

строительство

Инфраструктурный подход

— административный ресурс —

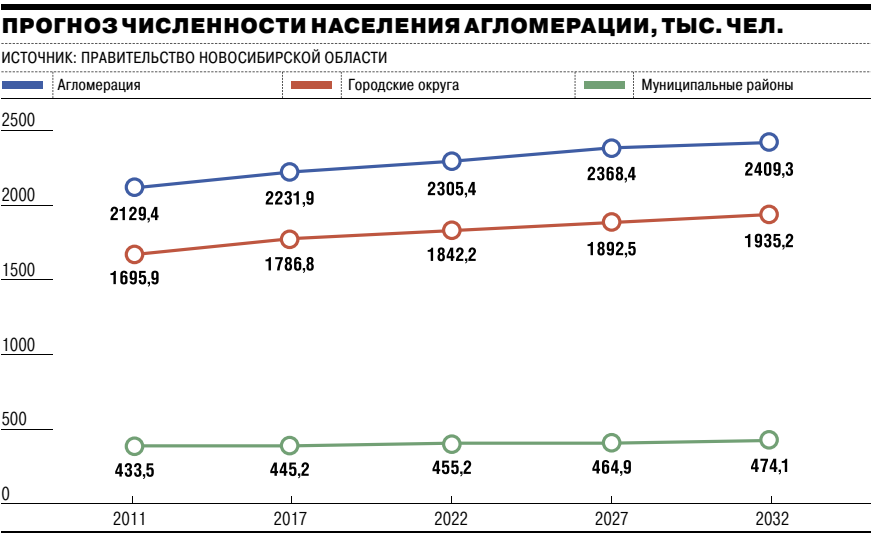
Создание агломерации входит в число приоритетных направлений развития Новосибирской области. Региональные власти настаивают, что это не «агитационная фишка», а жизненная необходимость. Агломерация должна стать территорией роста, которая даст мультипликативный социально-экономический эффект Новосибирску, прилегающим районам и в целом области.

Новосибирской агломерации прочат место одной из крупнейших в России и самой крупной в Сибири с населением более 2 млн человек. Это составляет более двух третей населения Новосибирской области, или 10% населения СФО.

Таким образом, по численности она может стать третьей в стране после московской и Санкт-петербургской. Если смотреть объективно, то Новосибирская агломерация уже фактически сложилась. По крайней мере, ни у кого не возникает вопрос, почему в нее войдут именно 13 муниципальных образований области (в них проживает 65% от общего числа населения региона), а ядром является полуторамиллионный город. В 2012 году это намерение закрепили соглашением главы пяти городских округов и восьми муниципальных районов Новосибирской области. В их числе — Новосибирск, Искитим, Бердск, Обь, Кольцово, Искитимский, Кольванский, Коченевский, Мошковский, Новосибирский, Ордынский, Тогучинский, Черепановский районы. В перспективе планируется создание еще одного объединения на западе региона — Барабинско-Куйбышевской агломерации. В настоящее время, как сообщили в облправительстве, ведется работа по подготовке межмуниципального соглашения о создании Новосибирской агломерации и соглашения об объединении участников агломерации в некоммерческое партнерство — Ассоциацию по развитию Новосибирской агломерации.

По оценке представителей федеральных ведомств, Новосибирская область имеет высокие шансы по вхождению в число пилотных проектов по созданию агломераций России (23 июня текущего года правительство РФ утвердило план реализации стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года, которым, в частности, предусмотрено разработка комплекса мер по развитию агломераций в Сибири. — «Ъ»). Решение об участниках пилотной группы принимает Минэкономразвития РФ. На пионерах будут апробированы механизмы формирования и управления развитием городских агломераций, а исходя из этого скорректировано федеральное законодательство.

Как подчеркнул врио губернатора Новосибирской области Владимир Городецкий, в регионе в данном направлении уже проделана серьезная работа — утверждена областным правительством схема территориального планирования, сформирован так называемый пространственный каркас. К разработке схемы, определяющей территориальное развитие Новосибирской агломерации на первую очередь — до 2017 года, а также на расчетный срок до 2032 года, был привлечен консорциум компаний: Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор», Сибирская государственная геодезическая академия,



Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской академии наук (ИЭиОПП), СибНИИ градостроительства, а также международный консультант — Ove Arup & Partners International Ltd (Великобритания). Этой схемой, как стратегическим градостроительным документом, обязаны руководствоваться все муниципальные образования, входящие в агломерацию, при разработке собственных программ социально-экономического развития и муниципальных документов территориального планирования. «В настоящее время совместно с представителями муниципальных образований, вступающих в агломерацию, вырабатывается механизм взаимодействия и управления общей территорией, который бы отвечал интересам всех участников этого процесса», — заметил врио заместителя губернатора Сергей Семка, курирующий это направление в правительстве региона.

На втором этапе реализации проекта предстоит наполнить пространственный каркас точками экономического роста. «У нашей агломерации есть как минимум три преимущества: научный потенциал, выгодное экономико-географическое положение и особое место в федеративном устройстве — самое крупное муниципальное образование в стране. Третье — это диверсифицированная экономика. Поэтому мы ставим задачу — найти, каким образом реализовать наши преимущества в практическом, прикладном плане», — отметил господин Городецкий.

По замыслам разработчиков схемы планирования, зонами опережающего развития должны стать четыре территории. Это города на юге агломерации Искитим, Бердск, где складывается кластер производства строительных материалов, изделий, конструкций. Здесь находится крупный цементный завод, завод ЖБИ, другие предприятия строительной отрасли, а один из ведущих застройщиков России — компания CV-155 (Москва) — возводит собственный завод крупнопанельного домостроения. Международному аэропорту Толмачево определена роль главного узла развития в западной части агломерации — «Аэросити». К нему прилежит промышленно-логистический парк (ПЛП) и крупная деловая зона «Новосибирск Экспоцентр» с перспективой развития гостиничного и жилого комплексов. Эта территория, по которой проходят федеральные трассы, также охватит город Обь и фактически станет новым городом с потенциалом до 50-60 тыс. рабочих мест. Академгородок с технопарком, наукоград Кольцово с биотехнопарком и поселок Краснообск, возвращающий аг-

рокомплекс, создадут зону под условным названием «Наукополис». Наконец, еще одним центром перспективного развития станет сам Новосибирск. «Таким образом, агломерация предполагает не механическое объединение муниципальных образований, а выстраивание эффективной системы межмуниципального взаимодействия для реализации общих проектов и задач. В числе важнейших из них — создание аэросити на основе международного аэропорта Толмачево, мультимодального транспортного каркаса агломерации, сибирского наукополиса», — подтвердил врио первого заместителя губернатора Новосибирской области Анатолий Соболев.

Как считают эксперты, агломерационный каркас, прежде всего, предстоит наполнить транспортными артериями. Общая площадь территорий, охваченных агломерационным соглашением, превышает 36,75 тыс. кв. км. При этом самый удаленный пункт от Новосибирска находится на расстоянии 75 км. А площадь непосредственно агломерации, по предварительным расчетам, составит 10 тыс. кв. км. «Территория, которая примет столичные функции, должна развивать транспортную инфраструктуру — в Новосибирске нужно строить метро и линии скоростного трамвая. Областной центр должен быть максимально доступен для людей, проживающих в других точках агломерации», — считает главный архитектор компании «Гипрогор» Константин Неустров. Мэр наукограда Кольцово Николай Красников рассчитывает, что с созданием агломерации небольшим муниципальным образованиям станет легче решать многие вопросы, например транспортной доступности территорий.

Динамичное развитие аэропорта Толмачево и ПЛП заставляет задуматься о развитии транспорта, а в этом направлении. Не первый год ведутся разговоры о запуске скоростного движения электропоездов из аэропорта в города. Скоростные экспрессы должны связать южное направление — Бердск, Искитим — с вокзалом Новосибирск-Главный, городом Обь и аэропортом. При этом от Искитима до Новосибирска также необходима скоростная электричка, а не просто усиленные существующей транспортной сети. В правительстве региона сообщили, что Западнo-Сибирская железная дорога (филиал РЖД) прорабатывает проект развития сети электропоездов, в том числе в городской зоне.

Для решения транспортной доступности отдаленных микрорайонов и территорий, по мнению директора группы компаний «Энергомонтаж» Ивана Сидорен-

ко, необходим комплекс мер. «Во-первых, расширение дорожно-транспортной сети города возможно за счет средств областных и федеральных программ. Благодаря участию города в подобной программе софинансирования дорожных работ в свое время были построены дороги в шестом микрорайоне — улицы Гребенщикова и Краузе. Это был удачный опыт совместной работы с мэрией. Во-вторых, механизм государственно-частного партнерства в дорожном строительстве мог бы быть более эффективен, но пока этот инструмент не находит должного применения. Наконец, развитие общественного транспорта, вплоть до выделения отдельных полос и субсидирования проездных билетов, ввод ограничительных мер для въезда автомобильного транспорта в центральную часть города также будут способствовать транспортной доступности всей территории», — считает господин Сидоренко.

В том, что создание агломерации должно вывести на новый уровень межмуниципальное взаимодействие и повысить инвестиционную привлекательность Новосибирской области, убежден Анатолий Соболев. «Она сделает возможной реализацию новых экономических проектов, а следовательно, рабочих мест и социальной инфраструктуры. У агломерации не может быть иной задачи, как повышение качества жизни всех проживающих на ее территории», — отметил господин Соболев. Заместитель директора ИЭиОПП Вячеслав Селиверстов заверил, что агломерация с ее перспективными зонами, отраслевыми кластерами послужит импульсом для развития всей огромной территории, а не только ее ядра. «Вариантов не реализовать этот проект у нас нет. Все территории находятся в жесткой конкуренции за инвестиции. Мы рассчитываем на синергетический эффект от комплексного развития территории, который получит экономика как районов области, так и Новосибирска», — убежден врио министра строительства и ЖКС области Денис Вершинин. — Кроме того, агломерация — это ключевое преимущество региона во взаимоотношениях с федеральным центром для продвижения инвестиционных проектов и получения федеральных инвестиций».

Лада Юрченко, директор Института регионального маркетинга и креативных индустрий, считает, что проект агломерации требует в сам момент своей проработки не только инженерных и архитектурных решений, но и социальной модерации. «Мы постоянно соприкасаемся на проектах общего видения. Мы себе план агломерации нарисовали, по госзаказу поработали, а дальше возрастает роль частного девелоперского бизнеса», — говорит госпожа Юрченко. По ее мнению, важно учиться разговаривать и договариваться, совмещать интересы жителей, экологии, фундаментальной науки, образования, бизнеса, региональной экономики. Тогда в итоге можно получить сбалансированную систему развития территории — удовлетворяющую запросам сегодняшнего дня с учетом интересов последующих поколений.

Следующим шагом на пути формирования Новосибирской агломерации станет практическая реализация утвержденной правительством региона схемы. Возможно, потребуется регламентный документ, позволяющий объединять финансовые ресурсы для совместных действий.

Вера Невская



Александр Лаврентьев,
начальник управления пассажирских перевозок мэрии Новосибирска

«Не последнюю роль здесь играет заинтересованность застройщиков»

— Одной из основных проблем развития отдаленных районов Новосибирска можно назвать их транспортную доступность. 18 июля в мэрии состоялось совещание, где обсуждалось подписание соглашения между «КПД-Газстрой» и «Экспресс-пригородом» об увеличении числа электричек, кроме того, застройщик микрорайона планирует развить сеть коммер-

ческих пассажирских маршрутов и построить два оставочных пункта для маршрутных такси. В какие сроки это планируется выполнить? — В проекте этого соглашения указаны перспективы жилой застройки микрорайона «Чистая Слобода», дана оценка существующей транспортной доступности, обозначены проблемные участки улично-дорожной сети и рассмотрены

варианты перспективных решений транспортной проблемы. Реализация данного проекта требует значительных затрат на обустройство улично-дорожной сети в частном секторе, создания ТПУ. Дано поручение провести комиссионное обследование дорожных условий по предложенным вариантам маршрутов с участием представителей ОАО «Экспресс-пригород», «КПД-Газстрой», администрации Ленинского района, департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии Новосибирска. По результатам которого мы определим организационную и финансовую возможность, а также целесообразность организации движения общественного пассажирского транспорта по предложенным схемам маршрутов. — Как сегодня в принципе обстоят дела с транспортом

в отдаленных микрорайонах Новосибирска? — В целом развитие маршрутной сети в отдаленных микрорайонах решается путем организации, в первую очередь, автобусного сообщения. Так, на Плещихинский жилмассив осуществляется движение общественного автобуса по 12 маршрутам (217 единиц техники), ж/м «Родники» — 12 маршрутов (241 единица), Ключевское плато — 6 маршрутов (112 единица). Не последнюю роль здесь играет заинтересованность застройщиков в развитии улично-дорожной сети и объектов транспортной инфраструктуры. Положительным примером сотрудничества по данному направлению может служить опыт взаимодействия органов местного самоуправления с такими организациями, как ООО «Энергомонтаж»

(ж/м «Родники») и ООО «Дискус плюс» (Плещихинский ж/м). — Сколько средств из бюджета города будет вложено в развитие транспортной инфраструктуры до конца года? — В 2014 году из городского бюджета на развитие транспортной инфраструктуры запланировано выделить 1,54 млрд руб. В планах строительство мостового перехода через р. Обь по Оловозаводскому створу (Бугринский мост); автомобильных дорог общего пользования по ул. Объединения в Завельцовском, Калининском районах, по ул. Порт-Артурской, ул. Спортивной в Ленинском районе, через железнодорожные пути от ул. Петухова до Советского шоссе в Кировском районе. Кроме того, планируется планово-предупредительный ремонт улично-дорожной сети и ремонт тротуаров.

Записала Вера Невская



Екатерина Куфарева,
генеральный директор
ОАО «Экспресс-пригород»

«Этот опыт можно транслировать на другие районы агломерации»

— Каким образом, на ваш взгляд, можно решить проблему транспортной доступности внутри новосибирской агломерации?

— Одним из перспективных путей организации транспортной системы в Новосибирской агломерации является использование внеуличных видов транс-

порта в связке с подвозящими маршрутами автотранспорта. Транспортно-пересадочными узлами в соответствии с планами мэрии в ближайшее время должны стать остановочные пункты «Сеятель» и «Нижняя Ельцовка» в Советском районе и «Матвеевка» — в Первомайском. В связи с активным развитием Западного направления пригородная компания совместно с застройщиком микрорайона «Чистая Слобода» обратились в мэрию Новосибирска для создания транспортно-пересадочного узла на о. п. «Ипподром». Эта идея ста-

новится актуальной, поскольку в пиковые часы жители района, которые едут в центр города на работу или учебу, сталкиваются с напряженной дорожной ситуацией и проводят в пути 40-60 минут, в то время как электропоезд до центра города следует 19 минут (а до ст. Новосибирск-Главный 24 минуты). При этом мы обеспечиваем наличие в расписании четырех маршрутов в утренний час пик по направлению в город и трех маршрутов в обратном направлении в вечерний час пик.

— Каким образом будет обеспечена доставка жителей

микрорайонов к остановкам пригородных электричек?

— Подвоз к остановочному пункту «Ипподром» планируется осуществлять автобусами от центра микрорайона по одному из маршрутов, обходящих зазор на железнодорожном переезде в месте пересечения железной дороги с ул. Порт-Артурской.

Уверены, что реализация этого проекта будет успешной и позволит городским властям транслировать опыт и на другие районы агломерации для улучшения их транспортного обслуживания.

Записала Алина Ильина

Цена вопроса



**директор по коммерции и развитию
ООО «ДСК КПД-Газстрой»
Кирилл Покровский**

Развитие новосибирской агломерации — неизбежный этап урбанизации нашего региона, что подразумевает развитие как производств, так и социальной составляющей в жизни населения «большого Новосибирска».

Определяющим моментом здесь является вынос производства за черту города, создание ПЛП и других точек роста промышленности, в том числе наукоемкой. Ведь развитие производства — это не только поток новых товаров, это и создание рабочих мест, развитие образовательных технологий, сферы услуг и многое другое. Вместе со строительством удобного и, главное, доступного жилья, развитием социальной и коммерческой инфраструктуры эти точки роста способны вывести нашу область на новый виток развития и привести к созданию крупного надгородского объединения, которым и является Новосибирская агломерация.

Но все эти проекты не способны развиваться, если не будет в достаточной степени развиты дорожная и транспортная инфраструктура, обеспечивающая не только логистическую составляющую, но и комфорт для жителей агломерации.

Новосибирск всегда отличался динамикой развития строительства жилья, намного опережающей развитие транспортной и дорожной систем. Особенно чувствительны к вопросу транспортной доступности жители пригорода, отдаленных районов, так называемой спальной застройки, где люди могут вполне комфортно жить, но работают они в центре города или, вполне возможно, на противоположном его краю.

Создание комфортной среды возможно только на стыке технологического и социального развития

Уже сейчас транспортная доступность является препятствием для работы, учебы, не говоря уже о посещении культурных центров, для жителей окраин города. Если человек живет в пос. Пашино, ему крайне затруднительно добираться на работу в Экспоцентр или на любое предприятие ПЛП, и наоборот, жителю левобережья проблематично ежедневно ездить на правый берег, особенно в его отдаленные районы.

Мы привыкли гордиться тем, что живем и создаем не благодаря, а вопреки. Вопрос — стоит ли? Сейчас, когда люди могут сравнивать и выбирать образ жизни, выбор очень часто оказывается сделан в пользу большего комфорта, и никого нельзя осуждать за это. Мы видим, что рост благосостояния сказывается и на количестве личного автотранспорта. Сегодня не редкость, когда в одной семье несколько автомобилей. В то же время дорожные сети не справляются с возросшей нагрузкой. Получается, что приобретение автомобиля вместо решения проблем создает новые.

Я считаю, что все эти вопросы нужно решать комплексно. Например, жилой район «Чистая Слобода» привлекателен и удобен для жизни именно благодаря тому, что параллельно возведению жилых домов мы работаем и над развитием социальной и коммерческой инфраструктуры. Привлекательность района напрямую подтверждается динамичным ростом населения, и вот уже в полный рост встала проблема перегруженности дорог. Нехватка общественного транспорта, особенно в часы пик, непродуманная парковка — все это затрудняет движение и приводит к тому, что люди, переехавшие в «Чистую Слободу» за тишиной и комфортом, постепенно могут их лишиться. Одним из приоритетных направлений работы по улучшению дорожно-транспортной ситуации стал наш совместный с ОАО «Экспресс-пригород» проект. Есть надежда и на то, что часть жителей, оценив удобство такого способа передвижения, предпочтет автомобиль и многочисленным пробкам короткую поездку в электропоезде.

Я убежден, что создание комфортной среды возможно только на стыке технологического и социального развития: живой пример — это дорожная ситуация в Новосибирске, характерная и для других крупных городов в России и в мире. Все города-миллионники на определенной стадии развития сталкиваются с проблемой перегруженности транспортом, пробками на дорогах, ухудшением экологической ситуации и в результате снижением качества жизни населения из-за потерь во времени, ухудшения здоровья и так далее. Опыт показывает, что в решении этой проблемы эффективны только комплексные меры. Например, в таких крупных городах Европы, как Берлин, Париж или в многочисленных городах Китая проблема решается не только за счет прокладки новых дорог и расширения старых, хотя, казалось бы, такой подход является наиболее очевидным. Практика показывает, что только одновременное улучшение дорожной ситуации и некие социальные договоры, ограничивающие лавинообразное нарастание использования личного автотранспорта, являются эффективными. В противном случае увеличение пропускной способности дорог очень быстро «съедается» все большим количеством личного автотранспорта.

Поэтому наиболее эффективными мерами являются параллельное развитие дорожной сети, строительство автопарковок и развитие системы городского транспорта, в том числе и рельсового. Мы провели исследование, которое показало, что многие горожане готовы сделать выбор между простоем в пробке и поездкой на общественном транспорте в пользу последнего. Особенно в том случае, если люди уверены, что поездка в общественном транспорте будет не только оправданной логистически, но и удобной.

В конце концов, именно такой комплексный подход показал свою эффективность в крупных городах Азии и Европы.