

Оценка нерациональности в организации городского пространства на примере города Новосибирска

А. В. Дубровский¹, Е. Д. Каленская^{1}, Д. Т. Алмагамбетова¹*

¹ Сибирский государственный университет геосистем и технологий, г. Новосибирск, Российская Федерация

* e-mail: ekaterinakalenskaya85@gmail.com

Аннотация. Город Новосибирск растет и расширяется изо дня в день. Сейчас средняя урбанизация в мегаполисе составляет 79,4 %, что на 2,5 % больше по сравнению с 2010 годом. Высокий темп роста города требует развития городской инфраструктуры. С появлением резкого интереса к Новосибирску у жителей России и бывших стран Советского Союза, проблемы в городе копяты с катастрофической скоростью.

Ключевые слова: городское пространство, пропускная способность дорог, периферийные районы, селитебные зоны, рекреационные зоны, точечная застройка

Assessment of irrationality in the organization of urban space on the example of the city of Novosibirsk

A. V. Dubrovsky¹, E. D. Kalenskaya^{1}, D. T. Almagambetova¹*

¹ Siberian State University of Geosystems and Technologies, Novosibirsk, Russian Federation
e-mail: ekaterinakalenskaya85@gmail.com

Abstract. The city of Novosibirsk is growing and expanding day by day. Now the average urbanization in the metropolis is 79.4 %, which is 2.5 % more than in 2010. The high growth rate of the city requires the development of urban infrastructure. With the emergence of a sharp interest in Novosibirsk among residents of Russia and former Soviet Union countries, problems in the city are developing at a catastrophic speed.

Keywords: urban space, road capacity, peripheral areas, residential areas, recreational areas, point development

Городское пространство является основным местом нашего обитания и каждый его сантиметр необходимо использовать максимально рационально и выгодно. В городе Новосибирске проблемы с рациональностью использования пространства начались еще с тех времен, когда он был деревней [4].

Новосибирск очень быстро и резко вырос. В 20 веке он быстрее, чем любой другой город России, достиг миллионной численности населения. Однако оборотной стороной этого роста всегда было то, что в Новосибирске на одном пространстве существовали целые кварталы с совершенно разной застройкой и образом жизни. Можно сказать, что еще тогда началась так называемая точечная застройка.

Под точечной застройкой часто понимается строительство новых зданий или сооружений в исторически сложившемся жилом микрорайоне, обычно на месте зелёных зон. Но количество таких объектов в комплексе привело к уплотнению городского пространства и трудностям в других сферах жизни: забито-

стью общественного транспорта, пробкам на дорогах на выезде из таких участков, очередям в продуктовые магазины, муниципальные органы и частные организации сфер обслуживания и услуг, нехватке места на дворовых территориях или вовсе отсутствие таких территорий.

Проблемные объекты точечной застройки, которые привели к переуплотнению и ухудшению городской инфраструктуры, выделены на рис. 1 желтым цветом [3].

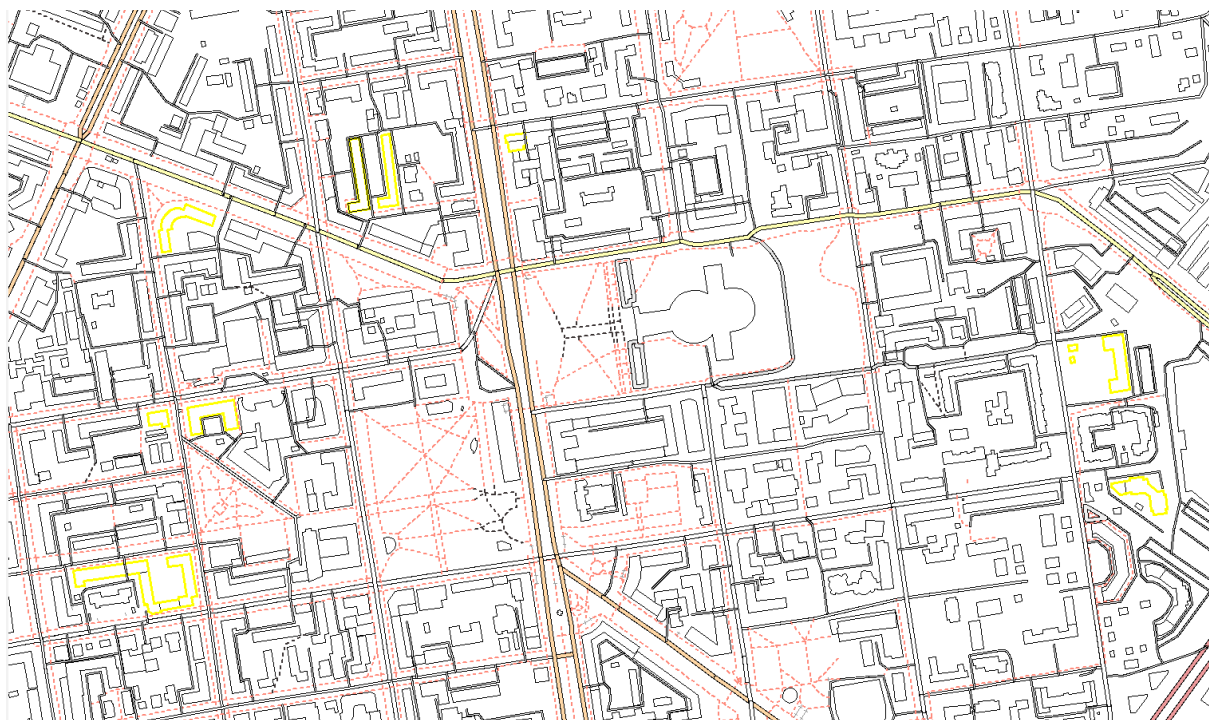


Рис. 1. Проблемная точечная застройка в центре Новосибирска

Кроме того, в Новосибирске не задумываются об эстетической составляющей: точечная застройка в центре города рядом со старинными домами или частным сектором портит восприятие города. Тем более, что такое стало не редкостью, а обыденностью.

В связи с резким желанием как можно плотнее размещать дома в жилых районах, возникает проблема отсутствия дворовых территорий у многих домов. На местах детских площадок размещают многоэтажные жилые комплексы и дворовой территорией жителей таких домов становится проезжая часть.

Кроме этого, сейчас некоторые жилые комплексы в мегаполисе изначально запланированы без дворовой территории. Таким образом, детям приходится идти гулять после занятий в школе в другие дворы, что может вызвать беспокойство у родителей ребенка, или, чтобы погулять с семьей, также нет места [5].

На этом фоне, можно говорить о том, что проблема точечной застройки в городе возникла еще с тех времен, когда численность его жителей не превышала одного миллиона. По сути, тогда город стал большой деревней, где рядом с деревянными одноэтажными домами стояли пятиэтажки.

Современный Новосибирск подразделяется на 10 административных районов. Некоторые из них находятся отдаленно от центральной части города. Райо-

нами, из которых достаточно затруднительно добраться до центра города, являются Советский, Первомайский районы и Пашино [5]. Советский район находится на юге от центральной части города, граничит с Бердском и является самым крупным районом города. Первомайский район соседствует с Советским и находится на юге от центральной части мегаполиса. Большую территорию района занимает частный сектор. Внутри района проходит федеральная трасса.

Но самым интересным положением обладает жилой район Пашино. Он входит в состав города с 1941 года, относится к Калининскому району с 2000 года и имеет особое положение – а именно он отстранен от общей части города Новосибирска – находится в 6 километрах к северу от мегаполиса.

Эти районы удалены от центра, общественный транспорт оттуда ходит только по центру города. Но не каждый житель Новосибирска имеет работу в самом центре. После того, как жители этих районов доберутся до центра, необходимо будет пересесть на другой транспорт. Это вызывает большие затруднения, ведь планировать свой способ добраться до места необходимо каждый день. Труднее всего сделать это в зимний период времени, когда начинаются некоторые перебои в работе общественного транспорта. Эти районы можно наблюдать на карте Новосибирска с границами его районов (рис. 2).

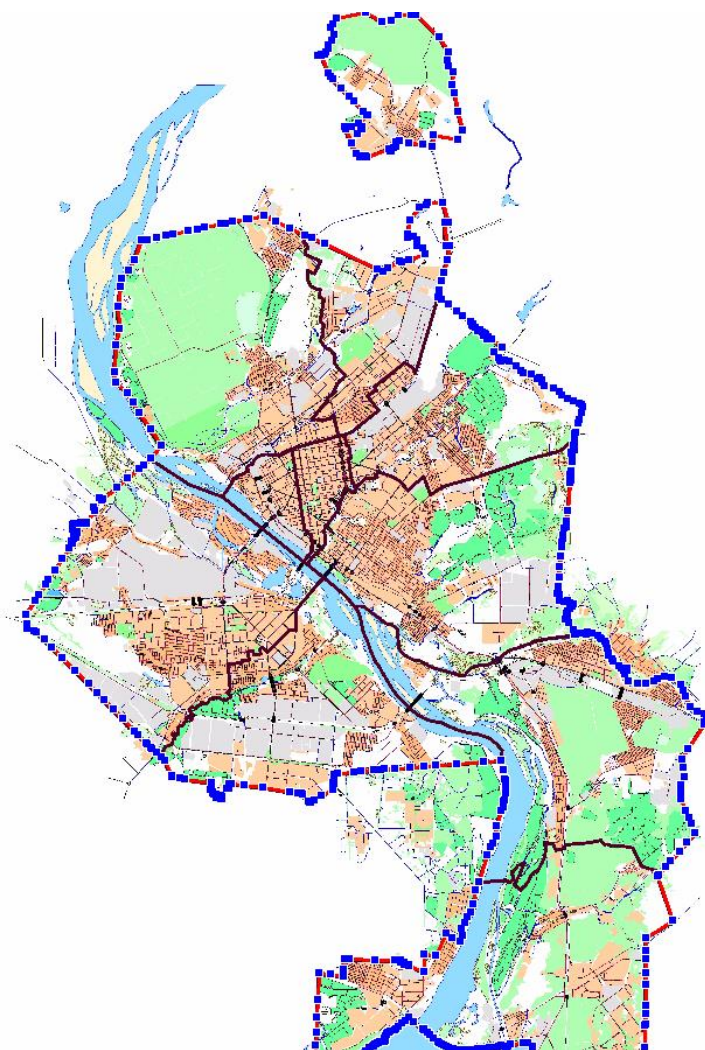


Рис. 2. Границы районов города Новосибирска

Решением проблемы могло бы стать увеличение количества рейсов общественного транспорта, так как, со слов местных жителей, чаще всего они не могут уехать на общественном транспорте потому, что он целиком забит. Также, хорошим решением стало бы расширение маршрутов общественного транспорта, чтобы жителям этих районов не приходилось пересаживаться на иной транспорт.

Это сделало бы районы более привлекательными для тех, кто задумывался о приобретении недвижимости именно здесь, но отбрасывал идею из-за отдаленности от центральной части города.

Идеальным развитием ситуации стало бы расширение сети метрополитена, ведь в этих периферийных частях города станции метро отсутствуют, а добраться на нем быстрее всего и удобнее.

Немаловажным фактом является то, что в Новосибирске слишком мало рекреационных зон – мест, где можно погулять или отдохнуть с семьей, отвлечься от городской жизни, провести время наедине с природой. Рекреационные зоны в Новосибирске представлены на рис. 3.

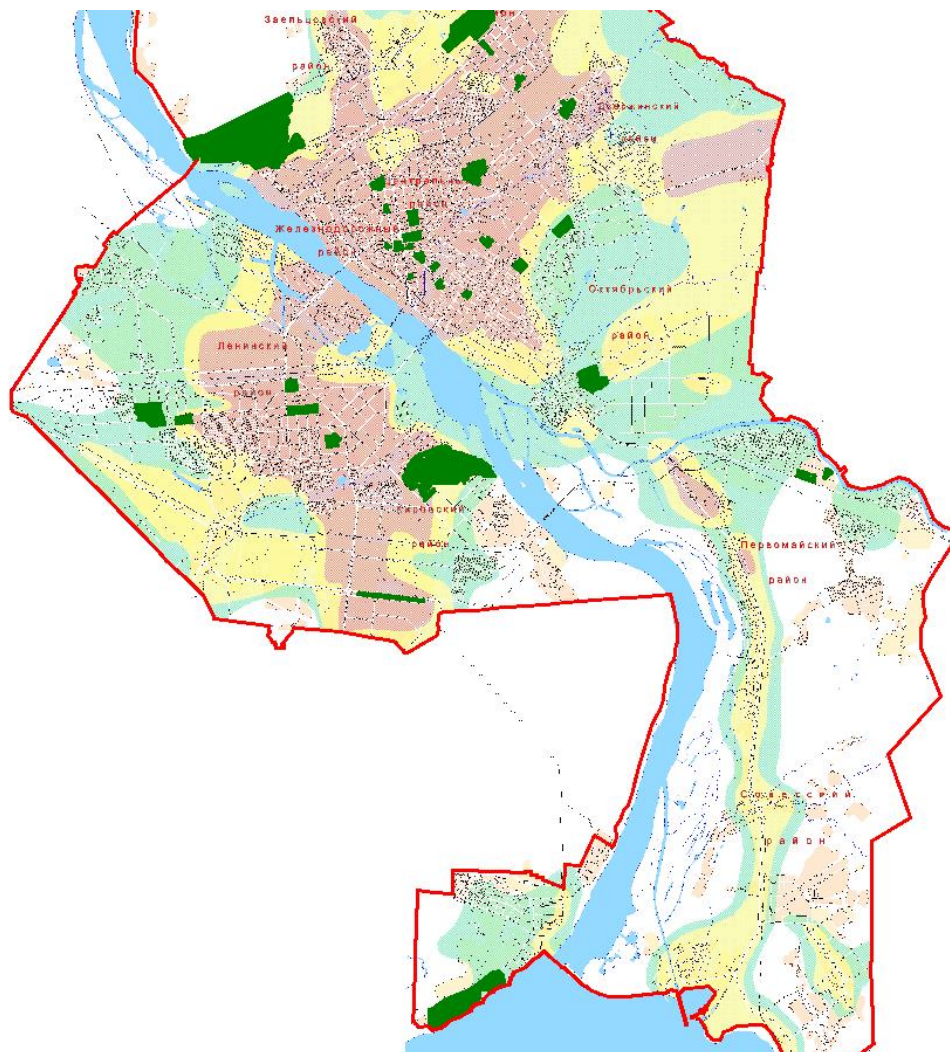


Рис. 3. Рекреационные зоны города Новосибирска

Низкая обеспеченность рекреационными зонами связана со следующими факторами:

1. Недостаточно активные органами местного самоуправления Новосибирска работы по оформлению земель и закреплению за ними статуса земель рекреационного назначения;

2. Слабое развитие и отсутствие инженерной инфраструктуры (сетей автодорог с твердым покрытием, связывающих места проживания с местами отдыха и туристическими объектами Новосибирска, сетей энергоснабжения, водоснабжения, очистных сооружений), а также недостаточное количество причалов, пристаней и причальных территорий для маломерных судов туристического класса, недостаточно активное проведение работ по дноуглублению и берегоукреплению, являющихся, в связи с их высокой стоимостью, препятствием для привлечения частных инвестиций в туристскую сферу;

3. Недостаточное количество объектов показа, размещения и отдыха для использования в туристических целях. Данный фактор является следствием:

– слабой поддержки туристического бизнеса со стороны органов местного самоуправления Новосибирска – практически не проводятся мероприятия по обустройству и реконструкции объектов, расположенных на туристическо-рекреационных территориях;

– недостаточного развития туристической индустрии Новосибирска, обеспечивающего круглогодичное функционирование объектов туризма (более 75 % туристских объектов носят сезонный характер);

4. Слабое продвижение туристического потенциала Новосибирска, выражающийся в недостаточной информационной поддержке развития внутреннего туризма: ежегодно Новосибирск представляется на двух международных туристических выставках – ИНТУРМАРКЕТ и ТУРСИБ – из более 20, проводимых в российских регионах и за рубежом и присылающих приглашения, информационно-рекламные материалы о туристическом потенциале Новосибирской области издаются нерегулярно, в разных объемах и с периодичностью раз в два года и реже.

Все эти факторы привели к снижению интереса туристов к Новосибирской области как туристско-привлекательному региону, налоговых поступлений от туристской деятельности в бюджеты всех уровней и увеличению выездного туристского потока из Новосибирской области [6].

Кроме этого, в Новосибирске есть еще ряд сложностей. Проблема пробок у всех на слуху и каждый новосибирец считает своим долгом высказать, какие плохие дороги в этом быстрорастущем и быстроразвивающемся городе. И было бы неплохо, если бы проблема была незначительной, но пробки для жителей города уже стали обыденностью.

Новосибирск входит в рейтинг десяти городов мира по загруженности на дорогах: является вторым российским городом в рейтинге после Москвы, и занимает девятое место. В Новосибирске, согласно рейтингу, всего 15 дней в год низкий трафик на дорогах, что является самым низким показателем по всему

топу. Можно отметить, что сравнение идет с 2019 годом и трафик не изменился ни на один процент даже с учетом пандемии [1].

Плохо, когда что-то уже не удивляет и становится каждодневным привычным ритуалом; так и жители Новосибирска привыкли тратить по несколько часов в пробках перед и после работы.

Самые загруженные и проблемные участки дорог в Новосибирске выделены красной линией на рис. 4.



Рис. 4. Дороги города Новосибирска с высоким трафиком

Наиболее проблемными участками с точки зрения дорожной ситуации в Новосибирске можно назвать крупные магистрали. В частности, улицу Сибиряков-Гвардейцев. Жители Затулинского жилмассива отмечают, что за кольцом площади Кирова каждое утро необходимо простоять в районе 40 минут, чтобы проехать дальше. Страдают и новосибирцы, живущие в районе ЖК «Тулинка», «Матрешкин двор» и «Просторный».

Немаловажную роль играет и то, что дорожные и тротуарные покрытия в Новосибирске ремонтируют и строят продолжительное время; с чем связано такое растягивание работы на небольшом участке земли – неизвестно, но факт остается фактом – ремонтные работы понижают пропускную способность дорог. Рельеф местности и качество дорожных покрытий тоже влияют на пропускную способность [2, 4].

Кроме того, некоторые жители города часто нарушают правила дорожного движения: в связи с этим на дорогах Новосибирска участились дорожные проис-

шествия, что также влияет на пропускную способность дорог. Ну и, конечно, в зимнее время, а в Сибири оно составляет примерно половину года, пропускная способность дорог становится еще ниже [2, 6].

Новосибирску не хватает возможности расширить некоторые участки дороги, которые являются самыми проблемными в городе и на въезде в него. Одной из причин отсутствия возможности расширить дороги является занятые различными по характеру объектами придорожные участки.

Для жителей Бердска нет такой возможности – расширить проезжую часть: в этом случае альтернативой является строительство еще одного моста. Очень интересным архитектурным и градостроительным решением будет строительство двухъярусного моста по аналогии Калининградскому мосту или Санкт-Петербургскому мосту через Морской канал: это поможет решить проблему пробок на въезде в Новосибирск из Бердска, где каждое утро и вечер образуются многочасовые пробки.

Связаны пробки с каждодневной миграцией жителей мегаполиса из одной части города в другую. Но основной проблемой Новосибирска является то, что денежные средства в развитие инфраструктуры города не вкладываются.

Так как Новосибирск является третьим в стране городом по численности населения, то его можно сравнить со столицей нашей страны – Москвой. За последние 10 лет в Москве было открыто около 59 новых станций метро, в то время как в Новосибирске только одна – Золотая Нива.

По выше перечисленным пунктам можно сказать, что территория города используется максимально нерационально, но имеется возможность исправить данное, если органы местного самоуправления этим займутся. Например, для уменьшения трафика на дорогах можно увеличить число рейсов общественного транспорта, расширить его маршруты, а также дорожные развязки; чтобы привлечь туристов в Новосибирск, необходимо повысить его потенциал открытием новых рекреационных зон.

Все проблемы в городе взаимосвязаны: в связи с отсутствием возможности доехать до работы из отдаленных районов Новосибирска на общественном транспорте жители едут на личном. Миграция внутри города очень большая: в связи с плотной застройкой отдельных районов города большое количество жителей селитебных зон, находящихся на большом расстоянии от центральной части города, каждодневно мигрирует в центр. Селитебные зоны можно наблюдать на рис. 5.

Не все могут позволить себе жилье рядом с метрополитеном – по главным улицам города, на котором добираться быстрее всего в час пик, поэтому приобретают его в отдаленных районах. И, конечно, не у всех работа расположена рядом со станцией метро. Селитебные зоны в городе располагаются достаточно далеко от центра города и, чтобы добраться до места, просто необходимо прибегнуть к использованию личного или общественного транспорта. Именно такой циклический процесс сложился в городе Новосибирске.



Рис. 5. Селитебные зоны города Новосибирска

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. TomTom : сайт – Нидерланды, 2007. – URL : https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/ – Режим доступа: свободный.
2. Дао Хюи Хоанг. Повышение безопасности движения и пропускной способности сложных участков автомобильных дорог в условиях Вьетнама : автореферат дис. кандидата технических наук : 05.22.01, 05.23.11 / Дао Хюи Хоанг; [Место защиты: Моск. гос. автомобил.-дорож. ин-т (техн. ун-т)]. - Москва, 2007. - 20 с.
3. Дубровский, А. В. Земельно-информационные системы в кадастре [Текст] : учеб.- метод. пособие / А. В. Дубровский. – Новосибирск : СГУГиТ, 2018 – 134 с.
4. Интерактивная карта уровня урбанизации по субъектам Российской Федерации на 1 января 2021 г. : сайт. – Москва, 2014. – URL : <https://миркарт.рф/карты?id=208> – Режим доступа: свободный.
5. О внесении изменений в решение Совета депутатов города Новосибирска от 26.12.2007 № 824 «О Генеральном плане города Новосибирска» [Электронный ресурс] : Решение Совета депутатов города Новосибирска от 24.03.2021 № 105 / официальный сайт города Новосибирска.
6. О долгосрочной целевой программе «Развитие туризма в Новосибирской области на 2012-2016 годы» [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации от 02.09.2011 года N 385-п с изменениями и дополнениями на 23.12.2014 / официальный интернет-портал правовой информации.

© А. В. Дубровский, Е. Д. Каленская, Д. Т. Алмагамбетова, 2022