

2013

КРАТКАЯ ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

о результатах исследовательской
работы по теме «Оценка
предложений о внесении
изменений в Генеральный план
города Перми, утвержденный
решением Пермской городской
Думы от 17.12.2010 № 205»



1. Обзор поступивших предложений по внесению изменений в Генеральный план города Перми

В настоящей работе анализируются предложения, поступившие в период с 28.01.2013 по 29.03.2013. В общей сложности поступило 17 (семнадцать) предложений. Расположение территорий в соответствии с предложениями приведено на схеме, рисунок 1.

Решение Пермской городской Думы от 18.12.2012 N 286 "Об утверждении Порядка принятия решения о подготовке изменений в Генеральный план города Перми и Положения о порядке организации и проведения публичных слушаний по обсуждению проекта решения Пермской городской Думы о внесении изменений в Генеральный план города Перми" (далее - Порядок) является ключевым документом, регламентирующим принятие решения о внесении изменений в Генеральный план города Перми.

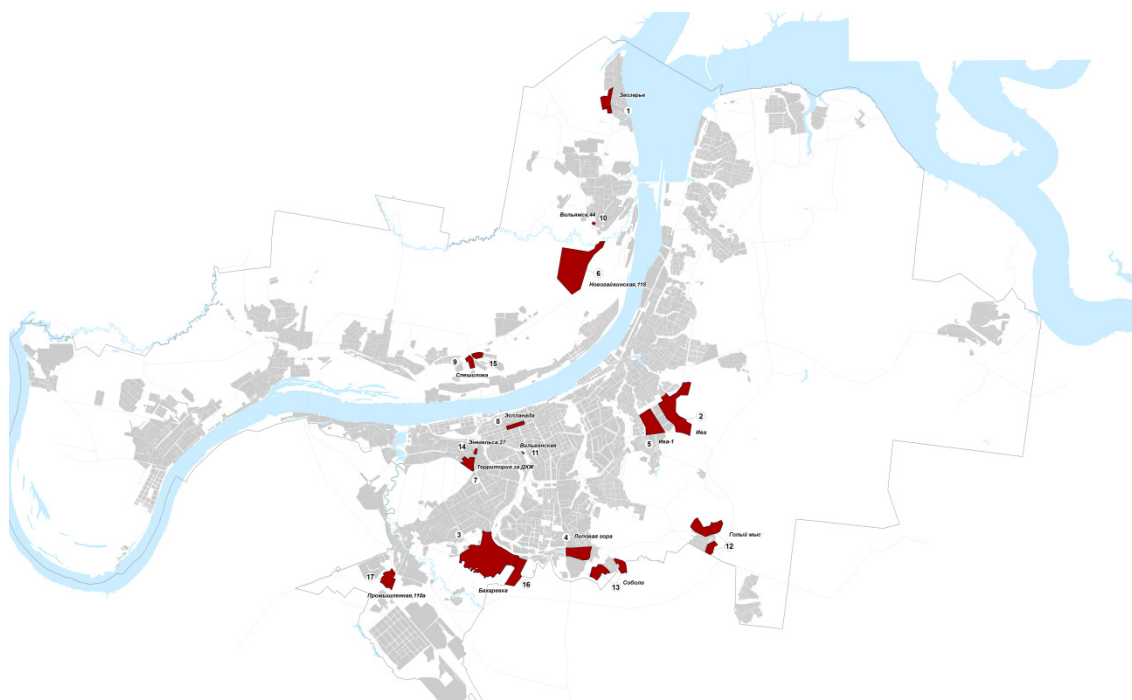


Рисунок 1.
Расположение территорий в соответствии с предложениями по внесению изменений в Генеральный план г. Перми

Таблица 1

Перечень предложений по внесению изменений в Генеральный план города Перми

№ п/п	Территория	Инициатор предложения (заявки)	Содержание предложения по использованию территории	Действующий Генеральный план. Функциональное зонирование
1	Территория примыкающая к СТН-Ж8 (Заозерье) – «Турбинские поляны»	Администрация г.Перми во исполнение закона Пермского края от 01.12.2011 № 871-ПК «О бесплатном предоставлении земельных участков многодетным семьям в Пермском крае»	Установление функциональной зоны СТН-И – зона малоэтажной застройки. Индивидуальное жилищное строительство.	ТСП-ЭП – зона экологического природного ландшафта
2	Территория примыкающая к территории СТН-Ж9 (Ива-2)	Администрация г.Перми во исполнение закона Пермского края от 01.12.2011 № 871-ПК «О бесплатном предоставлении земельных участков многодетным семьям в Пермском крае»	Установление функциональной зоны СТН-И – зона малоэтажной застройки. Индивидуальное жилищное строительство.	ТСП-СХ – зона сельскохозяйственного использования ТСП-Р – зона рекреационных и специальных объектов
3	Территория бывшего аэропорта «Бахаревка»	ЗАО «Первая Ипотечная компания – Регион», Группа компаний ПИК	Установление функциональной зоны СТН-Г – зона многофункциональной жилой застройки. Жилищное строительство	ТСП-ОД – общественно-деловая, специализированная зона
4	Территория в районе ПГСХА, «Липовая гора»	Федеральный фонд содействию развитию жилищного строительства	Установление функциональной зоны СТН-И – зона малоэтажной застройки. Жилищное строительство	ТСП-ОД – общественно-деловая, специализированная зона
5	Территория СТН-Ж8 (Ива-1)	ООО «Девелопмент-ЮГ»	Установление функциональной зоны СТН-В – зона многофункциональной застройки срединной части города	СТН-Ж — зона средне- и малоэтажной застройки
6	Территория бывшего полигона по адресу Новогайвинская,118	Левитин Д.Л., ООО «Панорама»	Установление функциональной зоны СТН-И – зона малоэтажной застройки	ТСП-ЭП – зона экологического природного ландшафта
7	Территория для размещения зоопарка на территории ООПТ - охраняемый	МАУК "Пермский зоопарк"	Установление функциональной зоны ТСП-Р – зона рекреационных и	ТСП-ЭП – зона экологического

№ п/п	Территория	Инициатор предложения (заявки)	Содержание предложения по использованию территории	Действующий Генеральный план. Функциональное зонирование
	природный ландшафт «Черняевский лес»		специальных объектов Размещение части экспозиции Пермского зоопарка	природного ландшафта
8	Территория Эспланады г.Перми	ООО «ГТЦП», ООО «ДС Деволупмент»	Установление функциональной зоны ТСП-ОД – зона общественно-деловая. Многофункциональное развитие Эспланады с освоением подземного пространства	ТСП-Р – зона рекреационных и специальных объектов
9	Территория прилегающая к торговому центру по адресу Спешилова, 114	ООО «Логистик Про»	Установление функциональной зоны ТСП-ОД – зона общественно-деловая. Размещение автомобильной стоянки для торгового центра	ТСП ЭП – зона экологического природного ландшафта
10	Земельный участок по адресу Вильямса,44	Главное управление МЧС России по Пермскому краю	Строительство жилого дома	ТСП ЭП – зона экологического природного ландшафта
11	Территория долины р. Данилиха по адресу Вильвенская, 22	ОАО АКБ «Урал ФД»	Строительство жилых домов	ТСП-Р – зона рекреационных и специальных объектов
12	Территория примыкающая к территории СТН-И21 (Голый Мыс)	Правительство Пермского края	Установление функциональной зоны СТН-И – зона малоэтажной застройки. Индивидуальное жилищное строительство	ТСП-Р – рекреационных и специальных объектов
13	Территория примыкающая к территории СТН-И15 (Соболи-Ферма)	Правительство Пермского края	Установление функциональной зоны СТН-И – зона малоэтажной застройки. Индивидуальное жилищное строительство	ТСП-ЭП – экологического природного ландшафта ТСП-СХ – сельскохозяйственного использования
14	Территория примыкающая к территории СТН-В6 (Малкова), Энегельса,27	ОАО «Торговый Дом «НефтеТехСнаб»	Установление функциональной зоны СТН-В – зона многофункциональной застройки срединной части города. Многофункциональная застройка жилого назначения	ТСП-ОД – общественно-деловая специализированная

№ п/п	Территория	Инициатор предложения (заявки)	Содержание предложения по использованию территории	Действующий Генеральный план. Функциональное зонирование
15	Территория на пересечении улиц Спешилова и Маршала Жукова с левой стороны по направлению из центра города	Биняминов Ш.Х.	Установление функциональной зоны ТСП-ОД – зона общественно-деловая. Строительство объектов торговли.	ТСП-ЭП – экологического природного ландшафта
16	Территория примыкающая к территории бывшего аэропорта «Бахаревка»	Правительство Пермского края	<p>Установление функциональной зоны СТН-И – зона малоэтажной застройки. Индивидуальное жилищное строительство</p> <p>Установление функциональной зоны СТН-Г – зона многофункциональной жилой застройки. Жилищное строительство</p>	ТСП-ОД – общественно-деловая, специализированная зона
17	Территория в районе объектов недвижимости по адресу ул. Промышленная, 110а	ООО «Экросс»	Разделение территории на две части и установление функциональных зон: ТСП-ПТ – промышленно торговая и ТСП-П - производственно-коммунальная зона	ТСП-СХ зона сельскохозяйственного использования

2. Основные положения градостроительной политики, осуществляемой в городе Перми в соответствии с положениями утверждённых правовых актов, документов

2.1. Что такое градостроительная политика?

Желание и цель сохранить и улучшить условия жизни, комфорта, социального равенства, благополучия и безопасности людей в городе Перми, не могут быть реализованы в результате спонтанных действий. Город Пермь имеет видение своего будущего и следует к нему с упорядоченным планом мероприятий и действий, реализуя соответствующую градостроительную политику. Градостроительная политика это не набор централизованных команд или система контроля, а инструмент удовлетворения потребностей общества и координации действий каждого участника жизни города, связывающий долгосрочные цели и текущие мероприятиями.

Жилье, рабочие места, транспортная и социальная доступность, безопасность являются ключевыми потребностями жителей города и находятся в сильной зависимости от формы города, его пространственной организации. Правильные положения градостроительной политики в отношении плотности, разрешенного использования земли, общественных рекреационных пространств, размещения объектов инфраструктуры и организации обслуживания могут обеспечить качественный уровень жизни при доступной цене. Поэтому планирование физической формы города является важным элементом градостроительной политики в стремлении достижения целей городского сообщества.



Рисунок 2.
Элементы градостроительной политики

Таким образом, градостроительная политика это система взаимосвязанных:

– положений формирующих видение и целеполагание развития с соответствующими индикаторами и критериями,

– физической формы пространственной организации города способствующей оптимальной и эффективной работе городских систем и комфортной, безопасной жизнедеятельности

– приоритетов реализации мероприятий подтверждённых финансированием.

Градостроительная политика города реализуется через систему документов муниципального планирования регулирования градостроительной деятельностью (Рисунок 3).



Рисунок 3.

Структура документов реализации градостроительной политики

В городе Перми в развитие системы реализации стратегии пространственного развития, заложенной в Генеральном плане, разработаны и приняты документы градостроительного проектирования и регулирования градостроительной деятельностью Рисунок 4.

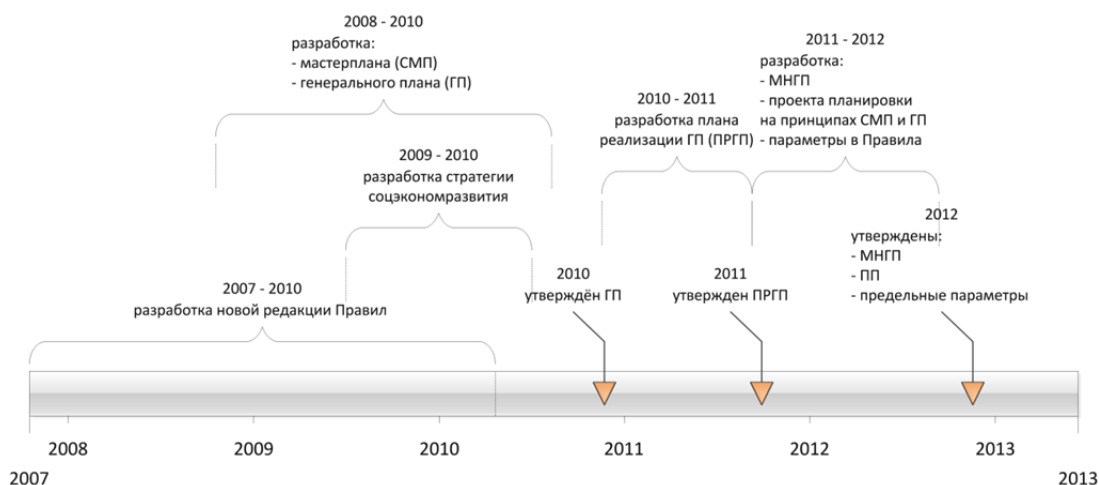


Рисунок 4

В этой связи необходимо отметить, что нескоординированные и противонаправленные решения потребуют в первую очередь пересмотра и изменения системы координат стратегического планирования и внесения изменений в соответствующие документы.

2.2. Анализ положений Генерального плана, как части градостроительной политики осуществляемой в городе Перми

Результаты проведенного анализа выполненного при подготовке Генерального плана г. Перми позволили сделать выбор направления развития города по пути формирования компактной и открытой планировочной структуры.

Компактный город – это город, в котором общая площадь застройки имеет разумную среднюю плотность, логичное расположение и интеграцию зданий в городской ландшафт. Компактность планировочной структуры - это не только размеры, но и концентрация общественных и частных городских ресурсов, направление деятельности ориентированной на регенерацию заброшенной, ветхой застройки и пустырей, превращение их в привлекательные районы, или современные промышленные зоны, или в парки, рекреационные зоны. Компактность города позволяет создать эффективную систему улиц и условия для работы общественного транспорта. Компактная планировочная структура сокращает время внутригородских поездок и потребление энергии транспортом, формирует среду удобную для пешеходного движения.

Дополнительно к этому, сбалансированная система смешанного использования территорий и застройки позволит организовать центры и узлы, сочетающие в себе проживание и места ежедневной деятельности людей: работу, услуги, отдых, образование, культурно-бытовое обслуживание. Доступность различного рода ресурсов городской жизни на минимальном удалении друг от друга определяет высокий уровень удобства и ведет к более экологичному и здоровому образу жизни горожан.

Социально-экономические исследования успешных городов показали, что продуманная интеграция функций, обеспечивающих высокую концентрацию людей и их деятельности, оказывает положительное воздействие на экономический рост и инновационный потенциал города. Также это формирует суть того, что называется «открытым городом», многофункциональной городской средой, проницаемой для разнообразных видов коммуникаций и перемещений, что позволяет всем социальным группам сосуществовать и взаимодействовать, стимулируя экономическую и культурную жизнь.

Основные факторы-угрозы, которые предопределили выбор указанного направления развития города Перми, состоят в следующем:

– негативный тренд в развитии демографической ситуации – отток активной части жителей из города при слабой динамике притока новых жителей в город, угроза стагнации, переходящая в угрозу депопуляции города¹;

– нынешняя плотность населения города в центральных его частях ниже того уровня, наличие которого может обеспечить минимальную экономическую эффективность использования городской инфраструктуры;

– расселение не соответствует расположению инфраструктуры города: городские территории, заняты низкоплотной и фрагментарной застройкой;

– отсутствует качественное благоустройство города: огромные площади территорий не соответствуют возможностям бюджета обеспечивать их содержание на приемлемом уровне, что ведет к их захламлению;

– повышение загруженности улично-дорожной сети возрастающим количеством личных автомобилей сопровождается сокращением возможностей для движения общественного транспорта и сокращением объемов перевозок пассажиров, увеличением совокупного времени передвижений;

– жители города стали на себе ощущать автомобильную зависимость, и время от времени становятся участниками транспортных проблем, вызванных разрозненностью территорий города;

– в свою очередь повышение пропускной способности улично-дорожной сети для индивидуального транспорта сопровождается сокращением объёмов перевозок на общественном транспорте, снижает его эффективность и удобство даже для коротких поездок;

– техническое состояние коммунальной инфраструктуры характеризуется высоким уровнем износа, высокой аварийностью, низким коэффициентом полезного действия мощностей, большими потерями энергоносителей, возрастанием потребности в финансовых ресурсах на содержание инфраструктуры с переложением финансового бремени в виде возрастающих тарифов на плечи населения.

¹ Возрастная структура населения имеет волнообразный характер. В настоящее время в Перми высокая численность репродуктивного населения, что определяет максимальные показатели рождаемости. В дальнейшем количество женщин детородного возраста будет снижаться и в течение 25-30 лет можно ожидать ухудшение демографических показателей.

Не смотря на то, что современное градостроительное планирование стремится к обеспечению устойчивого развития населенных мест, в российских городах принципы устойчивого развития подменяются пропагандой устойчивого роста потребления, то есть ценностей, противоположных идеям устойчивого развития. Между тем, применительно к градостроительству принцип устойчивого развития подразумевает бережливое использование ресурсов, ограничение освоения новых земель, повышение эффективности в использовании транспорта, создание безопасных и комфортных условий проживания для максимального числа горожан.

Неэкономное потребление городских ресурсов в российских городах было сформировано *экономикой предложения и распределения* советской административной системы планирования, которая по инерции перешла в существующую систему документов планирования российских городов под давлением идей, связанных с созданием рынка комфортного и доступного жилья. При этом реализация позитивных общественно-значимых задач осуществляется с нарушением технологий градостроительного планирования, основанных на соответствующих расчетах и оценке последствий для всех – и для «победителей» - приобретающих жилье, и для «проигравших» - не приобретающих жилье, но оплачивающих возрастающие тарифы на содержание расползающейся городской инфраструктуры.

Как следствие, одной из основных проблем развития российских городов и города Перми является их неэффективность и низкое качество среды проживания, связанные с их необустроенностью, которая в свою очередь является результатом необоснованного территориального разрастания городов – «захватом» новых территорий, для качественного освоения которых (в части дорожной, инженерной и социальной инфраструктуры) отсутствуют необходимые бюджетные ресурсы, что приводит к парадоксу: «чем больше строим, тем хуже становится».

В основе функционального зонирования Генерального плана лежит так называемая карта красных и зеленых зон Стратегического мастер-плана Перми. Границы между этими зонами определены топографическим плато, на котором образовалось и расположена Пермь, а также другими элементами, такими как овраги и контуры существующей застройки. В красных зонах строительство разрешено, в то время как в зеленых – запрещено.

Таким образом, функциональное зонирование, кроме описания использования и определения параметров развития различных территорий города, исполняет роль инструмента, фиксирующего границы, переход за которые рассматривается как недопустимое расползание города на окружающий ландшафт, а установление таких границ нацеливает на концентрацию ресурсов в целях завершения формирования городской формы и наполнения его разнообразными видами деятельности.

Контур, проходящий между многофункциональными зонами застройки и зонами ландшафтно-рекреационного назначения, при реализации должен создавать ясно читаемую границу между городом и ландшафтом и четко выделять зеленые пространства внутри города.

Генеральный план предлагает новый подход к функциональному зонированию. Вместо того чтобы четко предписывать однозначную функциональность зонам города, карта многофункционального использования территории определяет степень смешения функций в комбинации с различной плотностью в различных частях города. Таким образом, в центре города уровень смешения функций и плотность могут быть очень высокими, в то время как в пригороде эти показатели будут ниже (главным образом жилищная застройка).

Особенно выделены удаленные от центральной части города (центрального планировочного района Перми) районы и поселения, расположенные внутри границ городского округа, предусматривается, что эти жилые образования также будут иметь более плотные центры, характеризующиеся смешением функций, и при удалении от ядер этих центров интенсивность застройки также может уменьшаться.

Функциональное зонирование отвечает за пространственное размещение функций и неразрывно связано с интенсивностью застройки или плотностью населения. Распределение интенсивности параметров функциональных зон вызвано неоднородностью назначения территорий и их размещения по отношению к центру города, а также относительно источников инженерно-технических и социально-бытовых ресурсов. Эта неоднородность диктуется объективными условиями экономики. Дело в том, что все городские функции должны быть экономически состоятельны. Устойчивое развитие диктует необходимость быть городу экономичным.

Функциональное зонирование тесно с формированием издержек на строительство новых дорожных сетей и инженерной инфраструктуры, а также затратами на содержание уже существующей инфраструктуры. Например, исследование, проведенное в 1986 г., показало, что применение модели более компактного расселения в районе Большого Торонто привело бы к снижению затрат на содержание инфраструктуры на 12,2 млрд. канадских долларов в течение 25 лет, что составляет примерно 22% инвестиций в капитальное строительство за тот же период, необходимых для поддержания существующей модели расселения².

² White Paper of Quebec Government, 2000, с. 28.

Разберем связь: функциональное зонирование – интенсивность застройки – транспорт. Экономическая состоятельность городских функций – это прежде всего наличие того количества потребителей, которые обеспечивают оборот компаний предоставляющих товары и услуги. Чем меньше потребителей товаров и услуг проживает на дистанции пути до магазина или кинотеатра, тем дальше он находится от потребителей, тем более потребители ориентированы на транспорт. Так, например, вы не обнаружите в малоэтажной пермской застройке каких-либо супермаркетов, популярных кафе, салонов красоты других, кружков, спортивных секций, специализированных магазинов и т.д.

Не меньшее значение экономические аспекты имеют при планировании муниципальной инфраструктуры и последующего предоставления услуг. Так, например, плотность населения на территории меньше чем 50 человек на гектар не может обеспечить эффективную и устойчивую работу общественного транспорта. С одной стороны, люди пользуются транспортом, если он обеспечивает приемлемый уровень обслуживания, например, когда максимальные интервалы движения транспорта в желаемом направлении не превышают 10 минут, и при этом должна быть приемлемая цена за билет. С другой стороны, чтобы обеспечить приемлемую цену за билет, транспортная система должна в заданный десятиминутный интервал времени перевозить соответствующее число пассажиров, с тем, чтобы выручка за билеты позволяла покрыть расходы на организацию работы маршрутов.

На рисунке 5 приведен график зависимости стоимости работы общественного транспорта при частоте движения автобусов с интервалом 10 минут, от плотности населения в зоне обслуживания маршрута.

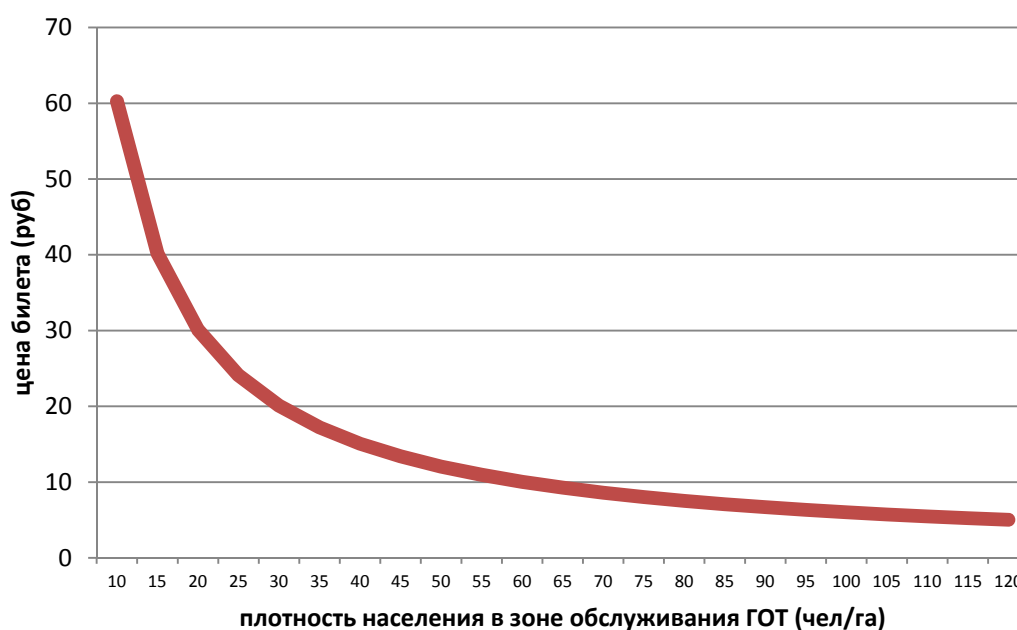


Рисунок 5.

Зависимость стоимости работы общественного транспорта с интервалом движения 10 минут, от плотности населения в зоне обслуживания маршрута

График наглядно демонстрирует связь между функционально-геометрическими показателями пространства и его ресурсобеспечения.

Вполне естественное, но очень противоречивое желание городского человека жить в индивидуальном доме, приводит в движение маховик развития застройщиками и риелторами коттеджных городков, что в свою очередь провоцирует пространственный рост города и увеличивает спрос на перемещения. Однако почти никто не изучает природу формирования, существования и развития такой типологии жилья в долгосрочной перспективе. Нравится только мысль, идея. Но идея, приводимая в качестве простой аналогии с существующими примерами американского типа расселения или европейской малоэтажной застройки не может быть реализована в Перми. Во-первых, в силу недостаточности потребителей на этих территориях все услуги, в том числе муниципальные, в силу законов экономики, будут предоставляться на состоявшейся, наиболее интенсивно застроенной части Перми и люди будут вынуждены перемещаться на автомобиле, жить между домом и работой. Во-вторых, качество автомобильных перемещений невозможно будет поднять в силу бюджетных ограничений и естественных пределов пропускной способности городских улиц.

Следует также отметить, что повышение интенсивности использования территории позволит не увеличивать, а может быть даже сократить ежедневные транспортные перемещения в городе. Анализ использования городских территорий Перми показывает, что такой потенциал у города есть. Например, это промышленные территории в структуре города, микрорайоны с барачной застройкой и другие территории, на которых возможна замена жилищного фонда. В последнее время территориальное разрастание Перми происходило на фоне сокращения численности населения, что, безусловно, сказалось на увеличении транспортной зависимости пермяков.

Транспортные потоки являются функцией землепользования, при этом одновременно транспортная инфраструктура оказывает влияние на землепользование. Так распределение разрешенных видов землепользования определяет распределение видов деятельности, таких как проживание, работа, покупки, образование, отдых и другие. Распределение видов деятельности в пространстве определяет необходимость преодоления расстояний между ними для определённого количества пассажиров или товаров. Количество пассажиров или товаров также определяется параметрами землепользования: разрешенными видами, параметрами застройки. Транспортная инфраструктура призвана обеспечить взаимодействие территорий города посредством способности реализации необходимого числа поездок, на определенные расстояния и по определенным направлениям. Размещение транспортной инфраструктуры определяет доступность различных территорий и в свою очередь определяет структуру землепользования, оказывает стимулирующее воздействие на развитие территорий.

Очевидно, что различные территории, в зависимости от расстояний своего расположения относительно центров тяготения, всегда неодинаково удобны для населения. Жители оценивают районы города как более, так и менее удобные, районы особенно популярные и, наконец, районы вовсе не популярные. Наполнение непопулярных районов жителями происходит вынужденно вследствие того, что более удобные районы по каким либо причинам не получают своего развития на новых этапах существования города, либо рынок недвижимости через снижение порога доступности жилья на периферии выталкивает жителей из предпочтительных мест.

Как нужно планировать город, чтобы его пространственная структура отвечала удобству? В чём это удобство состоит? Какие предпочтения имеют жители города при выборе места жительства? Что определяет место жительства – труд, быт, отдых? Очевидно, что ответы на поставленные вопросы являются основными критериями формирования планировочных решений связанных с определением структуры землепользования, определяющей дифференциацию плотности заселения по отдельным частям городской территории, с построением сети городских улиц, организацией городского транспорта. Поэтому система землепользования является не менее важной функциональной планировочной задачей территориального планирования, чем определение проектного населения города.

Допустимо ли и осуществимо ли, любое расселение по какому-либо произвольному правилу? Скорее всего, не допустимо, но осуществимо. Действительно, нормальное расселение берет свое начало из общих тенденций по оценке жителями города преодолеваемых расстояний. Поэтому всякое искусственное или вынужденное расселение имеет тенденцию к вырождению и постепенной заменой естественным расселением.

Происходит это многими способами. Представители большинства профессий выбирают себе место работы, при прочих равных условиях, вблизи своего местожительства. Проживающие слишком далеко от места работы – меняют место работы или местожительство. В последнее время развивается тенденция смены жительства в целях приближения к объектам социальной инфраструктуры, прежде всего детских образовательных учреждений. Затруднения, возникающие с изменением местожительства или места работы, замедляют этот процесс вырождения вынужденного расселения, но не ликвидирует его. Может быть задан вопрос, - какие последствия возникают для жителей города, в котором нарушен принцип свободного или естественного расселения? Ответ простой: жители такого города в массе своей будут считать город неудобным.

Оптимальные взаимоотношения транспортной инфраструктуры и функционального зонирования определяют экологическую обстановку в городе. Если в 2003 году объем выбросов от автомобильного транспорта загрязняющих городской воздух в суммарных выбросах загрязнений занимал около 60 %, то сегодня эта доля составляет 75% (Рисунок 6).

Практические исследования показывают, что в среднем, общественный транспорт потребляет в 3,4 раза меньше энергии на один пассажиро-километр перевозок, чем индивидуальный автотранспорт. Это соотношение еще более повышается в часы пик.

Поэтому меры по развитию транспортной инфраструктуры, основанные на приоритете общественного транспорта, оказываются более эффективными, чем поиск чисто технологических решений, связанных с борьбой за энергетическую эффективность двигателей, экологичность используемых топлив и других. В свою очередь политика землепользования, нацеленная на сдерживание территориальной экспансии и распространение удаленной периферийной застройки, снижает уровень зависимости населения от транспортных перемещений, оказывает поддержку эффективности работы общественного транспорта и тем самым в долгосрочной перспективе оказывает влияние на снижение экологического загрязнения городских территорий.



Рисунок 6

Выбросы загрязняющих веществ от стационарных источников – предприятий и организаций города; от автотранспорта (тыс. тонн)

Территориальная организация и размещение городских функций оказывает влияние на работу транспортной системы города. Для городов линейной структуры и дисперсной низкоплотной застройки характерны следующие вызовы, которые определяют транспортные проблемы для населения:

- возрастает длина транспортных корреспонденций;*
- увеличивается уровень транспортной зависимости населения;*
- налицо низкая эффективность (и, как следствие, высокая стоимость) работы общественного транспорта;*
- с ростом автомобилизации и транспортной зависимости возрастают общественные и индивидуальные транспортные издержки (во временном и денежном выражении);*
- повышение интенсивности использования транспорта увеличивает уровень отрицательного воздействия на окружающую среду.*

Итак, в центре внимания Генерального плана находится не «транспортная система», оторванная от других городских функций и характеризующаясь своими собственными параметрами и индикаторами эффективности, а «качество жизни» в целом, т. е. возможность каждого индивидуума потреблять общественные блага.

Планирование развития объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в соответствии со стратегией пространственной организации города Перми, которая отличается от предыдущих направлений экстенсивного освоения новых территориальных ресурсов, имеющих отражение в документах территориального планирования. В связи с этим постановка целей и задач планирования транспортной инфраструктуры должна отталкиваться от общих стратегических целей территориального планирования и землепользования города Перми.

Современная теория и практика транспортного планирования предлагает следующий комплекс мер для достижения поставленных целей, который определяет необходимость действовать в двух направлениях:

- 1) работать с причинами, которые создают текущую и прогнозируемую структуру транспортных перемещений;
- 2) работать над эффективностью транспортных перемещений.

Мероприятия первого типа представляют собой реализацию решений планирования городского землепользования и застройки с целью формирования такой модели мобильности, которая бы удовлетворяла требованиям общественного транспорта и других экологически устойчивых средств передвижения:

- увеличить плотность застройки в центре и вокруг него;
- сохранять и усиливать роль городского центра;
- развивать роль вторичных городских центров (центров удаленных городских районов);
- поддержка и стимулирование разрешительно-регулирующими способами смешанной, многофункциональной застройки;
- предотвратить строительство крупных торговых и развлекательных центров (объектов притяжения населения и транспорта) на приграничных к сложившейся застройке периферийных территориях;
- средствами планировки застраиваемых и реконструируемых территорий улучшить транспортно-пешеходную связность и доступность объектов притяжения населения (жилых, обслуживающих и производственных территорий), в том числе маршрутов общественного транспорта;
- планировочными, проектными решениями и применяемыми материалами при реализации проектов повысить качество благоустройства и уровень безопасности городской среды для социального общения жителей города и пешеходно-велосипедных перемещений.

Мероприятия второго типа являются традиционными стратегическими задачами транспортного планирования и позволяют:

- интегрировать все виды транспорта в единую комплексную систему, объединяющую городской и пригородный общественный транспорт, пешеходное и велосипедное движение, индивидуальный транспорт и стояночную инфраструктуру;
- повысить качество обслуживания населения городским общественным транспортом (ГОТ) до уровня, при котором пользователи индивидуального транспорта будут принимать решения в пользу ГОТ;
- обеспечить дополнительную доступность за счет средств микромобильности: пешеходного и велосипедного движения, перевозок по требованию;
- определить и осуществить последовательную политику организации стоянок для автомобилей, содержащих необходимое количество мест, но не создающих дополнительных транспортных передвижений;

– организация выборочного доступа в городской центр транспортных средств, учитывая преимущества, как индивидуального автотранспорта, так и приоритета общественного.

– стимулировать использование людьми экологически чистых способов передвижения: общественного транспорта, велосипедного и пешеходного передвижений.

Градостроительная политика города Перми в отношении инженерно-коммунальных систем нацелена на «удержание» существующего состояния. Износ систем коммунальной инфраструктуры превышает уровень 70 %.

На рисунке 7 представлен фрагмент территории города Перми – центральный планировочный район, с отображением сетей водоснабжения с износом 100%.



Рисунок 7.

Фрагмент схемы сетей водоснабжения с износом 100%

Необходимо отказаться от инвестиционных проектов по развитию систем коммунального обслуживания направленных на экстенсивное наращивание мощностей, и сосредоточить ресурсы на реконструкции, санации существующей инфраструктуры и повышения качества доставки ресурсов для существующих потребителей. Это позволит стабилизировать стоимость обслуживания инфраструктуры, снизить уровень аварийности и рисков возникновения чрезвычайных ситуаций. Уже сегодня планово-предупредительный ремонт уступил место аварийно-восстановительным работам, затраты на которые в 2–3 раза выше.

«Концентрация усилий во имя качества: наполнение центра и обустройство периферии без территориального роста» - такими являются стратегия и концепция Генерального плана.

2.3. Цели территориального планирования, утвержденные в

системе мероприятий и показателей Генерального плана (Градостроительная политика в городе Перми).

Концепция устойчивого развития города, реализуемая в Генеральном плане г. Перми, предусматривает непрерывное балансирование разнонаправленных тенденций существования города: между природой и обществом, обществом и экономикой, нахождение баланса внутри общества, баланс предложения и потребления городских ресурсов.

Главная долгосрочная цель генерального плана заключается в обеспечении условий для поступательного устойчивого развития города Перми, которая реализуется посредством:

- соблюдения баланса интересов и справедливости при взаимодействии органов власти, населения, инвесторов, застройщиков в соответствии с принципами функционирования гражданского общества в части использования сложившегося культурного, ресурсного, пространственного и человеческого потенциала;

- сохранения и бережного использования исторического наследия города;

- последовательной реализации мероприятий генерального плана основываясь на обязательствах публичной власти, которые определены целевыми показателями и ориентирами генерального плана с регулярным предъявлением сообществу результатов реализации планов, дающих представление о реальной динамике приближения к установленным целевым показателям.

Цель среднесрочного территориального планирования определена реализацией комплекса мероприятий, а именно:

- создать эффективную систему регулирования градостроительной деятельности посредством установления правовых, административных и технологических связей между процессами подготовки планов Администрации города и реализации планов по совершенствованию пространственной среды города Перми за счет финансирования из бюджета и стимулирования частных инвестиций в увеличение объёмов и качества строительства, реконструкции объектов различного назначения;

- установить систему правовых гарантий в области землепользования, строительства, реконструкции объектов недвижимости, ориентированной на обеспечение роста качества городского пространства, повышение удобства и престижности проживания в городе Перми, которая позволит расширить предпринимательскую деятельность, повысит инвестиционную конкурентоспособность и привлекательность Перми для гостей и высококвалифицированных трудовых мигрантов;

- сконцентрировать ресурсы, предотвратить их неконтролируемое и неэффективное использование, направить их на повышение качества

городской среды. Достижение данной цели обеспечивается фиксированием границ функциональных зон, не предусматривающих разрастание площади территорий под новое освоение и застройку

- обеспечить баланс между планируемыми объёмами застройки и ресурсами инженерно-технического обеспечения при рациональном распределении указанных объёмов по территории города и в синхронизации соответствующих мероприятий

- обеспечить максимальное разнообразие городской среды, рост её качества через создание условий для различных типов жилой застройки (много-, средне- и малоэтажной) и подготовку дифференцированных показателей применительно к таким территориям (стандартным территориям нормирования)

- обеспечить в необходимом объёме и на высоком качественном уровне услуги в сферах образования, здравоохранения, культуры, досуга и спорта, подлежащих предоставлению населению со стороны органов местного самоуправления Перми в соответствии с вопросами их ведения, определёнными федеральным законодательством;

- обеспечить повышение качества предоставления транспортных услуг населению с приоритетом развития общественного транспорта с соблюдением компромиссного баланса с показателями роста автомобилизации, с пределами ёмкости территорий в отношении мест для хранения легковых автомобилей, с условиями для сохранения и развития городской среды, активной жизнедеятельности населения;

- согласовать запланированные мероприятия с возможностями бюджетного обеспечения и с приоритетами развития и устойчивой работы городской инфраструктуры;

- содействовать развитию услуг населению в сферах образования, здравоохранения, культуры, досуга и спорта, транспорта и других, предоставление которых обеспечивается со стороны Пермского края и Российской Федерации.

Следует отметить, что перечисленные цели не являются словесными декларациями, они развёрнуты в мероприятиях, описанных в Генеральном плане через систему показателей генерального плана, которые достигаются посредством реализации соответствующих мероприятий ГП. Последовательность и приоритеты реализации данных мероприятий закреплены в реализационном документе – в плане реализации Генерального плана города Перми³.

2.4. Развитие положений Генерального плана города Перми в документах регулирования градостроительной деятельности

³ См. Постановление администрации г. Перми от 27.12.2011 N 873 "Об утверждении Плана реализации Генерального плана города Перми. Первый этап - 2012-2016 годы".

Положения Генерального плана города Перми закреплены и последовательно развиваются в других документах регулирующих градостроительную деятельность: в «Плане реализации Генерального плана города Перми», в местных нормативах градостроительного проектирования, в проектах изменений в Правила землепользования и застройки города Перми, в документации планировки территории.

Реализация Генерального плана оценивается не столько по срокам выполнения всех запланированных в нем мероприятий, а прежде всего по последовательности и технологической связности их выполнения.

Мероприятия генерального плана в отношении объектов капитального строительства представляют собой очереди строительства с определённым объемом производства работ, которые завершаются в установленный срок. Очереди строительства могут состоять из одной или нескольких очередей. Каждое мероприятие генерального плана в отношении объектов капитального строительства входит в комплекс мероприятий, которые увязаны одним проектным решением и при реализации (вводе в эксплуатацию) обеспечивают решение задачи (стратегической задачи) и(или) ввод мощностей городских ресурсов, производство определенного объема муниципальных услуг.

В Плане реализации Генерального плана определены комплексы мероприятий, как группы технологически связанных между собой мероприятий, входящих в состав соответствующей стратегической задачи. Особо следует отметить, что отдельное выполнение мероприятий в группе является либо невозможным, либо нерациональным и (или) неэффективным. Завершением выполнения запланированного комплекса мероприятий является завершение всех мероприятий, включённых в состав комплекса мероприятий. Выполнение комплекса мероприятий осуществляется, как правило, на основе одного сводного проектного решения, либо скоординированных друг с другом проектных решений.

В свою очередь стратегической задачей, в состав которых входят мероприятия генерального плана и комплексы таких мероприятий, представляет собой направление деятельности или комплексные, межфункциональные задачи, состоящие из комплекса или группы комплексов мероприятий в рамках одного, или нескольких видов инфраструктур, с выделенным бюджетом, реализующий один, либо несколько стратегических приоритетов развития вида инфраструктуры. Решение стратегических задач обеспечивает достижение максимального эффекта оперативной деятельности органов местного самоуправления при реализации решений Генерального плана города Перми.

При оценке предложений и назначении приоритетов по реализации мероприятий необходимо уделять особое внимание тому, чтобы цели и задачи развития и эволюции отдельных городских систем были неразрывно связаны и скоординированы в своем воздействии на достижение целей стратегии территориального планирования.

Следующим важным аспектом реализации генерального плана является «увязка» мероприятий генерального плана с бюджетом города. Перечень мероприятий по развитию объектов городской инфраструктуры структурирован по объектам и по источникам финансирования: бюджеты местные, региональные, федеральные и тарифы. На стадии экономического анализа мероприятий и положений генерального плана была выполнена оценка финансовой возможности бюджета города по финансированию указанных мероприятий. Оценка средств имеющихся в распоряжении муниципалитета производится, как оценка доли всего бюджета направляемого на капитальное строительство и части средств, которые могут быть ориентированы на решение задач генерального плана. Кроме капитальных затрат бюджета к группе расходов на развитие города в целом могут быть отнесены затраты на содержание территории города, разработку проектной документации, финансирование муниципальных программ и другие.

Следующим документом в системе реализации градостроительной политики в городе Перми является «Местные нормативы градостроительного проектирования в городе Перми» (далее по тексту также - МНГП), в котором указанные выше позиции закреплены посредством:

- включения в МНГП положений Генерального плана города Перми, относящихся к градостроительному нормированию (расчётные показатели в форме таблиц, соответствующие схемы и положения из материалов по обоснованию Генерального плана города Перми) для непосредственного использования при подготовке документов градостроительного проектирования;

- детализации и уточнения отдельных положений Генерального плана города Перми в целях обеспечения его реализации - положений, относящихся к градостроительному нормированию, в том числе к определению градостроительных условий для выполнения работ по подготовке документации по планировке различных территорий города Перми;

- определения соответствующих положений для принятия администрацией города решений по совершенствованию системы градорегулирования и подготовке проектов о внесении дополнений и

изменений в Правила землепользования и застройки, а также разработки документации планировки территории;

– введения соответствующих законодательству дополнительных положений, направленных на обеспечение условий формирования эффективной системы правового регулирования градостроительной деятельности в городе Перми.

Так, например, положения о планировочной организации территории, содержащиеся в МНГП в виде показателей и описания принципов планировки территории, используются для определения параметров и характеристик применительно к схемам организации городского пространства (схемам застройки), элементам планировочной структуры (кварталам, улично-дорожной сети, озеленённым территориям общего пользования); к размещению и способам прокладки инженерных коммуникаций; к застройке зон с особыми условиями использования территорий. Указанные показатели и принципы увязаны с планируемыми объёмами застройки и ресурсами инженерно-технического обеспечения, с учетом их рационального распределения по территории города и необходимостью синхронизации выполнения мероприятий связанных с новым строительством и реконструкцией объектов городской инфраструктуры. Кроме того положения о планировочной организации территории используются для подготовки отдельных нормативных правовых актов органов местного самоуправления города Перми, в том числе для подготовки предложений о внесении соответствующих изменений в Правила землепользования и застройки.

Расчетные показатели МНГП и генерального плана дифференцированы по территории города и обеспечивают сбалансированный подход к распределению городских ресурсов с учетом плотности населения – числа потребителей и финансовых возможностей по созданию и содержанию объектов различных видов инфраструктуры.

Проекты документации планировки территории и внесения изменений в Правила землепользования и застройки продолжают закрепление идеи и стратегий Генерального плана при распределении потенциальных объемов застройки на территории города Перми, при обеспечении принципов формирования многофункциональных городских территорий, ориентированных на обслуживание городским общественным транспортом и комфортные пешеходные и велосипедные перемещения. С этой целью предложены виды разрешенного использования земельных участков, которые определяют компактное строительство блокированных многоквартирных жилых домов, с возможностью размещения вдоль улиц широкого спектра услуг и объектов делового, социально-бытового назначения, ориентированных на удовлетворение повседневных и периодических потребностей населения, а также развития малых форм предпринимательской деятельности. Соответствующие параметры застройки

позволяют создавать условия для появления качественных услуг, архитектурных решений и разнообразия типологий зданий.

3. Сводный анализ предложений по внесению изменений в Генеральный план

Сводный анализ представляет собой обобщённую информацию результатов исследования предложений по внесению изменений в Генеральный план методами, описанными в настоящей работе.

3.1. Описание результатов анализа предложений по внесению изменений в Генеральный план

1. Территория, примыкающая к СТН-Ж8 (Заозерье) – «Турбинские поляны»

Территория примыкает к существующей застройке, которая находится на удалении от центра города. Существующая застройка преимущественно жилая, с небольшим набором общественных функций. Существующая социальная инфраструктура способна удовлетворять текущие потребности и существует потенциал для увеличения застройки. Обслуживание территории Заозерье ориентировано на объекты Гайвы и левобережной части города. Для повышения комфорта проживания на территории будет необходимо приложить усилия в двух направлениях: 1) развитие (стимулирование развития) нежилых функций: мест культурно-бытового и социального обслуживания; 2) повышение качества работы общественного транспорта;

В связи с тем, что территория находится на удалении, численность населения не позволит сформировать экономически-эффективный оборот товаров и услуг на территории, маршруты транспорта будут проходить по незастроенной территории, а также по территориям с низкой плотностью населения и рабочих мест, мероприятия будут малоэффективными, дорогостоящими. Развитие территории будет иметь длительный непредсказуемый характер. Население будет ориентировано на использование индивидуального транспорта.

Влияние на транспортную инфраструктуру не существенное. Планировочный анализ не выполнялся в связи с тем, что подготовлена документация планировки (проект планировки).

2. Территория, примыкающая к территории СТН-Ж9 (Ива-2)

Крупная территория с монофункциональной застройкой - 170 га, из-за своих размеров, несмотря на низкую плотность застройки, окажет ощутимое воздействие на транспортную инфраструктуру, в часы пик в улично-дорожную сеть г. Перми будет вливаться около 800 автомобилей. Относительно близкое расположение данной территории к основной части города, может стать причиной увеличения транспортного потока в двух направлениях.

Появление малоэтажной застройки в таком объеме создаст проблемы (как

правило, не решаемые) с качественным обслуживанием общественным транспортом. Работа общественного транспорта по обслуживанию малоэтажной застройки не оптимальна и неэффективна по объективным причинам. Оптимальный интервал движения автобусов в часы пик составляет 24 минуты. Такая частота движения не может удовлетворять людей, выезжающих в город в ежедневном режиме. Сокращение интервала движения автобусов, как мера повышения привлекательности пользования ГОТ – не эффективная, это снизит наполняемость автобусов и повысит себестоимость поездки, которая и так превышает действующий тариф в три раза. Поэтому население будет ориентировано на использование индивидуального транспорта.

Для развития территории необходимо строительство большого объема транспортной и инженерной инфраструктуры. Ландшафт и ограничения связанные с обеспечением условий использования защитных зон трубопроводного транспорта не позволят оптимизировать затраты на строительство инженерно-транспортной инфраструктуры. Сети инженерных коммуникаций и будут прерваны рельефом, что определит необходимость установления дополнительных головных сооружений повышенной мощности, увеличатся линейные размеры сетевого хозяйства. Генеральным планом предусматривается развитие транспортной инфраструктуры проходящей в непосредственной близости к исследуемой территории, но эти мероприятия не планировались к реализации в первую или вторую очередь. При решении развития данной территории, необходимо будет предусмотреть реализацию транспортных мероприятий до начала застройки территории. Развитие транспортной инфраструктуры предусматривает строительство трех мостов через овражную сеть. В пересчёте на одного жителя стоимость городской инфраструктуры будет самой высокой по сравнению с другими территориями и составит около 1,3 миллиона рублей на человека.

3. Территория бывшего аэропорта «Бахаревка»

Чрезвычайно большая территория, которая в независимости от плотности застройки окажет существенное влияние на все элементы городской системы, а именно потребует увеличения мощности существующих объектов городской инфраструктуры, создание новых. По разным оценкам на территории может разместиться население небольшого города от 60 до 100 тыс. человек. Причем это население для Перми не будет дополнительным, а предполагается переезд людей с других территорий города. Иными словами предлагаемые решения приведут к увеличению мощности и стоимости содержания инфраструктуры, которая будет обслуживать неизменное количество потребителей. Следовательно, удельные показатели потребления и стоимости ресурсов необоснованно увеличатся.

Строительство «нового» города отвлекает ресурсы необходимые для ликвидации проблем с существующей инфраструктурой. Всего, в ценах 2013 года на строительство инфраструктуры для территории «Бахаревка»

потребуется более 14 млрд. руб.

Несмотря на то, что на территории практически отсутствует какая-либо застройка, на ней зафиксирован высокий уровень ПДК по ряду вредных веществ (показатель ИЗА – 7,73). Учитывая то, что основной вклад в загрязнение воздуха вносит автомобильный транспорт, то с появлением застройки уровень загрязнения повысится. При строительстве 27000 квартир в часы пик по исследуемой территории может прийти в движение более 16000 автомобилей. Такое количество автомобилей окажет критическое влияние на работу УДС и окружающую среду.

Существующие транспортные связи, расположенные вблизи указанной территории уже сегодня работают в напряженных режимах. В обязательном порядке должна быть налажена работа внутреннего (по территории) общественного транспорта. Дополнительно к указанным затратам выше потребуется выделение ресурсов на приобретение подвижного состава на сумму более 1 млрд. руб., при этом трамвайные «сцепки» 2 – 3 вагона должны будут прибывать на остановки «Бахаревки» каждые 3 – 4 минуты. Наиболее эффективным решением для обслуживания данной территории рекомендуется строительство линии массового общественного транспорта с провозной способностью городской электрички. Однако следует отметить, что это не совсем логичная задача ежедневно перемещать население «города», каковым по размеру является территория «Бахаревка» к месту работы и обратно.

Эффективность работы общественного транспорта и другой инфраструктуры будет связана с темпами строительства и заселения данной территории. Привлекательность территорий определяется в первую очередь наличием или близостью к местам приложения труда, образования, затем качеством окружения, уровнем услуг и только после этого низкая или доступная стоимость недвижимости рассматривается, как фактор в пользу выбора места для жизни. Очевидно, что объекты обслуживания, рабочие места не появятся на территории новой застройки только лишь потому, что для них проектом планировки предусмотрено пространство. Первичным условием возникновения и существования городов является осознанная необходимость объединения людей для созидательной деятельности, и жилищная инфраструктура является вторичной по отношению к деятельности. В отношении развития территории «Бахаревка» нет информации о планах или подтвержденных намерениях о размещении на территории рабочих мест.

Поэтому ставка исключительно на низкую стоимость «квадратного метра» не позволяет рассчитывать на экономически соразмерные сроки (темпы) заселения проектной территории финансовым потокам, связанным со строительством и обслуживанием инфраструктуры. Отсутствие инфраструктуры обслуживания, мест приложения труда в свою очередь снижает уровень спроса на недвижимость, темпы заселения территории.

В течение длительного времени территория будет использоваться как

«спальная» зона и оказывать негативное влияние на транспортное движение за пределами территории.

Необходимые инвестиции для начала освоения территории составят около 2,0 – 2,5 млрд.руб. до 2017 года, к этому времени при уверенных темпах строительства на территории будут проживать от 600 до 1000 жителей. Таким образом удельные затраты на жителя составят минимум 2,5 млн.руб на человека. Застройка и заселение такого района может занять 30 лет и более по аналогии с микрорайонами «Парковый» или «Садовый», а может остановиться на уровне «Заостровки» с населением 7000 человек и низким качеством обслуживания.

Планирование развития территории «Бахаревка» является прерогативой стратегии социально-экономического развития города Перми и не может решаться в рамках Генерального плана.

4. Территория в районе ПГСХА, «Липовая гора»

Большая часть территории попадает в зоны особого использования: санитарно-защитные зоны, зоны охраны объектов инженерной инфраструктуры, поэтому в общей сложности на территории может поселиться около 230 семей. Территория полностью будет ориентирована на обслуживание индивидуальным транспортом. Городской общественный транспорт в основном будет обслуживать маломобильную часть населения территории. Количество транспортных средств несущественно повлияет на существующие потоки. Уровень загрязнения воздуха повышенный и составляет ИЗА - 5,32.

5. Территория СТН-Ж8 (Ива-1)

В предложении по внесению изменений в Генеральный план предлагается установить функциональную зону многофункциональной застройки срединной части города (СТН-В). Соответствующая зона была установлена в Генеральном плане с учетом сложившихся параметров развития территории срединной части города Перми: мест приложения труда, объемами социально-бытовых услуг и жилых функций. Подтвержденных планов о перемещении центральных функций (перенос центра или создание нового центра города) или объективных прогнозов о создании административных или производственных секторов на указанной территории нет. Развитие данной территории рассматривается, как возможность формирования предложения новой типологии: жилой застройки средней этажности и плотности. Поэтому при исследовании для планировочного анализа был использован соответствующий тип застройки с плотностью нетто -37 квартир на гектар.

Отсутствие рабочих мест и объектов обслуживания, прерывание застройки и удаленность от существующей застройки определяют монофункциональное развитие территории, в это связи экономически-

активная и мобильная часть населения территории будет выезжать в город. Численность населения позволяет организовать эффективную работу общественного транспорта, что в свою очередь позволит снизить нагрузку индивидуального транспорта на улично-дорожную сеть. Обслуживание территории общественным транспортом может быть организовано автобусами. Однако популярность пользования общественным транспортом для жителей этого района будет достаточно сомнительной, потому что время в пути до центральной части города составит 35 минут.

Емкость территории достаточно высокая от 4500 человек и выше, что в свою очередь повышает риски связанные с временными параметрами заселения территории. Большой частью это риски строительства избыточной инфраструктуры, которая не будет использована в течение длительного времени. Общие затраты бюджета на инфраструктуру обеспечивающей обслуживание территории составят около 3,4 млрд. руб. (600 млн.руб/год в течение 6 лет) Экологическая обстановка на территории благоприятная.

6. Территория бывшего полигона по адресу Новогайвинская,118

Размер территории практически сопоставим с территорией микрорайона Гайва, занимает более 270 га, что позволяет разместить около 1500 семей. Такая ёмкость территории по населению определяет риски, связанные с временными параметрами заселения территории. Большой частью это риски строительства избыточной инфраструктуры, которая не будет использована в течение длительного времени. Общие затраты бюджета на инфраструктуру обеспечивающей обслуживание территории составят около 4 млрд. руб. Несмотря на возможность организации эффективной работы общественного транспорта использование его будет крайне низким, так как время в пути будет занимать более 50 минут. Поэтому количество автомобилей, выезжающих с территории в часы пик может превысить расчетные 1500 единиц. Следовательно, застройка окажет существенное влияние на транспортные потоки в городе и перенастроит существующие. Единственная транспортная связь, которая может обслуживать указанную территорию – ул. Спешилова и мост через Каму, уже сегодня работает в напряженных режимах. Для обслуживания данной территории в обязательном порядке возникнет необходимость строительства нового моста.

Большая территория также требует организации работы внутреннего (по территории) общественного транспорта.

Экологическая обстановка на территории благоприятная.

7. Территория для размещения зоопарка на территории ООПТ - охраняемый природный ландшафт «Черняевский лес»

Предложение не противоречит концепции развития планировочной структуры города Перми: формирование досуговой рекреационной функции в пределах застроенной территории, с использованием ресурсов

существующей инфраструктуры – инженерно-технической и транспортной. Однако, данная территория находится в зоне очень высокого уровня загрязнения, где ИЗА достигает значения – 15,41. Необходимы специальные исследования вопросов допустимости размещения животных при таких уровнях загрязнений и последствий сокращения зеленых насаждений связанных с замещением деревьев объектами капитального строительства зоопарка. Кроме того данная территория является зоной особого внимания части жителей города Перми, которые выступают против размещения зоопарка.

8. Территория Эспланады г.Перми

Сбалансированное проектное решение может быть реализовано на данной территории. Следует отметить, что компромиссный проект, который гипотетически может быть акцептован сообществом, может оказаться капиталоемким и технологически сложным. Поэтому начинать реализовывать его необходимо при 100% уверенности или гарантиях его завершения. На территории неблагоприятные инженерно-строительные условия определенные наличием реки Пермь и объектами инженерной инфраструктуры городского значения.

Застройка данной территории должна быть определена посредством многоступенчатого конкурса и исследований: от концепции – до архитектурного решения, планировочных решений, транспортных и инженерных исследований, экономического анализа и оценки рисков.

Эспланада является ценным и популярным местом для горожан, как открытое пространство.

9. Территория, прилегающая к торговому центру по адресу Спешилова, 114

На территории Камской долины функциональное зонирование Генерального плана фиксирует земельные участки с имеющимися правами на застройку без ввода под развитие дополнительных территорий. Поэтому сокращение ландшафтных территорий в Камской долине не рекомендуется. В техническом задании на проведение исследовательских работ, также указано на недопущение сокращения территорий рекреационного назначения и экологического природного ландшафта.

Кроме того необходимо предпринять меры с тем чтобы транспортный поток по улице Спешилова не увеличивался. Для обслуживания существующих и строящихся объектов необходимо развивать подвозящие короткие маршруты городского общественного транспорта между городом и Камской долиной. Строительство автомобильных стоянок может быть оправдано только тем, что они будут выполнять функции перехватывающих стоянок для транзитных перемещений.

По отношению к существующим объектам недвижимости должны быть определены предельные параметры позволяющие размещать функции эпизодического посещения, с низким уровнем притяжения транспорта.

10. Земельный участок по адресу Вильямса, 44

Не предмет ГП, задача может быть решена посредством уточнения границ территориальной зоны в Правилах землепользования и застройки территории.

11. Территория долины р. Данилиха по адресу Вильвенская, 22

Территория расположена в долине реки Данилиха, которая является частью городского парка «Зеленое кольцо». Долины рек рассматриваются как важные общественные пространства городского значения, в пределах которых размещение объектов капитального строительства жилого назначения не допускается. Кроме того в местных нормативах градостроительного проектирования не допускается размещение застройки на склонах от 12% и выше.

В техническом задании на проведение исследовательских работ, также указано на недопущение сокращения территорий рекреационного назначения и экологического природного ландшафта.

12. Территория, примыкающая к территории СТН-И21 (Голый Мыс)

Территория примыкает к существующей застройке поселка Голый мыс, которая находится на удалении от центра города и источников инженерно-технического снабжения. Социальная инфраструктура отсутствует. Социальное и культурно-бытовое обслуживание территории Голый Мыс ориентировано на объекты ближайших городских районов. Численность населения и удаленность от города не позволят сформировать эти объекты на исследуемой территории. Маршруты транспорта будут проходить по незастроенной территории, а также по территориям с низкой плотностью населения и рабочих мест, мероприятия будут малоэффективными, дорогостоящими. Население будет ориентировано на использование индивидуального транспорта. Влияние на транспортную инфраструктуру не существенное.

Развитие территории будет иметь длительный непредсказуемый характер.

13. Территория, примыкающая к территории СТН-И15 (Соболи-Ферма)

Территория примыкает к существующей застройке деревни Соболи, Свердловского района, которая находится на удалении от центра города и источников инженерно-технического снабжения. Социальная инфраструктура отсутствует. Социальное и культурно-бытовое

обслуживание территории исследуемой территории ориентировано на объекты ближайших городских районов. Численность населения и удаленность от города не позволят сформировать эти объекты на исследуемой территории. Маршруты транспорта будут проходить по незастроенной территории, а также по территориям с низкой плотностью населения и рабочих мест, мероприятия будут малоэффективными, дорогостоящими. Население будет ориентировано на использование индивидуального транспорта. Влияние на транспортную инфраструктуру не существенное.

Развитие территории будет иметь длительный непредсказуемый характер.

14. Территория, примыкающая к территории СТН-В6 (Малкова), Энегельса,27

Территория располагается в границах существующей застройки. Предполагаемая многофункциональная застройка ориентирована на обслуживание существующей городской инфраструктурой.

15. Территория на пересечении улиц Спешилова и Маршала Жукова с левой стороны по направлению из центра города

На территории Камской долины функциональное зонирование Генерального плана фиксирует земельные участки с имеющимися правами на застройку без ввода под развитие дополнительных территорий. Поэтому сокращение ландшафтных территорий в Камской долине не рекомендуется. В техническом задании на проведение исследовательских работ, также указано на недопущение сокращения территорий рекреационного назначения и экологического природного ландшафта.

Кроме того необходимо предпринять меры с тем чтобы транспортный поток по улице Спешилова не увеличивался. Для обслуживания существующих и строящихся объектов необходимо развивать подвозящие короткие маршруты городского общественного транспорта между городом и Камской долиной. Строительство автомобильных стоянок может быть оправдано только тем, что они будут выполнять функции перехватывающих стоянок для транзитных перемещений.

По отношению к существующим объектам недвижимости должны быть определены предельные параметры позволяющие размещать функции эпизодического посещения, с низким уровнем притяжения транспорта.

16. Территория примыкающая к территории бывшего аэропорта «Бахаревка»

Территория находится в части города, которая уже по факту развивается как коммунально-производственная зона. Дополнительно появление объектов производственного назначения торгово-коммунальных объектов с низким

уровнем посещаемости не окажет существенного влияния на сложившуюся инфраструктуру, с учетом реализации запланированных и реализуемых инфраструктурных мероприятий.

17. Территория в районе объектов недвижимости по адресу ул. Промышленная, 110а

Территория находится в части города, которая уже по факту развивается как коммунально-производственная зона. Дополнительно появление объектов производственного назначения торгово-коммунальных объектов с низким уровнем посещаемости не окажет существенного влияния на сложившуюся инфраструктуру, с учетом реализации запланированных и реализуемых инфраструктурных мероприятий.

3.2. Ранжирование предложений по внесению изменений в Генеральный план

Ранжирование предложений по внесению изменений в Генеральный план выполнено по критериям и результатам анализа исследований в области градостроительного проектирования. Критерии оценки представлены в таблице 2. Результаты ранжирования представлены в таблице 3, графическое представление удаления предложений от целей и задач Генерального плана и положений градостроительной политики приведены на рисунке 8.

Ранжирование выполнено для упорядочения полученных результатов анализа предложений по внесению изменений в Генеральный план и формирования выборки для дальнейшего обсуждения и подготовки предложений к проекту внесения изменений в Генеральный план.

Предложение в отношении земельного участка по адресу ул. Вильямса, 44 исключено из рейтинга, в связи с тем, что это предложение в рамках исследовательской работы не оценивалось.

Высокий уровень соответствия положениям градостроительной политики предложения в отношении территории Эспланады города Перми не нейтрализует озабоченность, тем какой проект будет реализовываться на Эспланаде. Как было сказано выше, эспланада является ценным и популярным местом для горожан, как открытое пространство. Застройка данной территории должна быть определена посредством многоступенчатого конкурса и исследований: от концепции – до архитектурного решения, планировочных решений, транспортных и инженерных исследований, экономического анализа. При реализации проекта должны быть исключены риски связанные с приостановкой проекта в связи с отсутствием финансирования и(или) в связи технической невозможностью строительства, ситуации когда проект превратит в руины общественное пространство на долгие годы.

Таблица 2

Критерии оценки предложений по внесению изменений в Генеральный план для целей ранжирования

Уровень эффективного обслуживания общественным транспортом (в часы пик)	Очень хороший	Хороший	Удовлетворительный	Достаточный	Недостаточный	Критический
Минимальный интервал движения общественного транспорта в часы пик (мин)	менее 10	от 10 до 14	от 15 до 20	от 21 до 30	от 31 до 60	более 60
Уровень влияния на транспортное движение	несущественное	умеренное	существенное	критическое		
Коэффициент нагрузки на приведенную полосу УДС (в часы пик)	менее 0,15	от 0,15 до 0,25	от 0,25 до 0,35	> 0,35		
Уровень влияния на финансирование мероприятий ГП в отношении развития систем водоснабжения и водоотведения	не имеет значения	совпадает более 50%	совпадает менее 50%	не совпадает		
Уровень влияния на экологическую ситуацию	несущественное	умеренное	существенное	критическое		
Уровень соответствия градостроительной политике г. Перми	соответствует	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	не соответствует			

Таблица 3

Сводный отчет критериев оценки и ранжирования предложений по внесению изменений в Генеральный план города Перми

№	Наименование исследуемой территории	Группы предложений по внесению изменений в ГП	Уровень соответствия градостроительной политике г. Перми	Рейтинг предложений по результатам комплексной оценки
8	Территория Эспланады г.Перми	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки на территориях рекреационного назначения	соответствует	0,00
10	Земельный участок по адресу Вильямса,44	предложения, не являющиеся предметом Генерального плана	не оценивается	0,00
17	Территория в районе объектов недвижимости по адресу ул. Промышленная, 110а	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки промышленно-коммунального назначения	соответствует	5,67
14	Территория примыкающая к территории СТН-В6 (Малкова), Энегельса,27	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения в пределах урбанизированных территорий	соответствует	22,00
1	Территория примыкающая к СТН-Ж8 (Заозерье) – «Турбинские поляны»	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	50,00
9	Территория прилегающая к торговому центру по адресу Спешилова, 114	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки промышленно-коммунального назначения	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	61,33
15	Территория на пересечении улиц Спешилова и Маршала Жукова с левой стороны по направлению из центра города	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки промышленно-коммунального назначения	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	61,33
2	Территория примыкающая к территории СТН-Ж9 (Ива-2)	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	87,87
11	Территория долины р. Данилиха по адресу Вильвенская, 22	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки на территориях рекреационного назначения	не соответствует	111,33

№	Наименование исследуемой территории	Группы предложений по внесению изменений в ГП	Уровень соответствия градостроительной политике г. Перми	Рейтинг предложений по результатам комплексной оценки
7	Территория для размещения зоопарка на территории ООПТ «Черняевский лес»	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки на территориях рекреационного назначения	не соответствует	117,00
4	Территория в районе ПГСХА, «Липовая гора»	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	118,27
13	Территория примыкающая к территории СТН-И15 (Соболи-Ферма)	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	118,27
12	Территория примыкающая к территории СТН-И21 (Голый Мыс)	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	120,53
16	Территория примыкающая к территории бывшего аэропорта «Бахаревка»	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	допустимое отклонение с ограничением суммарных параметров новых территорий	123,93
5	Территория СТН-Ж8 (Ива-1)	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	не соответствует	166,00
3	Территория бывшего аэропорта «Бахаревка»	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	не соответствует	183,00
6	Территория бывшего полигона по адресу Новогайвинская, 118	предложения в отношении территорий, на которых предполагается размещение застройки жилого назначения за пределами урбанизированных территорий	не соответствует	183,00

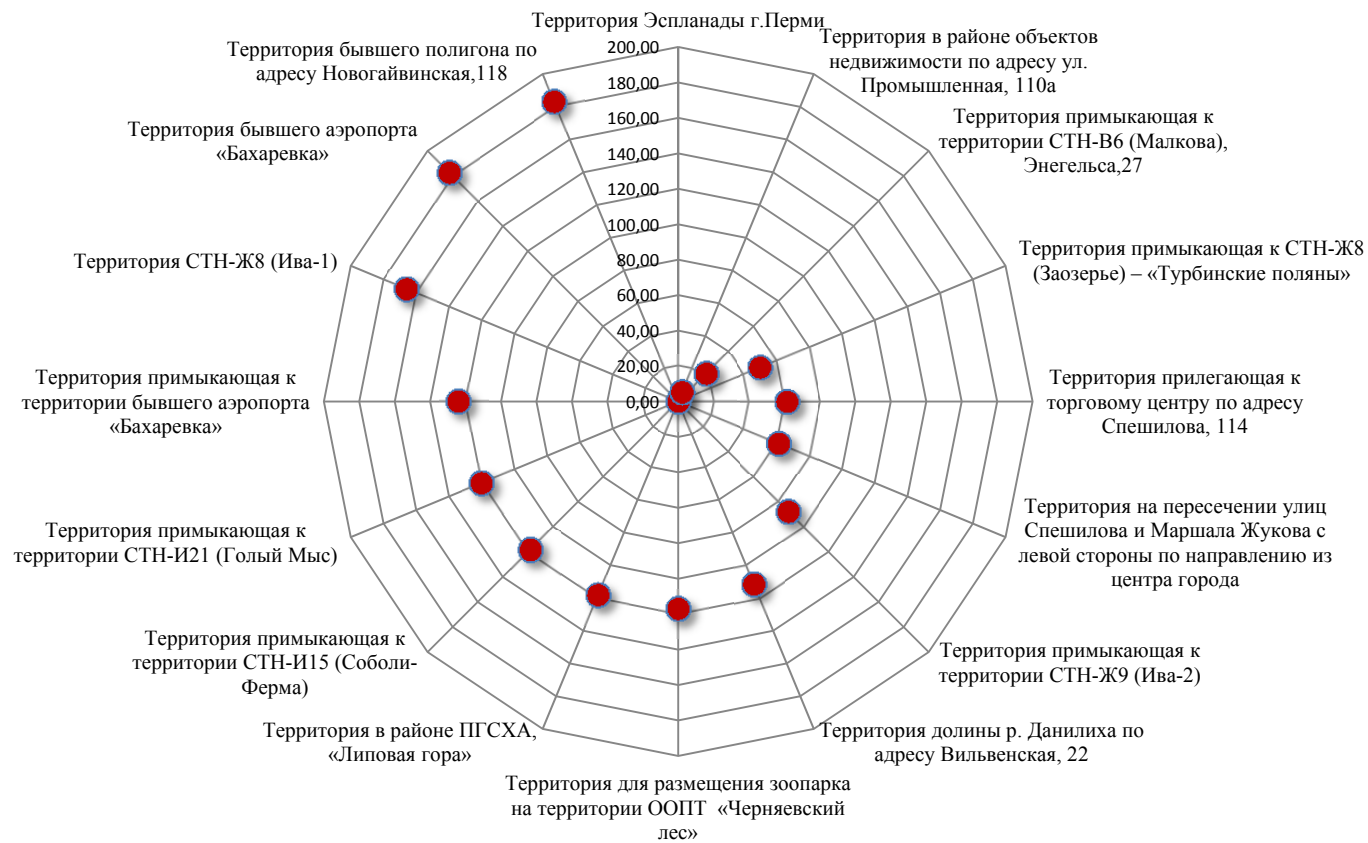


Рисунок 8. Расположение предложений по внесению изменений в Генеральный план по рейтингу

