

(сканированный вариант статьи "Под кого "Ход конём"?" ("МК в Томске от 21-28 мая 2014 г)

12 стр. "МК В ТОМСКЕ" 21 - 28 мая 2014 года

ЧЕЛОВЕК И ЗАКОН

tomsk.mk.ru

УЖЕ ТРЕТИЙ МЕСЯЦ В ТОМСКЕ ИДЕТ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА ПЛАНИРОВКИ МАГИСТРАЛЬНОЙ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ... ТО ЕСТЬ УЛУЧШЕНИЕ ГЕНПЛАНА. Напомним, Генеральный план - это проектный документ, на основании которого осуществляются планировка, застройка, реконструкция и иные виды градостроительного освоения территории. Однако те коррективы, которые планируются сейчас, могут городу явно навредить. Почему? Своё мнение об этом высказали общественники и ученые.

Первый Генеральный план губернского города Томска был принят в 1830 году усадьбы Вильяма Гесте, идеолога нормативных принципов развития городов российских и участника принятия генеральных планов и планов застройки более 500 городов, среди которых Царское Село, Уфа, Саратов, Киев, Вильно, Черкассы, Нижний Новгород, Смоленск, Вятка, Пенза, Красноярск, Омск... Дальновидность Гесте позволила еще почти 200 лет назад заложить в перспективный план развития такие транспортные артерии, как будущий проспект Комсомольский и Иркутский тракт.

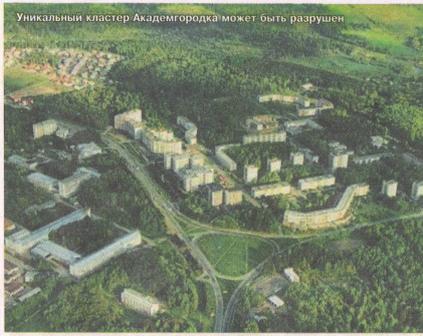
Шли годы. Томск рос не только выше, но и ввысь. Это приводило к вынужденному проживанию большого количества людей на ограниченной территории. А ведь каждому индивидууму во все времена требуется достойная среда обитания и возможность комфортно передвигаться по продуманным транспортным маршрутам, в погоне за - дорогами и улицам. Рано или поздно пропускная способность таких маршрутов исчерпывается. Основных выходов два: либо максимально расширить дорожную сеть за счет заданой, либо ограничить движение транспорта в пользу общественно-транспортной. К слову, цивилизованный, как его любят называть, Запад тяготеет именно к развитию максимально доступного и комфортного общественного транспорта, по крайней мере, в больших городах.

Совсем не так в нашей многоотраслевой Сибири. Сознательное насаждение восточных жилах и офисных зданий в исторической части города уже привело к значительному затруднению (мягко сказано) движению по томовским улицам. При этом стремительный рост автотранспорта с чуть более ста тысяч в 2009-м до более чем 160 тысяч за каких-то пять лет не дает надежды на его снижение. Уже сейчас томики стремительно приближаются к критической отметке 450 автомобилей на 1000 жителей, после которой город просто встанет.

А вот как обострен необходимость новых корректировок вице-мэр Евгений Парфутин:

Мы готовим документ особой важности: проект планировки магистральной улично-дорожной сети (УДС) города. Такие документы разрабатываются и принимаются исходя из очень больших расчетных сроков. Это основа генерального планирования города. Практически уже подготовили техническое задание на корректировку Генплана. Это один из тех документов, которые лежат в основу нового Генплана развития города. И, конечно, в отличие от Генплана 2007 года, который мы принимали несколько второпях, присоединяя дополнительные территории к городу, определяли положение особой экономической зоны. Вы все помните, как это все было быстро сделано. Поэтому в ГП 2007 года достаточно много таких узлов, которые были недостаточно проработаны в стичи зрения транспортной схемы.

Как вы знаете, после того, как выполняется Генплан, производится работы по у-



ПОД КОГО «ХОД КОНЁМ»? Общественники и ученые считают, что обновленный генплан уберёт деревянную архитектуру!

вердежно планировочной документацией по районам города. Площадь территории, которая имела утвержденную планировочную документацию, составляет всего 7,8%. Поэтому говорить о том, чтобы спланировать город за короткий период, просто невозможно. Нам было принято такое решение, чтобы определить красные линии, это линии, которые отделяют частную застройку от земель общего пользования, которая никогда не должна стать частной. Так вот, для того, чтобы выполнить работу не по проектам планировки застройки, потому что это заняло бы как минимум 20-30 лет, а по проекту планировки УДС. Это своеобразное томское ноу-хау.

Что может измениться

Почему во главу угла была поставлена именно улично-дорожная сеть? Существует несколько расхожих версий, имеющих право на существование. Во-первых, утверждая проект планировки УДС, администрация заранее определяет сферу своих интересов и защищает территорию существующего и перспективного дорожного строительства красными линиями. Территории, даже будучи частной собственностью, становятся внутри красных линий объектами интересов города, и в дальнейшем могут быть изъяты по упрощенной процедуре.

Во-вторых, понимание расположения «улицных» дорог дает ясную картину «ценности» того или иного земельного участка. Данный аспект весьма важен для мэрии в плане наполнимости не богатого томского бюджета, с одной стороны, и для крупных застройщиков, с другой стороны - ибо продажная стоимость квадратного метра жилья в частном поле рядом с ТРК всегда отличается от ровно такого же квадратного метра, но в новом микрорайоне рядом с городской магистралью.

Именно поэтому, несмотря на требования Градостроительного кодекса РФ формировать Генпланы уникального поселения, исходя из территориального планирования, томские новаторы, при поддержке весомого строительного лобби в городской думе, принимают ускоренно реновировать город, мимолетными улицами непрерывного движения. При этом понимая возможность обвалить уже застроенные территории и предполагаемые под застройку участки сферы общественных интересов. А чтобы не обсуждать с горожанами каждый перспективный участок, было принято решение, принять изменения в Генплан по всемогущему, замаскировав его под проект планировки УДС.

Так появился «Проект планировки магистральной улично-дорожной сети города

ализировать только на федеральные деньги, выделенные Томской области в рамках строительства инфраструктуры особой научно-внедренческой зоной.

Также в рамках трассировки МТК присутствует вариант объездной дороги по правому берегу Томи от пос. Аннино до «так необходимого» центрального моста имени Николая Лукача, целесообразность которого была определена губернатором как необходимая... лет через сто. Стоит ли удивляться, что главный лоббист центрального моста - представитель ОАО «Сибмост» Василий Музалев, весьма кстати «оказавшийся» среди областных депутатов по спискам все еще правящей партии.

По самым шокирующим участком МТК явился проект прокладки шестиполосной скоростной магистрали через Академгородок.

Почему учёные против

Изначально Томский Академгородок проектировался и строился как некий научный анклав, где среди основного бобра будет размещено уникальное исследовательское оборудование, но много единственное в стране. И конечно же создание приемлемых условий для научных занятий сотрудникам Томского научного центра. Но теперь, как считают сами обитатели Академгородка, эта целостность под угрозой.

Вот как прокомментировал ситуацию Александр Хузов, заместитель председателя Президиума ТНЦ СО РАН: «Жители Академгородка и прилегающих поселков, а также работники научных организаций ознакомились с ПП МУДС города Томска. Продолжаются почти ежедневные обсуждения этого вопроса. Мне лично и руководству не пришлось услышать ни одного положительного отзыва о данном проекте планировки».

Транспортное кольцо разрезает Академгородок на две части. 2600 человек будут ежедневно пересекать эту дорогу минимум 4 раза. А кто успеет за днём? Не так давно ТНЦ имел во владении 250 га земли. По различным обстоятельствам за 8 лет было утрачено 130 га, из них 100 га - в целях и интересах ОАО ЭОЗ. У нас: земли под строительство осталось 5 га всего.



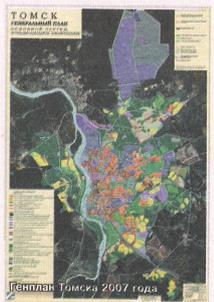
Проект планировки УДС

Тему проследил Татьяна Иванова, председатель Совета ветеранов Советского района.

Участок дороги, о котором все говорят, - это где заканчивается сегодня Академический проспект и предполагается выход через громадный лог на 50-метровый бассейн. Мы против этого участка однозначно. Уникальность наших институтов в том, что они работают на территории, ограниченной от механических, автотранспортных и других дополнительных влияний, в том числе и экологических. Ведь мониторинг ведется вместе с нашими космическими станциями на высоте от 80 до 100 км от той точки, по которой мы с вами ползаем. И сегодня перенести эти установки на просто-напросто невозможно. Они уникальны, под них строились специальные корпуса. Во время Советский Союз располагал большими экономическими связями и возможностями по созданию этих объектов. Сегодня этого нет. Поэтому присутствие магистралей в непосредственной близости от этих институтов не просто пагубно, а уничтожающее для этой научной деятельности. Это одна сторона вопроса.

Если мы говорим о том, что это будет построено, пусть даже через 20-30 лет, - давайте не будем лукавить и перед собой и перед будущим. Есть инвестиционное обоснование дороги ТБЗ - Аэропорт 2006 года, где есть пять вариантов этой дороги. И ни один из пяти вариантов не проходит через жилую зону Академгородка.

Есть доклад 2012 года областного департамента по охране природы, где на 127-й странице опубликовано зонирование территории. Зона Академгородка выделена особым как зона естественного и техногенного подтопления. Это не значит, что разольется Ушайка. Это говорит о том, что почва на тер-



Генплан Томска 2007 года

tomsk.mk.ru

ЧЕЛОВЕК И ЗАКОН

“МК В ТОМСКЕ” 21 – 28 мая 2014 года 13 стр.

ритории скалы – сплошные плиты воды. Эта вода в гаражах, погребах, ведре. Только чуть опадает с асфальтовой дорожки, вы увидите эти большие лужи.

И еще. Транспортная доступность будущего 50-метрового бассейна уже обеспечена. Оправдывает строительство новой магистрали доступностью к будущему бассейну некорректно. Потомки ну точно будут магистралью там, куда шагнет город – на юго-востоке.

Высказал свою точку зрения Георгий Ивлев, председатель профкома ЮОА им. Зуева: «Отрадно, что администрация не проигнорировала наше мнение, выразившееся в отрицательном результате публичных слушаний по проекту планировки УДС. Администрация пошла нам навстречу, и 10 апреля у нас произошло обсуждение достаточно широким кругом на территории Советского района. Мы присутствовали 15 апреля на градостроительном совете, а 17-го выступили со своими предложениями на комитете по градостроительству, землепользованию и застройке Думы города Томска».

Тем не менее, еще осталось убеждение, что представители администрации любыми способами хотят изъять часть территории Академгородка и заархивировать ее для своих нужд. Это убеждение подтвердилось, когда нам показали альтернативный вариант. Решение нашей инициативной группы: мы его альтернативным не считаем, потому как резервация участка от Степановки до Академического проспекта не снимает возможность строительства этой дороги. Второй аспект: выезд ЧЕРЕЗ мкр. Наука не нужен самим жителям микрорайона, а всем остальным он не нужен тем более. Мало того, через микрорайон вполне можно спокойно проехать в сторону Иркутского тракта. Там существуют проезды, и иногда жители Академгородка пользуются этими проездами (когда пробок).

В предлагаемой транспортной схеме слишком сложный рельеф, это большие затраты на проектирование, и на строительство, плюс затраты на изъятие большого количества участка, где уже построены дома и живут люди на территории микрорайона, транспортные проблемы которого якобы пытаются решить. Мы обратились с просьбой к депутатам: оставьте, пожалуйста, наш уникальный кластер, который уже сформировался. Научная зона, живая зона в трех высотах: многоэтажная, среднеэтажная застройка и индивидуальные жилые дома, которые плавно спускает к Ушашку. Это жеманка Томска, то, чем можно гордиться. И провести дорогу через эту территорию – это убить ее навсегда. Фактически убить уникальные исследования, связанные с оборонно-промышленным комплексом!

А какие есть варианты?

В процессе жарких дебатов представитель администрации с представителями научного сообщества неожиданно выяснилось, что существует вполне себе готовый проект дороги ТВ3 – Аэропорт, который был утвержден губернатором Виктором Крессом еще в мае 2006 году в рамках программы «Большой Томск». Было представлено обоснование инвестиций четырехполосной дороги со скоростью движения 120 км/ч и расчетной пропускной способностью до 2020 года около восьми тысяч автомобилей в сутки, при составе потока 85% легковых и 10% автобусов. Предлагалось строительство двух мостов и двух развязок.

А ведь в свое время в Томске уже рассматривали целых пять вариантов транспортных дорог ТВ3 – Аэропорт. К слову сказать, предлагаемый сегодня вариант



Что предлагает администрация, за что помини?

прокладки магистрали через Академгородок нами даже не рассматривалась из-за своей абсурдности. Некоторые строители предлагали трассировку исхода из минимального изъятия и расчленили; провели изыскания, пересчитали полностью – буквально до дома, до мичуринского.

Надо отметить, что при теоретической интенсификации строительства в юго-восточной части этот проект выигрывает как никогда: транспортную доступность новых микрорайонов возможно обеспечить, «применяя» к аэропортовой дороге необходимые проезды и подъезды. При этом сохраняется оптимальное сопряжение с дорогой Межениковка – Мирный посредством устройства двухуровневой развязки по типу «клеверный лист».

И конечно же не надо указывать объездную дорогу с дорогой ТВ3 – Аэропорт. Объездная дорога должна полностью

Кому помешали красные линии?

Недовольны новым документом и в Томске. Так Мария Боква, представитель регионального общественного движения «Исторический Томск», опасается, что он попросту уничтожит уникальные памятники деревянной архитектуры в Томске.

Предложенный проект планировки УДС разработан без учета постановления администрации Томской области № 226а от 14.06.2012 «Об утверждении границ зон охраны объектов культурного наследия, расположенных на территории Томска, режимом использования земель и градостроительных регламентов в границах данных охраняемых зон», – рассказывает Мария Боква, – что недопустимо!

ПП УДС противоречит согласованному с Министерством культуры РФ и утвержденному Губернатором проекту зон охраны ОКН. Запроектированные красные линии ставят под угрозу существование значительного количества объектов ценной исторической застройки в зонах охраны. Снос, уничтожение этих объектов в случае утверждения представленного проекта – всего лишь вопрос времени.

В результате реализации предложенного ПП УДС значительные изменения претерпевает отрезок улицы Яковлева (от Пушкина до Красноармейской), который является зоной с особыми условиями использования территории, ценной исторической средой, сохраняющей основные характеристики традиционной пространственно-плани-

руется в районах улиц Большая Подгорная, Голая, Октябрьской, Кривой и многих других. Полагаю, что вопрос о сохранении исторически сложившихся линий застройки в районах «Воскресенская гора», «Белозерье» и «Болото» заслуживают особого внимания.

При утверждении запроектированных красных линий в перспективе подлежат сносу более 50 объектов ценной исторической среды и ОКН непосредственно на охраняемых территориях, чего категорически нельзя допустить. Положения статьи 27 градостроительного кодекса РФ однозначно определяют, что при наличии на территориях городского округа объектов культурного наследия в процессе подготовки генеральных планов в обязательном порядке учитываются ограничения использования земельных участков и объектов капитального строительства, расположенных в границах зон охраны объектов культурного наследия, в соответствии с законодательством Российской Федерации об охране объектов культурного наследия».

Вызывает вопросы размещение красных линий, расположенных по берегам реки Ушашки, в частности, на отрезке улицы Шашкова (дома от № 1 до № 19) – от Обруда до пересечения с улицей Лермонтова. Этот участок береговой полосы заархивирован под пешеходный парк общегородского значения; здесь недопустимо какое-либо строительство и, соответственно, проектирование каких-либо транспортных магистралей.

Согласно действующему проекту зон охраны, строительство разрешено по красным линиям застройки. В случае утверждения ПП УДС в представленном варианте может возникнуть опасный прецедент строительства в береговой полосе – зоне охраняемого природного ландшафта по вновь установленным красным линиям. При этом в ПП нет понятий «красные линии застройки» или «красные линии дорожно-транспортной сети», там просто – «красные линии», и что они обозначают – во многом не понятно. Уже сейчас это создает правовые коллизии в судах, и утверждение существующего проекта внесет еще большую неразбериху в правоприменение данного нормативного акта. Только начали наводить порядок с самовольными застройщиками, а тут еще этот проект!

Пока не поздно...

Так зачем при таких откровенных недоработках администрация города столь постыдно пытается «продвинуть» свой проект планировки улично-дорожной сети? Очевидно, тут не стоит забывать и о значительном строительном лобби в депутатских кортусах всех уровней.

Запланированное строительство новых микрорайонов требует новых дорог. Эта аксиома находит зримое подтверждение в Зелёных Горках, еще не самом худшем с точки зрения транспортной доступности микрорайоне. А ведь на подходе еще несколько четверть-, полу- и целых «миллионников», к которым нужны дороги и инженерная инфраструктура. Деньг в бюджете города нет, поэтому рядовым городским дорогам придумывается красная упаковка в виде «налогового транспортного кольца». И подбромологическую риторику о необходимости нового Генерального плана развития Томска, все «заинтересованные» стороны банально продавливают свои интересы, закрепляя их правовым актом Думы города Томска.

Вот только планирование магистралей, а уж тем более объездных дорог в новом центре города вряд ли добавит благоприятности в среду обитания.

Андрей ИВАНОВ, Общественное движение «Томская инициативная группа».



Запроектированные красные линии создают под угрозой существования значительного количества объектов ценной исторической застройки в зонах охраны.

обити Томск; даже речи не может быть, чтобы сюда заходил транзитный транспорт. Для этого создаются центры логистики, где большегрузы должны разгружаться. Но пока в Томске строится только один логистический центр близ Зорькинского. В Новосибирске их – на каждом въезде...

ровной организации, где подлежат сохранению исторические границы владений и линии застройки улицы.

Под угрозой уничтожения ставятся объекты культурного наследия по улице Красноармейской, в том числе памятники истории и архитектуры, а также ценная историческая застройка. Аналогичная ситуация наблюда-