

Н. В. СОКОЛОВА
Я. В. ЛИТВИНОВА

К ВОПРОСУ О СТРАТЕГИИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА ПЕНЗЫ

ON THE SPATIAL DEVELOPMENT STRATEGY OF THE CITY OF PENZA

Статья посвящена вопросу выбора стратегии пространственного развития города Пензы. Рассматривается отечественный опыт применения стратегии пространственного развития для крупнейших городов, анализируются территориальные и рекреационные ресурсы, транспортная инфраструктура города. Предлагается стратегия пространственного развития Пензы, основанная на принципах компактности и полицентричности в отношении территориального развития; мультимодальности в области развития транспортной инфраструктуры и принципа непрерывности в развитии природно-рекреационного каркаса.

Ключевые слова: стратегия пространственного развития, градостроительство, компактный город

На сегодняшний день документы стратегического и территориального планирования являются обязательными для всех городов Российской Федерации. Однако практика и зарубежный опыт показывают, что одной из ключевых проблем в формировании стратегии российских городов является глубокий разрыв между стратегией социально-экономического и территориального развития города. Данное исследование является попыткой разработки стратегии пространственного развития для крупного города на примере города Пензы как инструмента интеграции градостроительного и социально-экономического планирования.

В настоящее время имеется логическое несоответствие на правовом и законодательном уровне, где документы территориального планирования муниципального образования (города) не входят в состав документов стратегического планирования на уровне муниципалитета, а документы стратегического планирования на уровне муниципального образования (города) не содержат вопросов пространственного развития города. Теоретический поиск решения проблемы привел к появлению нового типа документа – стратегии пространственного развития (СПР), которая определена в исследовании как «инструмент интеграции градостроительного и социально-экономического

The article is devoted to the choice of the strategy of spatial development of the city of Penza. Domestic experience of spatial development strategy application for the largest cities is considered, territorial and recreational resources, transport infrastructure of the city are analyzed. The strategy of spatial development of the city of Penza, based on the principles of compactness and polycentricity in respect of territorial development, multimodality in the field of transport infrastructure and the principle of continuity in the development of natural and recreational framework.

Keywords: spatial development strategy, urban planning, compact city

планирования, содержащий выраженную градостроительную компоненту, разрабатываемый публичной властью при участии представителей различных групп интересов»[1].

СПР сегодня в большинстве случаев (Санкт-Петербург [2], Екатеринбург [3], Уфа [4]) является структурным элементом «стратегии развития» или «стратегии социально-экономического развития» города и не предусматривает разработку проектного предложения развития конкретных городских территорий, однако она формулирует подходы к проектным предложениям для тех территорий, развитие которых может быть стратегически важным для городов в целом в качестве «индикаторов развития» [5].

Для Пензы на сегодняшний момент Постановлением Администрации г. Пензы от 29.09.2017 № 1808 утверждена «Стратегия социально-экономического развития города Пензы до 2030 года» (далее Стратегия), Решением Пензенской городской думы от 28.03.2008 № 916-44/4 (с изменениями на 31.08.2018) утвержден Генеральный план города Пензы.

В Решении об утверждении Генерального плана 2008 г. указано, что территориальное планирование Пензы осуществлялось согласно целям развития города, прописанным в Стратегическом плане развития. Парадоксальным данное решение выглядит с учетом отсутствия

утверждённого на тот момент стратегического плана развития города.

Основными целями развития Пензы по Генеральному плану 2008 г. являются:

- Пенза – город устойчивого развития.
- Пенза – город стабильного качества жизни.
- Пенза – многофункциональный город.

Развитие функционально-планировочной структуры ставит перед собой задачи по повышению эффективности использования городских территорий за счет достройки ранее незавершенных кварталов, ликвидации кварталов ветхой застройки, комплексной реконструкции территорий с повышением плотности их застройки в пределах нормативных требований. Решение поставленных задач, по мнению разработчиков, должно способствовать приближению города к «среднеевропейским стандартам» [6]. По факту предлагалось освоение новых площадей в северо-западном направлении для размещения малоэтажной застройки и в западном направлении для многоэтажного строительства. В документе не уделено внимания вопросам пространственного развития города во взаимосвязи с пригородными территориями. Это привело к целому ряду проблем, связанных с появлением «Города-спутника» на границе с городом Пензой в юго-восточном направлении на бывших землях сельскохозяйственного назначения.

Анализ территориального развития Пензы на основе Генплана 2008 г. позволяет говорить, что город развивался экстенсивным путем за счет разрастания городских территорий при наличии резерва внутри города; неэффективно использовались имеющиеся экономическую ценность территории центральной и срединной зон. На сегодняшний день наблюдается серьезный дисбаланс между плотностью населения и распределением функций на городских территориях и неоднородность планировочной структуры. Особенно ярко этот дисбаланс наблюдается в районах Арбеково и «Город-Спутник». Здесь имеется высокая плотность населения, отсутствуют места приложения труда, обслуживание формируется в основном на повседневном уровне, наблюдается дефицит образовательных учреждений, развитие социальной инфраструктуры запаздывает по отношению к жилищному строительству. Центральный район города, напротив, имеет низкую плотность населения, так как жилая застройка здесь имеет локальный характер, но при этом высокую плотность общественных функций.

Срединная зона города имеет низкую плотность населения и слабо развитую социальную

инфраструктуру. Она представлена в основном малоэтажной и среднеэтажной (1950–1960-х гг.) застройкой. Площадь таких территорий в городе составляет 2959 га (10,2 % территории города). Обладая хорошей транспортной доступностью, данная зона может рассматриваться в качестве ценного территориального ресурса города.

К такому же ресурсу можно отнести и промышленные зоны города. Они получили свое наибольшее развитие во время Великой Отечественной войны, когда в город было эвакуировано большое количество предприятий. В советский период сформировались две крупнейшие промзоны: северная и южная, где были сосредоточены практически все предприятия города. С переходом на рыночную экономику не все производства сумели выжить, многие были закрыты, разделены на более мелкие или изменили свою специализацию. В настоящее время благодаря техническому прогрессу многие технологии значительно модифицировались и уже не требуют столько территорий для размещения. Таким образом, к настоящему моменту сложилась ситуация, когда значительные территории города (2924 га или 10,1 % территории города), зачастую имеющие хорошую транспортную доступность и являющиеся ценным территориальным ресурсом, неэффективно используются и не приносят пользы городу.

Градостроительные, планировочные и организационные решения последних десятилетий спровоцировали серьезный кризис транспортной инфраструктуры Пензы. Анализ интенсивности городского движения по GPS-трекам на основе «Народной карты» сетевой краудсорсинговой геоинформационной системы Яндекс, полученной за февраль-апрель 2019 г. в будни и выходные дни, показывает, что наибольшая нагрузка приходится на магистральные улицы общегородского значения (пр. Строителей, пр. Победы, ул. Суворова, ул. Пушкина, ул. Луначарского, ул. Окружная, ул. Терновского, ул. Антонова и ул. Чаадаева) и основные транспортные узлы центральной части города (перекресток ул. Суворова и ул. Кулакова, развязки «Памятник Победы» и «Глобус»). Также анализ интенсивности движения показывает отсутствие перераспределения трафика транспортных потоков при переходе на выходной день.

Проведенные наблюдения позволили выделить три «пика» нагрузки на транспортные коммуникации центральной части города: 7:30–9:00, 12:00–14:00 и 17:00–19:00. Основной причиной перегруженности улиц центральной части города является конфигурация УДС, создающая транзитные трафики через центр

города, а также возросший уровень автомобилизации. В настоящее время уровень автомобилизации в Пензе составляет 297 автомобилей на 1000 жителей. За последние 13 лет этот показатель увеличился в два раза. Количество легковых автомобилей на основных магистралях Пензы превысило 90 % от общего объема транспортных средств. Именно этот вид транспорта и в большей степени его резко возросшее в последнее время количество определяют интенсивность и скорость движения на городских улицах.

Наблюдается несоответствие плотности УДС требованиям современного города, неразвитость общественного транспорта, вело- и пешеходной инфраструктуры, неорганизованность парковочного пространства города. Существующая улично-дорожная сеть Пензы начала формироваться в XVIII–XIX вв. и окончательно сложилась в 70–80-е гг. XX в., в связи с этим профили значительной части магистральных улиц (красные линии, ширина дорожного полотна, тротуары, зеленые и технические зоны) не соответствуют действующим нормативам. СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования» рекомендуют шаг сети улиц и дорог населенных пунктов, определяющий размеры микрорайонов и кварталов, принимать: для магистральных улиц на территориях жилой многоквартирной застройки – 300–500 м; для улиц местного значения – 150–250 м (в зависимости от конкретной градостроительной ситуации). В Пензе эти показатели составляют 500–1000 и 300–500 м соответственно.

В городе не сформирован непрерывный природный каркас, озелененные природные территории неравномерно распределяются по территории города, особый дефицит испытывают густозаселенные районы; практически отсутствуют отдельные элементы иерархической структуры природного каркаса города районного и микрорайонного уровня. Озелененные территории различного назначения имеют площадь 1016,5 га, что составляет 3,4 % территории города. Огромную роль в формировании природного каркаса города играют городские леса, занимающие территорию 9738 га, что составляет 33,5 % территории города. К сожалению, площадь зеленых насаждений города постоянно сокращается. С 2008 г. и по настоящий момент площадь лесопарков в Пензе сократилась на 131 га. Площадь городских лесов стала меньше на 63 га, а санитарно-защитных зон – на 308 га. Особую тревогу вызывают прибрежные территории реки Суры и ее притоков. Предыдущие этапы развития прибрежных терри-

торий, в первую очередь индустриальный период, оставили после себя негативный осадок в виде угнетенных ландшафтов, заброшенных зданий и сооружений, а также больших промышленных зон и крупных транспортных коммуникаций вдоль берега реки. Все это привело к ограничению доступа людей к воде, фрагментации прибрежных территорий, их экологической и эстетической деградации.

Анализ существующего положения Пензы, развивающейся по Генеральному плану 2008 г., показал, что город сегодня имеет неоднородную планировочную структуру. Это результат политики экстенсивного развития, который позволяет застройщикам осваивать периферийные территории из-за низкой стоимости земли. Итогом подобного освоения становятся жилые районы, не оснащенные должным количеством общественных функций и мест приложения труда; возникают транспортные проблемы и ухудшение экологической обстановки, увеличиваются издержки на устройство и эксплуатацию инфраструктуры. В настоящее время не уделяется должного внимания тем территориям, развитие которых может сформировать целостную городскую ткань. Модель экстенсивного развития, предложенная генеральным планом, является неустойчивой.

Стратегическое видение для города Пензы, сформулированное в Стратегии 2017 г., показывает, каким он должен стать к 2026 г.: «"Зеленый", простой и удобный для проживания европейский город с 550-тысячным населением, расположенный на границе Центра и Поволжья, специализирующийся на пищевой промышленности, логистике, деревообработке и "точных" производствах, располагающий подготовленными профессиональными кадрами». Стратегия определяет ряд задач в области развития архитектуры и градостроительства: стимулирование интенсивного градостроительного развития Пензы; формирование знаковых зон и уникальных объектов, создающих образ города; возрождение проблемных территорий; всемерное и грамотное решение транспортных проблем; усовершенствование инфраструктуры рынка недвижимости; усовершенствование правового регулирования и нормативного сопровождения градостроительной деятельности; укрепление менеджмента в области градостроительства, архитектуры и рынка недвижимости; улучшение экологического климата города; сохранение образа самого «зеленого города», активное и современное благоустройство новостроек [7]. Однако она не формирует стратегии пространственного развития города, а следовательно, не может способствовать долговременным согласованным действиям различных

органов власти по решению определенных целей и задач в сфере городского развития.

В результате проведенного анализа и на основе изученного зарубежного и отечественного опыта предлагается Стратегия пространственного развития города Пензы, основанная на принципах компактности и полицентричности в отношении территориального развития; мультимодальности в области развития транспортной инфраструктуры и принципа непрерывности в развитии природно-рекреационного каркаса. С учетом действующего законодательства для придания юридической силы СПР предлагается рассматривать ее как составляющую Стратегии социального экономического развития города Пензы и, соответственно, исходить из стратегических целей и стратегического видения города Пензы, определенных данным документом.

Предлагается следующая структура СПР Пензы:

Блок 1. «Город Пенза – город устойчивой мобильности». Развитие транспорта.

Программа 1. «Уплотнение улично-дорожной сети»:

- целевой вектор – обеспечение связности городских территорий и города в целом путем развития надежной иерархически построенной системы улиц и дорог;
- стратегическое видение – формирование улично-дорожной сети, обеспечивающей оптимальные транспортные связи, увеличивающей возможности для перемещений и эффективного использования городских территорий.

Программа 2. «Развитие системы общественного транспорта»:

- целевой вектор – интегрированная, интермодальная система городского пассажирского транспорта, надежные пассажироперевозки, создание условий для повышения привлекательности использования пассажирского транспорта;
- стратегическое видение – формирование системы высокоэффективного и высококачественного общественного транспорта, которая позволит повысить доступность городских территорий при сокращении времени на передвижение и снизить долю индивидуального легкового транспорта, участвующего в городских перевозках.

Программа 3. «Создание вело-пешеходной системы»:

- целевой вектор – повышение пешеходной привлекательности города и ин-

тереса к немоторизованным видам транспорта, развитие мобильности на короткие расстояния;

- стратегическое видение – формирование непрерывной многофункциональной системы пешеходных пространств и велокоммуникаций, являющихся частью единой коммуникационной системы города.

Блок 2. «Город Пенза – компактный город». Развитие городских территорий.

Программа 1. «Агломерационное развитие»:

- целевой вектор – формирование компактной пространственной группы поселений, объединенных многообразными интенсивными связями в сложную многокомпонентную полицентричную систему;
- стратегическое видение – сдерживание развития агломерационных территорий, направленное на снижение дисбаланса между жилищным строительством и развитием социальной инфраструктуры, обеспеченностью местами приложения труда.

Программа 2. «Развитие резервных территорий в границах города»:

- целевой вектор – преобразование городских территорий и интенсификация использования их ресурсного потенциала при соблюдении принципов компактности;
- стратегическое видение – замедление процессов экстенсивного развития города путем уплотнения застройки, развитие новых функций на неэффективно используемых внутригородских территориях, имеющих наибольший потенциал к преобразованию.

Программа 3. «Полицентричное развитие города»:

- целевой вектор – формирование системы центров притяжения (центров активности) различных уровней, создающих равные условия для комфортного проживания на всех территориях города;
- стратегическое видение – развитие самодостаточных районов города, которые будут способствовать решению транспортных проблем, снижению уровня трудовых и бытовых суточных миграций.

Блок 3. «Город Пенза – город “зеленого” потенциала». Развитие городской среды:

Программа 1. «Организация непрерывного природно-рекреационного каркаса»:

- целевой вектор – сохранение и повышение качества уже существующих зеленых пространств, создание недостающих элементов зеленой сети, формирование единой непрерывной сбалансированной системы природно-рекреационных территорий;
- стратегическое видение – создание экологически благоприятного городского пространства, гармонично сочетающего природные и антропогенные компоненты, находящиеся в устойчивом равновесии.

Программа 2. «Формирование системы общественных пространств»:

- целевой вектор – формирование комфортной городской среды, отвечающей современным потребностям и запросам горожан и хранящей память места;
- стратегическое видение – формирование многоуровневой системы высококачественных общественных пространств увеличивающих экономическую жизнеспособность городских территорий, приносящих пользу экологии и являющихся центрами социальной активности.

Программа 3. «Выделение прибрежной территории реки как единой системы общественных пространств»:

- целевой вектор – выделение реки и ее прибрежных территорий как ключевого элемента природного каркаса города и важнейшего элемента системы общественных пространств города;

- стратегическое видение – создание непрерывного пронизываемого общественного пространства на прибрежных территориях реки Суры с разной степенью урбанизированности отвечающего принципам устойчивости.

В рамках стратегического направления «город Пенза – город устойчивой мобильности» предлагается увеличение плотности улично-дорожной сети и в первую очередь магистральной сети за счет появления новых магистральных улиц общегородского значения, в том числе окружных: 1-е транспортное кольцо – ул. Окружная – ул.Карпинского – ул.Луначарского – ул.Чаадаева – ул.Добролюбова – пос.95-й кардон – ул.Ростовская – ул.Батайская; 2-е транспортное кольцо – ул. Стасова – пос. Ленинский лесхоз – пос. Дубрава – ул. 40 лет Октября – ул. Перспективная – пос. Ахуны – ж.-д.переезд – участок М-5 (после выноса за границы города). Данное решение позволит снизить нагрузку на центральный район города, повысить связность и доступность всех районов. Вместе с тем предусматривается снижение нагрузки на транспортную сеть города от грузового транспорта путем формирования двух транспортно-логистических зон на северном и южном въезде в город (рис. 1).

СПР предусматривает развитие мультимодальной системы общественного транспорта, включающей скоростные виды транспорта, такие как метробус (2-е транспортное кольцо) и легкорельсовый транспорт (на базе существующих веток железнодорожного транспорта).

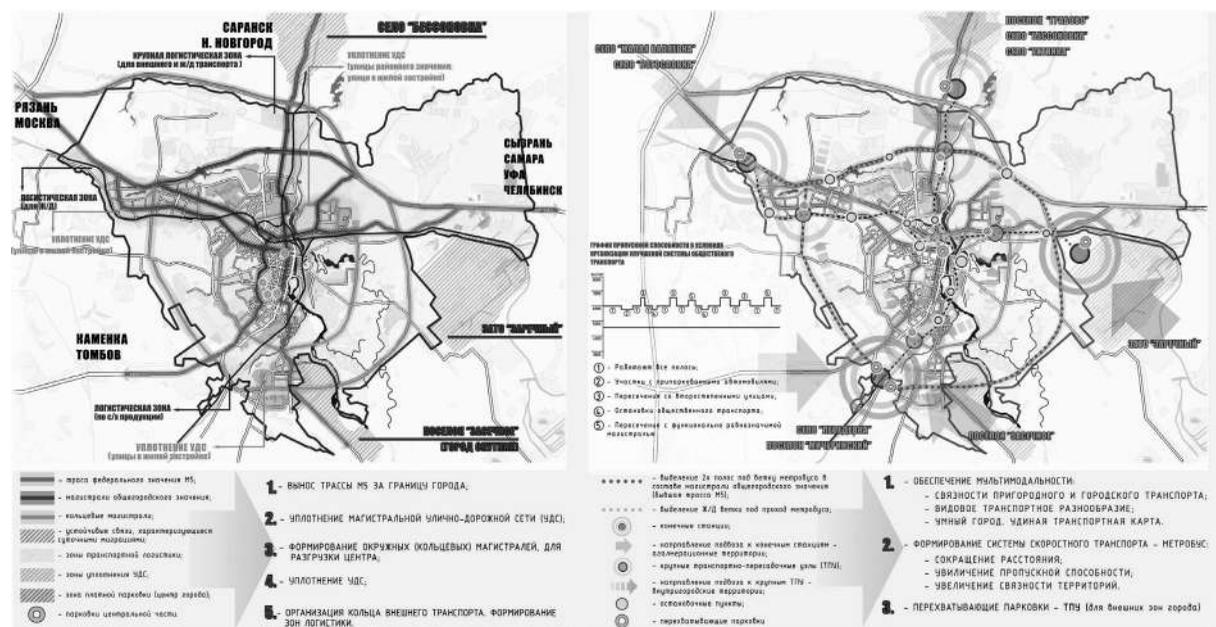


Рис. 1. Модель пространственного развития транспортной инфраструктуры города Пензы

Об авторах:

СОКОЛОВА Наталья Владимировна
кандидат архитектуры, доцент,
доцент кафедры градостроительства
Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства
Архитектурный факультет
440028, Россия, г. Пенза, ул. Г. Титова, 28
E-mail: sok.natali.2015@yandex.ru

SOKOLOVA Natalya V.
PhD in Architecture, Associate Professor
of the Urban Planning Chair
Penza State University of Architecture and Construction
440028, Russia, Penza, G. Titova str., 28
E-mail: sok.natali.2015@yandex.ru

ЛИТВИНОВА Яна Вячеславовна
магистр архитектуры
Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства
Архитектурный факультет
440028, Россия, г. Пенза, ул. Г. Титова, 28
E-mail: jnylichka@mail.ru

LITVINOVA Yana V.
Master's Degree Student
Penza State University of Architecture and Construction
440028, Russia, Penza, G. Titova str., 28
E-mail: jnylichka@mail.ru

Для цитирования: Соколова Н.В., Литвинова Я.В. К вопросу о стратегии пространственного развития города Пензы // Градостроительство и архитектура. 2020. Т. 10, № 2. С. 139–146. DOI: 10.17673/Vestnik.2020.02.19.
For citation: Sokolova N.V., Litvinova Ya.V.. On the Spatial Development Strategy of the City of Penza. *Gradostroitel'stvo i arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2020, Vol. 10, no. 2, Pp. 139–146. (in Russian) DOI: 10.17673/Vestnik.2020.02.19.

Уважаемые читатели!

Испытательный центр «Самарастройиспытания» приглашает к сотрудничеству.

Основные направления деятельности Центра:

- проведение сертификационных испытаний строительной продукции в соответствии с закрепленной областью аккредитации
- испытание экспериментальных образцов строительной продукции
- испытание опытных образцов при постановке промышленной продукции на производство
- испытание зданий и сооружений в процессе приемки и эксплуатации
- испытание серийно выпускаемой продукции
- периодические испытания образцов, взятых в торговле
- контроль качества строительной продукции
- периодическая проверка состояния производства
- обследование зданий и сооружений
- выполнение судебных экспертиз в области строительства
- анализ состояния производства продукции
- разработка технических условий
- проведение аттестаций испытательных строительных лабораторий
- испытания по признанию иностранных сертификатов соответствия
- совершенствование методик испытаний
- освоение и внедрение новых стандартных методов испытаний
- организация повышения квалификации и аттестации сотрудников строительных предприятий и организаций
- участие в разработке нормативных документов

Руководитель *Зубков Владимир Александрович*

Контакты:
443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194, корпус 12 (АСА СамГТУ), каб. 315
тел./факс (846) 242-50-87, 242-32-84
E-mail: samstroyisp@gmail.com