



ВСЕ ПО ПЛАНУ?

Хаос часто выглядит живописно. Но, захватывая все наше жизненное пространство, он превращает его в ад. Порядок, наполняющий смыслом нашу жизнь, требует четкой системы координат. Подробнее об этом – в рассказе архитектора Виктора Токарева.

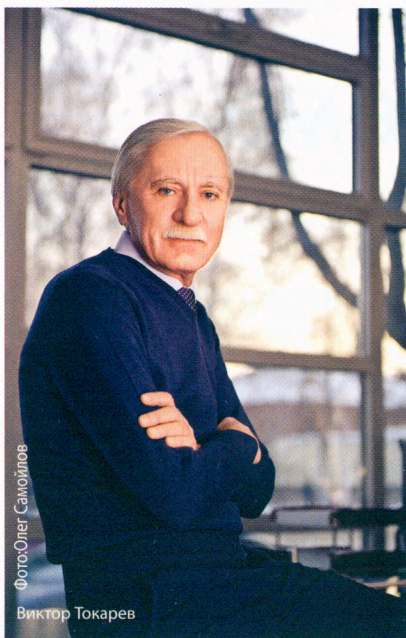


Фото: Олег Самойлов

Виктор Токарев

Среда обитания

Начав беседу в предыдущем номере журнала о жилье и его качестве, мы закономерно переходим к конкретной территории – самой Казани. Человек не может замкнуться в комфортной скорлупке своей уютной квартиры. Его жизненное пространство простирается намного дальше. Улицы образуют район, районы – города. Границы города и есть реальные границы нашего жилья. Именно в них необходимо создавать благоприятную среду для проживания. Без сложного, детально продуманного плана сделать это невозможно. Изъяны в планировании застройки территории выливаются в масштабные проблемы. Плотность застройки, к примеру, один из важных показателей градостроительного планирования и про-

ектирования. Недочет этого фактора наглядно иллюстрирует пример улицы Чистопольской. Согласно проекту детальной планировки, застройку вдоль берега Казанки предполагалось возводить в 6 этажей. Под эту плотность были рассчитаны все транспортные пути – дороги, пешеходные тротуары, вся инженерия: вода, канализация, газ. На деле же стали строиться здания в два раза выше. Жилой комплекс «Панорама», сделанный в пределах 6 этажей, теперь выглядит сиротинушкой в окружении 14-18-этажных зданий. Практически в два раза повышенная этажность застройки, а вместе с ней – и число проживающих, увеличили в два раза нагрузку на уличную сеть, усугубленную высоким уровнем автомобилизации. Тут же закономерно возникли проблемы с парковками, с проездом, транзитом. Чистопольская в пиковые часы сильно перегружена. В результате комфортность проживания в данном районе объективно снизилась.

Это следствие ошибочных решений. Ведь проекты с повышенной этажностью кем-то и где-то согласовывались без необходимой при этом корректировки проекта планировки. В случае корректировки проекта планировки этим процессом можно было управлять – корректировать инфраструктуру территории правого берега. У Чистопольской должно быть еще как минимум два «дублера» до реки Казанки – за счет частичного намыва отелей. Там же должна быть и полноценная набережная, которая в нашем городе по явному недоразумению практически отсутствует.

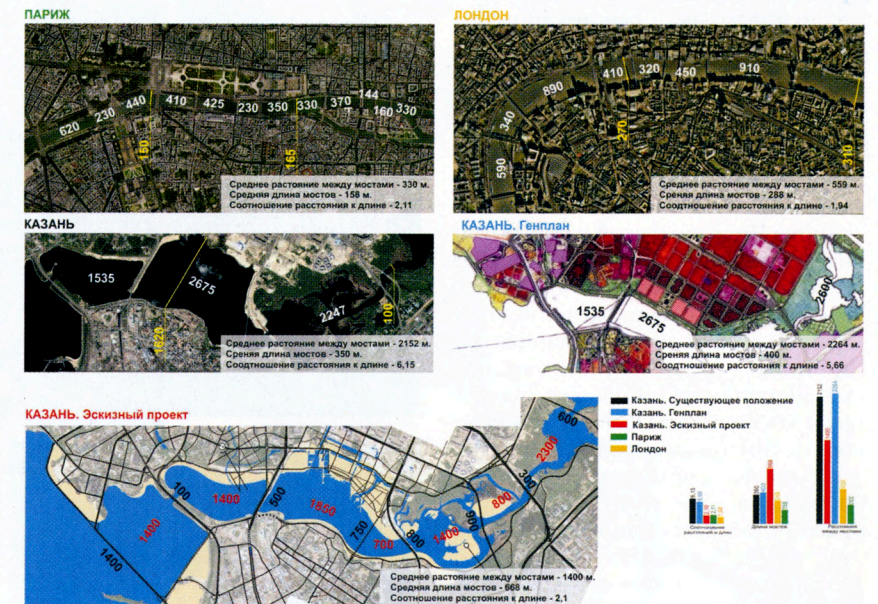
Набережная – наглядный признак цивилизованности города, комфортная зона отдыха горожан, инженерное сооружение укрепляющее берег реки в черте города. Мы имеем такие уникальные водные площади, как протока Булак, три озера Кабан, реку Казанку, впадающую в Волгу. Четыре водных ресурса, которые, за редким исключением, совершенно не обустроены. Выход Приволжского района на Волгу затруднен, на реку выходит морально устаревшая промзона. Это также вопрос генерального плана, эффективного планирования использования территории. Нужно выводить город к акваториям, замещая производственные территории жилыми и торговыми комплексами. Производства не-

обходимо как-то реструктуризировать, частично выводя за город, частично меняя их профиль. Город развивается вдалеке от исторического центра, на большом удалении, и в это же время буквально в двух шагах от него, в самых подходящих для строительства жилья местах, можно наблюдать брошенные производственные территории и пустыри.

Вчера и сегодня

Вопрос планирования – это вопрос, прежде всего, размещения жилых, производственных и обслуживающих образований, транспортной сети. Ради объективности должен отметить, что по сравнению с советским периодом и с тогдашними правилами разработки генплана сейчас ситуация резко изменилась. Ранее основной задачей было вывезти людей из спальных районов к станку, к месту работы. Была начисто проигнорирована простая формула жизни в городе – детям нужны площадки для игр, детские садики, родителям – досуг и доступная инфраструктура обслуживания. Сейчас информационный обмен кардинально изменился. Если буквально тридцать лет назад основная масса трудоспособного населения работала в производстве и только 12-16% – в сфере обслуживания, то сейчас производственники и работники сферы обслуживания по численности поменялись местами. Все это отразилось, в первую очередь, на транспортных потоках. Теперь нет явных мест движения трудовых ресурсов. Наличие единственной транспортной артерии между жильем и производством – явный признак неразвитой транспортной сети. Как минимум должно существовать 2-3 альтернативных варианта, позволяющих добраться из одного пункта в другой. В этом случае доступность территорий становится, намного выше. Мы все видим, что в течение значительной ча-

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЛАПСА РЕШИТЬ С АБСОЛЮТНЫМ УСПЕХОМ НЕВОЗМОЖНО. ЕДИНСТВЕННО ВЕРНЫЙ ПУТЬ – ОРГАНИЗОВАТЬ ПЕРЕПЛАНИРОВКУ, СОЗДАЮЩУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ АЛЬТЕРНАТИВНОГО МАРШРУТА



сти дня улицы перегружены. Потоки усложнились, количество автомобилей выросло. К сожалению, проблемы транспортного коллапса решить с абсолютным успехом невозможно. Единственно верный путь – организовать перепланировку, позволяющую создать возможность альтернативного выбора маршрута.

Градостроительство – вещь очень ответственная и серьезная. К сожалению, власти ее, как правило, недооценивают. Приведу пример: генеральный план в последней редакции был разработан в 2005-2006 годах. Он так и лежит, им практически никто не руководствуется. Не прошло и пяти лет, а его уже необходимо корректировать. Это говорит лишь об одном – по методологии, по сути своей, он плохо адапти-

руется к реальной жизни. Этот план надуман, во многом взят с потолка. Если его в срочном порядке не скорректировать, последствия могут быть печальными.

Правый берег

Пример – «привалило нам счастье», выиграли конкурс на прием Универсиады, а город-то к ней не готов. Генплан этого не учитывал, корректировать его надо и по этой части тоже. Каждый раз тратить большие деньги на корректировку генплана – не дело. Это нужно делать в режиме мониторинга. Когда наша мастерская (ООО «ТМТ», авторы проекта Г. Ш. и В. С. Токаревы) работала над проектом Правого берега, территорией порядка 400 гектаров, пришлось рассчитывать транспортную инфраструктуру в масштабах всего города. Считали по математическим моделям. Каждая улица, каждый перекресток были помечены, просчитаны, замерены. Мы делали варианты расчетов по мостам через Казанку, предлагали оптимально 7-8 мостов вместе с существующими.

ГОРОД РАЗВИВАЕТСЯ ВДАЛЕКЕ ОТ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА, И В ЭТО ЖЕ ВРЕМЯ БУКВАЛЬНО В ДВУХ ШАГАХ ОТ НЕГО, В САМЫХ ПОДХОДЯЩИХ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛЬЯ МЕСТАХ, МОЖНО НАБЛЮДАТЬ БРОШЕННЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ТЕРРИТОРИИ И ПУСТЫРИ

ющими. Программа была универсальной — ставим мост в одном месте, компьютер считает за секунды и выдает временные параметры. По ним сразу ясно — хуже для города или лучше такой вариант размещения моста. Программа определяла очень большие транспортные перегрузки в модели, когда мост Милениум выходит в район улицы Ершова с поворотом в Советский район. Потому там нет левого поворота, приходится ехать направо, потом разворачиваться, создавая пробки и затруднения. Но мы в проекте Правого берега предусмотрели так называемый Чистопольский мост. Он с конца Чистопольской с поворотом на Казанку должен был выходить на Советскую площадь. И когда мы его включили в схему расчетов, программа выдала ошеломляющие результаты — резко улучшилось время доступности к Советскому району и доступность Правого берега вообще. Мы смоделировали в результате такого мониторинга, проверок, просчетов еще один очень интересный мост от речного порта прямо на Адмиралтейство Кировского района. Это очень сильно разгрузило бы Кировскую дамбу, и вывело бы новую трассу прямо на проспект Победы. Получилось бы идеальное транспортное кольцо. Я привожу лишь отдельные примеры. В целом схема была одновременно гениально проста и структурно сложно высчитана.

Прогнозы

Будет ли это воплощаться? Сложный вопрос. Концепцию этого проекта мы дважды презентовали на градостроительном совете, дважды он одобрял дальнейшую реализацию, но, к сожалению, в настоящее время застройка Правого берега ведется стихийным образом. Отводы под строительство даются как попало и кому попало. Меж собой они никак не связаны, не систематизированы. Как они будут взаимодействовать? Явно, что не гармонично. Новой транспортной схемы для Правого берега как не было, так и нет. Проблемы все, которые там есть, остаются, к ним добавляются новые. Я где только можно публично говорю о том, что Правым берегом нужно срочно заниматься. Но что гово-

ЗАСТРОЙКА ПРАВОГО БЕРЕГА ВЕДЕТСЯ СТИХИЙНЫМ ОБРАЗОМ. ОТВОДЫ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО ДАЮТСЯ КАК ПОПАЛО И КОМУ ПОПАЛО. МЕЖ СОБОЙ ОНИ НИКАК НЕ СВЯЗАНЫ, НЕ СИСТЕМАТИЗИРОВАНЫ



рить про Правый берег, что если у нас даже на центр города нет никакого проекта планировки. На центр города! Насколько я знаю, последнее время все чаще муниципальные и республиканские власти периодически признаются в том, что нужно выделить деньги на эти проекты планировок, чтобы сделать рабочую документацию, утвердить и руководствоваться ими... Но время уходит, оно работает против нас.



ОТ РЕДАКЦИИ

Все мы считаем себя специалистами в спорте, воспитании детей, медицине и политике, в особенности ценителями прекрасного. Может быть, поэтому именно в этих областях успехи нашей страны более чем скромны. Дело вовсе не в уровне подготовки специалистов, он часто не уступает самым высоким требованиям. Просто своим дремучим дилетантизмом мы мешаем преданным своему делу людям работать. Но они наперекор всему гордо несут свою миссию, делая мир лучше. Не благодаря, а очень часто — вопреки нашему неуклюжему вмешательству.