

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА Г. КРАСНОЯРСКА**Загорская М.А., Лебедева Т.В., Мелех Р.А.****научный руководитель старший преподаватель ИСИ Черняева Т. Н.*****Сибирский федеральный университет***

Города, имеющие свою историю достойны «заботы» о своих старинных районах, многие здания являются памятниками культуры, но находятся в плачевном состоянии.

Возникает абсурдная ситуация – развивается и растёт город, а центр ветшает. В реконструкции заинтересованы все жители города. В первую очередь следует обратить внимание на следующие проблемы: непроходимость транспортной схемы, проблему дефицита парковочных мест и недостаток зеленых зон в центре города. Создание комфортных условий для жизни, в центре города, с сохранением исторического облика, зависит от решения этих проблем.

Огромным плюсом для нас является то, что почти весь жилищный фонд находится во владении муниципалитета. И так как собственник – город, и инвестирование ведется из единой городской казны, то проблема «комплексности» застройки сильно упрощается. Город, как собственник, обязан позаботиться не только о решении насущных проблем, таких как жилищная, дорожная, проблема озеленения и др., но и о сохранении единого исторического облика центра города.

По сложившемуся центру, на сегодняшний день современный жилищный фонд размещен в 112 кварталах и занимает территорию площадью 195,72га.

На сегодняшний день можно выделить следующие территории:



Рис.1. Современное использование территории по сложившемуся центру

В центре из 739 зданий, количественно преобладают дома 1-4х этажей, их 349 зданий, что говорит о большой плотности населения в центре города; если быть точным, то согласно статистике 376 чел./га. Для развивающегося города, с ежегодным приростом населения, необходимо обозначить плотность застройки центра, чего можно добиться, перепланировкой, реконструкцией исторического центра.

Первым шагом реконструкции центра является анализ жилищного фонда по износу зданий, по результатам которого, будет понятно какие здания необходимо

реконструировать, какие сносить, а какие можно оставить в первоначальном виде. Зданий с износом свыше 66% в историческом центре насчитывается 247 с общей площадью 3,4 га, это 2,3% от всей территории. В число данных зданий входит 39 памятников архитектуры, которые могут быть подвержены или реконструкции, или реставрации только при получении специального разрешения. На территории центра насчитывается 20 объектов культурного наследия федерального значения, 105 регионального, 4 местного, а так же в процессе обследования территории в предпроектный период разработки нового генплана города, в историческом центре было выявлено 75 объектов культурного наследия. Большая концентрация памятников архитектуры прослеживается по центральным улицам (Мира, Ленина, Карла Маркса) и их этажность в основном не превышает высоты в 5-ть этажей. Исходя из этого, можно сделать вывод, что на центральных улицах города доминирует архитектура малой и средней этажности, которая и является историческим «лицом» города Красноярска.

Так же следует отметить, что не смотря на возраст исторического центра в городе Красноярске, преобладает капитальная застройка, что позволяет говорить о реконструкции города, а не о его переустройстве.

В настоящее время в жилых районах центра сложилась система кварталов с достаточно высокой плотностью населения, что ставит задачи, связанные с комфортабельностью жизни в центре. Рассматривая исторический центр Красноярска нельзя не брать во внимание территорию дорог, улиц, проездов, которая на данный момент составляет 137,15 га это 18,7% от всей территории. К началу 70-х количество автомобилей в Красноярске равнялось приблизительно 100 тысячам единиц, а уже к 2008 году город вошёл в тройку самых автомобилизированных населённых пунктов России (384 автомобиля на 1 тыс. человек). С увеличением пассажирского потока пропускная способность автомагистралей Красноярска осталась на уровне 70-х годов. Развивающийся и растущий город требует расширения и увеличения улиц и дорог, что проблематично, поскольку центр уже давным-давно сформирован, плотно укомплектован и имеет четкие границы и конфигурацию. А поскольку в г. Красноярске, исторический центр является важнейшим узлом для транспортной развязки, который соединяет все районы города, то это превращает его в проезжую зону, высоко насыщенную транспортом.

Проблема дорог напрямую зависит от дефицита парковочных мест (рис. 7). Сегодня огромное количество автомобилей припарковано у обочин дорог, что способствует образованию заторов. На сегодняшний день, беря во внимание строительные нормы и правила, существует острая проблема недостатка количества парковочных мест, и это без учета прогнозируемого увеличения плотности центра.

Всего в историческом центре города Красноярска проживают 76,3 тыс. чел. населения. Исходя из уровня автомобилизации, количество индивидуальных владельцев ориентировочно составляет 22,4 тыс. автомобилей. В ядре исторического центра постоянно проживающего населения насчитывается 55,75 тыс. чел. на которое приходится 16,7 тыс. автомобилей. В настоящее время жители центра города помимо специально выделенных территорий для хранения транспорта, размещают свои автомобили на приусадебных участках, на придомовых территориях, на обочинах проезжей части. Исходя из данных на сегодняшний день в ядре исторического центра выявлено 5,4 тыс. парковочных мест, а это 28% от нормативной потребности, фактически получается, что из 16,7 тыс. автомобилей в центре, 11,8 тыс. припарковано с нарушениями правил.

Проблема нехватки парковок тесно связана с проблемой озеленения. И поскольку парковки требуют санитарно-защитных экранов, необходимо рассмотреть территорию, которая была выделена под зелень общего пользования, прибрежную полосу и

акваторию, а она занимает всего 9% от всей территории исторического центра. В территорию общего пользования включены зеленые насаждения, доступные всем жителям города: центральный парк культуры и отдыха, скверы, зеленые насаждения на улицах и при общественных учреждениях. Насаждения общего пользования очень важны для жителей города, они защищают от шума, пыли, избыточной солнечной радиации. По нормативам для крупных городов на одного жителя должно приходиться 16 квадратных метров зеленых насаждений с учетом лесопарков и парков, в Красноярске же, по плану, на 1го жителя приходится 6 квадратных метров зелени, а по факту всего 4 м².

Варианты решения проблемы ветхого жилья и сохранения исторического облика центра при его развитии

Историческая часть центра насыщена зданиями культурного наследия; реконструкция таких зданий оплачивается из федеральной, региональной или городской казны, но, как правило, выделяемых средств не хватает. Поэтому, эта проблема должна решаться:

1. За счет поиска дополнительных инвесторов, в таком случае необходимо разработать целую систему льгот, для строителей, проектировщиков, которые берутся за реконструкцию памятников архитектуры, которые зачастую находятся в плачевном состоянии.

2. При необходимости, можно снести и возвести точную копию, которая бы не нарушала исторического облика главных улиц города.

3. Другим же решением является снос всей постройки, за исключением главного фасада, который укрепляется, и к которому пристраивается новое здание.

Хотелось бы обозначить, что при повышении плотности застройки в центре, ядро центра города, в котором здания в основном не превышают 5 этажей, должно оставаться мало и средне этажным, при этом границы центра города, его периферии можно застроить многоэтажными жилыми комплексами, оснащёнными своими подземными парковками.

Непроездимость транспортной схемы

Это проблема любого развивающегося, старого города. Мы можем предложить несколько путей решения данной проблемы:

1. Освободить центр от транспорта. Разрешить проезд в центре лишь общественному транспорту, а для частного транспорта проложить улицы «обнимающие» центр города. Пустить поток машин по улице Брянской и Дубровинского, но тогда следует расширять данные проезжие пути, ведь если их оставить в том виде, в котором они существуют на данный момент, транспортная проблема не будет решена, а только усугубится. Чтобы увеличить проезжую часть улицы Дубровинского придется пожертвовать частью набережной реки Енисей. Это не самое мудрое решение (поскольку Красноярску желательно наоборот развивать набережную), но поскольку вариантов не так уж и много, то этот, как нам кажется, можно рассматривать в качестве запасного.

2. Можно разработать систему туннелей для проезда личного транспорта, которые следует пустить под улицами Карла Маркса, Мира и Ленина. При этом, частично сохранив уже существующие движение улиц, к примеру, оставить общественный транспорт и организовать ограниченный проезд для личного. Но с улицы Мира полностью убрать наземное движение, превратить ее в пешеходную зону, которая проходит через весь центр города.

Такое решение позволит решить две проблемы сразу, появится обширная пешеходная зеленая зона и при этом сохранится автомобильное движение.

3. Сохранить дороги в том виде в котором они есть, но максимально убрать светофоры, разработать систему подземных и надземных пешеходных переходов для

того чтобы развести транспорт от пешеходных путей. Либо же уделить особое внимание настройки светофоров, создать так называемые зеленые коридоры (рассчитанные на скорость 60км/ч) для автомобильных дорог.

4. Возможно следует улучшить комфортабельность общественного транспорта, тем самым повысив его респектабельность; поскольку существует достаточно большая прослойка людей, принципиально им не пользующихся, как раз из-за того что он считается транспортом «для бедных».

5. В Соединенных Штатах Америки практикуют «карпул». Зачастую в автомобиле находится только один водитель, если же в машине находилось бы 4 человека это сразу минус 3 автомобиля на дороге. «Карпул»- когда один человек подвозит своих коллег до работы на своем автомобиле, это происходит по очереди. Для таких машин можно было бы выделить одну проезжую полосу, создавая, таким образом, стимул для других водителей, в итоге это колоссальная экономия бензина и места на городских магистралях, а как следствие сокращение городских пробок.

Нехватка зеленых зон в центре города

1. Как уже было написано выше если мы пустим транспортное движение под землей, то улицу Мира можно будет превратить в зеленую пешеходную зону.

2. В центре много ветхого жилья на его месте можно было бы разбить небольшие скверы, естественно отдать не всю территорию ветхого жилья, а только ту часть где, к примеру, не возможно построить полноценный дом средней этажности.

3. Дворовая территория тоже должна строиться иначе, если мы организуем подземные паркинги, то из дворов сможем убрать все автомобили, следовательно, появится больше внутри дворового пространства.

4. Так же часто зеленые территории представлены только лишь газоном, мы же предлагаем плотно засадить эти территории полноценными деревьями.

Предложения для решения проблемы нехватки парковочных мест

Нехватка парковочных мест в центре может быть решена множеством различных способов. Один из главных вопросов, встающих при решении этой проблемы – это экономическая выгода или сохранение облика центра. И потому, как варианты, возможны:

1. Создание парковочных мест на нижних уровнях в больших офисных зданиях. Ярким примером такого решения проблемы является «Марина-сити», США, Чикаго. Плюсы: перемещение автомобилей офисных работников, занимающих парковочные места почти с утра до ночи, с улиц в здания. Минусы: высокая стоимость; сильное увеличение этажности здания, что нежелательно для центра.

2. Создание паркингов на территории Комбайнового завода. Плюсы: большая площадь. Минусы: территория достаточно сильно удалена от основных посещаемых объектов.

3. Массовое создание подземных парковок во дворах. Плюсы: убираем под землю все автомобили, тем самым увеличиваем дворовое пространство. Минусы: высокая стоимость; сложность исполнения.

4. Создание небольших паркингов, вписывающихся в общий стиль центра города, рядом с посещаемыми объектами. Плюсы: общий облик центра не будет изменен; полностью или частично будет решена как проблема нехватки мест, так и загруженности дорог. Минусы: невысокие парковки не полностью реализуют свой потенциал с экономической точки зрения; отсутствие свободных территорий вынуждает выкупать их у владельца, что и проблематично и затратно.

Так же для всех паркингов желательно использование механизированного лифтового подъемника, для увеличения полезной площади гаража.