения скважин, приготовления подвижных

Все для Победы!



общество с ограниченной ответственностью
УралТехТранс

бетонных смесей и других работ с помощью соответствующего сменного навесного оборудования, в общем всего того, без чего невозможно было бы представить той обновленной Казани, какой мы можем видеть её сейчас.

МКСМ эксплуатируется в промышленности, строительстве, коммунальном и дорожном хозяйстве, в других отраслях, там, где из-за тесных рабочих условий или по экономическим соображениям невозможно или невыгодно использовать обычную крупногабаритную технику. Плюсы МКСМ отмечены в плавном изменении скорости и направлении движения, в развороте на месте благодаря независимому бесступенчатому изменению скоростей вращения правой и левой коробки передач объемным гидроприводом.

Главной особенностью МКСМ стала универсальность этой машины, которая достигается использованием девятнадцати видов быстросменного навесного оборудования, находящего применение в широчайшем перечне работ. Причем менять навески оператор МКСМ способен самостоятельно всего лишь за несколько минут, соединяя гидравлические системы машины и навесного оборудования через быстросъемную муфту без слива рабочей жидкости из гидросистемы и, следовательно,

без попадания в нее пыли, грязи и абразива.

Технические характеристики гидравлической системы обеспечивают высокую эффективность машины и не только соответствуют аналогичным показателям лидирующих на мировом рынке зарубежных производителей, но и превосходят их за счет адаптированности под российские условия эксплуатации.

Компания ООО «УралТехТранс», являясь комплексным дилером «ЧЕТРА» по Северо-Западному ФО, готова предложить своим клиентам машину МКСМ различных модификаций, вместе с машиной Вы получаете полный пакет сервисных услуг, включающий в себя наличие склада запасных частей, гарантийное и постгарантийное обслуживание и ремонт, консультации по любым вопросам связанным с техникой, а так же возможность обучения как механиков, так и операторов.

Информация

185013 Петрозаводск, ул. Новосулажгорская, 17А
Тел./факс: (8142) 74-48-69, 56-95-81, 56-81-78
Моб. тел.: 8-921-456-27-13
e-mail: utt109@mail.ru; utt211@sampo.ru
сайт: www.uraltehtrans.ru