

«Через 4 года здесь будет город-сад!» или о новом Генеральном плане Петрозаводска

Предыдущий генплан Петрозаводска был создан в 1993 году. В то непростое время сложно было спрогнозировать развитие и еще сложнее — реализовать намеченное. Может быть, поэтому оставшиеся с 80-х и проявившиеся в 90-е проблемные точки городской инфраструктуры не были полностью сняты. Новый генплан, как предполагается, должен эти задачи решить и заложить потенциал для развития города на дальнюю перспективу. Что предлагается в новом варианте? Как будут решаться вопросы перегруженности центра автомобильным трафиком и «точечной застройкой»? Как будет выглядеть город в 2015 и в 2025 году? Обо всем этом есть, как нам кажется, резон поговорить подробнее.

Цели и задачи

Итак, развитие города на перспективу предусматривается как развитие административно-хозяйственного центра всей республики. Кроме того, Петрозаводск должен стать важным транспортным, рекреационно-туристским, научным и инновационно-сервисным, предпринимательским центром, удобным и благоустроенным городом.

Основной задачей видится устойчивое повышение качества пространственной среды жизнедеятельности, т.е.: снижение негативного воздействия на внешнюю среду; формирование ее пространственных характеристик, обеспечивающих высокое качество внешнего вида города; транспортную и пешеходную доступность территорий, позитивно влияющих на здоровье и безопасность населения, на возможность устойчивого развития, а также на экономику города.

Дальнейшее развитие города будет идти по следующим направлениям:

- ✓ развитие исторически сложившегося Центра, с сохранением существующей планировочной структуры Центра;
- ✓ формирование полицентрической системы вокруг исторического центра, прежде всего в западном и юго-западном направлениях;
- ✓ создание крупных обслуживающих центров в районах новой жилой застройки;
- ✓ создание новых многофункциональных центров на подъездах к городу, вдоль 2-го транспортного полукольца;
- ✓ организация центров обслуживания в существующих и вновь формируемых поселениях;
- ✓ создание нового логистического центра регионального значения севернее жилого района Сулажгора, вдоль Пряжинского шоссе;
- ✓ максимальное сохранение существующих зелёных зон города, создание новых парков и зон отдыха перспективных жилых районов;

Общеизвестно, что советский строительный комплекс обладал противоречивыми, на первый взгляд, особенностями. С одной стороны присутствовал «долгострой», с другой — если объекту придавалось особое значение, в кратчайшие сроки возводились целые города. И если строительство объекта было включено в план, то можно было считать, что он обязательно будет построен.

Также общеизвестно, что реализация задачи по доступному жилью и развитие населенных пунктов невозможны без масштабного строительства. Ну а такое строительство невозможно без наличия плана развития города, причем не только отвечающего современным реалиям, но соответствующего будущей экономико-демографической ситуации. Поскольку предсказывать с высокой точностью будущее получается далеко не всегда, генплан должен с регулярной частотой обновляться, либо предлагать эффективные решения на длительный период.

✓ выделение территории для развития промышленности.

Если говорить о жилищном фонде, то, в соответствии с оптимистическим сценарием развития, предусматривается его увеличение до 9 млн. м² общей площади с доведением средней жилищной обеспеченности на одного жителя на расчетный срок до 32 м². При этом объем нового жилищного строительства с учетом убыли части существующего фонда — 3,7 млн. м². Среднегодовой объем нового жилищного строительства в период с 2006 по 2025 гг. при этом составит 175 тыс. м² общей площади или 0,8 м² в год на человека. Структура предполагается следующей: 5-этажные дома и выше — 45%, 2-4 этажные дома — 35%, коттеджи — 15%, блокированная застройка — 5%. Территории, необходимые для размещения новых домов на период расчетного срока, составят порядка 925 га.

Планировка города

Генеральный план в основном сохраняет исторически сложившуюся планировочную структуру и функциональное зонирование территории Петрозаводска и предусматривает их органичное развитие на первую очередь и на расчетный срок.

Основное планировочное направление (композиционная ось) городской застройки вдоль Петрозаводской губы развивается в северном направлении за счет освоения прибрежных территорий вдоль и западнее Соломенского шоссе, территорий, освободившихся после выноса аэропорта «Пески», дальнейшего формирования промзоны Томицы и размещения многофункционального торгово-развлекательного и офисного центра на участке «стыка» городской застройки с федеральной дорогой «Кола».

Основное территориальное развитие Петрозаводска на период расчетного срока и на перспективу предусмотрено в

юго-западном направлении по осям: «городской центр — Древянка» и «городской центр — Кукковка».

На территории Древянки в юго-западном планировочном направлении предусматривается формирование новых кварталов многоэтажной, средней этажности и малоэтажной жилой застройки. В границах района предлагается разместить общественные центры различного назначения, а также объекты коммунального назначения, гаражи манежного типа. Севернее долины р. Неглинка предлагается выделить специальную территорию для создания инновационного центра.

На свободных территориях Кукковки планируется формирование новых жилых кварталов со средней этажностью застройки (южнее Комсомольского проспекта) и на большой территории кварталов индивидуальной застройки — в южной части Кукковки.

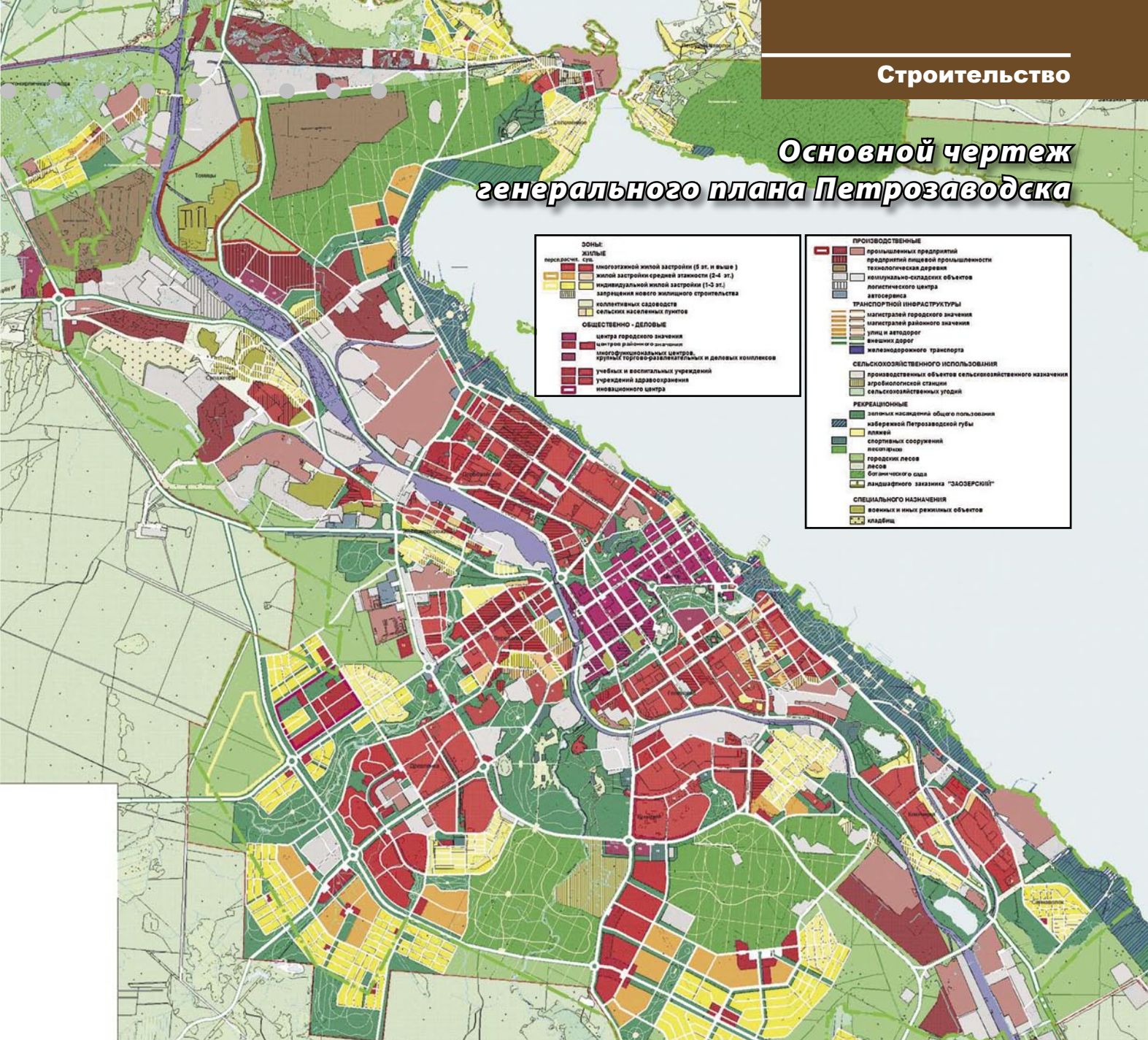
В Центре планируется реконструкция существующего фонда, уплотнение застройки и расширение сложившихся его условных границ. В частности, одним из новых значимых объектов должен стать культурно-развлекательный центр на правом берегу р. Лососинки, на территории освободившейся первой площадки ОТЗ.

Принципиальным положением Генплана является сохранение и развитие зеленых территорий общего пользования.

Основным направлением развития производственных зон являются перепрофилизация и модернизация промышленных предприятий в целях сокращения санитарно-защитных зон и повышения эффективности использования территорий. В связи с этим предполагается, в частности:

- ✓ сокращение территорий ряда производственных зон и размещение на освобождаемых территориях жилых комплексов, общественно-деловых зон и других непроизводственных объектов;
- ✓ вывод производств с высокой степенью амортизации производственных

Основной чертеж генерального плана Петрозаводска



ЗОНЫ:	
ЖИЛЬНЫЕ	многоэтажной жилой застройки (5 эт. и выше)
ЖИЛЬНЫЕ	жилой застройки средней этажности (2-4 эт.)
ЖИЛЬНЫЕ	индивидуальной жилой застройки (1-2 эт.)
ЖИЛЬНЫЕ	застройка нового жилищного строительства
ЖИЛЬНЫЕ	коллективных садоводств
ЖИЛЬНЫЕ	сельских населенных пунктов
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫЕ	
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫЕ	центра городского значения
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫЕ	центров районного значения
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫЕ	индустриально-деловых центров, крупных торгово-развлекательных и деловых комплексов
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫЕ	учебных и воспитательных учреждений
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫЕ	учреждений здравоохранения
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫЕ	инновационного центра

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ	
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ	промышленных предприятий
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ	предприятий легкой промышленности
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ	технологических деревень
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ	коммунально-складских объектов
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ	логистического центра
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ	автосервиса
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	магистралей городского значения
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	магистралей районного значения
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	улиц и автодорог
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	внешних дорог
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	железнодорожного транспорта
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ	
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ	производственных объектов сельскохозяйственного назначения
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ	агробиологической станции
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ	сельскохозяйственных угодий
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	зеленых насаждений общего пользования
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	заповедников Петрозаводской губы
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	алеи
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	спортивных сооружений
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	лесопарков
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	городских лесов
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	лесов
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	богатического сада
РЕКРЕАЦИОННЫЕ	ландшафтного заказника "ЗАОБЕРСКИЙ"
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ	
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ	военных и иных режимных объектов
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ	кладбища

фондов, находящихся в зоне контакта с жилыми, общественно-деловыми и рекреационными зонами;

✓ выделение новых территорий, необходимых для размещения объектов промышленного и складского назначения.

Перенос производства коснется таких предприятий как «Онежский тракторный завод», «Петрозаводский лесопильный комбинат», «Петрозаводский хлебокомбинат», «Ликероводочный завод «Петровский» и грузовой порт.

Основной прирост территорий производственного назначения произойдет за счет организации новых промышленных производств на сложившихся территориях Южной и Северной промышленных зон.

Транспортная инфраструктура

Транспортная инфраструктура — кровеносная система любого современного города, поэтому стоит под-

робно остановиться на предлагаемых генпланом решениях для ее развития.

Железнодорожный транспорт

Планом предлагается ликвидация ряда малоиспользуемых подъездных путей, в первую очередь, железнодорожной ветки, подходящей к первой площадке ОТЗ. Кроме того, планируется резервирование территории, примыкающей к ст. Петрозаводск-пассажирский с западной стороны для размещения нового пассажирского терминала.

Водный транспорт

В этой части генплан предусматривает перенос мощностей речного грузового порта на расстояние пяти километров южнее городской черты Петрозаводска.

Городской транспорт

Городские улицы и дороги

Транспортные проблемы столицы Карелии прекрасно известны — уровень

развития улично-дорожной сети уже сейчас не соответствует резкому росту автомобилизации населения (в будущем эта проблема может усилиться в разы), а сама сеть отличается незаконченностью. Кроме того, особенность планировки города заключается в том, что он рассечен на две половины железной дорогой, и надежная связь между этими половинами не везде обеспечивается.

Развитие старых и создание новых объектов общегородского значения (деловых, развлекательных центров и т.д.) в историческом центре также потребует корректив в дорожной сети города. И эти коррективы планируются.

Согласно генплану, сеть Петрозаводских улиц скоро будет напоминать московскую,



только вместо колец будут полукольца. Планируется строительство продолжения Карельского пр. до Гвардейской ул., продолжения Лесного пр. до ул. Достоевского — первое полукольцо. Будет также второе полукольцо и транзитный грузовой диаметр вдоль железной дороги (по направлению Ключевское шоссе — ул. Калинина — ул. Муезерская) — это позволит соединить отдаленные районы между собой и снять транзитный грузопоток из центра.

Планируется ликвидация «узких» мест дорожной сети путем пробивки наб. Варкауса до ул. Зайцева, ул. Куйбышева до наб. Варкауса, Ленинградской ул. до ул. Чапаева, спрямление ул. Транспортной параллельно железной дороге до ул. Новосулажгорской. А также соединение двух участков Сыктывкарской ул. и их соединение со 2-й Северной ул. и пробивка ул. Корабелов до ул. Ригачина.

Правда, эта часть плана вызывает вопросы. В частности, непонятно, возможно ли решить проблему загруженности ул. Ленинградской и Кирова путем пробивки Октябрьского пр. до ул. Энгельса, Андропова и/или Дзержинского? Как нам кажется, одно лишь соединение ул. Куйбышева с наб. Варкауса не решит проблему перегрузки этого района.

Также из анализа пояснительной записки и основного чертежа генплана остается неясным будет ли соединение ул. Калинина с ул. Гоголя. Такое решение было бы интересным, особенно в связи с наличием в том районе делового центра и грядущего строительства общественного центра на месте первой площадки ОТЗ.

Еще одним направлением работы будет повышение плотности путепроводов и тоннелей сооружений для обеспечения надежной связи между зонами, разделенными железной дорогой: строительство путепроводов в районе Птицефабрики, в створе

Вытегорского шоссе, транзитной грузовой магистрали, ул. Достоевского, проезда Автолюбителей. Кроме того запланировано строительство нового путепровода в створе ул. Гоголя взамен существующего в комплексе со строительством развязки на пересечении с транзитной магистралью. Также развязки будут созданы:

- ✓ на пересечении транзитной грузовой магистрали с Комсомольским пр., ул. Гоголя, ул. Чапаева, а также в районе нового железнодорожного пассажирского терминала;
- ✓ на пересечении первого полукольца с Первомайским пр., транзитной магистралью, Гвардейской ул.;
- ✓ на пересечении второго полукольца с автодорогой «Лесной пр. — Пряжинское шоссе»;
- ✓ на пересечении Пряжинского шоссе с автодорогой Петрозаводск — Суоярви.

Наконец, чрезвычайно важным представляется строительство постоянного моста или тоннеля вблизи существующей переправы в Соломенном.

Однако только за счет развития дорожной сети не решить все существующие проблемы. Необходима еще и эффективная организация дорожного движения.

Организация дорожного движения
 Политика организации движения в центре Петрозаводска должна:

- ✓ обеспечить высокий уровень транспортной доступности центра на индивидуальном и общественном транспорте.
- ✓ предупредить возможную ситуацию транспортного коллапса в центре и на подъездах к нему.
- ✓ обеспечить высокий уровень надежности и комфортности при передвижении в центре и на связях с центром как на индивидуальном, так и на общественном транспорте.

Решение этих задач план видит в организации одностороннего движения на

некоторых улицах, создании разделительных полос, запрете стоянок, организации парковок на внутриквартальных территориях, строительстве гаражей-паркингов, устройстве подземных пешеходных переходов, выделении полос для движения общественного транспорта.

Однако здесь также возникают некоторые вопросы. Какие улицы (кроме существующих) планируется отвести под одностороннее движение? Если это будет пр. Ленина или ул. Гоголя, то как будет организован поток транспорта в обратном направлении? Ведь не секрет, что центральные улицы, параллельные центру, далеко не равнозначны по пропускной способности.

Интерес вызывает практическое исполнение внутриквартальных паркингов, особенно в зоне ниже гостиницы «Северная». Как предполагается организовывать парковку там? Как внутриквартальные паркинги будут сочетаться с уплотнительной застройкой центра? Ну, и не стоит забывать, про организацию въезда-выезда с таких парковок — будет ли это дополнительно перегружать основные улицы? Наконец, как предполагается организовывать движение в районах новых общественных центров, например на пр. Ленина и на месте первой площадки ОТЗ, где и без того очень интенсивное движение?

Говоря о маршрутах общественного транспорта, стоит упомянуть о планируемом строительстве троллейбусных линий «Кукковка — Древланка», «Древланка — Радиозавод», а также линий в новые микрорайоны Кукковка-2, Древланка-2, Перевалка-2. Важными решениями представляются организация рациональной схемы маршрутной сети общественного транспорта и реализация транспортной политики, направленной на привлечение пассажиров с индивидуального на общественный транспорт за счет мероприятий стимулирующего и запретительного характера.

При этом планируется повышение качества и безопасности пассажирских перевозок за счет развития парка подвижного состава троллейбусами и автобусами большой вместимости. Однако этот вопрос уже несколько выходит за рамки планировочных решений.

Появление нового генерального плана развития Петрозаводска — это, несомненно, положительное явление, определяющее развитие города на ближайшие 20 лет. Нельзя не отметить всей его значимости, особенно в сравнении с другими населенными пунктами республики, где такие планы еще не разработаны.

Генплан — это стратегия развития. Тактикой, конкретизацией должны уже заниматься исполнители, и мы надеемся, что столица нашей республики через несколько лет действительно станет современным, красивым и удобным для жизни городом. ■

Емелин Илья