

территория комфорта

Снять пробку

— дороги —

Время, которое жители Перми вынуждены ежегодно проводить в пробках, постепенно уменьшается. Пока речь идет о секундах за поездку. Более свободно на городских улицах может стать через несколько лет, когда в Перми проведут капремонт сразу нескольких крупных трасс. Но пока идет строительство, жителям приходится проявлять терпение.

Пермские власти фиксируют сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и дорожных заторов. Заметнее всего ситуация на дорогах именно с их безопасностью. По данным замеров, сделанных Пермской дирекцией дорожного движения в период с ноября 2019 года по ноябрь 2020-го, количество ДТП в краевом центре сократилось почти на четверть — с 1392 случаев в 2019 году до 972 в 2020 году. Число ДТП на 100 тыс. населения снизилось со 132 случаев до 98. Пермские дороги стали значительно безопаснее — смертность от ДТП сократилась с 45 случаев до 40 (снижение статистики — с 4,3 до 3,8 случая на каждые 100 тыс. населения).

Снизилось и время, которое пермякам приходится тратить на поездки по городу. Так, в среднем одна «транспортная корреспонденция» (поездка) в 2019 году занимала 42 минуты и 40 секунд, а через год она снизилась до 42 минут и 20 секунд. Общественный транспорт стал ходить быстрее на 5 секунд (с 48 минут 31 секунды до 48 минут 26 секунд), грузовой — на 2 секунды (с 40 минут 99 секунд до 40 минут 97 секунд). Меньше всего времени на поездки стали тратить водители частного автотранспорта — 38 минут 52 секунды на одну поездку в 2019 году и 38 минут 28 секунд — в 2020-м.

В дирекции дорожного движения не стали детально комментировать данные мониторинга, отметив, что определенное воздействие на автомобильный трафик оказала пандемия. «Прошлый год характеризуется значительной турбулентностью. После локдауна поведение людей радикально поменялось — весь апрель го-



Заторы в Перми сокращаются на секунды в год

род был закрыт. Число поездок упало до минимума, большую часть года пермские школьники провели на удаленке. Кто-то до сих пор не вышел с дистанционного формата и даже привык делать покупки в магазинах в режиме онлайн», — говорит начальник дирекции Максим Кис.

В то же время члены временной комиссии при гордуме Перми по благоустройству считают, что на улучшение дорожной ситуации оказала влияние не только пандемия, но и действия городских властей по минимизации заторов. Депутат гордумы Александр Филиппов отмечает, что он часто бывает в других городах и может сравнивать работу властей: «В Перми действия довольно эффективны». При этом он соглашается, что из-за прошлогоднего локдауна сложно точно оценить деятельность властей по увеличению пропускной способности дорог.

Ямочным порядком
Мероприятия по расширению дорожной сети в Перми ведутся в рам-

ках программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города. Основной целью является повышение уровня благоустройства территории города, организация дорожного движения и обеспечение безопасности на улично-дорожной сети Перми для всех участников дорожного движения. В результате реализации программы доля дорог, отвечающих нормативным требованиям, должна вырасти до 85% к 2024 году.

Как рассказывают пермские дорожники, основные мероприятия по улучшению дорожной сети — локальные. Это обустройство дополнительных полос для поворотов на перекрестках, настройка оптимального режима светофорной сети, продуманная схема организации дорожного движения. Эти мероприятия позволяют на практике увеличить пропускную способность улиц до 5%.

Когда запас локальных методов исчерпан, остается лишь капитальный ремонт улицы, с расширением перекрестков, строительством дорожных развязок.

На капремонт пермских дорог уже пять лет, с 2016 года, городские власти денег не жалеют. Благодаря привлечению федеральных и краевых средств ежегодно ремонтируется свыше 1 млн кв. м дорог, что значительно больше предыдущих объемов. Только из федерального бюджета на эти цели ежегодно выделяется примерно по 600 млн руб. — эти средства идут на ремонт объектов по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Нацпроект позволяет комплексно обновить 15–20 объектов в год. Кроме того, за счет регионального и местного бюджетов в городе проводятся крупные реконструкции и капремонты, рассчитанные на несколько лет. Это, например, обновление улиц Героев Хасана, Революции, Карпинского, Краснополянской. Значительную долю ежегодно «дорожного миллиона» занимает текущий ремонт, когда районные администрации меняют асфальт на не-нормативных местах дорог большими участками.

В 2019 году приведено в нормативное состояние 1,1 млн кв. м автомобильных дорог местного значения на общую сумму 1287,3 млрд руб. На эти средства было отремонтировано 30 улиц. В 2020 году было отремонтировано около 1 млн кв. м дорог на сумму 1273,7 млрд руб.

Сейчас комплексный ремонт объектов предполагает и благоустройство газонов. В рамках ремонта улично-дорожной сети вдоль бортового камня в местах сопряжения газона с проезжей частью обустраивают тротуарную плитку для предотвращения попадания грунта на дорожное полотно и технологический тротуар вдоль парковочного кармана.

В 2020 году пермская мэрия завершила ремонт улицы Революции на отрезке от улиц Сибирской и Куйбышева. Это позволило сделать прежде односторонний отрезок улицы Революции двухсторонним и проложить по нему трамвайную линию. Осенью 2021 года власти намерены завершить последний этап многолетней реконструкции Героев Хасана и тем самым наконец обеспечить город удобным, современным въездом.

Сейчас в Перми ведется реконструкция нескольких крупных трасс, что в перспективе поможет

значительно улучшить ситуацию на дорогах. Одна из них — улица Строителей, призванная разгрузить поток автомобилей из Закамска через Коммунальный мост на Каменную. Реализует проект Управление автомобильных дорог и транспорта Пермского края.

Наиболее масштабный проект ближайших лет — реконструкция улицы Крисанова с выходом к перекрестку с улицей Пушкина. При этом проект предусматривает строительство моста через реку Данилиху и организацию пересечения с шоссе Космонавтов на разных уровнях. Стоимость реконструкции только улицы Крисанова оценивается почти в 8 млрд руб.

В планах городских властей также реконструкция улиц Плеханова, Прибоедова, Маршала Жукова, строительство Ивинского проспекта, второй очереди моста через реку Егошиху на улице Революции и многие другие. В период до 2022 года запланировано подготовить проекты по реконструкции улиц Углеуральской, Уфониной, Паркового проспекта, участка улицы Революции от улицы Куйбышева до площади ЦКР и так далее.

Многие мероприятия приурочены к предстоящему 300-летию Перми. Единоновременное проведение таких дорожных ремонтов может вызвать дополнительные, хотя и временные дорожные заторы, предупреждают собеседники в дорожной отрасли. Они отмечают, что этим летом, несмотря на традиционное сезонное падение трафика из-за каникул, в Перми все же образовались значительные затруднения движения, в основном они были связаны с ремонтом одного объекта — улицы Попова возле строящегося ТЦ «Эспланада».

Ждут трамвая

Впрочем, даже самые радикальные методы по борьбе с пробками не могут искоренить их полностью, ведь экономика Перми развивается, с каждым годом автомобилей и транспортных корреспонденций становится больше. «На практике выходит, что трафик массово перенаправляется на только что отремонтированную улицу. И в итоге дорожные заторы растут здесь. Однако даже с заторами ехать по новой, современной улице

комфортно», — говорит собеседник в городской администрации. По его словам, именно такая ситуация сложилась на недавно открытой улице Революции.

Еще в начале двухтысячных годов городские власти приняли для себя принципиальное решение — развивать общественный транспорт, чтобы горожанам было комфортно добираться до работы не на личном автомобиле.

В департаменте транспорта администрации Перми пояснили, что есть задача — минимизировать время транспортной корреспонденции в городе. Для этого должны быть представлены все виды транспорта, и между ними должен быть баланс. «Иными словами, если все будут использовать личные автомобили, то весь город встанет в пробках, или если все решат воспользоваться общественным транспортом, то поездка тоже займет больше времени, чем если бы часть пассажиров воспользовалась личным транспортом», — говорят в дирекции дорожного движения. Для повышения привлекательности поездок на общественном транспорте ведется регулярная работа по повышению качества предоставляемой услуги.

Дополнительной мерой по сдерживанию трафика в центре Перми является запущенная в 2016 году система платной парковки, призванная упорядочить движение в центре города и повысить оборачиваемость парковочных мест. Сейчас в центре Перми улицы (например, Комсомольский проспект, ул. Советская, в перспективе — ул. Ленина) реконструируются так, чтобы они имели единый профиль, парковки вдоль них были упорядочены, а тротуары для пешеходов — расширены. Это позволяет соблюдать баланс всех участников дорожного движения.

В Перми вскоре планируют открыть первую перехватывающую парковку — рядом с бывшим центральным офисом «Ростелекома». Плата здесь будет меньше, чем за парковку на городских улицах. В мэрии отметили, что сейчас идет разработка нормативно-правовых актов.

Вячеслав Суханов

Развернуть город к долинам

В Перми к трехсотлетию города будет реализован масштабный проект «Зеленое кольцо», который призван привести в порядок долины малых рек и создать экологически чистые места отдыха для горожан. По замыслу инициаторов проекта, он позволит сохранить уникальный природный ландшафт и развернет город к долинам.

Проект «Зеленое кольцо», который является частью масштабного проекта «Пермь-300», посвящен малым рекам города, и его основная задача — ревитализация долин малых рек. Инициатором проекта стал губернатор Пермского края Дмитрий Махонин. «Всего в Перми более 300 малых рек и других водных объектов, что может стать визитной карточкой краевой столицы. Это рекреационные зоны, которые необходимо благоустроить с соблюдением всех экологических норм и правил. При этом нужно добиться того, чтобы реки стали чище. Мы будем стремиться к тому, чтобы долины рек вместе с Чернявским лесом обограничивались, обустроились пешеходными и велосипедными дорожками. Это и есть зеленое кольцо Перми, которое станет уникальной экологической зоной отдыха для жителей и гостей краевой столицы», — подчеркнул Дмитрий Махонин.

Как рассказал начальник

управления по экологии и природопользованию администрации Перми Дмитрий Андреев, проект предусматривает формирование качественной зеленой зоны, создание особо охраняемых природных территорий и развитие туристско-рекреационного потенциала. Институт регионального и городского планирования разработал концепцию ревитализации долин малых рек, ПГНИУ провел комплексное экологическое обследование. На основе концепции и предварительных результатов обследования подготовлены технические задания на проектирование обустройства pilotных участков. «То есть подготовлен обосновывающий материал для создания особо охраняемых территорий. В ходе обследования выявлены ценные объекты, которые есть в долинах, все существующее обустройство, редкие виды растений и животных, уникальные геологические объекты, объекты культурно-

го значения. Все это собрано в этой большой работе, и она дает старт многим другим процессам, в том числе и проектированию», — уточнил Дмитрий Андреев.

Концепцией ревитализации долин малых рек определены границы проектирования, принципы использования и развития территории, приоритетные участки, которые послужат катализатором дальнейшего развития всех малых рек Перми, а также предложены концептуальные решения благоустройства на приоритетных участках с применением методов соучастного проектирования.

Функциональное зонирование — это наиболее важный элемент особо охраняемых природных территорий, поскольку именно внутри охраняемых территорий определяются на разных участках отдельные функциональные зоны, то есть отдельный режим охраны и использования. «Это не значит, что вся эта территория станет заповедной и ничего там нельзя будет делать. Наоборот, создание особо охраняемых природных территорий дает возможность рекреационного использования», — сообщил специалист.

Так, территории предлагается разделить на четыре

зоны. Первая — зона особой природной ценности. Это заповедная зона, где наибольший уровень ландшафтного, биологического разнообразия, уникальные объекты, которые нужно максимально сохранить. Вторая зона — прогулочная, подразумевающая легкий вид рекреации. Еще одна зона — зона активного отдыха, предназначенная для развития физической культуры и спорта, развития культурной, образовательной функции. И четвертая — зона традиционного природопользования. Это касается прежде всего участков, находящихся в частной собственности. «В долинах таких участков много, и как-то вовлечь их в использование нужно, но щадящими для природы методами», — поясняет Дмитрий Андреев.

Зонирование стало основой для концепции и проектирования. В настоящий момент началось проектирование шести пилотных проектов общей площадью около 100 га, по которым уже ведется разработка проектно-сметной документации. Всего на преобразование этих территорий понадобится примерно 1 млрд рублей. Окончательная сумма будет озвучена после проведения всех подготовительных работ. Проект намечено реализовать к 2023 году.

В рамках пилотных проектов планируется обустроить шесть общественных пространств: в долине Егошихи — Первогород, район Средней дамбы и Красных Казарм, на Данилихе — сквер Каменных между улицами Крисанова и Плеханова, Серебрянский парк, расположенный в микрорайоне Краснова, а также участок рядом с металлорынком, примыкающий к Центральному рынку.

По данным специалистов, река Данилиха обладает различными природными ценностями — гидрологическими, флористическими (питомник в Серебрянском парке), почвен-



Сад соловьев

ными (ареалы серогумусовых и темногумусовых на элювии коренных пород), фаунистическими (один вид занесен в Красную книгу Пермского края). Природные ценности долины Егошихи — это геологические (разрезы медистых песчаников), флористические (53 вида древесно-кустарниковых растений), почвенные (ареалы серогумусовых и темногумусовых на элювии коренных пород), фаунистические (один вид птиц занесен в Красную книгу Пермского края). «Например, Серебрянский парк — особенный с точки зрения истории культуры объект. В 1960-е годы Валентин Миндовский выращивал здесь деревья для озеленения города. Поэтому парк имеет такое важное историческое культурное значение», — рассказал Дмитрий Андреев.

На этих территориях планируется внедрить природоохранные, природосберегающие технологии. Будут обустроены существующие пешеходные дорожки, велодорожки, сделаны спуски к речкам, мостики, смотровые площадки. Появится система навигации и новые тренировочные пункты, проведено озеленение территорий.

К обустройству территорий возможно привлечь инвесторов для обеспечения рекреационной деятельности, вовлечения ответственного бизнеса в использование территории.

«Наша задача — развернуть город к долинам, чтобы появились новые места отдыха. Особое внимание уделяется кромочным улицам, которые должны стать границей между природной и застроенной территорией, а также выполнять важные транспортные функции, развивая пешеходные и велосипедные связи в городе», — подчеркивает Дмитрий Андреев.

В ближайшее время власти города рассматривают получить эскиз решения по двум объектам. Стоит отметить, что реализация этих проектов идет в тесном сотрудничестве с общественностью. Проект нацелен на максимальное вовлечение людей. Обсуждение всех этапов преобразования городских пространств проводится при участии заинтересованных лиц. «У нас довольно сильно развита общественность в долинах малых рек, так называемые «речные активисты», и мы на обходы, конечно, всех приглашаем, чтобы они сказали, что действительно хотят видеть на этой территории. Задача проектировщиков —

все это объединить и разработать эскиз. Он также будет обсуждаться, в том числе и на рабочей группе с участием всех заинтересованных лиц. Это обязательная часть, без которой мы не начнем реализацию проекта», — отметил начальник городского управления по экологии и природопользованию. Он подчеркнул, что проекты такого масштаба в Перми еще не делали. Это не просто создание парков и скверов, а интеграция их в жизнь города, поэтому при реализации особенно важно найти консенсус со всеми заинтересованными сторонами, чтобы справиться с этой непростой задачей.

Интерес к проекту проявляют и крупные компании. Так, спонсором проектирования является Сбербанк, выделивший средства на разработку проектно-сметной документации. Кредитное учреждение уже не первый год занимается обустройством территории на Егошихе, с местом расположения офиса банка в Перми. Участие в проекте принимает компания «СИБУР», которая заинтересована в преобразовании границающего с предприятием Серебрянского сквера. ЛУКОЙЛ финансировал создание заторы в месте впадения реки Стикс в Егошиху.



Тропа к Егошихе