

СОВЕТ ДЕПУТАТОВ ГОРОДА НОВОСИБИРСКА

РЕШЕНИЕ

ПРОЕКТ

О Генеральном плане города
Новосибирска

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь Уставом города Новосибирска, Совет депутатов города Новосибирска РЕШИЛ:

1. Утвердить Генеральный план города Новосибирска (приложение).
2. Решение вступает в силу на следующий день после его официального опубликования.
3. Контроль за исполнением решения возложить на постоянную комиссию Совета депутатов города Новосибирска по градостроительству (Илюхин В. В.).

Мэр города Новосибирска

В. Ф. Городецкий

Приложение
к решению Совета депутатов
города Новосибирска
от _____ № _____

Генеральный план города Новосибирска

СОДЕРЖАНИЕ

1.	Общие положения.....	5
2.	Основные направления территориального планирования города Новосибирска, цели и задачи Генерального плана города Новосибирска.....	9
2.1.	Основные направления территориального планирования города Новосибирска.....	9
2.2.	Цели Генерального плана города Новосибирска.....	10
2.3.	Основные задачи Генерального плана города Новосибирска	10
3.	Анализ состояния территории города Новосибирска, проблем и направлений ее комплексного развития.....	14
3.1.	Состояние территории города.....	14
3.2.	Ограничения по использованию территории	19
3.3.	Состояние транспортной инфраструктуры.....	26
3.4.	Состояние социальной инфраструктуры.....	33
3.5.	Состояние инженерных инфраструктур.....	36
3.6.	Состояние электрических сетей и системы электроснабжения.....	50
3.7.	Состояние сетей и системы теплоснабжения.....	52
3.8.	Основные направления комплексного развития территории города Новосибирска.....	54
4.	Обоснование вариантов решения задач территориального планирования.....	57
4.1.	Обоснование вариантов территориального планирования города.....	57
4.2.	Анализ разработки и реализации генеральных планов города Новосибирска.....	60
4.3.	Градостроительный анализ существующей планировочной структуры города.....	71
5.	Обоснование предложений по территориальному планированию города.....	80
5.1.	Обоснование и расчет численности населения города Новосибирска на 2015 и 2030 годы.....	80
5.2.	Предложения по функционально-планировочной организации территории города.....	83
5.3.	Параметры и этапы развития функционально-планировочной структуры города.....	93
5.4.	Предложения о развитии транспортной инфраструктуры.....	102
5.5.	Предложения по развитию коммунальной инфраструктуры.....	112
5.6.	Водоотведение сточных вод и снегоудаление.....	122
5.7.	Мероприятия по обеспечению экологической безопасности территории и охране окружающей среды.....	123
6.	Комплекс организационных мероприятий по территориальному планированию города Новосибирска, этапы их выполнения.....	125

- Приложение 1. Карта-схема использования территории города Новосибирска
- Приложение 2. Карта-схема водоохраных зон. Существующее положение
- Приложение 3. Карта-схема санитарно-экологического состояния и границ зон негативного воздействия объектов капитального строительства местного значения
- Приложение 4. (исключено)
Карта-схема существующих санитарно-защитных зон (секретно)
- Приложение 4. *Карта-схема границ территорий, подверженных риску возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера***
- Приложение 6. (исключено)
Карта-схема границ территорий, подверженных риску возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (с указанием источников возникновения чрезвычайных ситуаций и радиусов воздействия на территорию города Новосибирска) (секретно)
- Приложение 5. *Карта-схема существующей загрузки улично-дорожной сети города Новосибирска***
- Приложение 6. *Карта-схема существующего водного фонда и городских лесов***
- Приложение 7. *Карта-схема земельных участков объектов капитального строительства, объектов федерального, регионального и местного значения***
- Приложение 8. *Карта-схема результатов анализа комплексного развития территории города Новосибирска и размещения объектов капитального строительства местного значения***
- Приложение 9. *Карта-схема существующей планировочной структуры (с расположением локальных общественных центров)***
- Приложение 10. *Карта-схема границ обследования территорий объектов культурного наследия города Новосибирска***
- Приложение 11. *Карта-схема границ территорий объектов культурного наследия. Центральная часть города Новосибирска***
- Приложение 12. *Перечень объектов культурного наследия города Новосибирска***
- Приложение 13. *Карта-схема структурных частей города Новосибирска***
- Приложение 14. *Карта-схема планируемых границ функциональных зон города Новосибирска на период до 2030 года***
- Приложение 15. (исключено)
Карта-схема планируемых границ функциональных зон города Новосибирска на период до 2030 года. М 1:10000 (секретно)
- Приложение 15. *Карта-схема планируемого размещения городских лесов на период до 2030 года***
- Приложение 16. *Карта-схема границ территории преимущественного раз-***

- вития до 2015 года (с обозначением планировочных осей и узлов)
- Приложение 17. Карта-схема планируемой магистральной улично-дорожной сети на период до 2030 года
- Приложение 18. Карта-схема планировочной структуры скоростных магистралей с обозначением кольцевых, радиальных и хордовых транспортных коридоров на период до 2030 года
- Приложение 19. Карта-схема планируемой магистральной улично-дорожной сети на период до 2030 года (классификация магистралей)
- Приложение 20. Карта-схема комплексного развития общественного транспорта на период до 2030 года
- Приложение 21. Карта-схема существующих и планируемых границ земель промышленности, энергетики, транспорта, связи до 2030 года
- Приложение 22. Карта-схема планируемого размещения объектов капитального строительства местного значения на период до 2030 года
- Приложение 23. Планируемое развитие электрических сетей в городе Новосибирске
- Приложение 24. Схема мероприятий по развитию тепловых сетей на период до 2015 года (правобережная часть города)
- Приложение 25. Схема мероприятий по развитию тепловых сетей на период до 2015 года (левобережная часть города)
- Приложение 26. Карта-схема существующего и планируемого размещения пожарных депо в городе Новосибирске
- Приложение 27. Карта-схема территорий, документация по которым подлежит разработке в первоочередном порядке
- Приложение 28. Карта-схема свободных территорий для размещения объектов капитального строительства местного значения на период до 2030 года
- Приложение 29. Карта-схема границ развития территории населенного пункта города Новосибирска на период до 2030 года
- Приложение 30. Карта-схема поэтапного развития границ территорий населенного пункта города Новосибирска на период до 2030 года

1. Общие положения

1.1. Генеральный план города Новосибирска определяет основные направления территориального планирования города, включающие цели, задачи и мероприятия по их реализации, которые базируются на:

основных положениях стратегического плана устойчивого развития города Новосибирска, принятого решением городского Совета Новосибирска от 28.03.2005 № 575;

обосновании рационального использования территории и вариантах территориального роста с учетом условий взаимосвязанного градостроительного развития города Новосибирска и территорий, прилегающих к нему муниципальных образований, формирующих новосибирскую агломерацию;

обосновании предложений о функциональной и планировочной организации территории города и ее структурных частей, о развитии социальной, транспортной и инженерной инфраструктур города с целью обеспечения его устойчивого развития и формирования благоприятной городской среды жизнедеятельности населения.

1.2. Генеральный план города Новосибирска разработан в соответствии Градостроительным кодексом Российской Федерации с учетом:

комплексных целевых программ развития социальной, транспортной и инженерной инфраструктур города Новосибирска;

положений, содержащихся в Схеме территориального планирования Новосибирской области до 2025 года.

Генеральный план города Новосибирска основан на результатах проведенного комплексного анализа использования территории города в соответствии с градостроительными, экологическими и санитарно-гигиеническими требованиями, Местными нормативами градостроительного проектирования города Новосибирска.

В качестве градоформирующей основы принимается модель поэтапного социально-экономического развития города Новосибирска как крупнейшего многофункционального культурного, транспортного, научного, образовательного, информационного, промышленного, наукоемкого сервисного и административного центра Сибири.

Реализация такой модели города в XXI веке обуславливает главные стратегические направления его территориального планирования:

формирование многофункциональной, крупномасштабной и открытой планировочной структуры города, соответствующей роли и статусу динамично развивающегося мегаполиса;

пространственное и функциональное развитие общественного центра города с усилением его представительских и общественно-культурных функций, формирование новых общественно-деловых комплексов городского, регионального и международного уровней, новых торговых и рекреационных центров;

создание высокоэффективной транспортной системы с преимущественным развитием магистралей и линий скоростного движения с учетом строящихся и

проектируемых федеральных трасс, формирование в перспективе мультимодального транспортного узла, объединяющего железнодорожные, автомобильные, авиационные и водные коммуникации и системы связи;

комплексное развитие жилых территорий и подготовка площадок для увеличения объемов жилищного строительства с учетом повышения комфортности жилой среды, реконструкция и модернизация ветхого и аварийного жилищного фонда города;

формирование специализированных территорий для размещения новых научно-производственных центров на основе современных информационных и инновационных технологий во взаимосвязи с образовательными центрами, повышение эффективности использования существующих промышленных территорий;

формирование устойчивой системы ландшафтно-рекреационных территорий на основе сохранения городских лесов, парков, преобразование прибрежных территорий;

сохранение и упорядочение территорий размещения памятников истории, культуры и архитектуры, уникальных объектов градостроительства и архитектуры.

1.3. Подготовка Генерального плана города Новосибирска на период до 2030 года осуществлялась применительно к территории города Новосибирска в пределах существующих границ с учетом их упорядочения и возможного изменения за счет присоединения частей территорий ряда муниципальных образований Новосибирского района, прилегающих к границе города Новосибирска.

При разработке Генерального плана города Новосибирска проведен анализ результатов реализации:

документов территориального планирования, начиная с 20-х годов прошлого века;

генеральных планов города Новосибирска 1968 и 1988 годов;

генеральной Схемы развития города Новосибирска, принятой в 1995 году;

комплексной схемы развития всех видов городского пассажирского транспорта города Новосибирска, Схемы развития территории города Новосибирска, утвержденных решением городского Совета от 17.12.2001 № 80.

Это позволило выявить и учесть нереализованные, но сохранившие свою актуальность предложения о развитии города и обосновать необходимость корректировки ряда положений в новых социально-экономических условиях.

В отличие от генеральных планов предшествующих периодов, выполнявшихся с целью реализации государственных планов и программ в условиях отсутствия частной собственности на землю, документы территориального планирования направлены на обеспечение градостроительной деятельности в ситуации изменившихся правовых и земельно-имущественных отношений.

Одной из основных задач Генерального плана города Новосибирска является определение границ и функционального использования территорий для последующих этапов детализации, формирования земельных участков, их землеустроительной и проектно-правовой подготовки к строительству.

При разработке Генерального плана города Новосибирска особое внимание уделялось градостроительным проблемам взаимоувязки разных по своей природе факторов и ограничений развития территории.

1.4. Новизна Генерального плана города Новосибирска заключается в следующем:

впервые в истории территориального планирования города Новосибирска главной стратегической задачей выступает комплексная реконструкция территории и всех подсистем города в целях обеспечения его устойчивого развития;

впервые при обосновании Генерального плана города Новосибирска в качестве градоформирующей базы используются внутренние источники саморазвития города: муниципальные программы, частные инвестиционные проекты, рациональное использование инфраструктур, дорог и городских территорий;

впервые предлагается развитие общегородского центра с усилением его представительских и общественно-культурных функций, формирование новых общественно-культурных и деловых комплексов городского, регионального и международного уровней (набережная реки Оби, въездные узлы);

впервые предлагается создание транспортной системы города с преимущественным развитием магистралей скоростного непрерывного движения для формирования радиально-кольцевой схемы улично-дорожной сети в увязке с федеральными трассами внешнего транспорта;

при разработке Генерального плана города Новосибирска создана информационно-аналитическая основа на электронных носителях, дальнейшее наполнение и совершенствование которой позволит выйти на новый уровень не только подготовки документов территориального планирования, но и текущего управления градостроительными процессами.

1.5. Проект Генерального плана города Новосибирска представлен на предварительное общественное обсуждение и рассмотрен на:

совещаниях в 10 районах города Новосибирска с участием представителей администраций районов города Новосибирска, председателей Советов микрорайонов территориального общественного самоуправления, депутатов городского Совета Новосибирска и Новосибирского областного Совета депутатов;

собрании депутатов городского Совета Новосибирска;

заседаниях комитета по строительству и вопросам жилищно-коммунального комплекса, комитета по транспорту, дорожному комплексу, связи и информационным ресурсам Новосибирского областного Совета депутатов;

заседании экономического Совета мэрии Новосибирска;

заседании Совета межрегиональной ассоциации руководителей предприятий.

Генеральным планом города Новосибирска учтены предложения и материалы концептуальных основ Генерального плана города Новосибирска на период до 2030 года, рассмотренные президиумом мэрии, которые были уточнены и вошли в состав материалов об обосновании предложений Генерального плана.

1.6. Генеральный план города Новосибирска разработан на период до 2030 года открытым акционерным обществом «Сибирская инвестиционная архитектурно-строительная компания» по заданию департамента строительства и архи-

тектуры мэрии в соответствии с целевой программой «Генеральный план города Новосибирска», принятой решением городского Совета Новосибирска от 30.12.2002 № 204.

1.7. В Генеральном плане города Новосибирска используются понятия, определенные Градостроительным кодексом Российской Федерации, а также следующие понятия:

планировочный район, планировочный сектор – структурные части территории в пределах существующих и планируемых границ города в целях территориального планирования;

планировочная ось – протяженный элемент территории природного характера (река) или искусственного характера (городская магистраль, улица, железная дорога), которые задают направление развития застройки;

общественные территории – участки, иные части территории города, предназначенные преимущественно для размещения и обеспечения функционирования объектов массового посещения, в том числе объектов культуры, образования, бытового обслуживания, торговли, досуга, спорта, туризма, здравоохранения, делового, административного, религиозного использования;

местные общественные центры – локальные участки общественных территорий в отдельных зонах и планировочных районах города;

жилые территории – участки, иные части территории города, предназначенные преимущественно для жилой застройки и размещения объектов социального и коммунально-бытового использования, объектов образования и других объектов, связанных с организацией проживания граждан и не оказывающих негативного воздействия на окружающую среду;

производственные территории – участки территории города, промышленные, коммунально-складские зоны, иные части территории города, предназначенные преимущественно для размещения объектов промышленности, энергетики, производственных, научно-производственных, коммунальных, складских объектов и иных объектов производственного использования;

транспортная инфраструктура – система коммуникаций и объектов городского и внешнего пассажирского и грузового транспорта, включающая улично-дорожную сеть, линии и сооружения внеуличного транспорта, объекты обслуживания пассажиров, объекты обработки грузов, объекты постоянного и временного хранения и технического обслуживания транспортных средств;

инженерная инфраструктура – система коммуникаций и объектов водоснабжения, водоотведения, тепло-, электро- и газоснабжения, связи;

социальная инфраструктура – система объектов образования, дошкольного воспитания, здравоохранения, социального обеспечения, бытового обслуживания, торговли, культуры, спорта, досуга и иных социально значимых объектов.

2. Основные направления территориального планирования города Новосибирска, цели и задачи Генерального плана города Новосибирска

2.1. Основные направления территориального планирования города Новосибирска

2.1.1. Генеральный план города Новосибирска определяет основные направления территориального планирования города Новосибирска, включающие цели и задачи по их реализации.

2.1.2. Основные направления территориального планирования города Новосибирска базируются на:

комплексной оценке современного состояния территории и потенциала ее градостроительного развития;

прогнозируемых изменениях, направлениях и параметрах развития территории.

2.1.3. Оценка современного состояния территории проводилась по результатам анализа существующего использования территории города, главных проблем и направлений ее комплексного развития, что позволило выявить и обосновать:

имеющиеся и необходимые территориальные ресурсы развития города; градостроительные особенности упорядочения его функционально-пространственной структуры;

направления совершенствования инфраструктурного развития территории; пути поэтапного решения задач территориального планирования.

2.1.4. Перспективы и параметры прогнозируемого развития территории города Новосибирска и задачи их достижения принимаются:

в соответствии со Стратегическим планом устойчивого развития города Новосибирска, который определил стратегические цели и направления роста экономического и культурного потенциала города, пути усиления его конкурентоспособности, конкретизировал задачи повышения уровня жизни всех слоев населения, обеспечения экологической безопасности и охраны окружающей среды и улучшения качества городской среды;

с учетом прогноза демографической ситуации, миграционных процессов, которые легли в основу расчета численности населения города на перспективу (1700 тыс. человек к 2030 году);

на основе анализа территориального роста города с учетом градостроительных ограничений и условий его взаимосвязанного развития с другими городами в системе новосибирской агломерации, а также центральной роли города Новосибирска в системе расселения Новосибирской области.

Учтены основные положения разрабатываемых документов стратегического планирования Новосибирской области: стратегии социально-экономического развития Новосибирской области до 2025 года, схемы территориального планирования Новосибирской области до 2025 года, согласно которым город Новосибирск усиливает свои позиции и статус на федеральном, межрегиональном и областном уровнях.

Генеральный план города Новосибирска предполагает, что дальнейшее развитие города Новосибирска по расширению его границ становится возможным при условии согласованного территориального планирования органами государственной власти Новосибирской области и органами местного самоуправления заинтересованных муниципальных образований Новосибирского района.

2.1.5. Цели и задачи Генерального плана города Новосибирска конкретизированы и уточнены в соответствии с требованиями Градостроительного, Земельного, Водного и Лесного кодексов Российской Федерации.

2.2. Цели Генерального плана города Новосибирска

Целями Генерального плана города Новосибирска являются обеспечение устойчивого развития города и создание безопасной и благоприятной городской среды жизнедеятельности населения на основе рациональной функциональной и планировочной организации использования территории с учетом градостроительных особенностей развития города.

2.3. Основные задачи Генерального плана города Новосибирска

2.3.1. Обеспечение рационального и безопасного использования территории с соблюдением требований:

охраны окружающей среды и экологической безопасности, ограничения негативных воздействий существующих и планируемых объектов;

обеспечения предупреждения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

2.3.2. Обеспечение рационального использования природных ресурсов и планирования развития территории на основе:

сохранения существующих природных и озелененных территорий, объектов водного фонда;

расширения территорий озеленения и формирования системы ландшафтно-рекреационных зон во взаимосвязи с городскими и пригородными лесами.

2.3.3. Обеспечение рационального использования и планирования развития территорий общегородского центра на основе:

обеспечения охраны территории объектов культурного наследия в соответствии с требованиями законодательства;

сохранения объектов и зон, представляющих историческую, архитектурную, градостроительную ценность, являющихся образцами градостроительства различных исторических периодов;

развития территории исторически сложившейся центральной части города, повышения эффективности ее использования, формирования системы общественных зон и градостроительных комплексов представительского, культурного, досугового и туристического профиля;

сохранения и развития жилых зон посредством комплексной реконструкции и благоустройства существующих и создания новых жилых комплексов, отвечающих градостроительным параметрам организации городской среды в центральной части города;

расширения территории общественно-деловых зон общегородского центра путем планируемого развития в правобережной и левобережной частях города за счет включения площадей, участков территории вдоль главных магистралей, набережных реки Оби в систему общественного центра;

выноса всех предприятий и коммунальных объектов с территории исторического центра города.

2.3.4. Обеспечение рационального использования территориальных ресурсов и планирования развития застроенных и новых жилых территорий на основе определения территорий жилых зон для размещения новой много- и среднеэтажной застройки, малоэтажного (в том числе, индивидуального) жилищного строительства в объеме, необходимом для обеспечения ввода жилья в требуемых целевых параметрах с учетом расселения жителей сносимого ветхого и аварийного жилищного фондов.

Целевые параметры:

увеличение до 2020 года объемов строительства и ежегодного ввода в эксплуатацию жилья с достижением показателя 1 кв. м на человека в год;

повышение к 2030 году (с учетом выбытия жилья) уровня жилищной обеспеченности до 28 - 30 кв. м на человека;

увеличение к 2030 году емкости жилищного фонда до 51 млн. кв. м общей площади;

увеличение объемов сносимого ветхого и аварийного жилищного фонда:

до 2010 года – 428 тыс. кв. м;

до 2015 года – 600 тыс. кв. м;

до 2030 года – 800 тыс. кв. м;

определение участков застроенных территорий, подлежащих комплексной реконструкции со сносом ветхого и аварийного жилищного фонда;

передислокация существующих производственных и коммунально-складских объектов, которые не соответствуют условиям размещения в составе жилых территорий;

выявление наиболее перспективных участков жилищного строительства на прилегающих к городу территориях в увязке с задачей упорядочения функционально-планировочной структуры города;

увязка экологических, санитарно-гигиенических требований к организации жилых зон с развитием транспортной, инженерной инфраструктур и рекреационных зон.

2.3.5. Обеспечение рационального использования существующих в границах города территорий, предназначенных для ведения дачного хозяйства, огородничества и садоводства путем:

постепенного сокращения доли этих территорий в общем балансе территории города за счет перевода их в статус жилых, общественно-деловых и рекреационных зон;

планирования размещения новых дачных и садоводческих участков преимущественно на пригородных территориях с учетом развития транспортной инфраструктуры, размещения ландшафтно-рекреационных территорий в соответ-

ствии с документами территориального планирования Новосибирской области и муниципальных образований в пригородной зоне города Новосибирска.

2.3.6. Обеспечение планирования развития общественно-деловых территорий путем:

расширения видов и размеров зон общественно-делового использования с учетом укрепления роли города Новосибирска как полифункционального сервисного инфраструктурного центра в системе расселения Новосибирской области и Западно-Сибирского региона;

формирования линейно-узловой системы общественных территорий, включая территории исторической центральной части города Новосибирска и участков вдоль существующих и планируемых магистралей, вокруг площадей и транспортно-пересадочных узлов, участков набережных по обоим берегам реки Оби;

определения перспективных участков территории для размещения крупных общественных объектов регионального уровня, первоклассных гостиниц, комплекса международного торгового центра, офисно-деловых центров класса А, зданий иностранных банков, штаб-квартир крупнейших отечественных и зарубежных корпораций, зданий вузов, объектов культуры, административных зданий федерального и областного уровней власти;

формирования на территориях планировочных секторов города Новосибирска местных общественно-деловых центров на базе имеющихся участков размещения существующих объектов общественно-делового использования, сопряженных с остановочными и пересадочными узлами общественного транспорта;

создания на общественно-деловых территориях пешеходных общественных зон и коммуникаций, изолированных от транспортных магистралей;

активного использования подземного пространства для размещения стоянок автомобильного транспорта, создания внеуличных переходов в местах крупных общественно-транспортных узлов.

2.3.7. Обеспечение планирования развития, реорганизации и рационального использования производственных территорий путем:

реорганизации территорий существующих промышленных зон, состояние которых не соответствует экологическим, санитарно-гигиеническим и градостроительным требованиям, для повышения эффективности использования территории;

пересмотра размеров санитарно-защитных зон предприятий и приведение их в соответствие с нормативными требованиями;

резервирования участков территории существующих промышленных зон для передислокации производственных и коммунальных объектов из центральной части города и из жилых зон;

формирования новых промышленных зон за счет возможного изменения границ города для размещения производственных и коммунальных объектов с учетом размещения существующих промышленных зон, строительства новых объектов энергетики и коммунального хозяйства города, трассировки федеральных дорог внешнего транспорта;

размещения и развития научно-производственных зон с учетом сложившейся специализации планировочных секторов города Новосибирска во взаимосвязи

с размещением образовательных учреждений и комплекса технопарка на территории Новосибирского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук.

2.3.8. Обеспечение планирования комплексного развития территорий, объектов и сооружений транспортной инфраструктуры на основе:

развития и модернизации объектов, сооружений и коммуникаций метрополитена, автомобильного, железнодорожного, воздушного, речного транспорта с учетом прогнозируемой интенсивности передвижений и уровня автомобилизации населения города (300 автомобилей на 1000 жителей к 2015 году и до 400 автомобилей на 1000 жителей к 2030 году);

сбалансированного развития различных видов существующего и планируемого транспорта, установления границ, необходимых для развития территорий транспорта с учетом преимущественного формирования его скоростных видов, создания системы автомобильных магистралей непрерывного движения во взаимосвязи с федеральными дорогами внешнего транспорта;

повышения эффективности, надежности и безопасности функционирования транспортной инфраструктуры за счет:

развития инженерного оборудования транспортной улично-дорожной сети города путем создания системы путепроводов, многоуровневых развязок, пешеходных переходов и иных объектов, связанных с обеспечением безопасности и комфорта жизнедеятельности населения;

обеспечения снижения вредных воздействий объектов и сооружений транспортной инфраструктуры на окружающую среду;

оптимизации размещения на территории города существующих железнодорожных веток и подъездных путей, переездов для устранения препятствий развития транспортной инфраструктуры и использования территории для строительства объектов жилого и общественно-делового использования;

размещения многоярусных стоянок подземного и наземного типов для постоянного и временного хранения индивидуальных автотранспортных средств на территориях коммунальных зон, общественно-деловых и рекреационных территориях;

более эффективного использования сложившейся инфраструктуры железнодорожного транспорта для организации внутригородских пассажирских перевозок;

определения перспективного развития линий и объектов метрополитена и установления необходимых для этого границ и размеров территории с учетом программ строительства Новосибирского метрополитена, перспективного развития жилых и общественно-деловых территорий города;

планирования передислокации объектов речного грузового порта и изменения использования территории, занимаемой в настоящее время аэропортом «Северный»;

оптимизации улично-дорожной сети центральной части города путем ее реконструкции, использования подземного пространства для размещения автостоянок, поэтапной реконструкции и модернизации трамвайных линий и осуществле-

ния других мероприятий с учетом соблюдения градостроительных требований сохранения объектов исторического центра города.

2.3.9. Обеспечение планирования развития и модернизации зон и объектов инженерной инфраструктуры на основе:

определения зон размещения объектов электро-, тепло-, газо-, водоснабжения и водоотведения на период до 2030 года;

комплексного развития зон и объектов инженерной инфраструктуры, определения параметров их функционирования в соответствии с перспективным развитием территории города, размещением основных функциональных зон и в целях обеспечения планируемых объемов жилищного строительства объектами инженерного использования;

обеспечения безопасности и надежности систем инженерной инфраструктуры, в том числе путем создания систем защиты поверхностных и подземных источников водоснабжения, а также размещения и модернизации объектов очистки и утилизации промышленных, бытовых и поверхностных стоков;

размещения автономных локальных источников электроснабжения и теплоснабжения на территориях, планируемых под застройку и не охваченных существующими централизованными системами.

2.3.10. Обеспечение рационального использования и планирования территорий специального использования путем:

рационального использования территорий существующих зон специального использования, в том числе объектов размещения отходов потребления и иных объектов, размещение которых недопустимо в иных территориальных зонах;

обустройства территорий существующих кладбищ и обоснованного нормативными требованиями расширения их земельных участков с учетом градостроительных и санитарно-гигиенических требований;

размещения крематориев, кремационных комплексов и необходимых объектов обслуживания в пределах границы города Новосибирска;

постепенной ликвидации открытых полигонов складирования бытовых отходов, санации их территорий, планирования участков территории для размещения мусоросортирующих, мусоросжигающих и перерабатывающих предприятий, использующих современные технологии, которые отвечают требованиям экологической безопасности.

3. Анализ состояния территории города Новосибирска, проблем и направлений ее комплексного развития

3.1. Состояние территории города

3.1.1. Город Новосибирск расположен в восточной части Новосибирской области, в месте соединения трех железнодорожных магистралей, которые связывают город с регионами Сибири, Урала, Дальнего Востока, европейской частью России *и республиками Средней Азии*.

В схеме территориального планирования Новосибирской области, выполненной Центральным научно-исследовательским институтом градостроительного проектирования Российской академии архитектуры и строительных наук, город

Новосибирск является важнейшим узловым элементом структурообразующего каркаса области и сети расселения Западно-Сибирского региона.

В этой сети город Новосибирск представлен в качестве:

научно-технического, социально-культурного, кредитно-финансового центра и транспортного узла международного уровня, обеспечивающего важнейшие внутренние и внешние связи России в азиатском регионе;

научно-технического, социально-культурного и кредитно-финансового центра азиатской части России, осуществляющего в ее пределах делегированную часть функций федеральных органов государственной власти;

научно-технического, социально-культурного и кредитно-финансового центра южно-сибирского региона (Новосибирская, Томская, Кемеровская области и Алтайский край);

центра групповой системы расселения, включающей города Томск, Кемерово и Барнаул, согласованно осуществляющей функции перечисленные выше;

областного административного центра;

центра Новосибирского планировочного района и его ядра, образуемого на базе новосибирской агломерации.

3.1.2. Для города Новосибирска характерен постоянный рост его территории. Если в 1938 году за городом была закреплена территория площадью 35,17 тыс. га, то к 1959 году в связи со строительством Сибирского научного центра площадь города увеличилась до 47,69 тыс. га.

В настоящее время общая площадь территории города Новосибирска в его границах составляет 49,294 тыс. га.

3.1.3. В состав города Новосибирска входит промышленно-селитебный жилой район Пашино, имеющий площадь 1268 га (из них 44,2 га – промышленно-складские территории). Границы поселка не связаны с границами основной части городской территории.

Территория города располагается на обоих берегах реки Оби и имеет конфигурацию, вытянутую в меридиональном направлении на расстояние 25 км, в широтном направлении – на 20 км.

Южные границы города примыкают к Новосибирскому водохранилищу и сопрягаются с муниципальным образованием городом Бердском. С юго-западной стороны территория города Новосибирска граничит с землями муниципальных образований: Морской сельсовет, Мичуринский сельсовет, рабочий поселок Краснообск, Верх-Тулинский сельсовет, Толмачевский сельсовет.

Специфической особенностью местоположения юго-западной части границы города Новосибирска является ее прохождение по береговой линии реки Оби. Это приводит к тому, что земли Мичуринского сельсовета и рабочего поселка Краснообск разделяют застроенные территории левобережья (Кировский район и жилой район Левые Чемы).

С запада территория города Новосибирска граничит с землями муниципальных образований: город Обь, Криводановский сельсовет, Кудряшовский сельсовет. С севера территория города ограничена землями муниципальных образований: Мочищенский сельсовет, Кубовинский сельсовет, Станционный сельсовет. С востока город граничит с землями муниципальных образований: Камен-

ский сельсовет, Раздольненский сельсовет, Новолуговской сельсовет, Барышевский сельсовет.

Территория города Новосибирска расположена на Приобском плато и в долине реки Оби, в географических координатах 55° северной широты и 83° восточной долготы. Левобережная часть территории имеет относительно плоский рельеф, правобережная часть изрезана множеством балок и оврагов, относящихся к периферийной части Салаирского кряжа.

3.1.4. Город расположен на территории, где стыкуются две природные зоны: лесостепная и лесная. Территория города Новосибирска находится в зоне резко континентального климатического пояса, для которого характерны резкие изменения месячных температур. Температуры воздуха: среднегодовая $0,2^{\circ}\text{C}$, самого холодного месяца (января) -19°C , самого теплого месяца (июля) $+19^{\circ}\text{C}$.

В течение всего года преобладает юго-западный ветер. Среднегодовая скорость по многолетним наблюдениям – $4,1$ м/сек, сильные ветры (скорость >12 м/сек) наблюдаются около 100 часов в год. Поскольку город Новосибирск расположен на слабопересеченной местности, ветер способствует рассеиванию вредных примесей в атмосфере. Однако, застойные периоды, туманы приводят к образованию инверсионных слоев до 500 м и более.

Средняя продолжительность солнечного сияния составляет 2077 часов в год, число дней без солнца – 67. В зимний период наблюдается значительная амплитуда (55-60 ГПа) экстремальных значений атмосферного давления.

В целом особенности климата позволяют отнести территорию города к зоне с повышенным потенциалом загрязнения атмосферы.

3.1.5. Городская территория характеризуется следующими природными факторами: река Обь с притоками (реки Иня, Тула, Ельцовка-1, Ельцовка-2, Каменка и др.), Заельцовский бор, Новосибирское водохранилище, малые водоемы и озера.

Наличие крупной реки Оби с широкой долиной, рассекающей город на две части, во многом предопределило характер использования территории и породило проблему связанности частей города, расположенных по обоим берегам. Недостаточное количество мостов через реку Обь и их пропускная способность, отсутствие скоростных магистралей непрерывного движения, транспортных развязок в двух и более уровнях, незавершенность транспортной схемы города – все это признаки современного состояния территории города Новосибирска.

Практически на всем протяжении реки Оби и ее притоков в границах города отсутствуют благоустроенные набережные (кроме участка длиной 1,7 км). Вследствие неблагоустроенности прибрежных зон реки Оби и малых рек, они недостаточно используются для организации рекреационных зон и застройки общественными комплексами.

В водоохраной зоне реки Оби по-прежнему сохраняются промышленные предприятия, закрывающие выход жилой застройки к реке и ухудшающие экологическую обстановку.

По оценке Новосибирского городского комитета охраны окружающей среды и природных ресурсов состояние поверхностных вод на территории города характеризуется как критическое. Практически все водные объекты загрязнены су-

щественно выше нормативов. Причем малые реки загрязнены в большей степени, чем река Обь. Основными загрязняющими веществами рек на территории города остаются соединения азота, нефтепродукты, фенолы и железо.

Современное использование территории города отличается следующими особенностями. В пределах городских границ находятся несколько лесных массивов: Урочище Сухая грива, Усть-Инское урочище, Речкуновская лесная дача, Ботаническое лесничество. Вместе с городскими парками и скверами рекреационные территории занимают 12345 га или 25,0 % всей территории города. Водные территории составляют 4102 га (8,3 %). То есть треть городской территории – это леса и реки.

Жилые территории занимают чуть менее 9 тыс. га (18,2 % всей площади), их на долю многоэтажной застройки приходится 5760 га, а малоэтажная усадебная застройка с низкой плотностью занимает территорию 3230 га.

Особенностью существующего использования территории города является значительная доля участков садово-дачного использования в пределах городских границ (3831 га или 7,8 % площади). Такие территории сельскохозяйственного использования расположены вдоль реки Оби, в долинах малых рек (Тула, Плющиха), на территории жилых районов. Они, как правило, неблагоустроены, застроены одно и двухэтажными (в основном деревянными) постройками для временного пребывания, практически не включены в систему транспортного, медицинского обслуживания, не имеют пожарных проездов и являются источником загрязнения малых рек и водоемов города. Занимая более 40 % от площади жилой застройки, такие территории являются ресурсом для размещения благоустроенного жилья.

Баланс территории города Новосибирска представлен в таблице 3.1.5.1.

Таблица 3.1.5.1

Баланс территории города Новосибирска на 2007 год

№ п.	Наименование территории функциональной зоны	Площадь, га	Процент к итогу
1	2	3	4
1	Территории жилой застройки, в том числе:	8990	18,2
1.1	Многоэтажная	5760	11,7
1.2	Малоэтажная	3230	6,5
2	Территории общественно-деловых зон, в том числе:	2324	4,8
2.1	Здравоохранения	368	0,8
2.2	Науки, образования	670	1,4
2.3	Физической культуры и спорта	190	0,4
3	Территории зеленых насаждений всех категорий, в том числе:	12345	25,0

1	2	3	4
3.1	Общего пользования	1259	2,6
4	Территории, занятые объектами промышленности, энергетики, связи, транспорта, в том числе:	8275	16,8
4.1	Железнодорожного транспорта	1960	3,9
5	Магистральная улично-дорожная сеть	1820	3,7
6	Территории специального использования	774	1,6
7	Водные пространства	4102	8,3
8	Сады	3831	7,8
9	Кладбища	418	0,8
10	Прочие территории	6415	13,0
Итого:		49294	100,0

Как следствие сложности рельефа местности и наличия крупной речной долины, в городе Новосибирске велика доля неиспользуемых и неудобных территорий (6415 га или 13,0 %). Площадь таких территорий превышает площадь многоэтажной застройки. Однако, для их освоения потребуются значительные капитальные вложения на предварительную инженерную подготовку, осушение, устройство набережных.

3.1.6. Будучи крупнейшим муниципальным образованием город Новосибирск отстает от других городов-миллионников по степени развитости общественно-деловых территорий. Если вычесть из баланса территории участки, занятые научными институтами и вузами (670 га), то на долю территорий общественного использования приходится всего 1654 га.

В правобережье участки общественного использования и размещения объектов культуры, торговли, питания, образования во многом совпадают с границами исторического центра города Новосибирска. В левобережье основные общественно-деловые зоны сосредоточены на площади им. Карла Маркса и в прилегающих к проспекту Карла Маркса кварталах.

3.1.7. Относительно большую территорию занимают земли, занятые полосами отвода железных дорог – 1960 га (3,9 %). Исторически сложившаяся трассировка Транссибирской магистрали создает определенные трудности организации связей между отдельными частями городской застройки, поскольку существует очень мало пересечений железной дороги в двух уровнях. Кроме того, значительные по площади территории железнодорожного хозяйства (депо, мастерские и прочее) расположены в центральной части города Новосибирска и ограничивают развитие общественной и жилой застройки к набережным реки Оби.

Вместе с тем, незначительную часть земель занимают территории автомобильных магистралей – 1820 га (3,7 %).

На городской территории находятся два аэродрома: аэродром экспериментальной авиации на территории Новосибирского авиационно-производственного

объединения имени В. П. Чкалова и городской гражданский аэродром «Северный», занимающий около 400 га, который может стать территориальным резервом формирования перспективной жилой и общественной застройки.

3.1.8. Характерной чертой города Новосибирска как индустриального города является значительная доля территории, занимаемая промышленными, коммунальными и складскими объектами – 8275 га (16,3 %). При этом многие объекты (предприятия, склады, базы, мелкие автохозяйства) по-прежнему находятся в жилых зонах (в том числе в центральной части города) и существенно влияют на санитарно-экологическое состояние жилых микрорайонов.

Большинство производственных объектов дислоцировано в нескольких крупных промышленных зонах. Две крупных промышленных зоны выделяются в левобережной части города Новосибирска: Кировская (ограничена с северной стороны долиной реки Тулы, с южной стороны – улицей Петухова и Толмачевским шоссе) и Ленинская (ограничена с юга улицей Станционной, с севера – участками золоотвалов).

Полоса промпредприятий размещается вдоль реки Ельцовки-2, где промышленные и складские территории перемежаются с жилыми микрорайонами. В Октябрьском районе выделяются три значительные промышленные зоны: вдоль улицы Большевистской, по улице Автогенной, в районе ТЭЦ-5.

Часть предприятий расположена в пределах жилых зон города: завод радиодеталей, аффинажный завод, завод «Электросигнал», кинокопировальная фабрика, шоколадная и швейная фабрики. В Центральном районе сохранился комплекс промышленных объектов жирового комбината.

В последние годы наметились существенные изменения использования территорий промышленных зон города в связи с появлением разных форм собственности на земельные участки, диверсификацией производств и новыми тенденциями в функционировании отдельных элементов пространственной структуры города.

Размещение территорий различного функционального использования представлено на карте-схеме использования территории города Новосибирска (приложение 1).

3.2. Ограничения по использованию территории

3.2.1. Водоохранные зоны

Существующее состояние водоохранных зон (участки территории города, примыкающие к береговой линии реки Оби, Ини, малых рек и озер, на которых устанавливается специальный режим хозяйственной и иной деятельности в целях предотвращения загрязнения, засорения, заиления указанных водных объектов) характеризуется следующим.

Ширина существующих водоохранных зон водных объектов на территории города принята в соответствии с Водным кодексом Российской Федерации (приложение 2). Общая протяженность водоохранных зон водных объектов в пределах границ города - порядка 300 км, площадь – более 4000 га (по данным Новосибирского городского комитета охраны окружающей среды и природных ресурсов).

Характерной особенностью является попадание в водоохранную зону реки Оби и реки Ини жилой застройки и некоторых промышленных предприятий города. Незначительная часть жилой застройки Первомайского, Октябрьского, Железнодорожного и Завельцовского районов находится в пределах водоохранной зоны.

В левобережье города Новосибирска вследствие особенности рельефа местности в границу водоохранной зоны реки Оби попадают участки застроенной территории районов «Затон», «Лесоперевалка», часть застройки рядом с Бугринской рощей, часть жилого района «Северо-Чемской».

Малые реки, впадающие в реку Обь, также имеют водоохранные зоны, границы которых проходят частично по кварталам усадебной и многоэтажной застройки Дзержинского района (река Каменка), Октябрьского района (река Плющиха), Калининского района (река Ельцовка-2), по участкам садово-огородных обществ (река Тула).

До настоящего времени водоохранные зоны не обустроены, их общее состояние неудовлетворительно. Особенно удручающее состояние по данным экологов представляют собой прибрежные полосы, которые используются населением для отдыха. Отсутствует регулярная уборка и очистка прибрежных зон, повсеместно наблюдается неконтролируемый въезд автомобилей.

Характерной особенностью территории города Новосибирска является наличие капитальных одноэтажных гаражей в границах прибрежных защитных полос и водоохранных зон водных объектов, несанкционированных свалок отходов в частном жилом секторе и на территориях садово-дачных обществ.

Таким образом, требуется ряд целенаправленных мероприятий, в том числе градостроительных, для приведения состояния водоохранных зон в соответствие с Водным кодексом Российской Федерации.

3.2.2. Санитарно-экологическое состояние территории и негативное влияние объектов капитального строительства

Вследствие влияния совокупности природных и техногенных факторов территория города Новосибирска неоднородна по санитарно-экологическому состоянию. На карте-схеме санитарно-экологического состояния, негативного воздействия объектов капитального строительства (приложение 3) выделены границы участков территории города по степени ее загрязненности:

- условно чистые;
- умеренно загрязненные территории;
- загрязненные территории.

Как видно из схемы, участки условно чистых территорий находятся по обоим берегам реки Оби, в районе водозаборных объектов, в зоне санитарной защиты прибрежных территорий и в южной части города. К данной категории относится небольшой участок северо-западной оконечности Завельцовского бора, территория жилых районов верхней зоны Академгородка, часть лесных массивов вдоль Бердского шоссе и территория жилого района Кирова. Территории размещения институтов СО РАН, микрорайон «Щ» уже относятся к умеренно загрязненным.

Умеренно загрязненные территории распространены, в основном, на периферии города, включая незастроенные и озелененные территории, тогда как основная часть городской застроенной территории, как левобережья, так и правобережья, относится к категории загрязненных. Доля территории города, относящаяся к этим категориям, существенно выше умеренно загрязненных.

Загрязненные территории локализуются в нескольких различных по площади участках вблизи источников загрязнения промышленного профиля. На правом берегу реки Оби основное «пятно» загрязненной территории распространено на площади Дзержинской и Калининской промышленных зон, захватывая частично и жилую застройку, прилегающих к промышленной зоне кварталов (проспект Дзержинского, улицы Промышленная и Авиастроителей).

Полоса загрязненной территории простирается все северном направлении вплоть до жилого района Пашино. Территория жилого района Пашино относится к категории условно чистой территории.

На левом берегу реки Оби имеется два крупных участка загрязненной территории. Первый участок располагается от «Винаповского проезда» вдоль улицы Ватутина в северо-западном направлении, включая территории жилых кварталов по улице Мира, часть Бугринской рощи, пойму реки Тулы, кварталы многоэтажной застройки вблизи площади им. Карла Маркса, улиц Ватутина и Титова. Внутри данного участка загрязненности выделяется зона техногенного загрязнения, охватывающая территорию Оловокомбината и доходящая до Бугринской рощи.

Второе крупное пятно загрязненной территории начинается от Ленинской промышленной зоны и, захватывая территорию жилого района «Затон», простирается вплоть до правого берега реки Оби. Можно отметить, что образование этого пятна загрязнения с подветренной стороны обусловило его негативное влияние на экологическое состояние территории центральной части города Новосибирска.

Последствия функционирования Кировской промышленной зоны также наблюдаются на территории правого берега реки Оби (участок территории Октябрьского района от долины реки Плющихи до долины реки Каменки относится к категории загрязненных территорий).

Относительно небольшие по размеру участки территории, относящейся к категории «загрязненные», находятся в Ленинском районе. Одно пятно распространено от предприятий коммунальной зоны на Толмачевском шоссе и охватывает часть незастроенной Ерестнинской площадки. Другой локальный участок расположен на пересечении улиц Троллейной и Вертковского.

В районе Левые Чемы находятся два участка интенсивной загрязненности территории: один связан с функционированием Опытного завода СО РАН, а другой – завода конденсаторов. Умеренно загрязненной является территория Железнодорожного района, однако, и здесь с подветренной стороны от промышленной зоны распространено пятно особо загрязненной территории.

Из объектов капитального строительства, в наибольшей степени оказывающих негативное влияние на территорию, являются предприятия энергетики: ТЭЦ-2, ТЭЦ-3, ТЭЦ-4, ТЭЦ-5, которые постоянно увеличивают выбросы в связи с увеличением объемов сожженного топлива (таблица 3.2.2.1).

Объем сожженного топлива Новосибирскими ТЭЦ

№ п.	Вид топлива	Объем топлива		
		2003 год	2004 год	2005 год
1	2	3	4	5
1	Уголь, тнт/год	5723000	5499000	6264000
2	Мазут, тнт/год	2978	3507	6000
3	Газ, тыс. куб. м	295130	250610	363800

В 2005 году количество выбросов из стационарных источников составило 109,2 тыс. тонн.

Наряду с объектами капитального строительства значительная доля выбросов приходится на индивидуальный жилищный фонд. По данным экологов более 44 тысячи частных домов с печным отоплением дают валовый выброс загрязняющих веществ более 13 тыс. тонн в год.

С точки зрения радиационной обстановки город отличается несколько повышенным природным радиоактивным фоном. Наиболее острой является проблема радиационного воздействия природного радона, поскольку город Новосибирск расположен на гранитных массивах с повышенным содержанием урана-238, продукт распада которого - радон-222.

Особенности формирования города Новосибирска в предыдущий период, градостроительная и хозяйственная деятельность, связанная с возрастающими теплоэнергетическими потребностями, развитием сети инженерных коммуникаций, коммунального хозяйства, насыщенностью городских территорий автотранспортом – все это оказывает существенное влияние на санитарно-экологическое состояние окружающей среды в целом и на отдельные ее компоненты.

По данным Западно-Сибирского центра мониторинга загрязнения природной среды атмосферный воздух города по индексу загрязнения (ИЗА) относится к высокой категории. Основными источниками его загрязнения являются автомобильный транспорт, предприятия теплоэнергетики, коммунальные котельные. Согласно данным государственного санитарно-эпидемиологического надзора, осуществляемого за состоянием атмосферного воздуха в зоне влияния выбросов промышленных предприятий и на автомагистралях в зоне жилой застройки, отмечается уменьшение доли проб атмосферного воздуха с превышением гигиенических нормативов (с 37,8 % в 2005 году до 17,8 % в 2006 году) за счет мероприятий по снижению выбросов загрязняющих веществ.

Одним из объектов мониторинга служит снежный покров, обладающий высокой сорбционной способностью и позволяющий учитывать не только загрязнение атмосферы и выпадение из нее техногенных осадков, но и прогнозировать последующее загрязнение вод и почв. Анализами снеговых покровов зим 2003 – 2005 годов установлено, что 65 % территории города относится к уровню незагрязненному тяжелыми металлами, 27 % - к низкому, 7,2 % - к среднему и менее 1

% - к высокому и очень высокому уровню загрязнения. Сравнение этих результатов с проведенными более 10 лет назад анализами, показывает снижение величин суммарных показателей загрязнения снежного покрова и переход их на более низкий уровень.

Качество поверхностных водных объектов города, обеспеченность его территории системами водоснабжения и канализации также являются важными показателями санитарно-экологического состояния. Результаты наблюдения за качеством поверхностных вод показывают, что практически все водные объекты загрязнены выше допустимых рыбохозяйственных нормативов, причем малые реки города загрязнены в большей степени, чем река Обь. Имеет место сброс в водоемы города неочищенных промышленных и хозяйственно-бытовых стоков. Не вся территория города обеспечена ливневой канализацией (около 70 % территории ее не имеет).

Берега Новосибирского водохранилища находятся в стадии неустойчивого развития, которое характеризуется активным ветроволновым переформированием и деформацией. Вследствие высокой интенсивности их разрушения происходит ухудшение качества обской воды, что вызывает необходимость осуществления инженерной защиты территорий и природных ландшафтов, расположенных в береговой зоне водохранилища в пределах города Новосибирска.

Разработка и принятие срочных мер требует и развитие резервных источников водоснабжения, так как в настоящее время 97 % объема воды для питьевых нужд города забирается из поверхностного источника – реки Оби.

Сбор, удаление, обезвреживание и переработка твердых бытовых отходов являются взаимосвязанными этапами процесса санитарной очистки городских территорий.

В городе Новосибирске ежегодно образуется около 2,65 млн. куб. м твердых бытовых и допущенных к совместному с ними складированию отходов. Все они располагаются на 5 полигонах, основной из которых (полигон ТБО МУП «Спецавтохозяйство») расположен в Дзержинском районе города и принимает основной объем образуемых отходов (более 60 %). Для уменьшения нагрузки на полигоны необходимо строительство мусороперерабатывающих комплексов, сети предприятий по приему и переработке вторичных ресурсов. В 2006 году введен в действие первый мусороперерабатывающий завод в Кировском районе.

3.2.3. Санитарно-защитные зоны

В настоящее время 106 предприятий города имеют утвержденную санитарно-защитную зону.

Наиболее значительные по размеру санитарно-защитные зоны (от 300 до 1000 м) имеют предприятия:

Кировской промышленной зоны - ОАО «Оловокомбинат», ОАО Сиблитмаш, ОАО «Сельский строительный комбинат», завод «Термиз», ОАО «Предприятие отделочных материалов», ОАО «Тяжстанкогидропресс», «ЖБИ-1», ОАО «НИИХТ»;

Ленинской промышленной зоны - ОАО «СИБИАР», «Металлургический завод им. Кузьмина»;

Дзержинской промышленной зоны - НАПО имени В.П.Чкалова, «Стройкерамика», ЖБИ-2, ЖБИ-4, «Керамзит».

Некоторые санитарно-защитные зоны включают в себя часть жилой застройки и озелененных территорий. В связи с этим планируется осуществление комплекса мероприятий по сокращению размеров санитарно-защитных зон и обеспечению нормативных расстояний между территориями жилого и промышленного использования.

3.2.4. Основные факторы риска возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера

Перечень чрезвычайных ситуаций природного характера для города Новосибирска незначителен. В соответствии со СНиП 23-01-99 «Строительная климатология» город Новосибирск относится к IV климатическому подрайону. Основные климатические факторы, которые могут вызвать чрезвычайные ситуации: ураганные ветры с порывами до 40 м/сек, пыльные бури в летний период, зимой возможны сильные морозы (абсолютная минимальная температура воздуха – 50 градусов).

В соответствии со СНиП II-7-81 «Строительство в сейсмических районах» сейсмическая опасность при массовом строительстве равна 6 баллам, при строительстве объектов повышенной ответственности - 7 баллам.

Кроме того, в окрестностях города возникают лесные и торфяные пожары. Как следствие природных факторов характерными чрезвычайными ситуациями в осенне-зимний период на территории города являются перебои с обеспечением теплом и электроэнергией из-за обрыва линий электропередач, а весной – наводнения в отдельных районах города в связи с паводками.

Город Новосибирск относится к городам со средней степенью техногенной опасности (приложение 4).

В связи с перевозками опасных грузов зоной повышенной опасности является Транссибирская железная дорога, пересекающая территорию жилых районов города Новосибирска.

Опасность представляют также возможные аварии на инженерных объектах Новосибирской ГЭС, расположенной выше города по течению реки Оби, либо вследствие износа оборудования шлюзов, техногенных катастроф на самой плотине ГЭС.

Наиболее распространенные виды чрезвычайных ситуаций в городе: пожары в жилой (особенно деревянной) застройке и на промышленных объектах, аварии на магистральных трубопроводах и коммунальных внутриквартальных сетях. Возгорания в частном жилом секторе, как правило, связаны с неверной эксплуатацией и неисправностью печного отопления. При этом состояние внутриквартальных проездов в кварталах усадебной застройки препятствует проезду пожарной техники.

Кроме того, на территории города есть зоны, слабо охваченные обслуживанием пожарных депо, поскольку выходят за пределы нормативного 3-километрового радиуса обслуживания. Такие зоны наблюдаются в южной части

города (жилые районы Правые Чемы, Нижняя Ельцовка, Кирова, часть Первомайского района). В левобережье обслуживанием пожарных депо не охвачен жилой район Северо-Чемской.

На правом берегу реки Оби за пределами нормативного радиуса пожарного обслуживания находятся территории застройки Ключ-Камышенского плато и жилого района Пашино.

3.2.5. Реализация мероприятий в области охраны окружающей среды

3.2.5.1. Реализация природоохранных мероприятий в соответствии с Программой по улучшению экологического состояния города Новосибирска на 2000 - 2005 годы, утвержденной решением городского Совета от 11.05.2000 № 325, позволила в определенной степени достигнуть снижения негативного воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду (по данным Новосибирского городского комитета охраны окружающей среды и природных ресурсов).

3.5.2.2. Сократились выбросы вредных веществ в атмосферу города более чем на 300 тыс. тонн, в том числе на 90 % снизился валовый выброс соединений свинца за счет применения неэтилированного бензина и газомоторного топлива.

Валовые выбросы загрязняющих веществ в приземный слой атмосферы от низких теплоисточников (труб печного отопления), сократились на 2 тыс. тонн, вследствие газификации частного жилого сектора.

В период с 2000 по 2005 годы газифицировано более 6,5 тыс. домов частного сектора (проведено более 330 км газопроводов), закрыто 37 экологически неэффективных котельных и переведено на газ 20 производственно-отопительных котельных.

3.2.5.3. Снижение и прекращение сброса в водные объекты и на рельеф загрязненных сточных вод от предприятий достигнуты за счет увеличения объемов строительства канализационных и ливневых сетей и сооружений, благоустройства ряда улиц (объемы выполненных работ возросли в десять раз по сравнению с 1991 - 1995 годами).

3.2.5.4. В целях охраны окружающей среды от отходов производства и потребления осуществлялись мероприятия по выявлению и ликвидации несанкционированных свалок (вывезено 165,5 тыс. куб. м отходов на площади 17,0 га, в том числе из водоохраных зон – 38,9 тыс. куб. м на площади 2,87 га).

Завершено строительство главного корпуса станции по сортировке отходов в Кировском районе, осуществляется проектирование мусороперерабатывающего завода в Дзержинском районе.

3.2.5.5. В рамках реализации мероприятий по озеленению города, защите и воспроизводству городских лесов:

на территории города высажено более 80 тыс. деревьев и 103 тыс. кустарников, разбито 80 га газонов, осуществлялись работы по реконструкции зеленых насаждений;

подготовлен и утвержден постановлением мэра от 30.12.2004 № 1475 проект парко-лесоустройства в городских лесах Новосибирска (разработчик – ФГУП «Запсиблеспроект»);

проведена инвентаризация 33 земельных участков, занятых скверами и парками, утверждены границы земельных участков объектов озеленения общего пользования во всех районах города.

3.2.5.6. Анализ реализации мероприятий по улучшению экологического состояния города Новосибирска и данных мониторинга окружающей среды показывает, что системная практическая работа по данному направлению позволяет достигать определенных позитивных результатов.

Наиболее ощутимый и устойчивый экологический эффект дает осуществление градостроительных и технических решений (строительство дорог, инженерных коммуникаций заводов по сжиганию и переработке отходов, газификация, ликвидация экологически опасных объектов, озеленение и благоустройство территории).

Вместе с тем, учитывая существенные отклонения параметров городской среды от экологических требований, в целях обеспечения экологической безопасности территории требуются комплексные программы по оздоровлению городской среды, защите территорий от воздействия чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, базирующиеся на стратегических направлениях территориального планирования и развития города.

3.3. Состояние транспортной инфраструктуры

3.3.1. Общие положения

3.3.1.1. Современное состояние транспортной инфраструктуры – результат особенностей ее формирования, происходящего под влиянием естественно-географических, территориальных, экономических и планировочно-градостроительных факторов и условий.

Сложившуюся транспортную инфраструктуру образуют:

обеспечивающая движение наземных видов транспорта улично-дорожная сеть общей протяженностью 1391 км (из них с твердым покрытием – 985 км), включающая в себя два автомобильных моста через реку Обь, мосты через реки Иню и Каменку, путепроводы и другие транспортные инженерные сооружения;

Новосибирский метрополитен протяженностью 15,29 км, имеющий 12 пассажирских станций;

трамвайные линии протяженностью 62,2 км;

железнодорожные линии с вокзалами и посадочными платформами протяженностью 56,0 км, обеспечивающие внутригородские перевозки пассажиров;

маршруты и причалы водного транспорта по реке Оби.

3.3.1.2. Внутригородские пассажирские перевозки осуществляются метрополитеном, трамваями, троллейбусами, автобусами, маршрутными и легковыми такси, легковыми автомобилями и железнодорожным транспортом.

3.3.1.3. Пригородные пассажирские перевозки осуществляются железнодорожным и водным транспортом, автобусами и легковыми автомобилями.

3.3.1.4. На территории города размещаются земельные участки двух аэродромов (городского аэропорта «Северный», Новосибирского авиационно-производственного объединения имени В. П. Чкалова), речпорта грузового водно-

го транспорта, железнодорожного вокзала «Новосибирск-Главный», второстепенных вокзалов и остановочных платформ, автовокзала.

Территория комплекса объектов и сооружений международного аэропорта Толмачево располагается за пределами границы города Новосибирска на расстоянии 3 км.

3.3.1.5. Осуществляется строительство федеральной окружной трассы «Байкал», создающей северный транзитный объезд.

3.3.2. Улично-дорожная сеть

3.3.2.1. Основными проблемами состояния существующей улично-дорожной сети города являются:

недостаточная протяженность магистральных улиц и дорог – всего по городу 260 км, а с учетом только застроенной территории – 223 км, что не обеспечивает пропуск возрастающих транспортных потоков, создает аварийные ситуации;

низкая плотность магистральной сети, которая составляет в целом по городу 0,52 кв. км и значительно различается по районам города, в результате ряд районов и зон существующей индивидуальной застройки не имеет устойчивых транспортных связей с другими частями города;

отсутствие дублирующих магистралей по основным направлениям, что вынуждает пропускать интенсивные потоки транспорта по немагистральным улицам и по магистралям федерального значения (Бердское шоссе), в результате происходит ухудшение общего экологического состояния жилых зон, загрязнение атмосферы, снижается пропускная способность магистралей внешнего транспорта;

отсутствие сквозных скоростных магистралей между отдельными планировочными районами города, что создает значительные потери времени на поездки, существенные перепробеги, экологические потери;

наличие преобладающего количества пересечений и примыканий магистральных улиц (за исключением подходов к Димитровскому мосту и развязок по улице Ипподромской) и пересечений улиц и дорог с железнодорожными ветками и трамвайными линиями в одном уровне, что существенно сказывается на пропускной способности транспортной сети;

недостаточное количество мостовых переходов через реку Обь (действуют два автомобильных моста, используется проезжая часть плотины ОбьГЭС), что, учитывая высокую интенсивность движения по мостам (свыше 80 - 90 тыс. автомобилей в сутки), в значительной степени усугубляет ситуацию с организацией транспортного движения, не позволяет разгрузить центральную часть города как от транзитного иногороднего транспорта, так и внутригородского транзита;

недостаточный уровень обустройства и ненормативные параметры магистральных улиц и дорог (из 80 магистральных улиц только 24 имеют ширину проезжей части 20 м и более, то есть 6 полос движения в обе стороны; у остальных улиц ширина дорожного покрытия составляет около 12 м), в том числе наличие на 14 улицах трамвайных путей, разделяющих проезжую часть, что препятствует организации нормальных условий уличного движения;

наличие больших продольных уклонов многих магистральных улиц (из-за изрезанности городской территории разветвленной сетью оврагов, малыми река-

ми и железнодорожными линиями), что усложняет процесс формирования дорожной сети города;

недостаточное количество пешеходных переходов (подземных и надземных), необъединенность во многих случаях существующих переходов в единую систему со станциями метрополитена, что также снижает пропускную способность магистралей и не обеспечивает в необходимой степени безопасность дорожного движения;

недостаточная организованность въездов и выездов из города, отсутствие соответствующих транспортных развязок в местах примыканий и пересечений внутригородских магистралей с дорогами внешнего транспорта (в том числе со строящейся автотрассой «Байкал»), что существенно затрудняет транспортные связи с пригородными зонами, движение транзитного транспорта, поступающего в город и выезжающего из него, для осуществления транзитных перевозок в другие регионы страны;

отсутствие систем ливневой канализации, несоответствие поперечного профиля и организации рельефа по ряду магистральных улиц и их частей нормативным требованиям, отсутствие специальных полос для складирования снега во время его уборки, что усугубляет условия эксплуатации и снижает пропускную способность улично-дорожной сети в различные сезоны года.

3.3.2.2. Состояние существующей улично-дорожной сети по ее пропускной способности можно охарактеризовать как близкое к критическому, что является следствием:

значительного отставания в развитии улично-дорожной сети от роста территории и застройки города, которая состоит из отдельных мало связанных между собой участков, не создающих единой транспортной системы (приложение 5);

ее несоответствия значительному росту на протяжении последних лет интенсивности движения и увеличения числа транспортных средств, особенно индивидуального легкового транспорта (с 1965 по 1977 годы прирост автомобильного транспорта составил 83,3 тыс. единиц, а к 2007 году численность автотранспорта достигла 393,491 тыс. единиц (по данным ОГИБДД УВД по городу Новосибирску), что составляет 276 единиц на 1 тыс. человек);

нереализованности многих предложений предшествующих Генеральных планов по развитию транспортной системы (реализовано, ориентировочно, на 20 - 25 %).

Все это создает перегрузку улично-дорожной сети города, особенно на основных магистралях города (таблица 3.3.2.1).

Радикальное изменение ситуации с транспортными грузовыми и пассажирскими передвижениями обусловило утрату актуальности ряда положений предшествующей документации о территориальном планировании, недооценивающих темпы развития индивидуального автомобильного транспорта.

Таблица 3.3.2.1

Характеристики состояния транспортных узлов Новосибирска по степени их загруженности автотранспортом
(по данным обследований транспортных потоков, проведенных в 2007 году ООО «ГОРПРОЕКТ» и СГАПС)

№ п.	Наименование транспортного узла	Фактический показатель загруженности (количество приведенных единиц транспорта/час)	Нормативный показатель загруженности (количество приведенных единиц транспорта/час)	Процент перегрузки
1	2	3	4	5
1	Вокзальная магистраль – проспект Димитрова	6012	3600	40,1
2	Бердское шоссе – проспект Строителей	5517	4200 - 4800	16,6
3	Улица Ватутина – улица Немировича-Данченко	7568	3600	58,4
4	Улица Восход – улица Зыряновская	4097	2600 - 3200	29,2
5	Улица Восход – улица Кирова	5270	2800 - 3600	39,3
6	Проспект Димитрова – улица Ленина	4732	2800	40,8
7	Красный проспект – улица Гоголя	5197	2400 - 3600	44,2
8	Красный проспект – улица Фрунзе	3895	2800 - 3600	17,8
9	Площадь им. Кондратюка	3470	2600 - 3200	16,4
10	Площадь им. Ленина	5758	4600 - 5200	14,9
11	Площадь Труда	4631	4200 - 5600	
12	Площадь Энергетиков	8359	5600	33
13	Разъезд Иня	3967	4200 - 4800	
14	Улица Сибиряков-Гвардейцев – улица Немировича-Данченко	6563	3600	45,1
15	Улица Дуси Ковальчук – улица Плановая	5259	3600	31,5
16	Улица Никитина – улица Кирова	3753	2400 - 3200	30
17	Улица Кирова – улица Бориса Богаткова	4420	2400 - 3200	38,9
18	Советское шоссе – улица	3570	2400	32,7

1	2	3	4	5
	Петухова			

3.3.3. Метрополитен

3.3.3.1. Новосибирский метрополитен открыт в 1985 году и является одним из крупнейших (после городов Москвы и Санкт-Петербурга), третьим по экономической эффективности, пассажирооборот которого составляет 110 млн. пассажиров в год.

Наряду с выполнением транспортных функций объекты метрополитена, концентрирующие значительные пассажиропотоки, имеют градоформирующее значение, оказывая влияние на функциональные характеристики и интенсивность использования территории города, планировочную организацию и параметры застройки.

3.3.3.2. Строительство линий и станций метрополитена осуществляется в соответствии с Программой строительства метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта в городе Новосибирске до 2015 года, которая вошла в Программу развития метрополитенов и других видов скоростного внеуличного транспорта в Российской Федерации до 2015 года, одобренную Правительством Российской Федерации.

В соответствии с генеральной схемой развития метрополитена в городе Новосибирске на отдаленную перспективу намечено построить пять линий метрополитена общей протяженностью 91,4 км, в том числе Ленинскую (20,84 км), Дзержинскую (14,66 км), Кировскую (13,58 км), Первомайскую (21,09 км), Октябрьскую (21,23 км).

Согласно генеральной схеме развития метрополитена строительство и ввод в эксплуатацию в полном объеме запланированных линий метрополитена позволит обеспечить устойчивой пассажирской связью центр города и правобережные и левобережные районы, в значительной степени снизить транспортную нагрузку на улично-дорожную сеть.

Проблемой, связанной с реализацией генеральной схемы развития метрополитена, является отставание сроков строительства от намечаемой очередности развития линий. В результате протяженность существующих линий метрополитена составляет 14 % от общей протяженности запланированных линий.

В связи с изменениями в использовании и застройке городских территорий и характере транспортных пассажирских передвижений требуется соответствующая корректировка генеральной схемы развития метрополитена.

3.3.4. Железнодорожная сеть

3.3.4.1. Общая площадь территории, занимаемой полосами отвода железной дороги и сопутствующими ей сооружениями, составляет 1960 га (3,9 % от площади территории города), что превышает соответствующий показатель по улично-дорожной сети.

Показатель протяженности линий железной дороги, используемых для пассажирских перевозок, превышает соответствующий показатель по метрополитену

более чем в 3,5 раза и сопоставим с трамваем, однако, значимость железной дороги в общей транспортной пассажирской сети остается относительно небольшой.

Наиболее активно используются жителями города следующие линии железной дороги:

линии западного направления, связывающие центр города, территории Ленинского района и прилегающие к нему пригородные зоны (со станцией Новосибирск-Западный и остановочными платформами);

линии южного направления (пригородный вокзал «Новосибирск-Главный» – остановочная платформа «Речной вокзал» в сочетании со станцией метрополитена – Академгородок – город Бердск);

линии восточного направления, связывающие центр города, территории Калининского и Дзержинского районов и пригородные зоны (станция Новосибирск-Восточный и остановочные платформы) в сторону населенного пункта Мошково.

3.3.4.2. Основными проблемами, влияющими на эффективность функционирования и комфортность использования пассажирами линий железной дороги, являются:

недостаточная организованность транспортно-пешеходных пересадочных узлов в местах посадочных станций и платформ железной дороги, станций метрополитена и остановок общественного транспорта на магистральных улицах;

недостаточная транспортная и пешеходная доступность железнодорожных станций и платформ;

наличие пересечений железнодорожных подъездных веток и городских магистралей в одном уровне, их недостаточный уровень обустройства.

3.3.5. Трамвай

3.3.5.1. Значение и роль трамвая как городского пассажирского транспорта массового пользования изменялись на различных этапах формирования города, с развитием других видов общественного и индивидуального транспорта.

Существующее состояние сети трамвайных линий, уровень их оборудования во многом не соответствуют градостроительным требованиям и требованиям безопасности транспортного движения, усугубляют проблемы организации движения других видов уличного транспорта.

3.3.5.2. Основными проблемами, связанными с использованием трамвая на застроенных территориях города, являются:

размещение трамвайных линий на значительной части городских улиц (во многих случаях по середине их проезжей части) с нарушением нормативных требований по выделению и обустройству отделенных от других видов транспорта полос движения трамвая, без пересечений в одном уровне путей пешеходов, связанных с местами остановок трамвая;

наличие пересечений трамвайных путей с проезжими частями магистральных улиц в одном уровне, что препятствует организации безопасных условий уличного движения;

наличие мест прохождения трамвайных путей с нарушением нормативных разрывов до жилых домов и зданий общественного использования;

размещение конечных и промежуточных колец трамвайных маршрутов на ценных в градостроительном отношении земельных участках.

В связи с этим, требуется поэтапная модернизация системы городского трамвая, в том числе путем соответствующих мероприятий (обоснованных по всему комплексу требований) по реконструкции части трамвайных линий на застроенных территориях города с учетом оптимизации маршрутов трамвайного движения, строительству новых трамвайных линий, отвечающих современным градостроительным и техническим требованиям.

3.3.6. Водный транспорт

3.3.6.1. Использование судов, пристаней, причалов и береговых устройств пассажирского водного транспорта реки Оби ограничено сезонным характером и зависит от объема существующих пассажиропотоков (в том числе транзитных) по основным направлениям движения (приложение б).

Основной объем пассажирооборота отмечается на речном вокзале города Новосибирска, пристани города Бердска, остановочных пунктов Ягодная, Рыбачий поселок, Кудряшовский Бор, для обеспечения которого используются имеющиеся объекты транспортного обслуживания.

В последние годы наметилось увеличение потребностей жителей в использовании маршрутов водного транспорта в туристических и оздоровительно-развлекательных целях, что требует дополнительной организации и обустройства соответствующих пассажирских причалов и мест отдыха, а также подъездных путей автомобильного транспорта.

3.3.6.2. Перевозку грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении обеспечивает речной транспорт, который исчерпал свою пропускную способность и не имеет территориальных резервов для расширения.

Территория речного порта ограничена действующими предприятиями: выше по течению – ТЭЦ-1, ниже – лесозавод, с севера – территорией мелькомбината и путями железнодорожной станции «Новосибирск-Главный».

С северо-западной стороны на территории, прилегающей к речному порту, планируется размещение общественно-делового и спортивного комплекса.

Варианты передислокации речного грузового порта были рассмотрены в предшествующих документах планирования:

В генеральной схеме развития речного транспорта Обь-Иртышского бассейна, выполненной Новосибирским отделением Гипроречтранса, установлено, что для обеспечения перспективных перевозок необходимо приступить к строительству дополнительного грузового района перевалочных причалов, при этом было рассмотрено четыре варианта размещения порта;

В генеральном плане 1995 года (Гипрогор, г. Москва) рекомендован к осуществлению вариант размещения речного грузового порта – в районе городских очистных сооружений.

Учитывая градостроительную значимость территории, занимаемой речным портом, планировочные и территориальные ограничения по его перспективному развитию, целесообразно проведение соответствующих мероприятий по планиро-

ванию передислокации речного порта и обоснованию вариантов его размещения за пределами границы территорий развития города.

3.4. Состояние социальной инфраструктуры

3.4.1. Общие положения

Город Новосибирск имеет относительно развитую социальную инфраструктуру, однако, она неравномерна по составу, функциям и по территориальному развитию образующих ее объектов. Выявленная неравномерность усугубилась в последнее десятилетие.

Социально-экономические преобразования последних лет и переход к регулируемым рыночным отношениям внесли существенные изменения в характер обустройства территории города и деятельность учреждений его инфраструктуры.

Наряду с муниципальными учреждениями культурно-бытового обслуживания на территории города размещаются объекты других форм собственности.

В городе Новосибирске немало учреждений областной и федеральной собственности: Новосибирский государственный академический театр оперы и балета, государственная публичная научно-техническая библиотека, областная больница и ряд других учреждений. Они, как и коммерческие структуры, не входят в сферу прямого муниципального управления, однако, находясь в границах города Новосибирска, обслуживают горожан.

3.4.2. Система здравоохранения

В сеть учреждений здравоохранения города по состоянию на 2006 год входило 102 лечебно-профилактических учреждения, в том числе 25 больниц (из них: 6 – детских, 10 – клинических), 4 родильных дома, 19 диспансеров, 40 поликлиник и их отделений (из них 8 – детских), 7 специализированных центров, 2 детских санатория, 3 дома ребенка, станция скорой помощи (в 2006 - 2007 годы введены в эксплуатацию две новых станции скорой помощи в Ленинском и Дзержинском районах).

В соответствии с городской целевой программой «Здоровый город» осуществляется строительство новых, расширение или реконструкция действующих объектов здравоохранения. Усиливается коммерциализация медицинского обслуживания с возникновением частных медицинских центров, стоматологических клиник, центров диагностики и лечения.

Стационарная медицинская помощь населению города обеспечивается в достаточной мере по всем видам патологий, в том числе не только за счет муниципальных медицинских учреждений. Большую нагрузку несут областные лечебно-профилактические учреждения, клиники научно-исследовательских и лечебных учреждений Сибирского отделения Российской академии медицинских наук, другие ведомственные медицинские учреждения, расположенные на территории города.

В настоящий период наблюдается некоторое отставание в уровне обеспеченности жителей поликлиническим обслуживанием. При норме 46,5 посещения

в смену на 1000 жителей фактическая обеспеченность составляет 70 % от нормативного показателя.

Задача оптимального, территориального обоснованного размещения объектов здравоохранения и их нормативной доступности является основной задачей в области развития системы здравоохранения при разработке проектов планировок жилых районов.

3.4.3. Система общего образования

Современное состояние муниципальной системы образования города Новосибирска характеризуется разнообразием типов и видов образовательных учреждений, развитием частного сектора на рынке образовательных услуг, предоставлением образовательным учреждениям хозяйственной самостоятельности.

Образовательная деятельность в городе направлена на формирование единого, открытого, личностно-ориентированного образовательного пространства, которое включает в себя 534 муниципальных учреждения различных типов и видов, 60 ведомственных дошкольных учреждений, 47 негосударственных образовательных учреждений.

В муниципальную систему образования входят 225 общеобразовательных учреждений, 55 учреждений дополнительного образования, 12 детских домов, 217 дошкольных образовательных учреждений, 10 межшкольных учебных комбинатов, 15 специализированных коррекционных школ и школ-интернатов. За последние годы были созданы различные виды образовательных учреждений: 12 лицеев, 12 гимназий, 10 общеобразовательных учреждений «начальная школа-сад», 20 школ с углубленным изучением отдельных предметов.

На отдельных участках города имеется неравномерное распределение средних общеобразовательных школ или затруднена их территориальная доступность для детей, которая проявляется в расположении их на участках разделенных магистральями. Существуют участки, где в некоторых школах (особенно в центральной части города) наполняемость превышает нормативную.

Удельный вес лицеев и гимназий в системе общеобразовательных учреждений города Новосибирска постоянно возрастает. Потребность в них растет еще быстрее, поскольку привлекает статус этих учреждений. Большая их часть расположена в центральной части города, где плотность детского населения относительно мала. Поэтому значительную часть мест в лицеях и гимназиях занимают дети из других районов города. Регулярное массовое перемещение детей, в том числе и на транспорте, из одного района в другой, создает дополнительную нагрузку на улично-дорожную сеть.

Нагрузки на общеобразовательные учреждения создаются и в результате неравномерности их размещения. Особенно остро стоит вопрос доступности для населения дошкольных образовательных учреждений. Фактическая обеспеченность детскими дошкольными учреждениями составляет 32,8 места на 1000 жителей при нормативной обеспеченности – 60 мест.

Необходимо упорядочить территориальное размещение объектов, более рационально использовать территорию для совершенствования структуры образования.

3.4.4. Сфера культуры

В культурном отношении город Новосибирск при небольшом историческом возрасте обладает хорошо развитой системой культурных учреждений.

В городе Новосибирске работают 8 театров, из которых один муниципальный (городской драматический театр под руководством Сергея Афанасьева), 10 дворцов и домов культуры (принятых в муниципальную собственность), филармония, цирк (государственный). Кроме муниципальных объектов культуры работают ведомственные дворцы и дома культуры, позволяя охватить основную часть территории города. В городе Новосибирске имеется 8 обустроенных парков культуры и отдыха, уникальный зоологический парк и Ботанический сад.

В целях специальной творческой подготовки детей и молодежи созданы и успешно работают музыкальные, художественные школы и школы искусств (41 заведение с филиалами). Объекты размещены по всем районам города.

В городе Новосибирске создана развернутая сеть муниципальных библиотек, имеющих в своем составе 75 объектов по обслуживанию читателей. При этом деятельность библиотек организована по принципу централизованных библиотечных систем по районам города, что обеспечивает относительно широкий охват всей городской жилой территории. Учитывая изменившуюся ситуацию в спросе на библиотечные услуги, наличие в городе ряда библиотек другого уровня подчинения и других ведомств, на сегодняшний день не требуется значительного расширения сети библиотек.

Большая концентрация объектов культуры в центральной части города, в том числе уникальных, свидетельствует о роли данной территории как культурного центра города Новосибирска.

3.4.5. Сфера торговли

Торговля в городе Новосибирске практически полностью коммерциализирована. По состоянию на конец 2006 года осталось менее 20 муниципальных стационарных предприятий при общем их количестве более 3000. Розничная торговля города Новосибирска весьма многообразна и представляет сочетание как самых современных так и самых упрощенных ее видов, различных типов предприятий (учреждений) и технологий обслуживания.

Развивается процесс становления крупных торговых комплексов и супермаркетов. Они ориентированы на обслуживание не только жителей прилегающей территории, но и на покупателей, специально приезжающих за покупками из других районов города. Это требует хорошего транспортного обеспечения, наличия автостоянок, парковок и является фактором влияния на прилегающие территории.

Практически все участки территории города имеют предприятия торговли, однако, их размещение неравномерно.

Концентрация магазинов в центральной части города и, в первую очередь промтоварных, в 9 раз выше, чем в Ленинском районе, и в 140 раз выше, чем в Первомайском районе. Повышение экономической привлекательности других районов с точки зрения транспортного обслуживания и застройки может сбалансировать размещение торговли.

3.4.6. Система бытового обслуживания

Система бытового обслуживания населения в городе Новосибирске в основном переведена на коммерческую основу.

Среди предприятий бытового обслуживания населения по численности лидируют парикмахерские (471 предприятие), почти в два раза меньше предприятий других типов предоставления услуг населению.

Концентрация предприятий бытового обслуживания наблюдается в центральной части города, так как основная их масса расположена на центральных улицах и магистралях.

3.4.7. Фармацевтическое обслуживание

Аптеки расположены на территории города неравномерно. Ощущается их недостаток в частном секторе и на периферии города.

3.4.8. Физическая культура и спорт

В городе имеется 9 стадионов, 2 дворца спорта, 33 плавательных бассейна, ипподром, биатлонный комплекс, более 400 спортивных площадок, значительное количество спортивных школ и клубов. Часть из этих объектов находится в федеральном и областном ведении, часть – в ведомственном и коммерческом ведении.

Расположение основной массы спортивных объектов довольно неравномерно по городу, хотя острого дефицита в них не испытывается.

Недостаточное количество автомобильных стоянок возле крупных спортивных объектов (стадионы «Сибирь», «Спартак»), труднодоступность для общественного транспорта (стадионы «Заря», «Знамя») не позволяют использовать эти объекты с полной нагрузкой.

Биатлонный комплекс имеет всероссийское значение.

В настоящее время осуществляется строительство новых спортивных объектов, в том числе в рамках инвестиционных проектов.

3.5. Состояние инженерных инфраструктур

3.5.1. Система водоснабжения города

В настоящее время водоснабжение города осуществляется от коммунального и ряда ведомственных водопроводов с использованием поверхностных вод реки Оби, в незначительной степени - из подземных вод.

Собственный водозабор из подземных источников имеет научный центр Сибирского отделения Российской академии наук, расположенный в 20 км от центральной части города на правом берегу водохранилища Новосибирской ГЭС, и ряд предприятий, имеющих 152 скважины с обеспечением суммарного расхода около 14 тыс. куб. м/сутки.

Хозяйственно-питьевое водоснабжение города осуществляется в основном коммунальным водопроводом Муниципального унитарного предприятия г. Новосибирска «Горводоканал» (далее по тексту – МУП «Горводоканал»). Си-

стема горводопровода охватывает *жилые* районы города Новосибирска: *Кирово, Пашино и другие поселки и города* (Кольцово, Звездный, Матвеевка, Мочище, Мичуринец, Ленинец, Элитный, Огурцово, Кудряшовский, Раздольное, Правые и Левые Чемы, Краснообск, Обь и других).

Общая система водоснабжения города подразделяется на две самостоятельные системы – левобережную и правобережную, соединенные между собой перемычкой (дюкером через реку Обь) 2Ду 900 мм.

В состав каждой из систем входят водозаборы, станции очистки, станции подкачки, накопительные емкости и напорно-разводящие сети.

Левобережная система состоит из двух зон, правобережная – из четырех.

3.5.2. Водозаборы из поверхностных источников

3.5.2.1. Левобережный водозабор (НФС-1).

Водозабор построен в 1987 году и состоит из водоприемного ковша и насосной станции I подъема. Проектная производительность водозабора 450 тыс. куб. м/сутки с возможностью расширения до 650 тыс. куб. м/сутки.

Насосная станция I подъема построена на производительность 650 тыс. куб. м/сутки.

3.5.2.2. Правобережный водозабор (НФС-5).

Водозабор производительностью 600 тыс. куб. м/сутки построен в 1978 году по проекту ГПИ «Сибгипротранс». Непосредственный отбор воды из реки осуществляется через ковш, который представляет из себя канал длиной 950 м шириной по дну 20 м. В головной части канала сооружены верховая и низовая шпоры из каменной наброски.

Полная пропускная способность ковша 900 тыс. куб. м/сутки.

В конце ковша построена насосная станция 1-го подъема на производительность 650 тыс. куб. м/сутки.

На площадке водозабора НФС-5 располагаются недостроенные водозаборные сооружения Новосибирского завода химических концентратов (далее - НЗХК) производительностью 300 тыс. куб. м/сутки.

3.5.2.3. Правобережный водозабор «Камешек».

Водозаборные сооружения проектной производительностью 150 тыс. куб. м/сутки построены в 1960 году. Водозаборные сооружения состоят из оголовка ряжевого типа с каменной загрузкой, трех самотечных линий Ду 900 мм, длиной 136 м и встроенной в насосной станции I подъема трехсекционной аванкамеры.

Водозабор находится в неблагоприятных гидрогеологических условиях, оборудование и трубопроводы нуждаются в модернизации.

Работа водозаборов, расположенных в нижнем бьефе ГЭС, особенно усложняется в зимний период, из-за снижения уровня воды над водозаборными сооружениями.

Экстремально низкие уровни воды в реке Оби вызывают затруднения в работе водозаборов, особенно в период шугохода, при забивании входных устройств шугой, резком падении уровня воды в приемной камере и срывом работы насосов.

В правобережной части города зона, ограниченная улицами Линейной, Богдана Хмельницкого, Костанаева, до недавнего времени находившаяся в ведении НЗХК, имеет два источника водоснабжения и самостоятельную напорно-разводящую сеть. Эта зона получает часть воды от городского водопровода через Верхнюю зону, а недостающий расход - от Заельцовского водозабора, расположенного в нижнем течении реки Оби в зоне городской застройки, после очистки воды на очистных сооружениях НЗХК (район ТЭЦ-4).

НЗХК по проекту НО ВНИПИЭТ построена, но не задействована насосная станция подкачки после Заельцовского водозабора. Начато и не закончено строительство новых очистных сооружений на расход 130 тыс. куб. м/сутки в районе ТЭЦ-4; ковшевого водозабора, насосной станции II подъема и водоводов сырой воды 2Ду 900 мм для осуществления подачи воды на недостроенные очистные сооружения завода. Участок водовода от ковшевого водозабора практически построен, за исключением перехода через автомобильную и железную дороги.

Так как Заельцовский водозабор расположен на площадке, не обеспечивающей требования санитарных норм и пункта 5.85 СНиП 2.04.02-84*, его дальнейшее использование для целей хозяйственного и питьевого водоснабжения должно быть прекращено.

В качестве компенсации Заельцовскому водозабору возможно использование недостроенного комплекса водозаборных сооружений НЗХК на производительность 150 тыс. куб.м /сутки.

3.5.3. Водозаборы из подземных источников

В настоящее время подземные воды аллювиальных террасовых отложений долины реки Оби используются многими промышленными предприятиями и другими объектами города. Самым крупным водозабором является водозабор Сибирского отделения Российской академии наук.

В долине реки Оби определено (разведано) 17 участков подземных вод для хозяйственно-питьевого водоснабжения. Участки Соколово-Крохалевский (по западной окраине Кудряшовского бора) и Ленинский (по левому берегу Новосибирского водохранилища) представляют возможные источники резервного водоснабжения города Новосибирска. Наиболее крупные водозаборы, эксплуатирующие аллювиальные горизонты или аллювиальные совместно с низелегающими, обеспечивают водоснабжение Академгородка, города Оби, поселков Колывань и Чик, аэропорта Толмачево.

Северная граница площади работ для водоснабжения города Новосибирска определена в районе поселка Колывань, западная – поселок Чик, южная – село Ленинское, восточная – к востоку от города Новосибирска. В северной части этой площади, при условии изучения качества подземных вод и их гидравлической связи с поверхностными водами, перспективными участками для создания резервного водоснабжения города Новосибирска могут рассматриваться западная и южная окраины Кудряшовского бора.

Характеристика перспективных участков для проектирования водозаборов подземных вод приведена в таблице 3.5.3.1.

Таблица 3.5.3.1

Характеристика перспективных участков для проектирования водозаборов подземных вод

№ п.	Месторождение (участок)	Индекс водоносного горизонта	Балансовые запасы, тыс. куб. м/сутки	Глубина кровли водоносного горизонта, м	Мощность водоносного горизонта, м	Возможные дебиты скважин, куб. м/сутки	Расчетные параметры			
							Глубина скважин, м	Ориентировочная производительность скважин, куб. м/сутки	Количество скважин, шт.	Расстояние до города, км
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Восточно-Кудряшовский*	aQIV	270	3 - 30	3 - 34	40 - 1730	70 - 100	1000	270	40 - 50
2	Соколово-Крохалевский	P3at	165	50 - 200	2 - 25	280 - 1730	20 - 250	1000	165	40 - 50
3	Ленинский	aQIII	110	3 - 30	3 - 34	40 - 1730	70 - 100	1000	110	65 - 70

Примечание: Восточно-Кудряшовский участок в настоящее время не оценивается как перспективный по санитарным условиям. Перспективными участками для создания резервного водоснабжения могут рассматриваться западная и южная окраины Кудряшовского бора.

3.5.4. Очистные сооружения

3.5.4.1. По данным МУП «Горводоканал» производительность городского хозяйственного водопровода в 2005 году достигла 850 тыс. куб. м/сутки.

Подготовка питьевой воды осуществляется на четырех насосно-фильтровальных станциях (далее - НФС) (таблица 3.5.4.1).

Таблица 3.5.4.1

Насосно-фильтровальные станции города Новосибирска

№ п.	Станция	Год ввода в эксплуатацию	Производительность, тыс. куб. м/сутки
1	2	3	4
1	НФС-1	1987	250
2	НФС-2	1962	80
3	НФС-3	1963	70
4	НФС-5	1967	450
Итого:			850

Очистка воды поверхностного источника осуществляется на всех НФС по двухступенчатой схеме: на горизонтальных отстойниках и скорых фильтрах, с добавлением новых видов реагентов и флокулянтов таких, как полиоксихлорид алюминия (ОХА) и ВПК-402 М.

Обеззараживание воды осуществляется хлором и гипохлоритом натрия.

3.5.4.2. Очистные сооружения СО РАН.

Очистка подземной воды производится на станции обезжелезивания производительностью около 15 тыс. куб. м/сутки на напорных фильтрах. На площадке станции имеются РЧВ (2х2000 куб. м), насосная станция II подъема, хлораторная.

В связи с тем, что водозаборные скважины гидравлически связаны с водохранилищем Новосибирской ГЭС, в некоторых случаях при ухудшении качества воды в водохранилище станция обезжелезивания не обеспечивает необходимую очистку воды.

3.5.5. Напорно-разводящие сети

3.5.5.1. Протяженность водопроводных сетей города (без учета ведомственных сетей) по данным МУП «Горводоканал» на 2004 год составляет 1336 км. Материал труб: 70 % - стальные, 29,7 % - чугунные, 0,3 % - неметаллические.

Износ сетей характеризуется показателями, представленными в таблице 3.5.5.1.

Таблица 3.5.5.1

Состояние водопроводных сетей города

№ п.	Период постройки	Протяженность, км	Амортизация, %
1	2	3	4
1	1929 - 1939	150,2	100
2	1940 - 1949	58,8	100
3	1950 - 1959	149,2	100
4	1960 - 1969	387,7	100
5	1970 - 1979	287,9	80
6	1980 - 1989	150,3	65
7	1990 - 2000	160,9	40
Итого:		1336,0	

Средняя амортизация сетей составляет 72 %.

Более 1000 км трубопроводов эксплуатируется более 25 лет.

Основными повреждениями являются:

нарушение стыковых соединений всех видов труб;

образование свищей и трещин;

переломы чугунных и разрыв стальных труб;

отказ в работе запорной и регулирующей арматуры.

Напорно-разводящие сети города разделены на 8 зон, организованных с учетом высотного расположения водопотребителей по рельефу местности (перепад отметок от 95 до 210 м) и удаленности от головных сооружений водопровода.

3.5.5.2. Анализ современного состояния основных элементов системы водоснабжения города Новосибирска показывает, что работа городского водопровода осложняется проблемами:

по водозаборным сооружениям:

работа водозаборов НФС-1 и НФС-5 из-за наблюдающейся тенденции понижения уровней воды в реке Оби в определенные периоды времени затруднена и может привести к значительному снижению подачи воды в город и возникновению в связи с этим критической ситуации. Прогнозное снижение уровня воды в реке Оби к 2015 году на 45 см по сравнению с существующим требует реконструкции водозаборов;

водозабор «Камешек» находится в неблагоприятных гидрологических условиях, эксплуатируется длительное время и имеет небольшую производительность (около 80 тыс. куб. м/сутки). В связи с неудовлетворительным техническим состоянием, планируется его закрытие;

Заельцовский водозабор (водозабор НЗХК) находится в нижней по течению реки Оби части города на территории, по санитарным нормам непригодной для обеспечения хозяйственно-питьевого водоснабжения. Возможно его использование для обеспечения водоснабжения ряда объектов в технических целях, с исключением из общегородской системы водоснабжения. При этом варианте хозяйственно-питьевое водоснабжение зоны жилого и общественного использования

потребуется решать от общегородской системы с усилением отдельных ее элементов на обеспечение дополнительного расхода - 40 тыс. куб. м/сутки;

для водоснабжения Академгородка целесообразно предусмотреть возможность водоснабжения полностью от системы городского водопровода в связи с дефицитом воды и неудовлетворительным качеством подземного источника водоснабжения водозабора СО РАН;

для обеспечения водоснабжения города Новосибирска в чрезвычайный период необходимо подготовить и утвердить запасы подземных вод в качестве альтернативного источника поверхностным водам. Согласно действующим нормам по подготовке и работе систем хозяйственно-питьевого водоснабжения в чрезвычайных ситуациях водоснабжение в населенных пунктах должно базироваться не менее, чем на двух независимых источниках. При этом для обеспечения населения водой должны использоваться в первую очередь ресурсы подземных вод;

по очистным сооружениям:

НФС-2 не обеспечивает качественную очистку воды и подлежит закрытию;

для погашения дефицита воды необходимо расширение НФС-1, ремонт и модернизация НФС-3;

на всех НФС требуется строительство сооружений по обработке промывных вод;

по резервуарам чистой воды:

необходимо осуществление мероприятий по реконструкции НФС-3, в связи с имеющимся дефицитом объема воды в резервуарах;

по насосным станциям II и III подъемов:

необходимы мероприятия по оптимизации функционирования насосных станций из-за существующей в настоящее время неравномерности работы станций, подающих воду в сеть города, что вызывает нарушение гидравлического режима работы сети и перерасход электроэнергии;

по напорно-разводящим сетям города существенным сдерживающим фактором в обеспечении устойчивого и надежного функционирования и развития системы городского водопровода является:

значительный износ (до 72 %) существующих водопроводных сетей города;

отсутствие сформированных кольцевых водоводов большого диаметра по ряду территорий;

имеющийся дефицит подачи воды и напоров на ТЭЦ-4 и в жилой район Пашино.

3.5.6. Система канализации. Магистральные коллекторы

В настоящее время в городе Новосибирске сложилась централизованная система канализации, которая принимает сточные воды не только города Новосибирска, но и города Бердска, зоны отдыха в районе поселка Речкуновка, Академгородка, поселка Барышево, рабочего поселка Кольцово, города Оби, жилого района Пашино, рабочего поселка Краснообск.

Система канализации по мощности, протяженности коллекторов, количеству канализуемых объектов и сложности является уникальной и обеспечивает сбор сточных вод, начиная с объектов, расположенных выше городских водозабо-

ров (город Бердск, Академгородок), и отвод их на канализационные очистные сооружения, расположенные в 9 км от города вниз по течению реки Оби.

Общая протяженность существующих коллекторов системы канализации составляет 1150 км, в том числе около 100 км коллекторов глубокого заложения (до 25 м), сооруженных методом «щитовой проходки».

Количество действующих канализационных насосных станций перекачки - 47.

3.5.7. Канализационные очистные сооружения

3.5.7.1. Действующие очистные сооружения города расположены на левом берегу реки Оби и на расстоянии 9 км от города вниз по течению реки и работают по схеме полной биологической очистки. Первая очередь очистных сооружений производительностью 530 тыс. куб. м/сутки введена в эксплуатацию в 1981 году, первый пусковой комплекс второй очереди производительностью 173 тыс. куб. м/сутки эксплуатируется с 1990 года. Второй пусковой комплекс производительностью 173 тыс. куб. м/сутки находится в стадии строительства.

Сточные воды подвергаются полной биологической очистке на очистных сооружениях проектной производительности 703 тыс. куб. м/сутки (сооружения I очереди строительства и первого пускового комплекса II очереди).

В систему канализации города в настоящее время поступает до 800 тыс. куб. м/сутки сточных вод (максимального водоотведения в сутки).

Выпуск очищенных стоков осуществляется в реку Обь.

Система канализования правобережья осуществляет сбор сточных вод всех объектов правого берега, передачу их по двум дюкерным переходам через реку Обь в Загородный и Заельцовский коллекторы, расположенные на левом берегу, и по ним - в главную насосную станцию (ГНС).

От ГНС по напорным трубопроводам, а затем по самотечным коллекторам сточные воды поступают на городские очистные сооружения.

В ГНС поступают также сточные воды левобережной части города, откуда они подаются на городские очистные сооружения.

3.5.7.2. Канализование правобережной части города осуществляется следующими основными коллекторами:

Правобережный коллектор - основной коллектор этой части города. Проходит от улицы Автогенной в Октябрьском районе параллельно реке Оби до верхней камеры дюкера по улице Саратовской (протяженность около 10 км; Двн. 1840 мм, часть из железобетона Д 2000 мм). Большая часть коллектора уложена в 1969 году на глубине 15 - 20 м способом «щитовой проходки». На отдельных участках в результате газовой коррозии произошло нарушение защитного слоя бетона. Техническое состояние коллектора – аварийное. В реконструкции нуждается приемно-аварийная камера на улице Автогенной и начальная часть коллектора Д 1840 мм;

дюкер через реку Каменку переложен в 1998 году и находится в работоспособном состоянии (стальные трубы 2Д 1000 мм). Необходимо дублирование коллектора и его капитальный ремонт;

дюкер через реку Обь на Правобережном коллекторе от верхней камеры до Загородного коллектора на левом берегу уложен из стальных труб (протяженность по 1200 м; 2Д 1200 мм с пригрузами). Износ толщины стенки в настоящее время составляет 50 %. ОАО «Сибгипрокоммунводоканал» выполнило проект 3-й нитки из стальных труб Д 1400 мм, строительство которой не начато;

коллектор «щитовой» проходки на улице Орджоникидзе (протяженность 0,9 км; Д 1840 мм). Построен в 1969 году. Подключен в Правобережный коллектор на пересечении Красного проспекта и Вокзальной магистрали. Состояние свода коллектора характерно для трубопровода, разрушаемого под действием газовой коррозии - коррозия бетона с отложением его продуктов на внутренней поверхности трубопровода;

Заельцовский коллектор проходит от территории завода «Экран» в Заельцовском районе до верхней камеры дюкера через реку Обь в районе улицы Сухарной (протяженность 5,7 км, Д 1500 – Д 2000 мм из железобетонных труб). Техническое состояние ограничено работоспособное. Участок под Красным проспектом переложен в 1991 году (Д 1400 мм);

техническое состояние дюкера на Заельцовском коллекторе аварийное (протяженность 3,1 км; 2Дх1200 мм из стальных труб). Физический износ труб высокий. Требуется укладка 3-й нитки, проект которой выполнен ОАО «Сибгипрокоммунводоканал»;

самотечный Заельцовский коллектор на левом берегу от нижней камеры дюкера до ГНС (протяженность 2,1 км; Д 2000 мм из железобетонных труб). Состояние ограничено работоспособное;

коллектор от 5-го и 6-го микрорайонов (Северный) до Заельцовского коллектора находится в ограничено работоспособном состоянии из-за неудовлетворительной заделки и разрушения стыков (протяженность 5,4 км; Д 500 – Д 1000 мм из железобетонных труб). Построен в 1981 году;

коллектор по улице Овражной – Дуси Ковальчук до верхней камеры дюкера на Правобережном коллекторе находится в ограничено работоспособном состоянии из-за разрушения стыков (протяженность 2,8 км; Д 800 – Д 1000 мм). Построен в 1958 году;

коллектор от жилых районов «Линейный» и «Челюскинцев» построен методом «щитовой проходки» от коллектора № 4 до Правобережного коллектора в 1978 году (протяженность около 5 км; внД=1840 мм). Состояние удовлетворительное;

коллектор № 4 начинается от жилого района «Березовая роща», затем идет по улице Клинической до Заельцовского коллектора (протяженность около 5,5 км; Д 1500 – Д 2000 мм, частично методом «щитовой проходки» Д 1840 мм). Состояние ограничено работоспособное;

коллектор на пойме реки Каменки до КНС-18 построен в 1980 году (протяженность 0,6 км; Д 800 мм из железобетонных труб). Находится в ограничено работоспособном состоянии из-за разрушения стыков;

коллектор по набережной реки Оби до КНС-18 построен в 1957 году (протяженность 3,8 км; Д 600 – Д 700 мм). В настоящее время перегружен и находится

в аварийном состоянии. Напорный коллектор от КНС-18 (Д 600 мм) уложен в одну нитку, требуется строительство второй нитки и ремонт первой;

коллектор № 2 от Красного проспекта по улицам Фабричной и Владимирской до дюкера через реку Обь на Правобережном коллекторе уложен в 1970 году (Д 1000 – Д 2000 мм из железобетонных труб). Наполнение - максимально допустимое. Состояние ограниченно-работоспособное;

коллектор от улицы Выборной к КНС-7 в районе жилого района «Береговой» и от нее в Правобережный коллектор в районе спорткомплекса «Динамо» (протяженность самотечного участка 3,2 км; Д 1000 – Д 1600 из железобетонных труб);

напорный коллектор № 9 по проекту ОАО «Сибгипрокоммунводоканал» находится в стадии строительства (протяженность 3,9 км; 2Д 1000 мм из стальных труб);

новый коллектор по улице Семьи Шамшиных до подключения в коллектор № 1 по улице Фабричной построен методом «щитовой проходки» на глубине от 6 до 12 м (протяженность 1,4 км; Д 1840 мм). Пуск коллектора в эксплуатацию позволил исключить из работы находящийся в аварийном состоянии коллектор № 3 по улице Семьи Шамшиных;

В правобережный коллектор города подключена система канализации города Бердска, Речкуновской зоны отдыха, Академгородка, Первомайского района, поселка Кольцово, села Барышево. Начало системы - ГНС города Бердска, подключение в начало Правобережного коллектора - по улице Автогенной;

напорный коллектор от ГНС города Бердска производительностью около 90 тыс. куб. м/сутки (эксплуатируется Водоканалом города Бердска) проходит дюкером через Бердский залив, проложен вдоль Бердского шоссе и подключается в систему канализации Академгородка в районе КНС-18. Вторая нитка коллектора находится в стадии строительства.

До камеры № 32 перед насосной станцией № 17 на реке Ине система канализации Академгородка (протяженность 19,9 км; эксплуатируется УЭВ СО РАН) состоит из следующих участков:

самотечный коллектор от камеры 13 до насосной станции № 5 сооружен методом «щитовой проходки» (протяженность 2,5 км; Д 1840 мм);

напорный коллектор вдоль Бердского шоссе от КНС-5 до камеры гашения напора (протяженностью 7,2 км; 2Д 1000 мм);

самотечный участок сооружен в месте перехода через Бердское шоссе и железную дорогу методом «щитовой проходки» (протяженность 3,4 км; Д 1500 мм и протяженность 0,46 км; Д 1840 мм). На отдельных участках коллектор заилен, так как уложен с контруклонами.

Участки самотечного коллектора требуют дублирования или реконструкции, поскольку эксплуатируются с 1969 года и разрушаются от газовой коррозии. Для ликвидации аварийного состояния участка от камеры гашения напора на самотечном трубопроводе Д 1500 мм выполнено продление напорного трубопровода на 0,4 км.

От насосной станции № 17 на реке Ине в начало правобережного коллектора сточные воды подаются по напорному коллектору (протяженность 6,7 км; 2Д 1000 мм).

Первый участок коллектора от КНС-17 проходит дюкером через реку Иню. Коллектор эксплуатируется с 1969 года, работает в высоконапорном режиме и находится в неудовлетворительном техническом состоянии (толщина стенки сработана до 2 мм от первоначальной 12 мм).

В настоящее время по проекту ОАО «Сибгипрокоммунводоканал» ведется строительство участками одной нитки напорного коллектора Д 1400 мм и переключение его с действующими нитками, что позволит увеличить надежность работы коллектора и исключить из работы аварийные участки на трубопроводах Д 1000 мм.

3.5.7.3. Канализование левобережной части города осуществляется в ГНС, а от нее на очистные сооружения.

Наиболее протяженная система левобережья, проходящая вдоль реки Оби, включает:

подводящие коллекторы к НС «Левые Чемы» по улицам Новоморская, Молодости находятся в работоспособном состоянии, однако часть стыков разрушена (протяженность 2,1 км; от Д 800 до Д 1200 мм из железобетонных труб);

коллектор Левые Чемы от насосной станции «Левые Чемы» до насосной станции № 20 имеет ограниченно-работоспособное состояние из-за разрушения стыков (напорный участок - протяженность 1,4 км; 2Д 800 мм из стальных труб; самотечный - протяженность 7,4 км; от Д 800 до Д 1200 мм из железобетонных труб). Наполнение 0,5 - 0,6Д;

коллектор от научного центра «ВАСХНИЛ» до КНС-20 уложен в 1983 году (протяженность 2,6 км; Д 1500 мм из железобетонных труб). Состояние ограниченно-работоспособное;

коллектор от НС-20 до Горского коллектора (протяженность 9,5 км; самотечная часть Д 1500 мм, напорная часть 2Д 800 и 2Д 1200 мм). Состояние ограниченно-работоспособное. Самотечный участок ниже камеры гашения напора, построенный в 1982 - 1983 годах, находится в аварийном состоянии из-за газовой коррозии;

Горский коллектор от камеры гашения напора на коллекторе ВАСХНИЛ до Западного коллектора (протяженность 7,8 км; от Д 2000 до Д 2500 мм). Участок коллектора сооружен методом «щитовой проходки» Д 1840 мм. Некоторые участки требуют капремонта из-за газовой коррозии.

3.5.7.4. Крупными коллекторами являются:

Западный коллектор, имеющий начало в районе Клешихинской промзоны и подключение в ГНС (протяженность 9 км, от Д 1500 до Д 2500 мм). Техническое состояние на некоторых участках аварийное, имеются контруклоны, стыки частично разрушены;

«Олимпийский» коллектор от улицы Станционной до ГНС построен методом «щитовой проходки» (протяженность около 5 км; Д 1840 мм и Д 2400 мм). Техническое состояние удовлетворительное. Часть коллектора не построена, не введен в эксплуатацию;

коллектор центра Ленинского района сооружен методом «щитовой проходки» в 1989 году по улицам Плахотного и Троллейной (протяженность 4,2 км, Д 1840 мм), не догружен;

коллектор № 4 от улицы Немировича-Данченко до подключения в Горский коллектор построен в 1966 году (протяженность 11,2 км; от Д 800 до Д 1500 мм). Находится в аварийном состоянии, имеются контруклоны, стыки частично разрушены.

Заельцовский и Загородный коллектора с правого берега, Западный и «Олимпийский» левого берега подают сточные воды на Главную насосную станцию города, от которой по четырем напорным ниткам (протяженность 4,5 км; 4Д 1400 мм) они поступают в самотечные коллекторы (Д 2500 мм и Д 2400 мм) и по ним - на очистные сооружения.

3.5.7.5. Основные крупные коллекторы города эксплуатируются более 30 лет. Опыт эксплуатации крупных городов показывает, что коллекторы глубокого заложения подвержены газовой коррозии, в результате которой после 30 лет эксплуатации происходит вспучивание и обрушение бетона, оголение арматуры и обрушение свода коллектора, что подтверждается службой диагностики МУП «Горводоканал». Положение усугубляется тем, что ни один из таких коллекторов в городе не продублирован, что не позволяет выполнить их ремонт и реконструкцию. Кроме того, эти коллекторы не имеют защитных зон.

По данным МУП «Горводоканал» из всех коллекторов города более 52 % имеют физический износ 100 % и только 8 % - 25 %.

При максимальном водоотведении в сутки на канализационные очистные сооружения в настоящее время поступает до 800 тыс. куб. м/сутки сточных вод. В этот период очистные сооружения перегружены.

Выпуск стоков в реку Обь рассредоточенный. Обеззараживание очищенных сточных вод предусмотрено хлором, в настоящее время оно не осуществляется. Обработанный осадок, образующийся в процессе очистки сточных вод, складывается на резервных иловых площадках. Частично уплотненный избыточный активный ил обезвоживается совместно с сырым осадком либо подается на иловые площадки.

Техническое сооружение I очереди строительства неудовлетворительное – строительные конструкции сооружений требуют капитального ремонта, технологическое оборудование – замены.

Очистные сооружения нуждаются в расширении и реконструкции с применением нового оборудования.

В связи с тем, что сооружения эксплуатируются с 1981 года и свободных площадок для вывоза осадка нет, на иловых площадках скопилось более 1 млн. куб. м осадка.

Первоочередной задачей является поиск выработанных карьеров, золоотвалов, полигонов твердых бытовых отходов, для биологической рекультивации которых может быть использован, после сертификации, обезвоженный на канализационных очистных сооружениях осадок, а также поиск альтернативных решений его утилизации.

Существующая площадка очистных сооружений, кроме иловых площадок, имеет резерв для расширения до производительности 1060 тыс. куб. м/сутки и санитарно-защитную зону.

3.5.8. Канализационные насосные станции

3.5.8.1. В системе канализации города эксплуатируется 47 канализационных насосных станций (далее – КНС) перекачки сточных вод, часть которых в последние 5 лет передана в ведение МУП «Горводоканал» в аварийном состоянии.

3.5.8.2. Наиболее крупные КНС:

Главная насосная станция производительностью около 1 млн. куб. м/сутки пущена в эксплуатацию в 1981 году, осуществляет подачу сточных вод всего города на очистные сооружения канализации. Она оборудована 8 вертикальными насосами ФВ 9000/45 производительностью по 9000 куб. м/час при напоре 45 м (6 рабочих, 2 резервных). Станция находится в удовлетворительном техническом состоянии. Выполнен ремонт приемно-распределительной камеры с заменой щитовых затворов, заменены 2 основных агрегата и магистральные задвижки.

Насосная станция № 17 на реке Ине осуществляет подачу сточных вод системы Бердск - Академгородок и Первомайского района в правобережный коллектор города Новосибирска. Максимальная производительность станции 129 тыс. куб. м/сутки, эксплуатируется с 1969 года. Станция оборудована 6 насосами марки СД 2400/75 (4 рабочих, 2 резервных).

В декабре 2005 года закончена реконструкция станции - выполнен ремонт приемно-аварийной камеры с установкой затворов, замена 3 основных насосных агрегатов, замена арматуры на напорных трубопроводах на выходе из КНС-17, установлены новые решетки.

Станция находится в удовлетворительном техническом состоянии.

Строящаяся насосная станция № 7 на правом берегу реки Оби предназначена для подачи сточных вод от коллектора по улице Выборной и жилого района «Береговой» в правобережный коллектор города в районе спорткомплекса «Динамо».

Проектная производительность на расчетный срок - 110 тыс. куб. м/сутки, на перспективу - 130 тыс. куб. м/сутки, оборудуется 5 насосами шведской фирмы «Flyqt» марки СТ 3351/935 (3 рабочих, 2 резервных) производительностью по 2050 куб. м/час, напором 58 м. КНС строится по проекту ОАО «Сибгипрокоммунаводоканал», находится в стадии окончания строительства.

КНС-18 расположена в устье реки Каменки и предназначена для канализования жилой застройки вдоль реки Каменки в Октябрьском районе. Оборудована 3 насосами марки СД 800/32а производительностью по 720 куб. м/час, напором 26,5 м (2 насоса рабочих, 1 резервный). Производительность 33 тыс. куб. м/сутки, эксплуатируется с 1968 года. В настоящее время перегружена и находится в аварийном состоянии.

Насосная станция № 14 на улице Кошурникова подает сточные воды, поступающие от жилмассивов, расположенных в верховьях реки Каменки, в коллектор «щитовой проходки» по улице Гоголя. Производительность 100 тыс. куб. м/сутки. Оборудована пятью насосами СД 2400/756 производительностью по

2000 куб. м/сутки напором 63 м (3 рабочих, 2 резервных). Станция недогружена, эксплуатируется с 1988 года, находится в удовлетворительном техническом состоянии.

Насосная станция № 5 системы Академгородок - КНС-17 производительностью 90 тыс. куб. м/сутки оборудованы 5 насосами марки СДВ 2700/26,5 (3 рабочих, 2 резервных).

В настоящее время намечается реконструкция КНС и приемно-аварийной камеры с заменой оборудования и арматуры по проекту ОАО «Сибгипрокоммунводоканал». Эксплуатируется УЭВ СО РАН.

Насосная станция № 20 «ВАСХНИЛ» расположена на левом берегу реки Оби в Кировском районе. Оборудована тремя насосами марки 1 СД 2400/75 производительностью по 2400 куб. м/час, напором по 75 м (2 рабочих, 1 резервный). Реконструирована в 1997 году, находится в удовлетворительном техническом состоянии. В настоящее время выполняется проект реконструкции приемно-аварийной камеры (ОАО «Сибгипрокоммунводоканал»).

Насосная станция № 29 «Левые Чемы» производительностью 100 тыс. куб. м/сутки, расположена на левом берегу реки Оби в Советском районе, оборудована 3 насосами марки 1 СД 2400/756 производительностью по 2000 куб. м/час, напором по 53 м (2 рабочих, 1 резервный). Эксплуатируется с 1997 года, техническое состояние удовлетворительное. Насосная станция не догружена, имеет резерв.

Насосные станции за редким исключением (КНС-17, КНС-20, ГНС, КНС-5, строящаяся КНС-7) не имеют аварийных выпусков, что не позволяет отключать их в чрезвычайных обстоятельствах и на период ремонта.

3.5.8.3. Анализ технического состояния системы канализации позволяет сделать следующие выводы:

все коллекторы и сооружения построены более 30 лет назад и требуют ремонта;

наиболее изношенными являются коллекторы и сооружения системы Бердск - Академгородок - правобережный коллектор. Последний является наиболее ответственным элементом системы, наименее надежным из-за газовой коррозии при эксплуатации более 35 лет и нуждается в дублировании; после строительства дублирующего коллектора необходим капитальный ремонт правобережного коллектора;

в качестве первоочередных мер необходимо повышение надежности дюкерных переходов через реку Обь на правобережном и заельцовском коллекторах за счет строительства по одной дополнительной нитке на каждом дюкерном переходе;

в связи с перспективным строительством жилмассива «Береговой» и аварийным состоянием коллекторов по улице Большевистской необходимо форсировать строительство системы канализации от улицы Выборной, самотечного коллектора к КНС-7, напорного коллектора до правобережного коллектора (около бассейна «Динамо»);

развитие жилмассива на Ключ-Камышенском плато вызывает необходимость в строительстве коллектора от жилмассива до самотечного коллектора к КНС-7;

для канализации Шевченковского жилмассива необходима реконструкция самотечного коллектора к КНС-18, находящегося в аварийном состоянии;

необходимо строительство дополнительной напорной нитки напорного коллектора от городской насосной станции до канализационных очистных сооружений;

в связи с тем, что очистные сооружения канализации города перегружены, необходимо их расширение - строительство 2-го пускового комплекса II очереди строительства и капитальный ремонт и модернизация сооружений I очереди.

3.6. Состояние электрических сетей и системы электроснабжения

3.6.1. Электроснабжение города Новосибирска осуществляется по кольцевым магистральным системообразующим сетям напряжения 220 и 110 кВ. Кольцевая сеть 220 кВ является только системообразующей. Сеть напряжения 110 кВ, являясь системообразующей, выполняет также функции распределительной сети.

В течение 2005 года ОАО «Новосибирскэнерго» выполнило работы по наращиванию генерирующей мощности энергосистемы. Пуск шестого энергоблока на Новосибирской ТЭЦ-5 мощностью 220 МВт и турбогенератора № 14 на Новосибирской ТЭЦ-3 мощностью 110 МВт позволил новосибирской энергосистеме стать бездефицитной.

Постоянное увеличение мощности, требуемой для электроснабжения городских потребителей, привело к перегрузке объектов распределительной сети 110 кВ. В настоящее время в пределах города Новосибирска перегружены следующие подстанции: «Светлая», «Центральная», «Театральная», «Вертковская», «Кировская», «Инская», «Тепловая», «Ефремовская», «Ересная», «Библиотечная», «Первомайская», «Мясокомбинатская», «Мочище».

В настоящее время около 45 % оборудования электрических сетей выработало свой нормативный ресурс, более 12 % электротехнического оборудования эксплуатируется более 40 лет требует замены.

В эксплуатации находится 334 единицы силовых трансформаторов напряжением 110-220 кВ и единичной мощностью более 2500 кВА, из них 181 единица со сроком эксплуатации более 25 лет.

Имеется ограничение пропускной способности линий электропередач, связанное с сечением применяемых на ЛЭП проводов и параметрами силового электрооборудования, применяемого на данных линиях.

Необходимо отметить необходимость перевода городской распределительной сети низкого напряжения 6 кВ на напряжение 10 кВ, что позволит существенно увеличить их пропускную способность.

Недостаточная пропускная способность ряда кольцевых ЛЭП-110 кВ, а также перегрузка трансформаторов подстанций не позволяют обеспечить подключение новых потребителей в необходимом объеме. Для перевода потребителей с перегруженных подстанций и подключения перспективных нагрузок необ-

ходимо строительство новых, реконструкция и техперевооружение существующих подстанций и линий электропередачи, замена трансформаторов. Требуется выполнение мероприятий по реконструкции и техническому перевооружению электрических сетей по технической необходимости (в том числе распределительных сетей 10-0,4 кВ) из-за физического износа значительной части оборудования.

В связи с интенсивным строительством в городе Новосибирске потребность в электрических мощностях у потребителей города из года в год возрастает. В целом по ОАО «Новосибирскэнерго» за 2002-2005 годы потребление электрической энергии возросло на 27,2 %, причем только за 2005 год на 14,9 % по сравнению с 2004 годом.

3.6.2. Анализ существующего состояния электрических сетей и системы электроснабжения города Новосибирска и прогнозирование прироста нагрузок, вызванное освоением перспективных территорий капитального строительства, приростом нагрузки существующих и вновь подключаемых городских потребителей, позволяет заключить, что не смотря на то, что новосибирская энергосистема в настоящее время является бездефицитной, на период до 2015 года энергосистема будет испытывать дефицит генерирующей мощности.

Для повышения надежности электроснабжения потребителей Дзержинского, Октябрьского и Центрального районов, усиления магистральной схемы электроснабжения города необходимо провести реконструкцию существующей подстанции 110/10 кВ «Волочаевская».

Для создания технической возможности подключения перспективных площадок капитального строительства в городе Новосибирске необходимо выполнить следующие работы:

строительство ПС «Фрунзенская», «Горская», «Береговая», «Южно-Чемская», «Прибрежная», «Северная-2»;

реконструкцию ПС «Камышенская» (для повышения надежности электроснабжения объектов МУП «Горводоканал», подключенных от ПС «Камышенская», и создания технической возможности подключения перспективной площадки Ключ-Камышенского плато);

реконструкцию ПС «Оловозаводская», «Тепловая», «Вертковская», «Тулинская», «Кировская», «Комсомольская», «Волочаевская», «Библиотечная»;

строительство ЛЭП-110 кВ (К-29/30, К-7/8, С-15/16, К-19/20). Это позволит увеличить пропускную способность указанных кольцевых ЛЭП-110 кВ, разгрузить перегруженные подстанции, обеспечить возможность для подключения новых потребителей электрической энергии.

В связи с необходимостью увеличения пропускной способности магистральных системообразующих линий электропередач напряжением 110 кВ, на которых в настоящее время применяются опоры на номинальное напряжение 35 кВ, необходимо предусматривать перевод основных магистральных линий напряжением 110 кВ на подземные кабельные линии напряжением 110 кВ.

3.7. Состояние сетей и системы теплоснабжения

3.7.1. В городе Новосибирске преобладает централизованное теплоснабжение от ТЭЦ, крупных районных и промышленных котельных. От ТЭЦ обеспечивается около 70 % потребителей, от крупных котельных теплопроизводительностью более 100 Гкал/час – 15,4 %.

Всего на территории города продолжают работать 250 котельных, из них 73 мощностью более 5 Гкал/час.

3.7.2. Централизованная система теплоснабжения города сложилась, в основном, в 1960 - 1980 годы. Теплоснабжение компактной части города осуществляется от Новосибирских ТЭЦ-2, ТЭЦ-3, ТЭЦ-5, ТЭЦ-4 и крупных водогрейных котельных: Кировская, Калининская, НПО «Сибсельмаш» и других.

Отпуск тепла от ТЭЦ и районных котельных по Новосибирску осуществляется по принятым проектным графикам 150-70°C с различными температурными срезками (в среднем на уровне 110°C), определяемыми по балансовой мощности и наличия топлива на пиковых мощностях теплоисточников.

3.7.3. Системы централизованного теплоснабжения города Новосибирска имеют развитую сеть трубопроводов. Сложности в обеспечении гидравлического режима ряда потребителей города возникают вследствие большой разности геодезических отметок (более 116 метров), а также протяженности (радиуса действия) тепловых сетей до отдельных зон СЦТ, которая достигает более 18 км.

По состоянию на 01.01.2006 переданы в аренду у ОАО «Новосибирскгортеплоэнерго» (ОАО «НГТЭ») 1256 км трубопроводов тепловых сетей, сетей горячего и холодного водоснабжения (приведенных к двухтрубному исчислению), 9 крупных перекачивающих насосных станций (ПНС) общей производительностью 80000 куб. м/ч, 425 крупных центральных тепловых пунктов (ЦТП) производительностью от 5 до 30 Гкал/ч и 950 индивидуальных тепловых пунктов (ИТП) производительностью до 5 Гкал/ч от ОАО «Новосибирскэнерго», МУП «Энергия» и ОАО «Новосибирский оловянный комбинат» (ОАО «НОК»).

3.7.4. Протяженность сетей по использованию и собственности распределяется:

327 км от ОАО «Новосибирскэнерго», в том числе:

287 км магистральных тепловых сетей со средним Д 625 мм - по договорам аренды и дополнительным соглашениям;

1,4 км внутриквартальных тепловых сетей со средним Д 150 мм - ОАО «НГТЭ»;

2,6 км инженерных сетей;

912 км от МУП «Энергия», в том числе:

32 км магистральных тепловых сетей - по договору аренды;

21 км магистральных тепловых сетей до 2004 года - в аренде от ОАО «Новосибирскэнерго» и после 2004 года в аренде от МУП «Энергия»;

491 км внутриквартальных тепловых сетей со средним диаметром 150 мм - по договору аренды;

368 км трубопроводов сетей горячего и холодного водоснабжения со средним Д 108 мм и Д 125 мм соответственно - по договору аренды;

17 км внутриквартальные тепловые сети, сети горячего и холодного водоснабжения – в аренде от ОАО «НОК».

3.7.5. В течение 2005 года ОАО «НГТЭ» от МУП «Энергия» были переданы в аренду тепловые сети от локальных теплоисточников ФГУП «НЗПП», ФГУП НПО «Сибсельмаш», ОП ЗСЖД «Стрелочный завод», а также ранее принадлежавшие потребителям тепловой энергии и переданные в муниципальную собственность.

Кроме того, ОАО «НГТЭ» эксплуатирует 9 км тепловых сетей с неустановленными титульными владельцами.

3.7.6. Протяженность подконтрольных сетей абонентов составляет 285 км.

По способу прокладки протяженность тепловых сетей, находящихся в аренде от ОАО «Новосибирскэнерго», составляет:

подземная прокладка – 235 км;

надземная прокладка – 81 км.

По способу прокладки протяженность тепловых сетей, находящихся в аренде от МУП «Энергия», составляет:

подземная прокладка – 535 км;

надземная прокладка - 9,3 км.

В районах тепловых сетей (далее – РТС) по срокам эксплуатации сети по состоянию на 01.01.2006 распределяются в соответствии с таблицей 3.7.6.1.

Таблица 3.7.6.1

Сроки эксплуатации тепловых сетей

№ п.	Год прокладки	Протяженность тепловых сетей, км						
		РТС 1	РТС 2	РТС 3	РТС 4	РТС 5	РТС 6	Всего
1	2	3	4	5	5	6	7	8
1	До 5 лет	1,2	3,7	2,0	2,2	3,6	0,7	13,3
2	От 5 до 10 лет	7,0	10,7	4,6	8,7	10,7	2,2	43,9
3	От 10 до 15 лет	9,6	11,0	3,0	5,0	5,4	1,1	35,1
4	От 15 до 20 лет	5,3	7,5	7,5	3,3	11,6	2,3	37,6
5	От 20 до 25 лет	8,5	3,0	7,9	2,4	11,6	2,3	35,7
6	Свыше 25 лет	21,7	50,0	24,9	21,3	25,7	5,2	148,6

Физический износ магистральных тепловых сетей со сроком эксплуатации свыше 25 лет составляет 148,6 км (47,32 % от общей протяженности сетей).

3.7.7. Сложный рельеф местности и протяженность тепломагистралей предопределили необходимость строительства большого числа мощных перекачивающих насосных станций.

Схема горячего водоснабжения по системе централизованного теплоснабжения, в основном, закрытая (94 %). Только часть потребителей «исторически» продолжают получать воду на горячее водоснабжение непосредственно из тепловой сети (например, район «Красной горки»), которая обеспечивается теплом от Новосибирской ТЭЦ-4.

Подключение теплообменников горячего водоснабжения в основном выполнено и осуществляется по двухступенчатой смешанной схеме.

Суммарное гидравлическое сопротивление сетей и потребителей по зонам теплоснабжения колеблется от 90 до 200 м.

В 2005 году впервые за 25 лет эксплуатации системы централизованного теплоснабжения был введен пусковой комплекс в зоне теплоснабжения ТЭЦ-5, состоящий из магистральных тепловых сетей диаметром 1000 мм и протяженностью 9,5 км, ПНС-11 первой очереди производительностью 7500 куб. м/ч.

Существующее состояние системы теплоснабжения города Новосибирска мало отличается от других крупных городов страны, сохраняя целый ряд нерешенных проблем:

- высокая степень износа основных фондов;
- недостаточный уровень капиталовложений в техническое перевооружение;
- отсутствие цивилизованного рынка для производителей энергии.

3.7.8. Анализ существующего положения по тепловым нагрузкам, тепловым источникам, тепловым сетям, качеству теплоснабжения выявил следующее:

наряду с четырьмя ТЭЦ, крупными районными и промышленными котельными продолжают работать 176 малых и мелких котельных мощностью не более 5 Гкал/час каждая, в том числе 48 котельных работают на угле. В большинстве своем эти котельные не отвечают современным требованиям ни по экономичности, ни по экологическим показателям;

высокая степень износа основных фондов объектов теплоснабжения как теплоисточников, так и тепловых сетей, значительная часть которых давно исчерпала свой ресурс, оказывают негативное влияние на надежность теплоснабжения города;

в связи со старением оборудования на ТЭЦ и тепловых сетях неотложной задачей является модернизация и продление ресурса эксплуатации существующего оборудования и установка нового;

в связи с изношенностью тепловых сетей переход на более высокие температуры сетевой воды требует проведения необходимых мероприятий по повышению тепловой пропускной способности сетей.

Для реализации Генерального плана города Новосибирска потребуется комплексное развитие системы централизованного теплоснабжения.

3.8. Основные направления комплексного развития территории города Новосибирска

3.8.1. Проблемы использования территории города Новосибирска обусловлены историей освоения и методами обустройства функциональной структуры крупного промышленного города. В период централизованной социалистической экономики и общегосударственной собственности городская земля не служила ресурсом развития города, она выделялась предприятиям с учетом перспективного расширения производства. Приоритет производства над иными сферами жизни предопределил ситуацию, когда размер общественных территорий города отставал от требований градостроительных нормативов. Такое же отставание произошло и в плотности улично-дорожной сети, особенно ее магистральной составляющей, в строительстве мостов, транспортных развязок.

Задача рационального использования городской территории не была приоритетной при обосновании проектов территориального планирования советского периода. Более того, как показал анализ истории предыдущих генеральных планов города Новосибирска, не формулировались технические требования проектировщикам на формирование единого компактного поселения. Наоборот, город Новосибирск рассматривался как совокупность нескольких городов-поселков, удаленных друг от друга на значительное расстояние. Как видно из анализа использования территории, город так и не смог до конца преодолеть диспропорции в формировании территорий разного функционального использования. Незавершенность и фрагментарность застройки, наличие неосвоенных, «резервных» территорий, значительные участки усадебной неблагоустроенной застройки остаются отличительными чертами города Новосибирска. Единственным примером комплексного градостроительного решения остается застройка Академгородка.

Территория используется таким образом, что производственные и коммунальные объекты соседствуют с жилыми районами. Это затрудняет планировочное развитие городской жилой и общественной застройки к набережной реки Оби и сдерживает формирование зоны общегородского центра. Особенность текущей градостроительной ситуации заключается в том, что имеется относительно немного незастроенных участков территории в границах города, которые могут быть использованы для формирования жилых и общественных комплексов. Поскольку резервы свободных территорий для комплексного строительства подходят к своему исчерпанию, необходимо будет осваивать неудобные территории, прибрежные территории, реконструировать обширные участки усадебной малоэтажной застройки и промышленные зоны, планировать расширение городской территории.

Градостроительная задача комплексного развития территории города в настоящее время усугубляется наличием разных видов собственности на землю и недвижимость. На муниципальной территории присутствуют крупные участки федеральной и региональной собственности. Это, в первую очередь, участки территории промышленных предприятий федерального значения (НЗХК, Новосибирского авиационно-производственного объединения имени В. П. Чкалова), железной дороги (приложение 7).

3.8.2. Комплексное развитие территории города Новосибирска будет осуществляться по следующим главным направлениям:

3.8.2.1. Реорганизация функциональной структуры:

перифункционирование существующих территорий сельскохозяйственного использования (садово-дачные участки);

освоение неиспользуемых участков территории (затапливаемые участки и участки с крутым рельефом);

вынос производственных и складских объектов из жилых зон.

3.8.2.2. Реконструкция территорий со сносом ветхого и аварийного жилищного фонда, зон малоэтажной индивидуальной застройки:

укрупнение планировочных элементов (кварталов);

обустройство территории;

размещение объектов обслуживания населения (школы, детские дошкольные учреждения, поликлиники);

организация общественного транспортного обслуживания.

3.8.2.3. Развитие улично-дорожной сети города:

ускоренное развитие магистральной сети;

доведение плотности магистральных улиц и дорог до нормативных требований;

строительство новых мостов и развязок;

развитие скоростных магистралей непрерывного движения с высокой пропускной способностью для осуществления связи удаленных друг от друга районов города и связи улично-дорожной сети города с магистралями внешнего транспорта федерального значения.

3.8.2.4. Реконструкция промышленных зон города:

выявление участков, которые можно перепрофилировать для размещения объектов общественно-делового использования;

инвентаризация промышленных зон для выявления предприятий, неэффективно использующих территорию.

3.8.2.5. Развитие функционально-планировочной структуры общегородского центра:

вынос непрофильных объектов и объектов, не соответствующих его градостроительному статусу;

выявление резервов для размещения новых специализированных зон общегородского центра с учетом реконструкции прибрежных территорий левобережья;

выявление участков территории для перспективного развития общегородского центра вдоль основных транспортных магистралей в увязке с развитием метрополитена.

3.8.2.6. Развитие и модернизация инженерных инфраструктур:

3.8.2.6.1. Водоснабжение:

реконструкция водозаборов в связи с их неудовлетворительным техническим состоянием и прогнозным снижением уровня воды в реке Оби;

перевод водоснабжения Академгородка от системы городского водопровода в связи с неудовлетворительным качеством подземного источника;

организация новых подземных источников водоснабжения;

повышение надежности дюкерных переходов;

модернизация очистных сооружений.

3.8.2.6.3. Водоотведение:

реконструкция коллекторов глубокого заложения;

выявление участков для депонирования осадка иловых площадок.

3.8.2.6.4. Теплоэлектроснабжение:

возведение теплогенерирующих объектов, в том числе локальных источников, строительство и реконструкция тепловых сетей;

строительство, реконструкция и техническое перевооружение подстанций, реконструкция электрических сетей.

3.8.2.7. Инженерная подготовка территории:

водопонижение и осушение территорий для нового жилищного строительства;

рекультивация участков территории, имеющих накопления вредных веществ в почвенном слое.

3.8.2.8. Озеленение и рекреации:

разбивка новых парковых зон в правобережной и левобережной частях города;

озеленение прибрежных зон при их реконструкции и устройстве набережных на реке Оби;

благоустройство и озеленение прибрежных зон малых рек и водоемов города;

сохранение озелененных территорий городских лесов с постепенным их преобразованием в лесопарковые зоны, создание скверов и бульваров, приближенных к жилым массивам.

4. Обоснование вариантов решения задач территориального планирования

4.1. Обоснование вариантов территориального планирования города

4.1.1. Общие положения

Особенности исторически сложившейся территориально-планировочной структуры, существующая конфигурация границ, целевое использование земель, окружающих город, во многом обуславливают выбор вариантов территориального развития его отдельных частей и города в целом, как единой градостроительной системы.

Исходя из сложившихся ограничений определяется несколько обоснованных направлений развития территории города вдоль основных планировочных осей (приложение 8).

4.1.2. Северная часть правобережья

Развитие территорий основной правобережной части города ограничено с западной стороны крупным лесным массивом Заельцовского бора, с восточной стороны – промышленными зонами открытого акционерного общества «Новосибирский завод химических концентратов» и Новосибирского авиационно-производственного объединения имени В. П. Чкалова. Кроме того, весь северо-восточный сектор пригородной территории неблагоприятен для дальнейшего освоения для жилой зоны в связи с многолетним накоплением выбросов предприятий упомянутых промышленных зон с учетом розы ветров.

Развитие жилого района Пашино ограничивается с северо-запада лесными массивами земель Гослесфонда, с восточной стороны - федеральной трассой «Байкал», с северо-востока - промышленной зоной и полигонами захоронения промышленных отходов. В случае снятия ограничений рост территории жилого района Пашино в вышеуказанных направлениях привел бы к дальнейшему усугублению его градостроительной изолированности и тем самым создавал предпо-

сылки для правового оформления функционирования жилого района Пашино как самостоятельного муниципального образования.

В настоящее время вблизи трассы северного обхода федеральной трассы «Байкал» между жилым районом Пашино и основной застройкой правобережья активно осваиваются земельные участки для размещения логистических и складских комплексов, производственных объектов. В дальнейшем это приведет к появлению нового коммунального и производственного пояса на северной границе города, окончательно отрезающего жилую застройку жилого района Пашино от основной застройки правобережья города Новосибирска.

Принимая во внимание данные обстоятельства, наиболее обоснованным вариантом развития северных территорий правобережной части города Новосибирска и жилого района Пашино является освоение территорий, которые расположены между ним и основной застройкой правобережья.

При данном варианте развития обоснованными выступают следующие предложения о территориальном планировании рассматриваемой части города:

изменение существующих границ города за счет присоединения земель Мочищенского сельсовета (869,5 га), Станционного сельсовета (2897 га), Каменского сельсовета (118 га) между жилым районом Пашино и северной частью правобережья;

изменение использования территории, занятой городским аэропортом «Северный» на жилые и общественно-деловые зоны;

формирование функционально-планировочной структуры новой жилой застройки вдоль главной планировочной оси развития северной части города – продолжении Красного проспекта и планировочное соединение жилого района Пашино и жилых районов «Снегири» и «Родники» с основной жилой застройкой правобережья;

включение в границы города всего массива Засельцовского бора и части акватории реки Оби с островами позволит обеспечить функционирование этих территорий в качестве зон рекреационного использования как единой экосистемы.

4.1.3. Восточная и южная части правобережья

Развитие застроенной части Первомайского района, прилегающей к восточной границе города, ограничено с севера рекой Иней, с юга – землями железнодорожного узла и далее лесным массивом Ельцовской лесной дачи, с востока – вновь проектируемой трассой восточного обхода федеральной трассы «Чуйский тракт». Единственным планировочным направлением территориального роста застройки Железнодорожного района является северное направление.

Предлагается в этой части правобережья изменить границы города за счет присоединения участка земель Новолуговского сельсовета (1042,6 га). Здесь предлагается создать жилой район с линейно-развивающейся функционально-планировочной структурой вдоль реки Ини.

Ограничения территориального развития Академгородка определяются наличием крупных лесных массивов, окружающих данное градостроительное образование с запада, севера, юга и юго-востока, где расположен Центральный сибирский ботанический сад. Остается одно планировочное направление – восточ-

ное, которое может быть использовано при планировании перспективного развития Академгородка. Кроме того, важным фактором повышения градостроительной ценности участков территории к востоку от его существующей застройки, является трасса восточного обхода федеральной трассы «Чуйский тракт», проходящая по пригородным территориям.

В этих условиях наиболее обоснованным с позиций градостроительных, природоохранных, экологических и санитарно-гигиенических требований является следующий вариант территориального планирования:

частичное изменение границ города с восточной стороны от Академгородка с присоединением участков земель Барышевского сельсовета для формирования зон преимущественно малоэтажной жилой застройки;

сохранение функционального использования рекреационных зон, сформированных лесными массивами, прилегающими к районам жилой застройки Академгородка.

В целом, предложенный вариант территориального планирования правобережья города Новосибирска предполагает формирование в перспективе линейно-узловой планировочной структуры на основе застроенных и вновь осваиваемых участков территории Академгородка, районов Нижней Ельцовки, Матвеевки, Первомайского района и поселка Луговской.

4.1.4. Юго-западная часть левобережья

Находящиеся в рассматриваемой части города застроенные территории Кировского района и район Левые Чемы (относится административно к Советскому району) в планировочном отношении разобщены и разделены между собой землями Новосибирского района. Такая градостроительная ситуация является весомым сдерживающим фактором формирования взаимосвязанной функционально-планировочной структуры левобережной части города Новосибирска.

Территориальное развитие Кировского района ограничивается в восточном направлении рекой Обью, с севера – промышленными зонами, в южном направлении – существующими границами города. К 2015 году будут освоены участки, выделенные для комплексного многоэтажного жилищного строительства (районы Южно-Чемской, Затулинский, Акатуйский), поэтому в дальнейшем Кировский район не будет иметь свободной территории для развития.

В свою очередь, район Левые Чемы представляет собой изолированное от основной части застройки левобережья градостроительное образование, ограниченное в территориальном развитии рекой Обью, акваторией Новосибирского водохранилища с востока и городской границей с запада и севера. Потенциальное развитие территории района Левые Чемы на запад еще в большей степени будет усугублять нынешнее положение функциональной и планировочной изолированности.

Целесообразным и градостроительно обоснованным направлением территориального развития района является направление вдоль главной планировочной оси – Советского шоссе в сторону основной застройки левобережья. Такое решение предполагает присоединение части земель Мичуринского сельсовета и рабочего поселка Краснообск к территории города Новосибирска.

Предлагаемый вариант территориального планирования для юго-западной части левобережья предполагает формирование полосы застройки вдоль направления реки Оби из взаимосвязанных зон жилой, общественной и производственной застройки. Это позволит объединить в единую планировочную систему разрозненные в настоящее время территории районов Левые Чемы, поселков Огурцово, Элитный, рабочего поселка Краснообск для дальнейшего комплексного развития на базе единой инженерной и транспортной инфраструктуры.

Предлагается увеличить городскую территорию в левобережье за счет присоединения участков земли Толмачевского сельсовета (1533 га) и Верх-Тулинского сельсовета (957,5 га). На прирезаемых землях будут размещены новые парковые зоны для организации отдыха жителей Кировского и Ленинского районов. Одновременно с этим формируемый зеленый пояс на юго-восточной границе города позволит сдерживать перенос пыли в жилые районы левобережья.

Участок земли, отчуждаемый от Толмачевского сельсовета, позволит сформировать новую коммунальную и производственную зону в развитие существующей складской зоны вдоль Толмачевского шоссе. Функциональное использования новой зоны продиктовано размещением в ней проектируемой ТЭЦ-6. Такая зона необходима для размещения складов, коммунальных объектов и предприятий, выносимых из жилых зон и из центральной исторической части города. Принимая во внимание расположение новой зоны по отношению к жилой застройке левобережья, здесь предполагается дислоцировать предприятия с экологически безопасными технологиями.

4.1.5. Западная часть левобережья

Вариантом территориального планирования левобережья предлагается частичное изменение участка западной границы города, примыкающего к улице Станционной, для формирования въездной вестибюльной зоны общественно-делового использования со стороны международного аэропорта Толмачево.

Расширение территории Ленинского района за счет присоединения прибрежных участков земли необходимо для формирования набережной реки Оби и освоения жилого района Затон с учетом строительства перспективного Ельцовского моста (через остров Саранок) и формирования общественно-деловых зон общегородского центра.

4.2. Анализ разработки и реализации генеральных планов города Новосибирска

4.2.1. Общие положения

При разработке Генерального плана города Новосибирска в качестве важнейшего рассматривается фактор исторической закономерности становления его планировочной структуры. Становление планировочной структуры города непосредственным образом отражает социально-экономические условия и особенности земельного и градостроительного законодательства, генеральных планов разных исторических периодов.

После Октябрьской революции, которая провозгласила отмену частной собственности на землю, в городах России происходило не контролируемое разрушение системы территориального планирования. Перестала существовать граница города Новосибирска как граница юрисдикции городского самоуправления. Горожане стали разрабатывать под сельхозугодья незастроенные участки селитебной территории и пустыри. Одновременно происходил стихийный захват городской земли крестьянами из окружающих город деревенских поселений.

Сложный процесс обособления городских земель от крестьянских шел очень медленно. Происходил постоянный самозахват участков, бесконтрольная застройка. Деграция городского хозяйства грозила самыми серьезными последствиями и потому остро встал вопрос о необходимости составления общего проекта планировки города.

4.2.2. Первый советский проект планировки города

В связи с переносом центра края из города Омска в город Новониколаевск в 1925 году была предпринята первая попытка разработки генерального плана города. Руководителем проекта планировки стал инженер Загривко И. И., выпускник Томского технологического института.

В начале 20-х годов планировочная структура города была образована двумя районами регулярной квартальной застройки – Центральным и Закаменским. После открытия в 1915 году Алтайской железной дороги город стал крупным транспортным узлом и торговым деловым центром. Дальнейшее приращение территории происходило в основном в правобережной части вдоль железной дороги в северо-восточном направлении. При этом сохранялся компактный рисунок плана города. Центральные общегородские функции локализовались вдоль Николаевского проспекта, вблизи торговых площадей. На левом берегу Оби находились только островки отдельных деревень.

По плану группы Загривко И. И. существовавшая к тому времени квартальная сетка улиц должна была быть дополнена лучевыми и кольцевыми магистралями. Для нового жилищного строительства планировалось упорядочить стихийную застройку устройством «города-сада». Главные идеи плана планировки сводились к следующему:

- в основу перепланировки положить радиальную систему с устройством главного и второстепенных центров;

- образовать площади озелененных территорий внутри города за счет свободных участков;

- достигнуть выхода к реке в заречную часть и ближайшие пригородные леса, для этого организовать параллельно реке Оби «Центральную авеню» с выходом на окраины – Закаменку и Заельцовскую рощу, с центром на углу Красного проспекта и Кузнецких улиц с устройством центральной площади;

- через реку Обь в дальнейшем построить три моста для образования рабочих слободок в левобережной части города с промышленными территориями.

Некоторые направления развития территории города были предугаданы верно и реализованы в дальнейшем: сохранение лесопарковой территории в качестве оздоровительной на северо-западе города, переход перспективной застройки

на левый берег реки Оби, использование выхода к реке как важнейшего аспекта формирования планировки города.

4.2.3. План «Большого Новосибирска» 1926 - 1928 годов

Переименование в 1926 году города Новониколаевска в город Новосибирск совпало с разворачиванием работ по экономическому районированию страны. Принимались важные решения о местах строительства новых промышленных предприятий и поселений при них, трассировке коммуникаций и путей сообщения для обеспечения индустриализации. Сибирь в целом и город Новосибирск в планах нового экономического районирования играли заметную роль.

Значительный толчок росту экономического потенциала города Новосибирска дало строительство Туркестано-Сибирской железной дороги, законченной в 1931 году. Город Новосибирск стал транспортным узлом, в котором Турксиб соединился с Транссибом.

Грандиозные планы промышленного развития не могли не сказаться на идеях проектировщиков городов: предполагались мощные индустриальные центры, по масштабам - городские агломерации, охватывающие своим влиянием значительные территории. Эпитет «Большой город» стал применяться в эти годы ко многим городам, которые подвергались перепланировке.

Все эти обстоятельства предопределили характер плана «Большого Новосибирска», разработку которого возглавил в 1926 году профессор МВТУ Коршунов Б. А. Авторы проекта были увлечены блистательными перспективами, которые открывались перед городом Новосибирском в исследованиях известного экономгеографа, профессора Колосовского Н. Н. В его работах экономическое развитие города Новосибирска рассматривалось в контексте формирования Кузнецкого и Ангаро-Енисейского территориально-экономических комплексов.

Опираясь на предложения Колосовского Н. Н. генеральный план предполагал строительство в городе Новосибирске в ближайшие пятнадцать лет 65 крупных предприятий металлургической, химической, машиностроительной и пищевой промышленности. При исходном количестве населения города 120 тыс. человек план предполагал рост населения к началу 40-х годов до 500 тыс. жителей, а к 1957 году – 900 тыс. жителей.

Проект группы Коршунова Б. А. оказался одним из редких к тому времени примеров комплексной градостроительной разработки, предопределившей развитие города на десятилетия вперед. Для Сибири работа была поистине уникальна, поскольку ни один сибирский город не имел проектов планировочного развития, а многие старые города не имели современных опорных планов (так, в городе Томске пользовались опорным планом, составленным в 1883 году).

Группой Коршунова Б. А. было предложено пять вариантов планировки города Новосибирска, основанных на одной принципиальной планировочной схеме. Как и в плане Загрявко И. И. предусматривалась застройка левого берега реки Оби, устройство радиальных магистралей в старой правобережной части города, постройка второго железнодорожного и коммунального мостов.

Предусматривалось деление города на административный, торговый, промышленный, культурно-просветительский, санитарный, военный, железнодорож-

ный районы с выделением чисто жилищных районов для частного, кооперативного и коммунального строительства. Проектом намечалось создать три основных центра. Первый – существовавший в районе главной базарной площади для размещения городских и окружных учреждений; второй – за рекой Каменкой для краевых административных, банковских и культурно-просветительских учреждений; третий – административный центр рабочего городка за рекой Обью, на левом берегу. Планировочную основу города определял транспортный каркас, решенный по принципу радиально-полукольцевой схемы.

В июне 1929 года схема планировки города Новосибирска была утверждена президиумом крайисполкома.

4.2.4. «Соцгород» на левом берегу реки Оби 1930 года

К 1930 году укрепляется значимость города Новосибирска как крупного железнодорожного узла на востоке страны. Продолжается его территориальный рост. Начинается освоение левого берега под застройку. В границы города Новосибирска включаются пригородные поселения Усть-Иня, Бугры, Перово, Ерестная, Вертково, Малое Кривошеково. Городская застройка выходит за границу реки Малая Ельцовка. Город теряет свою компактность. Начинает формироваться рассредоточенная двухбережная планировочная структура.

Согласно постановлению Экономического Совета РСФСР указано перспективное строительство города Новосибирска как комплекса трех городов: на правом берегу реки Оби, отдельный город на левом берегу и в районе Инского железнодорожного узла. В рамках этого постановления ГИПРОГОР в 1930 году составил самостоятельные проекты планировки левобережной и правобережной частей города Новосибирска.

В 1929 году Совнарком вынес решение о строительстве в городе Новосибирске завода комбайнов, тракторных сеялок и других сельскохозяйственных машин на 12 тыс. работающих. Проект «Соцгорода» предполагал размещение 150 тыс. человек с четким зонированием. Промышленная зона отделялась от жилой зоны санитарным разрывом шириной 600 м. Все улицы предлагались меридиональной ориентации и имели выходы в промышленную зону.

Территория «соцгорода» делилась двумя пересекающимися диагональными магистралями, по которым должна была осуществляться связь с правобережной частью города. Между магистралями образовывались три районных центра с клубами, зданиями связи, универмагами, административными учреждениями. Главная площадь для проведения демонстраций проектировалась на пересечении диагональных магистралей. В зеленых зонах вокруг поселка предлагалось разместить оздоровительные и спортивные сооружения. Общая площадь зеленых насаждений города должна была составить до 30 % всей территории левобережья. Предлагалось уйти от традиционных улиц и располагать «жилые комбинаты» с первичным обслуживанием на 500 - 1000 жителей свободно среди озелененных пространств. Торжественная закладка нового города состоялась 31 мая 1930 года, однако, проект не был реализован.

Планировка правобережной части города Новосибирска приобрела фактически дробный характер, поскольку план Коршунова Б. А. не выполнялся. Жизнь

уже требовала создания для города Новосибирска общей проектной планировочной схемы, которая предусматривала пространственную связь отдельных городских поселений, подчиненных единой градостроительной идее.

4.2.5. Генеральная схема планировки города 1933 года

В 1933 году специалисты Гипрогора (архитектор Бабенков Д. Е., инженер Розенберг Л. Е.) разрабатывают предварительную схему планировки города Новосибирска – в ней город по-прежнему состоит из отдельных частей, но связанных между собой хорошими транспортными связями. Кроме правобережного и левобережного города Новосибирска схема включала как самостоятельные несколько отдельных «городов-районов»: район Эйхе (Инская), Мочище и новый район вблизи деревни Огурцово в левобережье с общей численностью на расчетный период 800 - 850 тыс. человек.

Каждый из планируемых городов-районов существовал самостоятельно в культурно-бытовом и хозяйственном отношении, имел свою производственную и жилую части и элементы обслуживания. Предусматривалось, что общегородское культурно-бытовое обслуживание будет локализовано в основном центральном районе-городе.

Как и в генеральном плане Коршунова Б. А. проект Гипрогора предполагал всемерное сохранение существующих зеленых насаждений, благоустройство и озеленение неудобных территорий: участков с крутым рельефом, оврагов, заливаемых и заболоченных мест поймы реки Оби.

Своеобразно решался вопрос интеграции Транссибирской магистрали и Алтайской железной дороги, которые перерезали город. Были запроектированы 36 пересечений городских улиц с железной дорогой, большая часть которых в двух уровнях. Для лучшей организации связи между берегами реки Оби все магистрали правого берега сводились в проекте в узел площадей Октябрьского района, а все магистрали левого берега – в свой разгрузочный узел. Оба узла предполагалось соединить мостом через реку Обь.

Река Обь по замыслу авторов играла доминирующую роль в композиции плана города. Поэтому проект предлагал всемерное использование береговой зоны под парки и физкультурные сооружения. Большая часть предприятий подлежала выносу из прибрежной зоны.

4.2.6. Генеральный план города 1935 - 1936 годов

Проект планировки города Новосибирска был разработан бригадой Гипрогора в 1935 - 1936 годах под руководством Розенберга Л. Е. Ко времени разработки проекта достаточно четко определился машиностроительный профиль промышленности города Новосибирска. Город сформировался как крупнейший железнодорожный узел распределительного и сортировочного использования для обслуживания Кузнецкого бассейна и как центр организации хозяйственных связей между Западной Сибирью и Средней Азией.

Отсутствие утвержденного генерального плана и практики его реализации отрицательно сказалось на реальной застройке города того времени. Капитальные

здания составляли не более одного процента от всего жилищного фонда. Остальной объем составляли деревянные избы и лачуги из случайных материалов.

Авторы генерального плана стремились соединить уже сложившиеся и самостоятельно функционирующие части города в единый компактный массив, пытаясь сократить протяженность коммуникаций. Планом предусматривалось деление территории города на семь районов: Центральный, Ельцовский, «Сибмаш-строя», Октябрьский, Кировский, Эйхе и Мочище. Застройка районов должна была вестись 5 – 7-этажными домами при средней плотности селитебной территории 175 чел./га.

Авторы постарались учесть предложения ранее выполненных проектов. В окончательном варианте трассировки магистралей левобережья, главная композиционная ось, как и в схеме Коршунова Б. А. направлена перпендикулярно реки Оби и решалась как главный поперечный диаметр с мостовым переходом. В генеральном плане сохранялось положение трех главных общественных узлов с устройством площадей в Центральном, Октябрьском и Кировском районах и главных композиционных осей: Красного проспекта, Октябрьской магистрали и вокзальной диагональной магистрали.

Многие решения рассматриваемого проекта оказались нереализованными, в том числе создание центрального общественного узла Октябрьского района с площадью и зелеными эспланадами. Это во многом связано с тем, что масштабные реконструктивные мероприятия генерального плана в реальности оказывались непосильными для экономики и не находили поддержки в центральных органах власти. Кроме того, постоянные изменения в размещении промышленности (например, строительство крупного металлургического завода и завода олова, начатое в 1940 году) неизбежно приводили к постоянным корректировкам генплана в сторону его упрощения. При этом терялся общий замысел реконструкции территории города.

4.2.7. Корректировка генерального плана города в годы войны 1941 - 1945 годов

Уже в первые месяцы начала войны ситуация в городе Новосибирске значительно изменилась – здесь разместились эвакуированные из европейской части страны предприятия и население. С июня по ноябрь 1941 года город принял 50 эвакуированных предприятий и десятки тысяч рабочих и членов их семей. Фактическая норма жилой площади упала до 2 кв. м на человека. Требования к застройке города в этот период были предельно упрощены.

Необходимость жесткой экономии металла стимулировала широкое применение деревянных и облегченных конструкций. Основные задачи, которые решались организациями Наркомтяжпрома были связаны с форсированным строительством предприятий, в то время как строительство объектов гражданского использования рассматривалось как сопутствующая проблема.

Большие объемы низкокачественного строительства вокруг промышленных предприятий, производимые в спешном порядке, не могли не сказаться на планировочной структуре города Новосибирска. Она исторически складывалась из нескольких производственных поселков и уже в довоенное время отличалась рас-

члененностью и хаотичностью. В военный период этот недостаток еще более усугубился.

Насущные проблемы удовлетворения жильем также сказались в проектах корректировки довоенных генеральных планов. В городе Новосибирске пересмотр довоенного генерального плана был начат уже в 1941 году. Первый план корректировки, составленный ленинградским профессором Витманом В. А. предполагал расчетную численность населения в 950 тыс. человек. При снижении этажности застройки размещение такой численности потребовало новых территорий. Генеральным планом предполагался территориальный рост города на правом берегу в северном, восточном и юго-восточном направлениях. В левобережной части предлагалось возвести Южный жилой комплекс.

Основа структурной композиции – радиальные магистрали, исходящие из центров право и левобережья с введением продольных магистралей вдоль реки.

В 1942 - 1944 годах бригада Гипрогора под руководством Синявера А. М. вновь переработала генеральный план. В нем еще больше увеличилась доля малоэтажной жилой застройки. Наконец, в последние годы войны была произведена третья корректировка генерального плана, в которой учтены изменения, связанные с перемещением десятков промышленных предприятий. Проект выполнен в мастерской городского отдела архитектуры под руководством Соколова-Добрева И. И.

4.2.8. Генеральный план города 1952 года

К 1952 году в Новосибирском Горпроекте под руководством Соколова-Добрева И. И. был подготовлен новый генеральный план. В соответствии с общим курсом послевоенных лет на малоэтажное, «поселковое» развитие городов был увеличен планируемый процент малоэтажного жилища, который значительно менял структуру застройки и ее плотность.

Многоэтажные дома планировалось разместить только в центре, требовались новые свободные территории. Общая площадь территории города расширялась с 30 тыс. га до 60 тыс. га, площадь застроенных территорий с 9347 га до 18689 га.

В композиционном отношении новый генеральный план не внес существенных изменений в прежнюю структуру города. Основная идея планировки, к которой стремились авторы, исходила из идей компактного города, выстроенного как единый ансамбль. Это проявилось в максимальном объединении планировочными средствами различных районов города, которые к тому времени уже имели самостоятельные планировочные решения. По проекту застраивались главные магистрали, пронизывающие весь город, составлявшие непрерывную структуру и обустроенные многоэтажными зданиями с обеих сторон.

Последовавшие в середине 50-х годов архитектурные реформы, связанные с переходом строительства на индустриальную основу и повсеместным строительством микрорайонов на свободных территориях, девальвировали основные положения генерального плана.

Реальная застройка города Новосибирска в послевоенный период проходила без генерального плана. Ведомственные застройщики слабо соблюдали градо-

строительную дисциплину. С большим осложнением проходило дальнейшее размещение промышленных предприятий. Постановлением Совета Министров СССР в августе 1955 года были приняты меры, запрещающие размещение новых промышленных предприятий в крупных городах, однако, они не выполнялись.

Градостроительная ситуация в городе Новосибирске в эти года была чрезвычайно сложна. Все в большей степени углублялась его планировочная расчлененность. Части города, входившие в границы города Новосибирска, были удалены от основного селитебного района города. Разбросанность и разобщенность районов города приводила к длительной незавершенности их застройки, низкому уровню инженерного благоустройства.

В структуре города взаиморасположение промышленности и селитебной территории сложилось неудачно. Промышленные площадки Заельцовского, Дзержинского, Октябрьского районов оказались теперь в непосредственной близости от жилой застройки. В этих районах 51 % промышленных предприятий, в том числе I и II класса вредности, разместились в окружении жилья. Вместе с тем не соблюдался принцип трудового тяготения и значительные массы горожан совершали ежедневные поездки к рабочим местам в несколько десятков километров.

В связи с большим государственным жилищным строительством изменилась структура жилищного фонда города – в 1966 году доля жилой площади в домах высотой 4 - 5 этажей составила 48 %. Однако, доля малоэтажного строительства оставалась большой, что обусловило неэффективное использование селитебной территории, создавая трудности для выбора новых площадок.

Без согласования с генеральным планом возник крупный градостроительный объект – Академгородок, который мыслился как город-спутник города Новосибирска. Это был удачный пример функциональной организации жилой застройки и формирования удобной среды проживания, однако в градостроительном аспекте объект (Академгородок) привнес еще большую разобщенность в планировочную структуру города.

Как показали специальные градостроительно-социологические обследования, проведенные в начале 80-х годов, Академгородок и через двадцать лет после своего появления не стал органичной частью города Новосибирска. Интенсивность передвижений его жителей с трудовыми и социально-культурными целями локализовалась внутри Академгородка, а общегородской центр города Новосибирска и другие районы жителями Академгородка посещались мало. Такое положение во многом укреплялось ведомственными механизмами организации снабжения населения, управления городским хозяйством и земельными ресурсами.

4.2.9. Генеральный план города 1960 - 1968 годов

К 1960 году численность населения города Новосибирска, превысив расчетную на 1970 год (850 тыс. жителей), достигла 918 тыс. человек. С этого года началась одновременная работа над новым генеральным планом и над схемой размещения жилищного строительства на семилетие. В то же время Гипрогор в городе Москве приступил к разработке проекта районной планировки Приобского экономического района.

Главные задачи, которые стояли перед проектировщиками: ограничение роста города, развитие городов-спутников, формирование оптимальной планировочной структуры, эффективное использование городских земель, развитие городского транспорта, реконструкция сложившихся районов. Проектирование нового генерального плана велось институтом Новосибиргражданпроект под руководством Михалева Л. Н.

В проекте генерального плана с расчетным сроком до 1980 года город Новосибирск рассматривался как научно-технический центр специализированного промышленного производства. Существующие предприятия должны доводиться до пределов мощности, а новых предприятий, резко повышающих численность населения, не планировалось. Необходимым считалось только возведение предприятий строительной индустрии, коммунально-бытового обслуживания, пищевой промышленности.

Следовало также вывести из города предприятия высокой санитарной вредности и ликвидировать мелкие коммунальные предприятия и склады на берегах реки Оби, в центральной части города.

Схема районной планировки Приобского промышленного района выделяла Новосибирский промышленный узел с территорией в радиусе 50 км, где сосредоточилась большая часть промышленных предприятий и 83 % городского населения. На основе существующих городов и поселков намечалось развивать города-спутники: Искитим, Бердск и др. В них намечалось разместить промышленные объекты, выведенные из города Новосибирска. Эти меры предпринимались для стабилизации численности города до 1200 тыс. человек. Схема районной планировки практически не оказала влияния на проблемы расселения в Приобье – темпы роста населения сохранились. Выведение из города Новосибирска промышленных предприятий оказалось в тех условиях нереальным.

В новом генеральном плане был принят вариант с компактной планировочной структурой и с расчетной численностью населения 1500 тыс. жителей (этот показатель был снижен Госпланом СССР до 1300 тыс. человек), с площадью в границах города Новосибирска до 47000 га, в которую вошел и Академгородок.

Город Новосибирск продолжал бурно расти за счет жилых районов индустриального домостроения и открытия новых промышленных предприятий. За десять лет (с 1955 по 1965 год) население города возросло в 1,5 раза.

Нарастающая децентрализация города уже не могла быть преодолена градостроительными средствами. На правом берегу размещалось шесть планировочных районов. В левобережье формировались седьмой и восьмой районы, составившие единое градостроительное образование в пределах железной дороги и реки Тулы. Девятый планировочный район формировался южнее и рассматривался как обособленный с выходом к реке Оби вдоль железной дороги. Десятый планировочный район – Первомайский, одиннадцатый – Левые Чемы и двенадцатый – собственно Академгородок. Два последних района являлись уже самостоятельными образованиями со своими местными центрами.

30 апреля 1968 года проект генерального плана города Новосибирска был утвержден Советом Министров РСФСР. Это был первый и единственный в советский период, утвержденный документ территориального планирования.

Практика строительства потребовала нового проектного решения всего городского центра. К этому времени участок на пересечении улиц Кирова и Восход, который в предыдущих генеральных планах рассматривался как зона краевого центра, был частично застроен жилыми домами, зданиями завода радиодеталей, научно-технической библиотекой. В сложившемся историческом центре велась пробивка Вокзальной магистрали, строился новый микрорайон на месте кварталов деревянной застройки по улице Челюскинцев.

Территориально развитие общегородского центра по-прежнему планировалось в сторону Октябрьского района на участке между улицей Восход, долиной реки Каменки, улицей Кирова и набережной реки Оби. Здесь должны были размещаться крупные объекты торговли и общественного обслуживания, а также деловые учреждения. Однако, в течение последующих двух десятилетий эти комплексы так и не были построены, а из крупных административных зданий был построен только комплекс зданий Обкома КПСС.

При анализе состояния городской среды, выполненной специалистами Главного управления архитектуры и градостроительства мэрии для Стратегического плана устойчивого развития города Новосибирска указывается, что происходит стремительное развитие центра города в северном направлении, вдоль Красного проспекта в отличие от идеи генерального плана города 1968 года, предлагавшего экспансию центра по направлению к югу, в направлении Октябрьской магистрали.

4.2.10. Генеральный план 1976 - 1985 годов

По прошествии восьми лет с момента утверждения генерального плана он в значительной степени исчерпал себя. В 1976 году Гипрогору было поручено совместно с институтом Новосибиргражданпроект подготовить технико-экономические основы нового генерального плана.

К этому времени город продолжает интенсивный рост в основном вдоль ранее сформированных планировочных осей. Активно развиваются агломерационные процессы: в сферу влияния города Новосибирска попадают города Бердск, Искитим, Обь, рабочий поселок Краснообск. Складываются предпосылки для формирования открытой системы расселения. Жилищное строительство продолжается, в основном, на свободных площадках на периферии города. В пригородной зоне возникают садово-огородные поселки временного проживания, завершается формирование научно-селитебных образований в окружении Новосибирского научного центра.

В этот период в качестве главной проблемы развития города Новосибирска выступает проблема регулирования его численности. В 1976 году численность жителей составляла около 1300 тыс. человек, в то время как по генеральному плану этот уровень должен был достигнут только в 1980 году.

Острота территориальной проблемы вызывалась тем, что ряд площадок под жилищное строительство требовал дорогостоящих инженерных мероприятий для их подготовки. Дальнейшее территориальное развитие города осложнялось также расположением на границах города Новосибирска на землях Новосибирского сельского района комплексов, закрывших возможный рост в этих направлениях, в

том числе это и размещение комплекса СО ВАСХНИЛ, занявшего 6000 га в левобережной части города, крупного свиноводческого комплекса в северной правобережной части города.

В 1976 году для дальнейшего проектирования города был составлен план экономического и социального развития. Пятилетний план в области градостроительства предполагал развитие энергетики, прокладку новых теплотрасс, получение природного газа от строящегося газопровода Нижневартовск - Кузбасс. Предстояло завершить снос государственного барачного фонда, переселить из овражных и затопляемых территорий несколько тысяч семей. Намечалось завершение строительства моста через реку Обь с двумя путепроводами.

Московский Гипрогор работал над генеральным планом в тесном сотрудничестве с новосибирскими проектировщиками. Специалистами Промстройпроекта были предложены варианты перспективной застройки резервных территорий для промышленного строительства. Предлагалось создать в промышленных зонах крупные общественные центры. Сотрудники НИИ гигиены разработали обоснование комплекса мероприятий по охране и оздоровлению окружающей среды города. В основу комплекса положены исследования состояния водоемов, воздушной среды, шумового режима автомагистралей.

Впервые в истории создания генеральных планов города Новосибирска проблема реконструкции сложившихся районов связывалась с задачей сохранения всей историко-культурной среды Центрального района города. Это было новым словом в градостроительстве сибирских городов. Город Новосибирск, возникший менее ста лет назад, никто не относил к разряду исторических городов и проблема охраны памятников ранее никогда не поднималась в градостроительном аспекте.

Генеральный план города 1985 года был наиболее полным и продуманным документом, но он не мог быть утвержден и исполнен в полной мере, поскольку в стране уже началась коренная ломка сложившихся социальных устоев и переход к рыночной экономике.

Анализ исторического становления планировочной структуры города Новосибирска, позволяет сделать следующие выводы:

в отличие от исторических городов страны, имевших длительный период постепенного становления планировочной структуры от центрального ядра к периферии, город Новосибирск является примером городов, в которых за счет особенностей его роста была нарушена постепенность и последовательность наращивания структурных частей;

современное состояние структуры города Новосибирска характеризуется тем, что общегородской центр еще не сложился, а на удаленных периферийных участках города возникли крупные промышленно-селитебные образования со своими локальными центрами;

история разработки генеральных планов города и их реализации свидетельствует о значительном расхождении между градостроительными моделями и практикой реальной застройки города.

Особенности сложившейся на сегодняшний день планировочной структуры есть результат действия многих факторов и механизмов, в том числе не связанных с территориальным планированием.

Наиболее интенсивно интегративный процесс проявляется по планировочным осям, совпадающим с внутригородскими магистралями, сложившимися в 50-е годы прошлого столетия, чем вдоль относительно новых магистралей. Эти оси сложившихся планировочных районов и сегодня являются главными структурообразующими элементами современного градостроительного каркаса города Новосибирска.

4.3. Градостроительный анализ существующей планировочной структуры города

4.3.1. Исторические факторы формирования планировочной структуры города Новосибирска и природно-ландшафтные условия предопределили особенности ее современного состояния и направления дальнейшего развития.

Главными планировочными факторами, определяющими территориальное развитие и своеобразие сложившейся структуры города Новосибирска остаются:

широтная ось, образуемая трассой Транссибирской железнодорожной магистрали;

меридиональная ось, образуемая рекой Обь с притоками и параллельными данной оси транспортными коммуникациями;

геологические, гидрогеологические и геоморфологические особенности территории (наличие долин рек, овражных участков, подтопляемых территорий);

сохранившиеся лесные массивы и участки, водные пространства;

значительные по площади промышленные зоны в местах концентрации крупных градообразующих промышленных предприятий и объектов инженерной инфраструктуры;

магистральная улично-дорожная сеть, система железнодорожных путей и подъездных веток, линий и станций метрополитена;

размещение исторически сложившегося общегородского центра, трассировка магистральных улиц городского значения, выполняющих роль композиционных и планировочных осей.

4.3.2. В составе существующей планировочной структуры города Новосибирска выделяются правобережная и левобережная части, несколько отдельных градостроительных образований со складывающейся специализацией и составляющие их элементы (районы и зоны), описание которых представлено в таблице 4.3.2.1 и на карте-схеме существующей планировочной структуры (приложение 9).

Таблица 4.3.2.1

Элементы существующей планировочной структуры города Новосибирска

№ п.	Наименование района, зоны	Описание границ и характеристика элемента планировочной структуры
1	2	3
1. Правобережная часть города		
1.1	Центральный планировочный район	Территория общегородского центра вместе с участками его ближайшего пространственного

1	2	3
		<p>развития.</p> <p>Внешняя граница зоны образована улицами Писарева, Ипподромской, Каменской магистралью, улицами Кирова, Восход, набережной реки Оби до полосы железной дороги.</p> <p>Основа внутренней структуры – Красный проспект, улицы Нарымская, Димитрова, Фрунзе, Советская, Ленина.</p> <p>Основные функциональные и композиционные узлы: площадь им. Калинина, станция метро Красный проспект, площадь им. Гарина-Михайловского, площадь им. Ленина, станция метро Речной вокзал</p>
1.1.1	Зона центрального ядра	<p>Исторически сложившееся ядро центра – место концентрации учреждений культуры, обслуживания, торговли, административных учреждений общегородского и регионального уровня.</p> <p>Внешняя граница зоны образована улицами Писарева, Каменской, Некрасова, Ольги Жилиной, Крылова, Семьи Шамшиных, Каменской магистралью, полосой отвода железной дороги.</p> <p>Основные узлы: участок возле станций метро Красный проспект, Сибирская;</p> <p>площадь им. Кондратюка;</p> <p>кварталы по улицам Гоголя, Крылова, Каменской;</p> <p>площадь им. Гарина-Михайловского;</p> <p>площадь им. Ленина;</p> <p>участок вокруг пересечения Вокзальной магистрали и улицы Димитрова;</p> <p>участок Красного проспекта вокруг часовни и часть Октябрьской магистрали;</p> <p>участок вокруг пересечения улицы Ленина и проспекта Димитрова</p>
1.2	Северный планировочный район	Ограничен правым берегом реки Оби, полосой отвода железнодорожной магистрали и примыкает к границам центрального планировочного района
1.2.1	Северная рекреационная зона	Включает Заельцовский лесопарк, Ботаническое лесничество, территорию Заельцовского кладбища, территорию зоопарка
1.2.2	Ельцовская зона	Включает территорию жилых районов Ботанический, Плановый, территорию усадебной застройки вблизи зоопарка, усадебную застройку, примыкающую к улице Жуковского, промышленную

1	2	3
		площадку между Красным проспектом, улицами Северной, Залесского, Дуси Ковальчук
1.2.3	Центральная при- брежная зона	Ограничена рекой Обь и улицей Фабричной, улицей Владимировой до Заельцовского парка. Включает усадьбную застройку и кварталы вдоль улицы Фабричной, комплекс железнодорожной больницы, складские зоны. Локального общественного центра не имеет
1.2.4	Калининско- Мочищенская зона	Включает территорию Калининской промышленной зоны, жилые районы по улице Богдана Хмельницкого, Родники и Снегири, территорию аэропорта «Северный», промышленную и складскую зону Мочище. Местным общественным центром зоны является участок сложившейся застройки улицы Богдана Хмельницкого (от Сухого лога до улицы Учительской), который выполняет функции центра для отдаленных микрорайонов «Родники», «Снегири». Имеются три узла линейного центра: остановки транспорта Учительская, Стадион «Сибирь» и Сухой лог
1.2.5	Пашинская зона	Включает территорию жилой и промышленной застройки жилого района Пашино. Локальный общественный центр не сложился
1.3	Восточный планировочный район	Ограничен внешней границей северного планировочного района, границей центральной планировочной зоны, берегом реки Оби и рекой Иня. Район включает многоэтажную застройку по улицам Бориса Богаткова, Доватора, Есенина, вдоль проспекта Дзержинского, Гусинобродского шоссе, Восточного жилмассива, территорию Дзержинской промышленной зоны, усадьбную и многоэтажную застройку Ключ-Камышенского плато, промплощадку Новосибирской ТЭЦ-5, участки садоводческих хозяйств
1.3.1	Дзержинская зона	Включает территорию Дзержинской промышленной зоны, квартальную застройку вдоль проспекта Дзержинского, жилые микрорайоны по улицам Кошурникова, Есенина, усадьбную застройку по улицам Волочаевской, Технической, Коминтерна. Местным общественным центром зоны является линейный участок проспекта Дзержинского с двумя узлами: около Березовой рощи и ДК им. В. П. Чкалова

1	2	3
1.3.2	Гусинобродская зона	<p>Включает массивы усадебной застройки и Восточный жилмассив, участки садоводческих и огородных кооперативов.</p> <p>В границах зоны расположен объект общегородского и межрегионального значения – Гусинобродский вещевой рынок, вблизи которого формируются крупные торгово-развлекательные центры и планируется депо со станцией метрополитена</p>
1.3.3	Никитинская зона	<p>Ограничена Центральным планировочным районом, Каменной магистралью, улицей Фрунзе, границей Калининской зоны, руслом реки Плющихи. Включает территорию Военного городка, жилмассивы Молодежный, Никитинский, производственные и коммунально-складские территории вдоль железной дороги. В зоне расположены комплексы Новосибирского государственного архитектурно-строительного университета, Новосибирского государственного аграрного университета. Главные планировочные оси зоны – улицы Кирова, Никитина, Большевицкая. Местный общественный центр – участок улицы Кирова от ГПНТБ до улицы Никитина с включением участка по улице Гурьевской возле Октябрьского рынка</p>
1.3.4	Ключ-Камышенская зона	<p>Занимает территорию от реки Плющихи и включает в себя Ключ-Камышенское плато. Южная граница зоны проходит по руслу реки Ини. В зоне расположена усадебная застройка и многоэтажная застройка по улице Выборной, территория ТЭЦ-5, комплекс Новосибирского государственного педагогического университета.</p> <p>Общественный центр зоны пока не сложился. Главные планировочные оси зоны: улицы Большевицкая и Выборная</p>
1.4	Южный планировочный район	<p>Ограничен правым берегом реки Оби и границей города Новосибирска. Занимает территорию вдоль реки Оби и захватывает жилую застройку и промышленные зоны Первомайского района, поселки Матвеевку, Нижнюю Ельцовку, Академгородок, территорию лесов вдоль Бердского шоссе, жилые районы Правые Чемы, Кирова.</p> <p>Главная планировочная ось – Бердское шоссе. Местный общественный центр района – участок</p>

1	2	3
		общественно-делового использования в Верхней зоне Академгородка. Локальные общественные центры: вблизи остановок транспорта Матвеевка, Нижняя Ельцовка, Шлюз и участок на улице Демакова
1.4.1	Первомайская зона	Ограничена рекой Иня, границей города Новосибирска, административной границей между Советским и Первомайским районами. Включает застройку Первомайского района, зеленые массивы, станцию «Иня-сортировочная», жилой массив, примыкающий к улице Одоевской, частную застройку по улицам Вересаева и Нахимова. Общественный центр зоны имеет линейную форму и занимает кварталы, примыкающие к улице Первомайской (от улицы Шмидта до улицы Эйхе)
1.4.2	Нижнеельцовская зона	Ограничена Первомайской зоной и линией застройки Нижней зоны Академгородка, Бердским шоссе. Включает усадьбную и многоэтажную застройку по улице Лесосечной, <i>улице Экваторной</i> и улице Зеленая горка, комплексы НИИКЭМ, Гидроцветмета
1.4.3	Академическая зона	Ограничена Бердским шоссе, границей Нижнеельцовской зоны, границей города. Включает застройку Нижней и Верхней зон ННЦ, жилого района Кирово, Ботанический сад. Транспортный каркас зоны: участок Бердского шоссе от поселка Нижняя Ельцовка до границы города Новосибирска, проспекты Строителей, Науки, Морской. В зоне сложился общественный центр – участок Морского проспекта и улица Ильича с Домом Ученых, торговым центром, гостиницей «Золотая Долина», комплексом Новосибирского государственного университета
1.4.4	Южная рекреационная зона	Занимает обширную территорию вдоль акватории реки Оби от устья реки Ини до плотины ОбьГЭС. Включает участки усадьбной застройки вдоль Бердского шоссе и многоэтажной застройки жилого района Правые Чемы, шлюзового канала и промплощадки в районе шлюза, территорию пляжа Академгородка
2. Левобережная часть города		
2.1	Левобережный центральный район	Ограничен улицами Немировича-Данченко, Сибиряков-Гвардейцев, Вертковской, Римского-Корсакова, Титова, Станиславского, Котовского,

1	2	3
		<p>границей железной дороги, застройкой микрорайона Горский.</p> <p>Внутренний транспортный каркас зоны: проспект Карла Маркса, улицы Котовского, Ватутина, Сибиряков-Гвардейцев, Титова, Станиславского.</p> <p>Главные планировочные узлы зоны: транспортная развязка в начале проспекта Карла Маркса, площадь им. Карла Маркса, площадь Станиславского, площадь Труда, станция метро Студенческая</p>
2.1.1	Зона левобережного центрального ядра	<p>Включает территорию кварталов в пределах улиц Горская, Блюхера, Покрышкина, Новогодняя, Немировича-Данченко.</p> <p>Имеет линейно-узловую структуру и является общественным центром всего левобережья, концентрируя учреждения торговли, обслуживания, образования общегородского уровня вблизи станций метрополитена</p>
2.2	Юго-Западный планировочный район	<p>Ограничен берегом реки Оби, границей города Новосибирска, руслом реки Тулы.</p> <p>Включает жилмассивы Северо-Чемской, Затулинский, Бугринскую рощу, промышленные площадки Кировского района, участок железной дороги от реки Тулы до моста через реку Обь.</p> <p>Главные планировочные оси – улицы Ватутина, Мира, Сибиряков-Гвардейцев, Петухова</p>
2.2.1	Чемская зона	<p>Примыкает к Бугринской роще и реке Обь, включает многоэтажную застройку Северо-Чемского жилмассива и усадьбную застройку Чемского поселка, вдоль улицы Прокопьевской, кварталов между улицами Герцена, Кожевникова, Чигорина, промплощадку по улице Олозаводской.</p> <p>Местный общественный центр не сложился</p>
2.2.2	Кировская промышленная зона	<p>Включает промышленные площадки Кировского района между рекой Тулой, «Винаповским проездом», участки усадьбной застройки по реке Туле.</p> <p>В зоне размещен крупный центр торговли: торговый комплекс «Левобережный» и автомобильный рынок по улице Петухова</p>
2.2.3	Затулинская зона	<p>Включает участки частной усадьбной застройки по реке Туле, застройку поселка по улице Мира, Затулинский жилмассив.</p> <p>Планировочная ось - улица Петухова.</p> <p>Локальный общественный центр зоны – участок внутри Затулинского жилмассива от перекрестка</p>

1	2	3
		улицы Громова и Зорге вдоль улицы Зорге до дома № 145
2.2.4	Бугринская зона	<p>Ограничена улицей Ватутина, берегом реки Оби, границей застройки Северо-Чемского жилмассива, руслом реки Тулы.</p> <p>Включает Бугринскую рощу и участки усадебной застройки в долине реки Тулы. Локального общественного центра нет.</p> <p>В зоне формируется крупный торгово-развлекательный комплекс «Мега»</p>
2.2.5	Приморская зона	<p>Включает территорию многоэтажной и частной застройки поселков ОбьГЭС, Огурцово, парк культуры и отдыха «У моря Обского», промплощадки Опытного завода СО РАН, завода конденсаторов.</p> <p>Транспортный каркас зоны: улицы Софийская, Часовая, Молодости, Гидромонтажная, Приморская, Ивлева.</p> <p>Основные узлы зоны: пересечение улиц Ветлужской и Софийской, участок возле ДК «Приморский».</p> <p>Общественный центр зоны: кварталы между улицами Новоморской, Ветлужской, Софийской, Молодости</p>
2.3	Западный планировочный район	<p>Ограничен Центральным левобережным районом, улицей Ватутина, руслом реки Тулы, границей города, левым берегом реки Оби. Включает в себя кварталы по улице Станиславского, многоэтажную застройку Западного и Юго-Западного, Троллейного жилмассивов, коммунально-складскую зону по Толмачевскому шоссе, Ленинскую промышленную зону, усадебную застройку жилого района Затон, участки золоотвалов.</p> <p>Транспортный каркас района образуют улицы: Станционная, Станционная-2, Троллейная, Титова, Толмачевское шоссе, улица Энергетиков</p>
2.3.1	Ерестнинская зона	<p>Ограничена полосой железной дороги, линией застройки Юго-Западного жилмассива, улицей Связистов.</p> <p>Включает территории усадебной жилой застройки, имеет резервы для многоэтажной застройки за счет дальнейшего освоения Ерестнинской площади</p>
2.3.2	Толмачевская ком-	Включает коммунально-складские территории

1	2	3
	мунальная зона	вдоль Толмачевского шоссе, застройку по улице Хилокской. В зоне расположены центры торговли городского значения: Хилокский оптовый рынок и оптово-розничный комплекс на Толмачевском шоссе
2.3.3	Троллейная зона	Включает жилую усадебную и многоэтажную застройку Троллейного, Станиславского жилмассивов, Западного и Юго-Западного жилых районов. Планировочные оси: улицы Связистов, Троллейная, Станиславского, Немировича-Данченко. Местный общественный центр складывается вблизи Ленинского рынка
2.3.4	Станционно-Кудряшовская зона	Ограничена полосой железной дороги, примыкает к центральной планировочной левобережной зоне, граничит с прибрежными территориями по улицам Стартовой, Большой, 2-й Школьной, 1-й Шоссейной, 1-й Ракитной. Зона включает промышленные площадки Ленинского района, участки золоотвалов, участки частной усадебной застройки, застройку по улице Портовой. Транспортный каркас зоны образован улицами Станционной, 2-й Станционной, Энергетиков. Главный транспортный узел: площадь Энергетиков. Зона не имеет общественного центра. На территории прилегающей к улице Энергетиков находится крупнейший торговый центр общегородского значения «Гигант»
2.3.5	Левобережная прибрежная зона	Включает прибрежные территории по границе с Центральной левобережной зоной и Станционно-Кудряшовской зоной. Разрезается дамбами Октябрьского и Димитровского мостов. Включает территорию городского пляжа, частную застройку по улицам Тульской, Западной, Стартовой, Чулымской, Самотечной, Моторной, Ракитной, котлованы на межмостной территории, станции «Левая Обь», комплекс областной клинической больницы, застройку, примыкающую к улице Немировича-Данченко

Одной из главных особенностей современного состояния планировочной структуры города Новосибирска остается территориальная разобщенность ее составных частей, которые отделены друг от друга естественными и искусственными

ми преградами, что препятствует объединению этих частей в целостное градостроительное образование.

4.3.3. Основные характеристики планировочной структуры города Новосибирска:

4.3.3.1. Разделение общегородской структуры на правобережную и левобережную части поймой реки Оби, ширина которой достигает 1,5 - 2,0 км при протяженности береговой линии в границах городской территории 25 - 30 км.

4.3.3.2. Наличие градостроительных анклавов, удаленных от основных частей застроенной территории.

На территории города Новосибирска можно выделить несколько таких анклавов:

жилой район Пашино, не имеющий достаточных планировочных связей с остальными районами города. Район не имеет развитого общественного центра и не может функционировать как самодостаточное градостроительное образование;

Первомайская зона, включающая в себя территорию жилой застройки Первомайского административного района и производственную зону железнодорожного узла. Данное градостроительное образование имеет исторически сформированную систему обслуживания городского уровня и функционирует как самодостаточный планировочный район;

Академическая зона, которая включает застроенные территории Новосибирского научного центра, научно-производственные зоны СО РАН, застройку жилого района Кирова, территории Сибирского ботанического сада. Характерно, что Академгородок с самого начала проектировался как отдельный от города Новосибирска город-спутник и имеет развитую систему общественных центров городского уровня. Кроме того, специфика научного труда и территориальная приближенность научных институтов к местам проживания долгое время предопределяли локальный, замкнутый характер функционирования данного градостроительного образования;

Приморский район, включающий жилой район Левые Чемы, поселок ОбьГЭС, поселок Огурцово, промышленные площадки Опытного завода СО РАН, завода конденсаторов. Этот периферийный район отделен от основной застроенной территории левобережья города, граничит с землями Новосибирского сельского района и функционирует как самостоятельное градостроительное образование.

4.3.3.3. Ярко выраженная расчлененность планировочной структуры застроенных территорий, вследствие «островного» расположения крупных промышленных зон, коммунально-складских комплексов, территорий аэродромов, расположения полос отвода железной дороги, долин малых рек и оврагов.

4.3.3.4. Чересполосица планировочной структуры, наблюдаемая как чередование жилых, общественных и промышленных зон и фрагментарное вкрапление мелких по размеру производственных и коммунальных площадок в жилую застройку.

4.3.3.5. Отрезанность жилых и общественных территорий от береговой рекреационной зоны реки Оби по обоим берегам вследствие исторически сложив-

шейся трассировки железнодорожных магистралей, размещения промышленных и коммунальных предприятий на берегу реки, наличия подтопляемых участков.

4.3.3.6. Неразвитость основных планировочных осей и их несвязанность между собой в единую систему автомобильных магистралей города как отражение незавершенности центростремительных процессов объединения между собой районов и центра города.

4.3.3.7. Недостаточная связанность внутригородских магистралей с каркасом внешнего транспорта федерального значения. Это проявляется в хаотичности и бессистемности застройки, нечеткой планировочной организации территорий, прилегающих к выездным городским дорогам и узлам их пересечения с федеральными трассами.

4.3.3.8. Неразвитость территорий общественно-делового центра, что проявляется в дефиците специализированных общественных зон и отсутствии офисно-деловых, рекреационных и спортивных комплексов, отвечающих требованиям современного крупнейшего города.

4.3.3.9. Отсутствие «вестибюльных» зон на главных въездах в город, соответствующих характеру и масштабу застройки в центральных зонах, поскольку въездные дороги проходят по территориям складского, коммунального и промышленного использования.

4.3.3.10. Сочетание на территории застроенных районов участков с различными параметрами по капитальности, плотности этажности застройки, как результат недостаточной зрелости планировочной структуры и прерывистого характера ее эволюционного развития.

Градостроительный анализ существующего состояния планировочной структуры города Новосибирска позволил выявить наиболее устойчивые характеристики, которые создают предпосылки для ее дальнейшего развития.

5. Обоснование предложений по территориальному планированию города

5.1. Обоснование и расчет численности населения города Новосибирска на 2015 и 2030 годы

5.1.1. Расчет численности населения города Новосибирска, сроки демографического прогноза являются важными аспектами обоснования вариантов решения задач территориального планирования.

Градостроительный кодекс Российской Федерации (в отличие от СНиП 2.07.01-89) не указывает расчетный срок генеральных планов поселений и горизонт градостроительного прогноза. Вместе с тем, сложившаяся система градостроительного планирования с выделением первой очереди, расчетного срока Генерального плана и градостроительного прогноза остается актуальной и в настоящее время, поскольку отражает основные стадии градостроительного процесса. Поэтому в проекте Генерального плана города Новосибирска приняты следующие этапы его реализации:

- первая очередь – до 2015 года;
- расчетный срок – 2030 год;
- градостроительный прогноз – 2050 год.

Практиковавшийся в советской системе градостроительного планирования расчет численности населения по методу трудового баланса в настоящее время не может быть использован. Отсутствует достоверная информация об экономической базе города на текущий период, на перспективу, нет официальных исходных данных по градообразующим отраслям и целевых параметров их развития, поскольку отсутствует специализация производственного комплекса города, которая имела смысл в рамках единого народнохозяйственного комплекса страны. Расчет численности населения, который был выполнен при разработке генеральной схемы развития города Новосибирска в 1995 году методом экспертных оценок, не оправдался.

Расчет численности населения проведен по методу переноса среднегодового прироста (убыли) и динамики населения отдельных периодов. Метод апробирован и широко используется отечественными проектировщиками. На базе данной методики проведен анализ материалов переписей населения с 1959 по 2002 год и с 2000 по 2005 год.

Анализ динамики численности населения города Новосибирска по периодам представлены в таблице 5.1.1.1.

Таблица 5.1.1.1

Показатели численности населения

№ п.	Период, годы	Численность населения, тыс. человек		Абсолютный прирост (+), убыль (-), тыс. человек	Среднегодовой процент прироста (+), убыли (-)
		на начало периода	на конец периода		
1	2	3	4	5	6
1	1959 - 1969	880,2	1157,4	+277,2	+6,00
2	1970 - 1978	1157,4	1308,9	+151,2	+2,40
3	1979 - 1988	1308,9	1435,9	+127,0	+1,40
4	1989 - 2002	1435,9	1425,5	-10,4	-0,06
5	2000 - 2005	1398,8	1405,6	+6,8	+0,10

В таблице приведены показатели по численности населения, абсолютному приросту и среднегодовому приросту (убыли) в процентах по результатам переписи населения и за последние пять лет.

I период – 1959 - 1969 годы: характеризуется ростом численности населения на 131,5 % за счет естественного и механического прироста;

II период – 1970 - 1988 годы: характеризуется снижением роста численности населения до 129,2 %. Рост происходил, в основном, за счет механического прироста населения;

III период – 1989 - 2002 годы: характеризуется снижением как механического так и естественного прироста и общим снижением численности населения на 10,4 тыс. человек;

IV период – 2000 - 2005 годы: характеризуется некоторым ростом механического притока за счет миграции и стабилизацией естественного прироста. В целом, за этот период численность населения возросла на 6,8 тыс. человек.

По данным планово-экономического управления мэрии на 01.01.2007 численность населения города Новосибирска составила 1391,7 тыс. человек.

В основу расчета положен прогноз среднегодового прироста численности населения в 1,0 %. Этот оптимистический прогноз основан на совокупном действии нескольких факторов увеличения прироста населения как за счет постепенного увеличения рождаемости, так и за счет механического прироста:

увеличение миграционного потока из стран СНГ, в том числе в рамках государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников, проживающих за рубежом;

переселение жителей Крайнего Севера;

внутриобластная миграция из бесперспективных сел и поселков со стагнирующей экономикой;

увеличение рождаемости;

снижение детской смертности и увеличение продолжительности жизни, благодаря постепенному улучшению системы медицинского обслуживания населения города, внедрению новых эффективных методов диагностики и лечения заболеваний;

присоединение близлежащих населенных пунктов в состав города Новосибирска.

5.1.2. В городе Новосибирске, начиная с 1992 года, естественный прирост населения стал отрицательным. Если сохранятся тенденции последних лет, то численность населения города, будет сокращаться. Оптимистический вариант демографического прогноза рассчитан на предположении, что активная демографическая политика государства в форме национальных проектов приведет к росту рождаемости и процесс снижения численности населения города Новосибирска будет несколько приостановлен.

Ведущим фактором увеличения населения города является миграция. Известно, что и в прошлом город рос благодаря миграции. По данным социологов с 1959 по 1988 год прирост населения составил 555,7 тыс. человек, и половину этого прироста (272,5 тыс. человек) составило положительное сальдо миграции. И хотя, начиная с 90-х годов, миграционная подвижность населения последовательно снижалась, миграционный приток из стран СНГ (в первую очередь из Казахстана), позволил сгладить последствия естественной убыли населения города Новосибирска.

В настоящий период среди мигрантов, прибывающих в город, преобладает молодежь от 17 до 30 лет, причиной перемещений которой является потребность продолжить учебу или найти работу. Поэтому усиление миграционного потока в будущем тесно связано с развитием рынка труда, а также с состоянием цен на рынках жилья и образовательных услуг.

Таким образом, прогнозируется следующая численность населения города Новосибирска:

к 2015 году - 1490 тыс. человек;

к 2030 году - 1700 тыс. человек.

5.2. Предложения по функционально-планировочной организации территории города

5.2.1. Общие положения

Предложения по развитию функционально-планировочной структуры основываются на анализе состояния территории города, вытекают из основных направлений комплексного развития и задач территориального планирования города и их соответствия градостроительным, санитарно-гигиеническим и экологическим требованиям, принципам рационального использования территории, задачам сохранения территорий и объектов культурного наследия.

Функциональное зонирование территории выполнено с учетом сохранения охранных зон культурного наследия, при этом использованы материалы по обследованию и проектированию охранных зон исторического и культурного наследия, подготовленные в 2007 году Сибирским институтом «Сибспецпроектреставрация».

Город Новосибирск имеет статус исторического населенного места России в соответствии с постановлением коллегии Министерства культуры РСФСР от 19.02.1990 № 12, коллегии Госстроя РСФСР от 28.02.1990 № 3 и президиума Центрального совета ВООПИиК от 16.02.1990 № 12. На территории города Новосибирска выявлено 219 объектов культурного наследия. Проектом зон охраны памятников истории и культуры города Новосибирска, утвержденным решением Новосибирского облисполкома от 16.02.1987 № 52, установлены границы земельных участков, занимаемых объектами культурного наследия на территории города Новосибирска и зоны охраны объектов культурного наследия (приложение 10, 11, 12).

Положения Генерального плана города Новосибирска основаны на преемственности развития города Новосибирска как исторического населенного места с сохранением объектов культурного наследия, зон охраны объектов культурного наследия, в том числе объектов археологического наследия, зон охраняемого природного ландшафта в соответствии с действующим законодательством.

Объективная неравномерность городской среды определяет наличие различных по степени развитости участков территории города Новосибирска, которые имеют разный градостроительный потенциал и применительно к которым необходимо разрабатывать и целенаправленно осуществлять соответствующие градостроительные мероприятия по их функциональному и планировочному развитию.

Генеральный план города Новосибирска, учитывая градостроительные особенности и перспективы развития города, предусматривает поэтапное радикальное преобразование и совершенствование функционально-планировочной структуры города путем ликвидации диспропорций в использовании территории и наметившегося дефицита удобных для освоения территориальных резервов после 2015 года. Это достигается посредством соответствующего перепрофилирования сложившихся зон, определения границ и планировочных параметров территорий перспективного развития.

Планирование развития города Новосибирска, как одного из крупнейших российских городов, предъявляет особые, повышенные требования к формированию архитектурных качеств застройки и уровню благоустройства городской среды.

Исходя из задач развития территорий для размещения объектов капитального строительства различного использования, совершенствования архитектурно-планировочной организации городской территории, приведения ее в соответствие с санитарно-экологическими и противопожарными требованиями, Генеральным планом города Новосибирска предусматривается изменение функционального использования части территорий с целью обеспечения нормативного уровня их благоустройства.

К ним относятся зоны сезонного характера, используемые в настоящее время для ведения дачного, садоводческого и огороднического хозяйства и занимающие значительные территории города (3831 га, что составляет 7,8 % от общегородской территории). Часть таких земельных участков располагается в водоохранных, санитарно-защитных зонах, а также на подтопляемых территориях, требующих соответствующей инженерной подготовки.

Изменение использования территорий, их перевод из зон временного (сезонного) проживания в жилые зоны будет способствовать поэтапному их обустройству, включая формирование улично-дорожной сети, объектов обслуживания, прокладку инженерных сетей (водопровод, канализация, газопровод), организацию вывоза и складирования бытовых отходов, благоустройство земельных участков общего пользования.

Учитывая перспективный характер планируемых мероприятий на период до 2030 года, предусматривается постепенное преобразование сложившихся зон с обеспечением прав физических и юридических лиц на использование существующих земельных участков в соответствии с действующим законодательством.

Предложения по развитию функционально-планировочной структуры сформулированы в соответствии с их наметившейся специализацией в границах крупных планировочных образований (районов и секторов) (приложение 13).

Преобразование функционально-планировочной структуры города производится за счет сохранения и развития сложившейся специализации территорий с учетом планировочных ограничений, резервов, имеющегося градостроительного потенциала.

5.2.2. Центральный планировочный район

5.2.2.1. Центральный планировочный район в рамках предложений Генерального плана города Новосибирска выделяется в качестве особо ценной в градостроительном отношении территории. Специализация этой территории связана с исторически сложившимся долговременным характером ее использования в качестве главного городского общественного центра - места сосредоточения уникальных в масштабе города и региона учреждений, комфортной и благоустроенной городской среды. Эта наиболее урбанизированная часть городской пространственной структуры в будущем рассматривается как общественный и культурный центр не только города Новосибирска, но и новосибирской агломерации в целом.

5.2.2.2. Для реализации концепции превращения центрального планировочного района в центр крупнейшего города и агломерацию требуется дальнейшее накопление его градостроительного потенциала, для чего должны быть осуществлены следующие мероприятия территориального планирования:

осуществление детального зонирования и упорядочения участков территории путем выноса несвойственных для центрального района объектов производственного и коммунального использования, а также четкого выделения жилых территорий, территорий размещения объектов общественно-делового использования, рекреационных территорий;

выделение внутренней территории центрального исторического ядра - места концентрации объектов, представляющих культурную и историческую ценность в сочетании со сложившейся квартальной застройкой, парками, скверами и участками объектов общественно-делового использования общегородского уровня с целью дальнейшей комплексной реконструкции территории с учетом проекта охранных зон памятников истории, культуры и архитектуры;

расширение территорий общественно-делового использования вдоль главных магистралей (улица Кирова, Красный проспект, Ипподромская магистраль, улица Фрунзе), а также с использованием территорий набережных на левом и правом берегах реки Оби для размещения общественных объектов и жилых комплексов;

выделение внутри территории железнодорожного транспорта участков (отстой вагонов, депо, ремонтные мастерские и другие объекты), функциональное использование которых в перспективе может быть изменено для иного вида использования, соответствующего центральному планировочному району, с выносом этих объектов в коммунальные зоны города;

выделение зон для строительства на реконструируемых территориях новых жилых комплексов, градостроительные параметры которых будут соответствовать расположению в центральном планировочном районе;

сохранение существующих озелененных территорий (парков и скверов) и их развитие за счет территорий набережных реки Оби и участков новых жилых зон в долине реки Каменки (микрорайон по улице Фрунзе);

реконструкция местной улично-дорожной сети, резервирование территории для строительства развязок в двух уровнях для превращения Каменской (Ипподромской) магистрали и улицы Кирова в скоростные магистрали непрерывного движения;

строительство подземных автостоянок в узлах пересечения транспортных магистралей и общественного транспорта, вблизи крупных общественных объектов (на площади им. Ленина, вблизи театра оперы и балета), реконструкция гаражного комплекса в долине реки Каменки;

осуществления мероприятий по ограничению въезда в центральную часть города транзитного транспорта индивидуального использования, с обеспечением приоритетного развития общественных видов электротранспорта.

5.2.3. Восточный планировочный сектор

5.2.3.1. Восточный планировочный сектор исторически сложился как комплексное промышленно-селитебное образование за счет строительства жилых поселков и микрорайонов вблизи крупных промышленных градообразующих предприятий. Вместе с тем здесь сохранились значительные по размеру участки территории, занятые одноэтажной усадебной застройкой без благоустройства и обеспечения городскими видами коммунального и транспортного обслуживания.

Принимая во внимание важность территории сектора как ближайшего резерва развития правобережной части города Новосибирска, в Генеральном плане города Новосибирска принимается концепция ускоренной реконструкции территории Восточного сектора. Реконструкция застройки и изменение функционального использования участков промышленного и коммунального использования будет осуществляться вдоль главных планировочных направлений:

на юг, вдоль вновь проектируемой скоростной магистрали на продолжении улицы Кирова и улицы Большевистской с постепенным освоением свободных территорий долины реки Плющихи и Ключ-Камышенского плато;

на восток, вдоль Гусинобродского шоссе с освоением свободных территорий до границы города.

5.2.3.2. Для осуществления концепции ускоренной реконструкции территории Восточного планировочного сектора в Генеральном плане города Новосибирска учитывается возможность для осуществления следующих мероприятий:

уточнение функционального зонирования территории и упорядочение границ промышленных и жилых зон;

комплексная реконструкция и благоустройство промышленных территорий (в первую очередь Новосибирского авиационно-производственного объединения имени В. П. Чкалова), уточнение границ санитарно-защитных зон предприятий, проведение мероприятий по ликвидации источников опасных техногенных воздействий на окружающие территории;

передислокация существующих производственных и коммунально-складских объектов, которые не соответствуют условиям размещения в составе жилых территорий;

формирование участков территорий для строительства новых автомобильных магистралей, развязок, линий скоростного трамвая, развития метрополитена;

комплексная реконструкция участков территорий, примыкающих к скоростным магистралям для размещения объектов общественно-делового использования (улица Никитина, Гусинобродское шоссе, пересечение новой Восточной магистрали и улиц Кирова, Большевистской);

формирование вестибюльной зоны общественно-делового использования на пересечении Гусинобродского шоссе с новой магистралью непрерывного движения;

формирование линейно-узловой системы общественно-деловых зон вдоль улиц Кирова, Никитина, Кошурникова, Бориса Богаткова, проспекта Дзержинского;

реконструкция участков частной малоэтажной застройки с укрупнением сетки улиц и проездов для комплексного строительства многоэтажных жилых комплексов;

определение границ участков территории для строительства малоэтажного усадебного и блокированного жилья;

определение границ прирезки территорий Новосибирского района для размещения новой производственной зоны вдоль транссибирской магистрали и размещения нового жилого района на правом берегу реки Ини (жилой район «Луговской»);

изменение зонирования территорий примыкающих к новой Восточной магистрали для создания новых озелененных территорий и рекреационных зон в долине реки Плющихи;

реконструкция и модернизация существующего жилищного фонда с ликвидацией ветхого и аварийного жилья в Первомайской планировочной зоне, благоустройство и озеленение набережных рек Обь и Иня;

изменение функционального использования территорий, предназначенных для ведения дачного хозяйства, огородничества и садоводства путем перевода их в статус жилых и рекреационных зон;

сокращение территории открытого полигона складирования бытовых отходов и санация его территории.

5.2.4. Северный планировочный сектор

5.2.4.1. Северный планировочный сектор представляет собой сложно организованную урбанизированную территорию, на которой одновременно присутствуют несколько крупных функциональных зон (рекреационная, промышленная, жилая многоэтажная и малоэтажная с отдельными участками общественно-делового использования). Промышленные зоны Северного планировочного сектора развивались вдоль транссибирской магистрали. В свою очередь, озелененная зона тяготеет к реке Оби и представляет собой крупный лесной массив ленточного бора.

Эти обширные зоны являются реальными ограничениями территориального развития Северного планировочного района. Единственным направлением развития остается северное направление, в сторону отдельно расположенного жилого района Пашино.

5.2.4.2. Определенность и долговременная стабильность функционального использования участков Северного планировочного сектора определяет принятую Генеральным планом города Новосибирска концепцию постепенной интеграции периферийного удаленного жилого района Пашино с объединенной планировочной структурой правобережья города Новосибирска. Для осуществления принятой концепции перспективного планирования необходимо провести следующие мероприятия:

определение границ прирезки территории Новосибирского района для организации жилых зон многоэтажной застройки и малоэтажной усадебной застройки между существующей границей города и жилым районом Пашино;

определение границ прирезки территории Новосибирского района для формирования новых рекреационных зон на территории Заельцовского бора, островах и берегах реки Оби;

определение границ прирезки территории Новосибирского района для формирования новой промышленной зоны между транссибирской железнодорожной магистралью и северным обходом федеральной дороги «Байкал»;

упорядочение функционального зонирования при освоении территории, занятой в настоящее время аэропортом «Северный» и на территории между существующей границей города, трассой северного обхода федеральной дороги «Байкал» и жилым районом Пашино;

формирование участков территорий для строительства новых автомобильных магистралей (продолжение Красного проспекта до жилого района Пашино, магистраль по долине реки Ельцовки-2), мостоперехода в створе реки Ельцовки-2 через остров Саранок, развязок в двух уровнях при пересечении скоростных магистралей, линий скоростного трамвая, развития линий метрополитена в северном направлении;

изменение трассировок подъездных железнодорожных путей к предприятиям промышленной и складской зоны в Мочище;

упорядочение границ зон размещения малоэтажного жилья и территорий общественно-делового использования на территории Заельцовского бора;

комплексная реконструкция и благоустройство промышленных территорий, уточнение границ санитарно-защитных зон предприятий, проведение мероприятий по ликвидации источников опасных техногенных воздействий на окружающие территории;

реконструкция и модернизация существующего жилищного фонда с ликвидацией ветхого и аварийного жилья;

благоустройство и озеленение набережной реки Оби, очистка русел и рекультивация долин малых рек Ельцовка-1 и Ельцовка-2;

формирование вестибюльной общественно-деловой зоны вокруг Пашинского переезда, продление улицы Богдана Хмельницкого через северную промышленно-коммунальную зону до соединения с автодорогой М-53 и превращения ее в вылетную магистраль;

изменение функционального использования территорий, предназначенных для ведения дачного хозяйства, огородничества и садоводства путем перевода их в статус жилых и рекреационных зон.

5.2.5. Южный правобережный планировочный сектор

5.2.5.1. Южный правобережный планировочный сектор захватывает несколько небольших по размеру градостроительных образований, рассредоточенных по его территории и не представляющих собой единую непрерывную застройку. Это связано с наличием достаточно обширных участков лесов, идущих вдоль реки Оби в южном направлении. Главное градостроительное образование – Академгородок, имеет развитые зоны институтов, жилых микрорайонов, общественного центра. Здесь функционируют более двухсот высокотехнологичных компаний. Все это задает научно-производственную специализацию сектора.

Академгородок проектировался и формировался как город-спутник и долгое время функционировал обособленно от других планировочных районов. Обладая высоким градостроительным потенциалом в настоящее время общественный центр Академгородка выполняет роль локального центра для других жилых образований планировочного сектора и частично для города Бердска. Заметно интенсивными стали связи с центральными районами города Новосибирска.

Принимая во внимание важное стратегическое значение развития южного правобережного планировочного сектора для города Новосибирска в целом, зона Академгородка рассматривается в качестве авангардной для возникновения новых образцов гармоничного сочетания технологий организации научно-производственной деятельности, сохранения качества городской среды и рекреационной специализации участков территории, приближенных к Новосибирскому водохранилищу.

5.2.5.2. Концепция перспективного планирования состоит в максимальном сохранении своеобразия сложившейся городской среды в процессе ее модернизации. В качестве планировочных направлений развития Генеральный план города Новосибирска предлагает свободные территории с частичным выходом за пределы существующей границы города.

Генеральным планом города Новосибирска предлагаются следующие градостроительные мероприятия:

- определение границ прирезки территории Новосибирского района для организации жилых зон многоэтажной застройки и малоэтажной усадебной застройки;

- формирование участков территории для строительства новой скоростной автомобильной магистрали - Академическое шоссе параллельно Бердскому шоссе от Академгородка через Ключ-Камышенское плато до улицы Кирова;

- формирование участков территории для строительства развязок, эстакад и моста в местах пересечения Академическим шоссе железнодорожных путей и реки Ини;

- уточнение функционального зонирования на территории районов и поселков на территории планировочного сектора;

- комплексная реконструкция и благоустройство промышленных территорий (особенно в районе шлюзового канала), уточнение границ санитарно-защитных зон предприятий, проведение мероприятий по ликвидации источников опасных техногенных воздействий на окружающие территории;

- изменение функционального использования территорий в прибрежной зоне реки Оби и в лесной зоне (Ельцовская лесная дача), предназначенных для ведения дачного хозяйства, огородничества и садоводства путем перевода их в статус жилых и рекреационных зон;

- формирование вестибюльной общественно-деловой зоны на пересечении Бердского шоссе с проспектом Строителей и общественно-деловых зон в поселках Нижняя Ельцовка, Матвеевка и вдоль Бердского шоссе;

- определение границ территории транспорта для формирования перспективных автомобильных магистралей (восточный обход федеральной трассы «Чуйский тракт», южный обход федеральной трассы «Байкал», магистраль через плотину Новосибирской ГЭС и др.);

уточнение границ участков территории для развития комплексов научно-медицинского профиля (ФГУП НИИПК имени академика Е. Н. Мешалкина, комплекса Новосибирского исследовательского института клинической экспериментальной медицины) в увязке с формированием новых общественно-деловых зон;

упорядочение функционального зонирования территории Верхней и Нижней зон Академгородка в связи с размещением новых жилых, научно-производственных и учебных комплексов;

уточнение границ территории городских лесов и лесопарков с целью сохранения озелененных зон планировочного сектора;

благоустройство и озеленение набережной реки Оби, очистка русла и рекультивация долины реки Ельцовки.

5.2.6. Южный левобережный планировочный сектор

5.2.6.1. Южный левобережный планировочный сектор представляет собой сочетание урбанизированных зон, участков сельскохозяйственного использования с вкраплениями лесных массивов в прибрежной части сектора. Урбанизированная часть представлена несколькими градостроительными образованиями, два из которых принадлежат городской структуре (Кировский промышленно-селитебный район и жилой район Левые Чемы), а рабочий поселок Краснообск и поселок Элитный принадлежат Новосибирскому району.

Особенность градостроительной ситуации заключается в существенном пространственном разрыве между застройкой Кировского промышленно-селитебного района и жилым районом Левые Чемы. Исторически сложившаяся «разорванность» планировочной структуры является сегодня существенным препятствием для быстрой интеграции жилого района Левые Чемы в единую структуру Левобережья города Новосибирска, что усугубляется конфигурацией существующих границ города. Единственная транспортная связь между выделенными градостроительными образованиями - Советское шоссе задает планировочное направление для такой интеграции.

Для Кировского промышленно-селитебного образования характерна иная градостроительная ситуация, связанная с наличием крупной производственной зоны, которая «отсекает» Затулинский жилой район как от общественно-деловой зоны левобережья, так и от основных рекреаций.

5.2.6.2. Генеральным планом города Новосибирска принята стратегическая линия на постепенное сращивание ныне оторванных друг от друга частей городской структуры через освоение территорий к югу от Кировского промышленно-селитебного образования в коридоре между Советским шоссе и левым берегом реки Оби. Концепция пространственного развития предполагает присоединение части земель Новосибирского района, включения в планировочную структуру города Новосибирска рабочих поселков Краснообск и Элитный с объединением всех видов инженерных инфраструктур, улично-дорожной сети и с корректировкой функционального использования вновь осваиваемой территории.

Учитывая приведенные особенности ситуации, проектом территориального планирования предлагается реализовать следующие мероприятия:

определение границ прирезки территории Новосибирского района для организации жилых зон многоэтажной застройки и малоэтажной усадебной застройки между существующей границей города Новосибирска и жилым районом Левые Чемы;

определение границ присоединения территории Новосибирского района для формирования новой рекреационной зоны на территории, примыкающей к Затуплинскому жилому массиву;

упорядочение функционального зонирования территории Кировской промышленной зоны, связанной с выносом предприятий (оловокомбинат), с формированием на ее территории административных, торговых и складских комплексов;

упорядочение функционального зонирования на территории к югу от улицы Петухова в связи с формированием новых объектов производственного использования;

формирование участков территорий для строительства новых автомобильных магистралей (магистраль по долине реки Тулы), Бугринского (Оловозаводского) мостоперехода, развязок в двух уровнях при пересечении скоростных магистралей, для строительства линий скоростного трамвая, развития линий метрополитена в южном направлении;

комплексная реконструкция и благоустройство территорий Кировской промышленной зоны с уточнением границ санитарно-защитных зон предприятий, проведение мероприятий по ликвидации источников опасных техногенных воздействий на окружающие территории;

формирование общественно-деловых зон вдоль основных магистралей и вблизи общественно-транспортных узлов (улицы Петухова, Сибиряков-Гвардейцев, Ватутина, в районе пересечения улицы Петухова с Советским шоссе);

уточнение границ территорий городских парков, скверов с целью сохранения озелененных зон планировочного сектора;

благоустройство и озеленение набережной реки Оби, очистка русла и рекультивация долины реки Тулы с выносом из водоохранной зоны предприятий и гаражей.

5.2.7. Западный планировочный сектор

5.2.7.1. Западный планировочный сектор практически совпадает в своих границах с Ленинским промышленно-селитебным районом – крупнейшим районом города Новосибирска. Главными особенностями градостроительной ситуации являются: полуостровное расположение жилой зоны между промышленно-коммунальными зонами и железными дорогами, которые отсекают путь развития застройки в юго-западном направлении, наличие свободных территорий для строительства в прибрежной части и на заболоченных территориях в юго-западной части сектора (Ерестнинская площадка), отсутствие рекреационных озелененных зон (кроме района городского пляжа).

Как градостроительное образование застройка рассматриваемого сектора возникла в качестве самостоятельного социалистического города гораздо позднее исторической части города Новосибирска и определенное время функционирова-

ла в отрыве от правобережья. Здесь не до конца сформировался общественный центр (на площади им. Карла Маркса); транспортная сеть организована таким образом, что использовался долгое время единственный коммунальный мост через реку Обь; полоса отвода железной дороги является реальным препятствием организации связей между отдельными частями сектора; сохранились значительные участки одноэтажной неблагоустроенной застройки, участки садоводческих и огородных хозяйств и участки с ветхой и аварийной застройкой.

Вместе с тем, Западный планировочный сектор имеет достаточный градостроительный потенциал для планировочного освоения прибрежной зоны левобережья и повышения качества городской среды в жилых и общественных зонах, реорганизации территории промышленных предприятий. Застройка сектора - «западные ворота» в город Новосибирск со стороны международного аэропорта, поэтому она должны демонстрировать не только индустриальное лицо города Новосибирска прошлого века, но формировать восприятие и облик современного города.

Резкое усиление стратегической значимости западного планировочного направления связывается с формированием крупной промышленно-логистической зоны в районе села Прокудское, с увеличением грузовых авиаперевозок через аэропорт Толмачево, с интенсификацией грузовых потоков приграничной торговли с Республикой Казахстан и превращением Ордынского шоссе в международное.

5.2.7.2. Поскольку именно через территорию Западного планировочного сектора правобережье города Новосибирска связано с Западным направлением развития Новосибирска, концепция территориального планирования для этого сектора предполагает решение двуединой градостроительной задачи: повышение связности территории сектора с правобережьем с одновременной модернизацией жилых и общественно-деловых территорий.

Решение поставленных задач достигается следующими мероприятиями:

формирование участков территории для строительства новых скоростных автомагистралей (по улице Связистов через промышленную зону, Береговой магистрали, связывающей все мосты), многоуровневых развязок, эстакад, новых мостов через реку Обь («Ельцовского», через остров Саранок, «Центрального» на продолжении Каменной магистрали), для строительства линий скоростного трамвая, развития линий метрополитена в западном направлении;

реконструкция участков прибрежной территории жилого района Затон для последующего изменения его функционального использования и формирования общественно-деловых и жилых комплексов общественного центра города Новосибирска;

реконструкция участков одноэтажной индивидуальной застройки для формирования жилых районов комплексной многоэтажной застройки;

упорядочение функционального зонирования с выделением специализации территорий общественно-делового использования (спортивный комплекс в районе улицы Забалуева, комплекс медицинского обслуживания);

определение границ прирезки территории Новосибирского района для организации малоэтажной усадебной застройки в районе озера Медвежье, формиро-

вания вестибюльной зоны общественно-делового использования в начале улицы Станционной;

определение границ прирезки территории Новосибирского района для формирования зоны размещения объекта энергетики (ТЭЦ-6);

определение границ прирезки территории Новосибирского района для формирования новой промышленно-коммунальной зоны в развитие существующей коммунальной зоны вдоль Толмачевского шоссе;

определение границ прирезки территории Новосибирского района для формирования новой озелененной зоны к югу от планируемой производственно-коммунальной зоны;

комплексная реконструкция и благоустройство территорий Ленинской промышленной зоны с уточнением границ санитарно-защитных зон предприятий, проведение мероприятий по ликвидации источников опасных техногенных воздействий на окружающие территории;

формирование общественно-деловых зон вдоль основных магистралей и вблизи общественно-транспортных узлов (улицы Титова, Связистов, Ватутина, Станционная, площадь Труда, площадь им. Карла Маркса);

благоустройство и озеленение набережной реки Оби с формированием общегородской зоны отдыха;

формирование Ерестнинского жилого района с комплексной многоэтажной жилой застройкой;

перефункционалирование территорий, предназначенных для ведения дачного хозяйства, огородничества и садоводства путем перевода их в статус жилых и рекреационных зон;

уточнение границ территорий городских парков, скверов с целью сохранения озелененных зон планировочного сектора.

5.3. Параметры и этапы развития функционально-планировочной структуры города

5.3.1. Параметры развития территории города на период до 2030 года

5.3.1.1. Размещение участков территории различного функционального использования отображено на карте-схеме планируемых границ функциональных зон города Новосибирска на период до 2030 года (приложения 14).

На карте-схеме отображаются границы планируемого развития территорий следующих зон:

- многоэтажной застройки;
- малоэтажной застройки;
- общественно-делового использования;
- промышленного использования;
- промышленно-коммунального использования;
- городских лесов;
- транспортных магистралей;
- железных дорог;
- медицинских учреждений;

высших учебных заведений;
 спортивных учреждений;
 рекреационных сооружений;
 набережных;
 объектов энергетики;
 кладбищ;

полигонов складирования твердых бытовых отходов.

Прогнозируется, что наиболее динамичное развитие до 2030 года получат территории многоэтажной и малоэтажной жилой застройки, общественно-деловых зон, транспортных магистралей, ландшафтно-рекреационных зон. Будут сформированы территории производственного и коммунального использования.

5.3.1.2. Развитие территорий для размещения жилищного строительства.

Прогнозируемый рост численности населения (1700 тыс. человек) и повышение уровня обеспеченности общей жилой площадью (30 кв. м на человека) потребуют соответствующего роста жилищного фонда города (при существующем жилищном фонде 26500 тыс. кв. м с учетом его частичного выбытия).

Исходя из заданных параметров, объемы нового много- и малоэтажного жилищного строительства необходимо будет увеличивать и довести емкость жилищного фонда города до 51 млн. кв. м общей площади.

Планируемые объемы жилищного строительства и развитие территорий общественно-делового использования потребует соответствующих территориальных ресурсов.

Наряду с территориями жилого и общественно-делового использования дальнейшее развитие получают территории транспорта (в первую очередь магистральной улично-дорожной сети), промышленности, энергетики и связи, зеленых насаждений всей категорий (в том числе общего пользования), специального использования.

Баланс территории города Новосибирска на 2030 год представлен в таблице 5.3.1.2.1.

Таблица 5.3.1.2.1

Баланс территории города Новосибирска на 2030 год

№ п.	Наименование территории функциональной зоны	Площадь, га	Процент к итогу
1	2	3	4
1	Территория жилой застройки, в том числе:	14650	23,0
	многоэтажная	10300	16,2
	малоэтажная	4350	6,8
2	Территории общественно-деловых зон, в том числе:	4200	6,6
	здравоохранения	379	0,5
	науки, образования	790	1,2
	физической культуры и спорта	355	0,5
3	Территории зеленых насаждений всех категорий, в том числе:	22900	36,0

1	2	3	4
	общего пользования	12590	19,8
4	Территории, занятые объектами промышленно-сти, энергетики, связи, транспорта, в том числе:	8400	13,2
	железнодорожного транспорта	1960	3,0
5	Магистральная улично-дорожная сеть	4600	7,2
6	Территории специального использования	774	1,2
7	Водные пространства	5100	8,0
8	Кладбища	433	0,6
9	Прочие территории	2493	4,2
	Итого:	63550	100,0

5.3.1.3. Планируемое изменение использования территории города Новосибирска (на основе сравнения балансов территории 2007, 2030 годов).

Прирост территории к 2030 году за счет увеличения границ города Новосибирска в целях создания единой планировочной структуры составит 14256 га.

Планируемая численность населения города достигнет 1700 тыс. человек. Расчетный норматив обеспеченности общей площадью в соответствии с Местными нормативами градостроительного проектирования города Новосибирска планируется 28 - 30 кв. м на человека.

5.3.1.3.1. С учетом этих данных приводится расчет необходимого жилищного фонда:

$1700 \text{ тыс. чел.} \times 30 \text{ кв. м} = 51 \text{ млн. кв. м общей площади.}$

Существующий жилищный фонд по состоянию на 2007 год составляет 26,5 млн. кв. м.

Увеличение жилищного фонда до 2030 года составит:

$51 - 26,5 = 24,5 \text{ млн. кв. м.}$

С учетом ликвидации ветхого и аварийного жилищного фонда, который составляет 1,828 млн. кв. м, требуемое количество жилищного фонда составит:

$24,5 + 1,828 = 26,328 \text{ млн. кв. м.}$

Средняя плотность населения в целом по городу с учетом районов сложившейся планируемой много- и малоэтажной застройки составит 200 человек на га.

Требуемая площадь территории для строительства 26,328 млн. кв. м составит:

Количество жителей: $26,328 \text{ млн. кв. м} : 30 \text{ кв. м} = 877600 \text{ жителей.}$

$877600 : 200 = 4388 \text{ га.}$

Увеличение в балансе территории города Новосибирска на 2030 год территории под жилую застройку в сравнении с 2007 годом:

$14650 - 8990 = 5660 \text{ га.}$

Таким образом, территория под жилую застройку достаточна для решения задач территориального планирования на период до 2030 года и создает резерв для развития города в последующий период. Территория жилой застройки по этажности распределяется следующим образом:

70 % - многоэтажная застройка, формирующая облик города;

30 % - малоэтажная застройка.

5.3.1.3.2. Увеличение территории общественно-деловой зоны с учреждениями здравоохранения, науки, образования и спорта составит:

$$4200 - 2324 = 1876 \text{ га.}$$

На 2007 год количество территории общественно-деловых зон, приходящаяся на 1 жителя, составляет:

$$2324 \text{ га} : 1,400 \text{ млн. чел.} = 16,6 \text{ кв. м/чел.}$$

На 2030 год количество территории общественно-деловых зон, приходящаяся на 1 жителя, составит:

$$4200 \text{ га} : 1,700 \text{ млн. чел.} = 24,7 \text{ кв. м/чел.}$$

Таким образом, решается задача развития города Новосибирска как центра новосибирской агломерации.

5.3.1.3.3. Территория зеленых насаждений всех категорий в соответствии с планировочными решениями, заложенными в Генеральном плане города Новосибирска до 2030 года увеличится на:

$$22900 - 12345 = 10555 \text{ га.}$$

По состоянию на 2007 год площадь территории зеленых насаждений, приходящаяся на 1 жителя, составляет:

$$12345 \text{ га} : 1,400 \text{ млн. чел.} = 88 \text{ кв. м/чел.}$$

По состоянию на 2030 год составит:

$$22900 \text{ га} : 1,700 \text{ млн. чел.} = 135 \text{ кв. м/чел.}$$

Таким образом, решается задача по значительному улучшению санитарной и экологической обстановки в городе Новосибирске, улучшению доступности для населения мест отдыха путем создания парковых и лесопарковых зон на городской территории с обеспечением пешеходной и транспортной доступности.

5.3.1.3.4. Территории, занятые объектами промышленности, энергетики, связи и транспорта увеличатся к 2030 году на:

$$8400 - 8275 = 125 \text{ га.}$$

Незначительный прирост территории обоснован выносом промышленных предприятий из прибрежной зоны на новые территории, выносом промышленных предприятий из зон жилой застройки, рациональным использованием территорий существующих промышленных зон, на которых имеются значительные резервы территорий.

5.3.1.3.5. Увеличение территорий магистральной улично-дорожной сети к 2030 году составит:

$$5600 - 1820 = 3780 \text{ га.}$$

Такой прирост территории позволит создать транспортный каркас города, который обеспечит транспортную доступность и связь между районами города.

5.3.1.3.6. Прочие территории по Генеральному плану города Новосибирска на период до 2030 года сократятся на:

$$6415 - 1493 = 4922 \text{ га.}$$

Сокращение прочих территорий связано с увеличением зоны зеленых насаждений всех категорий, развитием жилой застройки и общественно-деловой зон, а также значительным увеличением территорий под магистральную улично-дорожную сеть.

5.3.1.4. Территории многоэтажной жилой застройки.

Наиболее крупные участки, предназначенные для многоэтажного жилищного строительства, планируются разместить в:

Северном планировочном секторе с учетом выноса за пределы границ города Новосибирска аэропорта «Северный» (250,8 га), на территории, прилегающей к жилому району «Родники» (382 га);

Восточном секторе – «Плющихинская» площадка (127 га), на территории Ключ-Камышинского плато (254 га);

Южном правобережном секторе – *(исключено) жилые территории Академгородка (123,3 га)*, площадка «Нижняя Ельцовка» (133,8 га);

Южном левобережном секторе – на территории, прилегающей к рабочему поселку Краснообск (254 га), «Южно-Чемской» площадке (127,7 га), на территории Затулинского жилого массива (58 га);

Западном секторе – «Ерестнинская» площадка (262 га), на прибрежной территории жилого района Затон (469 га).

5.3.1.5 Развитие застроенных территорий.

Предусматривается развитие территорий, занятых ветхим и аварийным жилищным фондом, а также ряд ранее застроенных жилыми домами первых массовых серий, путем комплексной реконструкции кварталов и микрорайонов, в их числе земельные участки:

по Мочищенскому шоссе, улицам Объединения, Ереванской, Красногорской, Аэропорт, Северной, Олеко Дундича, Авиастроителей на территории Северного планировочного сектора;

по улицам Коминтерна, Королева, Науки, Европейской, Автогенной, 9-го Ноября, Декабристов, Обской, Стофато, Журавлева, Кошурникова, Красный Факел, Марата, Героев Революции, Ростовской на территории Восточного планировочного сектора;

по Чернышевскому спуску, улицам Ивачева, Шамшурина, Лесозавод, Кропоткина, Советской, Челюскинцев, Гоголя, Бориса Богаткова, Никитина, Грибоедова, Добролюбова, Титова, Степной, Костычева, Серафимовича на территории Центрального планировочного района;

по улицам Тихвинской, Крашениникова, Петропавловской, Троллейной, Плахотного, Планировочной, Портовой, Полярной на территории Западного планировочного сектора;

по улицам Сибиряков-Гвардейцев, Мира, Бородина, 2-й Ольховской, Горбана, Бурденко, Оловозаводской, Печатников, Ветлужской на территории Южного левобережного планировочного сектора;

по Старому шоссе, улицам Иванова, Героев Труда, Зональной на территории Южного левобережного сектора.

На реконструируемых территориях, занятых в настоящее время ветхим и аварийным жилищным фондом (более 20 % от общей площади территорий многоэтажной жилой застройки), планируется снос домов со значительным процессом износа и новое строительство объектов жилого, общественно-делового и коммунального назначения, осуществление капитального ремонта и модернизации сохраняемых жилых домов, транспортной и коммунальной инфраструктуры на основании соответствующих технико-экономических обоснований.

Учитывая существующее состояние жилищного фонда, его прогрессирующий износ, необходимо увеличение планируемых объектов ликвидации ветхого и аварийного фонда (до 100 тыс. кв. м ежегодно) с переходом от пообъектной реконструкции аварийных жилых домов к комплексному развитию и модернизации кварталов и микрорайонов.

5.3.1.6. Территории малоэтажной жилой застройки.

Устанавливаются границы территорий, где планируется реконструкция и новое малоэтажное жилищное строительство, в том числе за счет изменения правового статуса существующего функционального зонирования территории. Наиболее крупные участки, предназначенные для малоэтажного жилищного строительства, предусматривается разместить:

- на территории Северного планировочного сектора, прилегающих к жилому району Пашино, вдоль Мочищенского шоссе (139 га);

- на территориях Восточного планировочного сектора – в районе жилого комплекса «Биатлон» (45 га) и на месте реконструируемых садово-дачных участков в поселке Луговское (40 га);

- Южном правобережном секторе – в прибрежных зонах реки Оби, вдоль Бердского шоссе на месте существующих дачных поселков (50 га);

- на территориях Южного левобережного сектора – вдоль Советского шоссе (260 га), в зоне прилегающей к реке Оби и на участках (48,7 га), соседствующих с жилым районом Левые Чемы (164 га);

- в Западном секторе – на площадках, примыкающих к южным границам города (30 га);

- на территориях Западного планировочного сектора, примыкающих к границам города (100,6 га).

С учетом ежегодного увеличения объемов малоэтажного жилищного строительства (не менее 100 тыс. кв. м в год) имеющиеся территориальные ресурсы в пределах существующих границ города позволят обеспечить требуемые объемы ввода до 2010 года. С целью обеспечения необходимых объемов строительства в последующие периоды предусматривается размещение площадок малоэтажной застройки на прилегающих к городу территориях. Общим условием решения этих задач станут интенсификация использования территории города, ресурсо- и энергосбережение, активизация и стимулирование инвестиционно-строительной деятельности, в том числе градостроительными средствами.

5.3.1.7. Сохранение и развитие системы природных и озелененных территорий.

Предусматривается установление границ Заельцовского и Инюшенского боров, *лесов Академгородка*, лесов Южного правобережного сектора вдоль Бердского шоссе, лесных насаждений внутригородских парков, а также границ водоохранных зон рек Обь, Иня и малых рек с целью сохранения, реабилитации и развития лесных массивов и территорий водного фонда (приложение 15).

Планируется максимально полная ликвидация на природных и озелененных территориях объектов, не соответствующих режимам охраны и использованию указанных территорий.

Предусматривается развитие рекреационных территорий и озелененных зон за счет:

установления границ вновь создаваемых парковых зон (на территориях Восточного планировочного сектора вдоль «Плющихинской» магистрали и вдоль реки Ини, на территориях Южного левобережного планировочного сектора, вдоль Советского шоссе, в прибрежных зонах реки Оби и по южным границам города);

установление границ озелененных территорий, выполняющих, в основном, функции санитарно-защитных зон производственных объектов (между застройкой жилого района Пашино и Мочищенским карьером, в разрыве от производственной зоны Новосибирского авиационно-производственного объединения имени В. П. Чкалова и жилым районом «Биатлон», в районе планируемого размещения ТЭЦ-6), а также защитных зон водозаборных сооружений.

5.3.1.8. Развитие территорий общественно-деловых зон.

В правобережной части города функционально-планировочная структура общественно-деловых зон получит свое развитие:

на территории Северного планировочного сектора – в направлении по оси Красного проспекта от площади им. Калинина до аэропорта «Северный» и далее до жилого района «Родники» (263,8 га), по улице Дуси Ковальчук до ее пересечения с улицей Нарымской, а также на восток от площади им. Калинина по улице Дуси Ковальчук до горбольницы, далее – от универмага «Калининский» по улице Богдана Хмельницкого и до кинотеатра «Космос»;

на территории Центрального планировочного района – от станции метро Красный проспект в восточном направлении по оси улицы Гоголя до станции метро Березовая роща, на запад – до площади им. Гарина-Михайловского с включением площади им. Кондратюка и площади им. Трубникова;

на территории Восточного планировочного сектора – от центрального ядра по двум основным осям (улица Фрунзе и долина реки Каменки) - на восточном направлении до транспортного узла на пересечении улиц Фрунзе и Кошурникова и далее до перспективной станции метро Золотая Нива; на южном направлении – по улице Кирова до ее пересечения с улицей Никитина (65,5 га), а также по улице Большевикской до комплекса гостиницы «Обь»; на западном направлении - до набережной реки Оби.

В левобережной части города складывающаяся структура общественно-деловых зон получит дальнейшее развитие от площади им. Карла Маркса по улице Ватутина на южном направлении до створа Бугринского (Оловозаводского) моста; на северном направлении до площади Труда; на запад – по улице Титова до площади им. Станиславского; на восток – по пр. Карла Маркса до общественно-транспортного узла в створе Октябрьского моста, на территории районов Затон (133 га), Лесоперевалка (309 га).

Предусматривается:

формирование территорий новых городских общественно-деловых, торговых центров в транспортных узлах, на предмостовых территориях Бугринского (Оловозаводского) (140 га), Ельцовского мостов, на пересечении городских магистралей с Бердским шоссе, на территориях главных въездных зон в город, в том числе в районе улицы Дукача (100 га);

установление границ местных общественных центров в жилых массивах, сопряжение их с остановками и пересадочными узлами пассажирского транспорта.

5.3.1.9. Развитие и реорганизация производственных территорий.

В Генеральном плане города Новосибирска заложены основные направления комплексного формирования промышленных, научно-производственных и других производственных зон, обеспечивающих потребности города в развитии и эффективном использовании его научно-технического и промышленного потенциала, путем установления границ размещения указанных зон на городской территории (научно-производственные комплексы в Академгородке, производственные объекты в Ленинском и Кировском районах).

Предусматривается:

перепрофилирование, изменение границ территорий существующих производственных зон, состояние использования которых не соответствует экологическим и градостроительным требованиям, путем полного или частичного освоения указанных территорий для последующего общественного, жилищного строительства, реабилитации природных объектов и озеленения территории (территории речного порта, предприятий в южном направлении, вдоль улицы Большевицской, в жилых районах Затон, Лесоперевалка и др.);

осуществление в полном объеме передислокации экологически опасных производственных объектов за пределы границ города. Для этих целей планируются новые площадки в Северном секторе с целью развития промышленных зон в сторону жилого района Пашино размером 240 га, а также в Западном секторе – размером 606 га (на территориях, прилегающих к площадке ТЭЦ-6).

5.3.2. *Параметры развития территорий города на период до 2015 года*

5.3.2.1. Размещение участков территории первоочередного освоения отображено на карте-схеме границ территории преимущественного развития до 2015 года (с обозначением планировочных осей и узлов) (приложение 16).

5.3.2.2. Развитие территорий многоэтажного жилищного строительства.

В период до 2015 года продолжится строительство жилья на ранее отведенных застройщикам земельных участках. В состав предоставленных участков входят первые очереди строительства и продолжение застройки жилых массивов, выборочная застройка и достройка. По состоянию на 2007 год предоставлено земельных участков под многоэтажное жилищное строительство на общую площадь 493,5 га. В этот период начнется освоение новых крупных площадок в рамках реализации приоритетного национального проекта «Доступное и комфортное жилье – гражданам России» с завершением их застройки в полном объеме после 2020 года. К ним относятся:

«Ключ-Камышенская» площадка (319 га общая площадь территории);

вторая очередь «Плющихинской» площадки (163 га);

«Ерестнинская» площадка (363 га);

«Южно-Чемская» площадка (222 га);

(исключено) жилые территории Академгородка (202 га);

площадка «Затон» (639 га);

площадки по улице Петухова («Акатуйский») (77 га);
 вторая очередь района «Нижняя Ельцовка» (148 га);
 вторая очередь жилого района «Родники» (584 га).

5.3.2.3. Развитие территорий малоэтажного жилищного строительства.

Продолжится освоение территорий:

жилого комплекса «Биатлон»;
 жилых кварталов по улицам Титова – Порт-Артурская;
 площадки «Карьерная» по переулку 1-му Эскаваторному;
 площадки «Зеленодолинская», «Ключ-Камышенская», «Родниковая» на
 Ключ-Камышенском плато;
 поселка «Заречный», по улице Зеркальной;
 участка по улице Софийской;
 участков в жилом районе Кирово;
 кварталов в жилом районе Пашино;
 жилого района «Благовещенский», по улице Зеленая Горка;
 участков по улицам Ивлева, Часовой, Сторожевой и Приморской;
 жилых кварталов по улице Кедровой, Широтной, Дачному шоссе;
 жилого квартала по улицам Петухова, Палласа, Прокопьевской;
 жилых кварталов по улицам Одоевского, Березовой, Твардовского.

5.3.2.4. Развитие территорий общественно-деловых зон.

Дальнейшее развитие получают территории общественно-деловых зон для размещения новых градостроительно значимых объектов и реконструкции существующих, в том числе:

территорий крупных общественно-деловых и торговых комплексов в створах Димитровского и Октябрьского мостов, в зонах будущего строительства Бугринского (Оловозаводского) моста, вдоль существующих и реконструируемых городских магистралей и линий метрополитена (улиц Гоголя, Фрунзе, Кирова, Никитина, Большевицкая, Немировича-Данченко, Ватутина, Станционная, Петухова и др.), в долине реки Каменки от улицы Фрунзе до улицы Большевицской;

общественно-пересадочных узлов в районе станций метрополитена Гагаринская, Речной вокзал;

реконструкции и комплексного благоустройства площадей им. Гарина-Михайловского, им. Карла Маркса, им. Кондратюка, им. Пименова, исторического ядра центральной части города на территориях, прилегающих к Красному проспекту.

5.3.2.5. Развитие ландшафтно-рекреационных зон и озелененных территорий.

Планируется осуществление следующих первоочередных мероприятий:

комплексное благоустройство и озеленение магистралей, улиц, бульваров, набережных рек Оби и Ини, внутриквартальных и школьных территорий;

создание специализированных парковых, спортивных, оздоровительных и развлекательных комплексов путем реконструкции существующих городских парков и спортивных центров и рекультивации прибрежных территорий;

создание новых парков в Западном и Южном левобережном планировочных секторах.

5.3.2.6. Развитие новых территорий и реорганизация существующих научных, производственных и складских зон планируется за счет:

установления границ зон для создания системы технопарков в Академгородке и технологически связанных с ней объектов на других территориях города;

выделения территорий для размещения логистического бизнеса и новых производственных зон в существующих границах города и за пределами границ города на «вылетных» транспортных магистралях;

выноса из центральных частей и жилых зон города объектов производственного и коммунально-складского использования, не отвечающих требованиям экологической безопасности и рационального использования территории.

Расширение объемов нового строительства, реконструкции и благоустройства территории будет связано с увеличением работ по рекультивации земель, нарушенных в ходе прежней хозяйственной деятельности, с восстановлением и улучшением участков за счет инженерной подготовки с целью их более рационального использования.

В последующий период (до 2030 года) потребуется максимально эффективное использование внутригородских территорий, в том числе за счет освоения площадок с относительно неблагоприятными инженерно-геологическими условиями, расширения объемов реконструкции, сноса существующей застройки, застройки территорий выносимых промышленных предприятий.

5.4. Предложения о развитии транспортной инфраструктуры

5.4.1. Общие положения

Предложения о развитии транспортной инфраструктуры города Новосибирска исходят из проблем ее современного состояния, основных направлений их решения, перспективных задач, определенных в разделе 3.

5.4.2. Развитие внешних автомобильных дорог

Предусматривается создание внешнего транспортного кольца, окружающего территорию планируемого развития города и образуемого:

северным объездом федеральной трассы «Байкал», строительство которого завершается;

проектируемым восточным объездом трассы «Чуйский тракт»;

перспективным южным объездом, направление трассы которого предлагается по наиболее оптимальному с точки зрения территориального роста и транспортного развития города варианту: по обходу города с южной и юго-западной стороны, объединяя в единую замкнутую систему северный, восточный и южный объезды.

Поэтапное формирование внешнего транспортного кольца позволит в перспективе:

завершить объединение в общую транспортную систему существующие и планируемые трассы федерального значения, областные дороги и магистральную сеть города;

объединить систему внешних автомобильных трасс и дорог с системами железнодорожного, авиационного и водного транспорта, тем самым обеспечить условия комплексного развития внешней транспортной инфраструктуры.

Это обеспечит:

прохождение транзитных транспортных потоков, минуя территорию города; скоростную транспортную связь города с пригородными зонами массового отдыха населения, а также между городом и поселениями Новосибирской области;

создание условий для размещения на пригородных территориях производственных, коммунальных, логистических комплексов, в том числе планируемых для выноса с территории города;

создание условий для формирования в пригородных зонах территорий для нового жилищного строительства, в том числе районов индивидуальной малоэтажной застройки, ландшафтно-рекреационных комплексов.

Предусматривается, что до 2015 года завершится строительство участка трассы северного объезда до примыкания с трассой М-51 в районе села Прокудское со всем комплексом транспортных сооружений, формирование транспортной развязки и въездной магистрали в город с северного направления. Это активизирует градостроительную деятельность на прилегающих территориях.

В последующие периоды получают дальнейшее развитие территории в зонах влияния восточного и южного объездов города по мере формирования внешнего транспортного кольца.

5.4.3. Развитие городской улично-магистральной сети

Планируется до 2030 года с учетом более отдаленного периода формирование городской улично-магистральной сети и транспортных сооружений, соответствующих параметрам и направлениям перспективного развития города и взаимосвязанных с внешними транспортными связями, которую образуют:

реконструируемые существующие магистрали городского и районного значения, местная улично-дорожная сеть;

вновь создаваемая система городских магистралей непрерывного движения (общей протяженностью 472 км), магистралей и улиц регулируемого движения (общей протяженностью 265 км);

пять новых мостовых переходов через реку Обь (включая проектируемый в настоящее время «Бугринский» (Оловозаводской) мост) и два новых моста через реку Иню;

реконструируемая дамба плотины Новосибирской ГЭС и новый мост через шлюзовый канал;

новые многоуровневые развязки (150 развязок) в местах пересечений городских магистралей между собой и их пересечений с улицами и дорогами;

новые автовокзальные комплексы (5 автовокзалов), транспортно-пересадочные узлы, пешеходные переходы;

реконструируемые существующие транспортные сооружения (транспортно-пересадочные узлы и развязки).

Местоположение городских магистралей, улиц и дорог различных категорий на территории города в увязке с функциональным зонированием сети на период до 2030 года отображено на карте-схеме планируемой магистральной улично-дорожной сети на период до 2030 года (приложение 17).

5.4.4. Развитие скоростных магистралей непрерывного движения

5.4.4.1. Городские магистрали непрерывного движения рассматриваются в качестве главных элементов транспортно-планировочного каркаса территории, а их формирование – как важнейший фактор устойчивого развития города на длительную перспективу.

Исходя из данной принципиальной установки Генерального плана города Новосибирска, конфигурация и параметры магистралей транспортно-планировочного каркаса приняты и планируются с достаточным «запасом прочности», расчетом на увеличение транспортных потоков в будущем, а также с учетом повышения требований к надежности, комфортности и безопасности транспортного движения, развития скоростных видов транспорта, усиления значения социально-экономического фактора – экономии времени на передвижения в пространстве города.

Планировочная структура магистралей непрерывного движения предусматривает создание нескольких взаимосвязанных между собой и различных по конфигурации коридоров (трасс) – кольцевых, радиальных и хордовых.

Планируется формирование 6 кольцевых, нескольких радиальных и 5 хордовых основных транспортных коридоров (приложение 18).

5.4.4.2. Центральное транспортное кольцо.

Его образуют магистрали и мосты, объединяющие наиболее плотно застроенные территории правобережной и левобережной частей города:

создающие правобережное полукольцо: «Плющихинская» магистраль, огибающая в северном направлении Центральный планировочный район от створа «Бугринского» моста через реку Обь, и «Ельцовская» магистраль, проходящая по пойме реки Ельцовки-2 до створа «Ельцовского» моста;

формирующие левобережное полукольцо: магистраль от «Ельцовского» моста, проходящая через промышленную площадку в створе улицы Связистов, и примыкающая к ней «Тулинская» магистраль с транспортными развязками «Бугринского» моста.

5.4.4.3. Южное транспортное кольцо.

В его состав входят магистрали и мосты, связывающие между собой территории Южного правобережного и Юго-западного левобережного секторов:

реконструируемое Бердское шоссе и часть улицы Большевицской от транспортной развязки «Бугринского» моста до дамбы плотины Новосибирской ГЭС;

реконструируемая магистраль в створе улицы Ватутина и транспортная развязка, примыкающие к парку «Бугринская роща» до развязки с улицей Петухова и

далее в створе Советского шоссе до жилого района Левые Чемы и парка культуры и отдыха «У моря Обского»;

створы «Бугринского» моста и дамбы плотины Новосибирской ГЭС.

5.4.4.4. Юго-восточное транспортное кольцо.

Оно создает контур территории Южного левобережного планировочного сектора и образуется коридорами магистралей южного и восточного транспортных колец и магистралью, проходящей по восточным границам города от транспортной развязки в районе поселка Барышево до примыкания к Бердскому шоссе в районе Нового поселка.

5.4.4.5. Северо-восточное транспортное кольцо.

Его образуют магистрали, объединяющие между собой удаленные территории Северного, Восточного и части Южного планировочных секторов города:

магистрали в створе улицы Жуковского, Мочищенское шоссе, дороги на Красный Яр и далее, проходя через территорию жилого района Пашино, примыкающей к трассе Северного объезда;

магистрали, проходящие вдоль восточных границ города от транспортной развязки северного проезда через развязку с Гусинобродским шоссе и далее в створе мостового перехода через реку Иню (в районе планируемого Луговского жилого района) до примыкания к Бердскому шоссе в районе поселка Матвеевка.

5.4.4.6. Западное транспортное кольцо.

Включает в себя магистрали, связывающие между собой территории Западного и Юго-западного левобережного планировочных секторов вдоль границ города:

магистрали от примыкания к транспортной развязке «Ельцовского» моста, огибающей с севера промышленно-складскую зону до развязки с улицей Станционной;

магистрали от улицы Станционной, обходящей производственные территории, площадку ТЭЦ-6, и далее через пересечения с Ордынским шоссе до примыкания к Южному транспортному кольцу.

5.4.4.7. Радиальные транспортные коридоры.

К ним относятся магистрали, улицы и мосты, обеспечивающие транспортные связи центральной части города с территориями правобережной и левобережной частей.

В левобережной части города:

коридоры магистрали в створе улицы Станционной, связанной с западной стороны с федеральной трассой М-51 и в транспортном узле площади им. Энергетиков, имеющей два разветвления в направлении к центру города – в створе Дмитровского моста и в продолжение улицы Станционной в створе перспективного «Центрального» моста (рядом с железнодорожным мостом);

коридоры магистралей, проходящих с севера на юг по прибрежной полосе реки Оби от развязки «Ельцовского» моста до примыкания к улице Ватутина и далее от развязки «Бугринского» моста до примыкания к Советскому шоссе;

магистрали в створе улиц Ватутина и Сибиряков-Гвардейцев;

магистрали в створе улицы Титова.

В правобережной части радиальные транспортные коридоры образуются:

магистралью на продолжение створа Димитровского моста, проходящей через территорию центра города по проспекту Димитрова и далее в створах улиц Нарымской, Плановой и Жуковского, до транспортной развязки центрального и восточного транспортных колец;

магистралью в створе «Центрального» моста с пересечением с улицей Большевистской, далее на продолжении Ипподромской магистрали и нового ее участка (в районе Сухого лога) до примыкания к центральному транспортному кольцу;

магистралью, примыкающей к Каменской магистрали в створе улицы Фрунзе и далее по долине реки Каменки до примыкания с восточным транспортным кольцом;

магистральной улицей на продолжении Красного проспекта в северном направлении до жилого района Пашино;

магистралью в створе улицы Бориса Богаткова;

магистралью в створе улицы Никитина и Гусинобродского шоссе от развязки с улицей Большевистской до примыкания с восточным транспортным кольцом;

реконструируемой улицей Большевистской от транспортной развязки «Ельцовского» моста до транспортной развязки с Бердским шоссе;

магистральной улицей и дорогами на продолжении Красного проспекта в южном направлении через территорию Ключ-Камышенского плато до транспортной развязки и мостового перехода через реку Иню;

«Академической» магистралью, проходящей эстакадой над линиями железной дороги и промышленными зонами Первомайского района, и далее вдоль линии железной дороги через транспортные узлы в районе поселков Матвеевка и Нижняя Ельцовка до въездной транспортной развязки в Академгородок.

5.4.4.8. Хордовые транспортные коридоры.

Хордовые транспортные коридоры обеспечивают скоростную транспортную связь, минуя основные застроенные территории, между удаленными планировочными районами, выходы к аэропортам, крупным пригородным зонам массового отдыха и поселениям и образуются планируемыми городскими магистралями в увязке с внешними автомобильными дорогами.

Связи «север-восток-юг-запад» правобережной и левобережной частей города обеспечивают следующие хордовые транспортные коридоры:

Восточный (меридиональный) хордовый коридор, который образуется магистралями, создающими периметр транспортных колец вдоль восточных границ города. Это позволит создать скоростные транспортные связи в обход центральной части города по направлениям на:

северный объезд;

город Кемерово (федеральная трасса М-53);

город Ленинск-Кузнецк (К-13р);

поселок Барышево;

Барнаул – Бийск – Ташанта (М-52);

Юго-западный (меридиональный) хордовый коридор, включающий в себя перспективный южный объезд, магистрали южного и западного транспортных колец, создающий выход в направлениях на:

город Камень-на-Оби (К-17р);

город Омск (М-51);

поселок городского типа Колывань (К-12);

Южные (широтные) хордовые коридоры, образуемые магистралями, пересекающими территорию города и создающими связи «Восток-Запад» (на поселок Барышево, на город Ленинск-Кузнецкий (К-13р), город Камень-на-Оби);

Северный (широтный) хордовый коридор, включающий в себя магистрали, проходящие от развязки северного объезда и далее через створ «Ельцовского» моста по магистралям западного транспортного кольца до примыкания к улице Станционной, с выходом на федеральную трассу М-51 и создающими связи в направлениях на города Кемерово и Омск.

5.4.5. Планировочные параметры улично-магистральной сети

5.4.5.1. Одна из основных задач Генерального плана города Новосибирска по стратегическому развитию улично-магистральной сети заключается в определении параметров и конфигурации оптимальной транспортно-планировочной структуры города с учетом перспектив ее формирования.

Практическим результатом планирования является установление границ транспортных коридоров градоформирующих магистралей и транспортных сооружений, которые в процессе дальнейшей детализации (при разработке проектов планировок) получают свое закрепление в форме выделения красными линиями территорий общего пользования.

Это позволит сохранить их незастроенными для решения задач территориального планирования и осуществления мероприятий по их реализации.

5.4.5.2. Планируемые параметры улично-магистральной сети учитывают динамику изменения показателей уровня автомобилизации и направления перспективного развития функционально-планировочной структуры города.

При определении планировочных параметров улично-магистральной сети учтены материалы:

комплексной целевой программы реализации Стратегического плана устойчивого развития города «Разработка инвестиционных проектов по улучшению транспортного обслуживания населения города и совершенствования организации движения транспорта и пешеходов» (2003 год);

отчета «Моделирование транспортных потоков города Новосибирска», подготовленного Сибирским государственным университетом путей сообщения (2007 год).

Размещение скоростных магистралей и транспортных сооружений предусматривается с учетом особенностей современного состояния территории, а именно:

прохождение трасс планировалось с максимально возможным сохранением границ лесных массивов и существующей капитальной застройки;

планирование размещения магистралей и мостовых переходов осуществлялось преимущественно на территориях, требующих рекультивации, инженерной подготовки и радикальной реконструкции (овражные зоны, подтопляемые территории).

Планируемая площадь территорий для размещения улично-магистральной сети на 2030 год принята в размере 5600 га, что в общем балансе территорий составляет 8,8 % (это более чем в 3 раза превышает существующий показатель по городу Новосибирску).

Классификация магистралей отображена на карте-схеме планируемой магистральной улично-дорожной сети на период до 2030 года (приложение 19).

5.4.5.3. Поэтапное формирование улично-магистральной сети города с созданием планируемых мостов и магистралей, реконструкцией существующих городских магистралей и местных улиц и дорог позволит:

создать систему транспортных автомобильных коммуникаций и сооружений города, включающую в себя в качестве главных элементов скоростные магистрали с высокой пропускной способностью, соответствующую параметрам и направлениям развития города;

объединить систему магистралей, улиц и дорог с системами метрополитена, железнодорожного и водного транспорта, создать условия комплексного развития транспортной инфраструктуры города, сбалансированного и пропорционального развития общественного и индивидуального транспорта.

Создание единой транспортной системы города обеспечит:

скоростную и устойчивую транспортную связь между районами и центром города, территориями и объектами массового посещения;

создание условий для размещения на территории города объектов строительства различного функционального использования;

оптимизацию транспортного движения в центральной части города с исключением прохождения транзитных транспортных потоков по территории центра города;

повышение уровня комфортности и безопасности транспортного и пешеходного движения, экологической безопасности территории города;

объединение внутригородской транспортной системы с системами внешнего транспорта.

Планируется, что до 2015 года завершится формирование первоочередных основных транспортных магистралей и сооружений, в том числе:

«Бугринского» моста с предмостовыми транспортными развязками, а также магистралей, примыкающих к створу моста, в левобережной части – «Тулинской», реконструируемой улицы Ватутина, в правобережной части – «Плющихинской»;

магистрالی в створе улицы Кирова с выходом на территорию Ключ-Камышенского плато;

реконструкция улицы Большевистской и Бердского шоссе;

магистрالی в створе улицы Титова в западном направлении с выходом на «Ерестнинскую» площадку;

реконструкция улицы Петухова со строительством транспортной развязки на примыкании к Советскому шоссе и магистрالی с выходом на территории «Южно-Чемского» района.

5.4.5.4. Особое градостроительное значение имеет строительство «Бугринского» (Оловозаводского) мостового перехода через реку Обь.

Его отсутствие приводит к значительным перепробегам автотранспорта, обуславливает низкую среднюю скорость движения транспорта и не позволяет осваивать перспективные площадки для жилищного и социально-культурного строительства. Ожидается, что ввод в эксплуатацию нового автодорожного мостового перехода через реку Обь приведет к значительному сокращению времени на перевозки и будет способствовать интенсификации производственных, хозяйственных и торговых связей между правобережной и левобережной частями города Новосибирска. Расчетная интенсивность движения автомобилей по мосту на 2015 год составляет 92000 автомобилей в сутки.

Ввод в эксплуатацию моста приведет к интенсивному освоению территорий Кировского и Октябрьского районов (площадка Ключ-Камышенского плато), обеспечит активное включение новых градостроительных комплексов в общегородские интеграционные связи, резко повысит капитализацию территории на предмостных участках.

Бугринский мост следует рассматривать как элемент единой системы внутригородского и внешнего транспорта, поскольку с его строительством будет оптимизирована транспортная связь южной части новосибирской агломерации (Академгородок, городов Бердск, Искитим) с западным сектором (город Обь, аэропорт Толмачево).

Градостроительная значимость общественно-транспортного узла при пересечении улицы Ватутина с трассой, которая свяжет новый мост с улицей Петухова и прилегающие территории, значительно усилится.

5.4.6. Развитие общественного пассажирского транспорта

5.4.6.1. Предложения Генерального плана города по формированию улично-магистральной сети и ее объединению с системами метрополитена, железнодорожного и водного транспорта предусматривают сбалансированное развитие индивидуального и различных видов общественного пассажирского транспорта, включая метрополитен, скоростной трамвай, троллейбусы, автобусы, маршрутные такси, а также использование существующих линий железной дороги, проходящих по территории города, для внутригородских пассажирских перевозок.

Соотношение в объемах пассажироперевозок, осуществляемых индивидуальным и общественными видами транспорта, на различных этапах развития города будет складываться в зависимости от темпов освоения городской территории, достигнутого уровня автомобилизации, оптимизации маршрутной сети с учетом реальных пассажиропотоков.

В целях обеспечения устойчивого развития и создания эффективной комплексной транспортной инфраструктуры города планируется, что до 2030 года на долю общественного транспорта будет приходиться до 80 - 90 % всего объема пассажироперевозок.

В качестве основных системообразующих видов общественного транспорта общегородского уровня приняты внеуличные виды транспорта – метрополитен и скоростной трамвай, обладающие высокой провозной способностью, скоростью передвижения и надежностью в эксплуатации с учетом особенностей климатиче-

ских условий. В единую транспортную систему входят также уличные виды городского пассажирского транспорта, в том числе трамвай, троллейбус, автобус и маршрутное такси, обеспечивающие транспортные связи жилых районов с объектами и территориями массового тяготения, а также с пересадочными узлами скоростных коммуникаций.

Трассировка и параметры магистральной улично-дорожной сети запланированы с учетом обеспечения комплексного развития всех видов уличного пассажирского транспорта. Предусматривается преимущественное развитие электрического общественного транспорта (трамвай, троллейбус), особенно в центральных частях города, как в наибольшей степени отвечающего экологическим требованиям.

Особое значение в транспортной системе города, учитывая значительную протяженность и разветвленность существующих железнодорожных линий в границах его территории, имеет организация скоростного железнодорожного транспорта в качестве дополнительного средства повышения эффективности внутригородских пассажирских перевозок.

В связи с этим, планируется развитие остановочных платформ электропоездов и создание пересадочных узлов, объединенных с остановками других видов общественного транспорта.

Детализация вопросов развития различных видов общественного транспорта на основе стратегических направлений и параметров формирования транспортной инфраструктуры города предусматривается в составе целевых городских программ.

5.4.6.2. Развитие метрополитена и скоростного трамвая.

Существующую схему развития метрополитена в городе Новосибирске необходимо скорректировать с учетом параметров и направлений перспективного развития территории города, изменений ее функциональной и планировочной организации, формирования новой магистральной улично-дорожной сети.

В связи с этим предусматривается:

создание кольцевой линии метрополитена в коридорах магистралей, формирующих центральное транспортное кольцо, и створах планируемых мостовых переходов через реку Обь – Бугринского и Ельцовского (которые целесообразно проектировать как мосты комбинированного типа с пропуском автомобильного транспорта и линий метрополитена);

продление перспективных линий метрополитена до территорий планируемых районов с плотной застройкой (Ключ-Камышинский, Ерестнинский, Южно-Чемской, перспективный район на территории аэропорта «Северный»).

Это позволит объединить планировочные районы города единой сетью метрополитена через пересадочные узлы в комплексе с формирующейся улично-дорожной сетью и развитием внеуличных видов транспорта (скоростной трамвай).

Скоростной трамвай, имеющий сопоставимые с метрополитеном показатели по провозной способности и скорости сообщения, обеспечит скоростной связью центры планировочных районов между собой, отдаленные городские районы с центральным ядром по направлениям интенсивных пассажиропотоков.

Линии скоростного трамвая планируются также на периферийных территориях районов города для подвоза пассажиров к конечным станциям метрополитена и остановкам общественного наземного пассажирского транспорта.

Размещение планируемых линий и станций метрополитена и линий скоростного трамвая отображено на карте-схеме комплексного развития общественного транспорта на период до 2030 года (приложение 20). На карте-схеме отображается и размещение пассажирских платформ железнодорожного транспорта, которые планировочно увязываются с транспортно-пересадочными узлами других видов транспорта, тем самым обеспечивая более эффективное использование железной дороги для внутригородских пассажирских перевозок.

5.4.6.3. Развитие трамвая и троллейбуса.

В системе городского общественного транспорта потребности города в соответствующем развитии уличных видов электротранспорта на период до 2030 года обеспечиваются путем устройства трамвайных линий и организации маршрутных линий троллейбуса на вновь проектируемой магистральной улично-дорожной сети, а также путем осуществления мероприятий по реконструкции и модернизации существующих транспортных коммуникаций.

В соответствии с комплексной целевой программой реализации стратегического плана устойчивого развития города Новосибирска «Разработка инвестиционных проектов по улучшению транспортного обслуживания населения города и совершенствования организации движения транспорта и пешеходов» количество единиц трамвайного парка должно составить к 2030 году 425 штук.

В целях улучшения организации движения и развития трамвайной сети до 2015 года предусматривается строительство новых трамвайных линий протяженностью 13,2 км (их общая протяженность составит 78,1 км).

Планируется развитие троллейбусного пассажирского транспорта за счет продления маршрутной сети, которая к 2020 году достигнет 153 км (при троллейбусном парке в количестве 600 единиц). Общая протяженность маршрутной сети наземного общественного транспорта составит 4150 км, что позволит увеличить объем пассажироперевозок муниципальным транспортом до 83 % от общего количества перевозок наземным транспортом.

5.4.6.4. Развитие внутригородского железнодорожного транспорта.

С целью повышения эффективности использования железной дороги для внутригородских пассажироперевозок предусматривается строительство дополнительных остановочных платформ и павильонов на территории города и организация движения сквозных электропоездов от станций Инская, Обь и Сеятель до станции Новосибирск-Восточный, что позволит увеличить объемы городских перевозок до 22,0 млн. человек в год.

Предполагается вокзал пригородных электропоездов «Новосибирск-Главный», который в настоящее время является конечной станцией, реорганизовать и использовать в качестве промежуточной станции, что обеспечит оптимизацию пассажиропотоков по железнодорожным линиям и загрузку вокзалов и остановочных платформ, приближенных к жилым районам, местам общественно-делового использования, отдыха и оздоровления.

5.4.6.5. Размещение вертолетных площадок.

Для обеспечения посадки вертолетов, обслуживающих МЧС России, МВД России и медицинские учреждения, предусматривается обустройство 19 посадочных площадок.

5.5. Предложения по развитию коммунальной инфраструктуры

5.5.1. Общие положения

Развитие коммунальной инфраструктуры города Новосибирска неразрывно связано с темпами строительства, освоением и реконструкцией новых и существующих территорий, планируемых до 2030 года в схеме функционального зонирования под строительство объектов капитального строительства местного значения, в том числе объектов электро-, тепло-, газо- и водоснабжения населения (приложения 21, 22).

Размещение магистральных сетей коммунальной инфраструктуры города предусматривается в пределах красных линий планируемых транспортных магистралей.

5.5.2. Развитие систем водоснабжения и водоотведения

5.5.2.1. Системы водоснабжения и водоотведения являются частью городской инфраструктуры, совершенствование и расширение которой необходимо для поддержания экономического роста и экономической стабильности, улучшения экологического состояния, защиты здоровья жителей города Новосибирска.

5.5.2.2. Для реализации программ по строительству объектов капитального строительства и реконструкции жилищного фонда в соответствии с реализацией карты-схемы планируемых границ функциональных зон города Новосибирска на период до 2030 года (приложение 14) необходимо:

повышение надежности работы систем водоснабжения и водоотведения путем замены и модернизации основных фондов и приведение их в соответствие с потребностями развивающейся городской территории;

создание резервной пропускной способности системы водоснабжения для обеспечения экологической безопасности населения;

создание резервного источника водоснабжения из подземных вод для обеспечения экологической безопасности и при аварийных ситуациях водоснабжения города техногенного характера;

снижение сброса загрязняющих веществ в воды Обского бассейна.

5.5.3. Мероприятия по развитию системы водоснабжения

В левобережной части города Новосибирска предусматривается строительство I пускового комплекса второй очереди насосно-фильтровальной станции № 1 производительностью 100 тыс. куб. м/сутки для увеличения мощностей водоснабжения в связи с новым строительством и улучшения качества воды.

С этой целью запланировано:

строительство водовода по улице Связистов Д 1000 мм протяженностью 1,3 км;

строительство водовода по улице Немировича-Данченко Д 600 мм протяженностью 0,72 км;

строительство водовода на жилом массиве Южно-Чемской Д 1000 мм протяженностью 0,6 км;

перекладка водовода по улице Ватутина Д 1200 мм протяженностью 0,5 км.

В правобережной части города для увеличения пропускной способности систем водоснабжения предусматривается строительство двух водоводов с площадки планируемого жилого массива «Береговой» Д 1000 мм протяженностью 2,6 км.

Для обеспечения развития городских территорий в сторону северного объезда (федеральной трассы «Байкал») планируется завершение строительства водовода Верхней зоны Д 1000 мм протяженностью 6 км.

Для возможности развития городских территорий в южном направлении и создания резервной пропускной способности планируется:

завершение строительства водовода от насосно-фильтровальной станции № 5 до Стрелочного завода Д 1000 мм протяженностью 0,6 км;

строительство водовода на поселок городского типа Краснообск Д 1000 мм протяженностью 0,18 км.

Для создания резервного водоснабжения города при чрезвычайных ситуациях планируется строительство водоразбора подземных вод производительностью 50 тыс. куб. м/сутки со строительством водоводов для подключения Д 500 – Д 800 мм общей протяженностью 9 км.

Для реорганизации территории города Новосибирска под развитие общественно-деловой зоны в центральном ядре города необходимо строительство водовода нижней зоны по улицам Большевицской, Фабричной, Владимировской Д 1000 мм протяженностью 8,5 км.

Для развития города, освоения новых площадок и реорганизации территорий в восточном направлении необходимо строительство водовода Д 1000 мм, протяженностью 6,7 км от насосно-фильтровальной станции № 3 до Гусинобродского шоссе.

5.5.4. Мероприятия по развитию системы водоотведения

5.5.4.1. В соответствии с планируемым развитием территории города Новосибирска, для обеспечения увеличения мощностей системы канализации города, повышения производительности главной насосной станции необходимо:

строительство напорного коллектора № 4 от главной насосной станции до очистных сооружений канализации Д 1400 мм протяженностью 3,4 км;

завершение строительства канализационной насосной станции № 7 производительностью 130 тыс. куб. м/сутки;

строительство второго напорного коллектора от канализационной насосной станции № 6 Д 800 мм, протяженностью 1,52 км.

В целях решения задач по увеличению мощностей системы канализации правого берега необходимо:

строительство правобережного фокера через реку Обь Д 1400 мм протяженностью 1,25 км;

реконструкция КНС №18 со строительством напорного коллектора 2 Д 800 мм протяженностью 0,9 км;

строительство напорного коллектора № 3 КНС № 17 до улицы Выборной Д 1400 мм протяженностью 2,0 км;

строительство системы канализации жилого массива Ключ-Камышенское Плато Д 1000 мм протяженностью 1,6 км;

завершение строительства коллектора № 6 в Дзержинском районе Д 1200 мм протяженностью 1,3 км;

строительство коллектора «Северный» через Красный проспект Д 1840 мм протяженностью 0,2 км.

В результате увеличения пропускных мощностей канализационных систем города потребуется развитие очистных сооружений города Новосибирска со строительством площадок депонирования осадков.

5.5.4.2. Решение первоочередных задач по развитию систем водоснабжения и водоотведения города Новосибирска позволит:

увеличить мощность систем водоснабжения на 100 тыс. куб. м/сутки;

снизить удельную массу сбрасываемых загрязнений в реку Обь на 20 %;

сократить удельный расход электроэнергии на 5 %;

снизить нерациональные расходы и потери воды с 25 % до 22 %.

Выполнение первоочередных мероприятий позволит создать предпосылки для последующих этапов развития систем водоснабжения и водоотведения в соответствии с планируемыми объемами жилищного строительства, объектов общественно-делового и производственного использования.

5.5.5. Развитие электрических и тепловых сетей города Новосибирска и генерирующих мощностей

5.5.5.1. Задачей развития электрических и тепловых сетей города Новосибирска является обеспечение тепловой и электрической энергией территорий города Новосибирска, предназначенных для освоения территорий под капитальное строительство в увязке с планами строительства на этих территориях.

В связи с ускорением темпов нового строительства в городе Новосибирске в период до 2015 года и далее до 2030 года возникает острая необходимость в оценке текущих и перспективных возможностей ОАО «Новосибирскэнерго» для обеспечения новых потребителей тепловой энергией и ликвидации существующего дефицита тепла в отдельных районах. Данные открытого акционерного общества «Новосибирскгортеплоэнерго», свидетельствуют о том, что через 4 года по большинству зон централизованного теплоснабжения будут наблюдаться предельно возможные нормативные условия по теплоснабжению и исчерпание имеющихся тепловых мощностей энергоисточников.

Развитие тепловых и электрических сетей неразрывно связано с реконструкцией и развитием источников теплоэлектроснабжения.

5.5.5.2. Планируемые объемы строительства обуславливают приоритетное решение проблем энергообеспечения перспективных неосвоенных площадок.

5.5.6. Балансы тепловой мощности

Балансы тепловой мощности составлены с учетом подключения перспективных нагрузок до 2011 года и выбытия основного оборудования ТЭЦ. Балансовые показатели тепловой мощности по состоянию на 2005 год и с учетом ожидаемых тепловых нагрузок приведены в таблице 5.5.6.1.

В настоящее время ситуация с централизованным теплоснабжением города Новосибирска характеризуется следующим образом. Балансовая тепловая мощность источников теплоснабжения (с учетом Кировской и Калининской районных котельных) составляет 4744 Гкал/ч при подключенной тепловой нагрузке 4599 Гкал/ч. При сбалансированности мощности и нагрузки в целом по городу имеется существенный дисбаланс по зонам теплоснабжения отдельных тепловых источников.

В частности, по тепловой зоне Новосибирской ТЭЦ-4 наблюдается существенный дефицит тепловой мощности (около 30 %) составляющий 338 Гкал/ч. Диаметрально противоположная ситуация сложилась по зоне теплоснабжения Новосибирской ТЭЦ-5, где остается не задействовано оборудование пиковой водогрейной котельной (7 котлов ПТВМ-180 с установленной мощностью 180 Гкал/ч каждый, суммарной тепловой мощностью - 1260 Гкал/ч).

Анализ покрытия максимума тепловых нагрузок потребителей в течение последних лет показывает несоответствие расчетных тепловых нагрузок, фактическим. Величина использования расчетных нагрузок колеблется от 64% до 76% по отдельным зонам теплоснабжения.

При составлении баланса тепловой мощности на 2005 год учитывалось использование подключенных тепловых нагрузок на 88 %, с учетом потерь тепловой энергии в тепловых сетях.

Прирост перспективных тепловых нагрузок к концу 2011 года составит 1530,3 Гкал/ч. Основная его часть связана с новым жилищным строительством – 1012,2 Гкал/ч, подключением новых потребителей нежилых фондов по техническим условиям, выданным энергокомпанией – 415,4 Гкал/ч и планируемым переключением потребителей на централизованное теплоснабжение, подключенных в настоящее время к ведомственным котельным и МУП «Энергия» – 102,7 Гкал/ч.

Общий дефицит мощности при существующих генерирующих мощностях источников составит 1235 Гкал/ч. Для покрытия этого дефицита предлагаются мероприятия, связанные с развитием мощности источников.

Увеличение тепловых мощностей энергосистемы будет происходить за счет реконструкции газового хозяйства водогрейных котлов на ТЭЦ-5 и ввода нового водогрейного котла на ТЭЦ-4. Предполагается также ввод тепловых источников, обеспечивающих покрытие нагрузок жилого района «Южно-Чемской» с установленной тепловой мощностью 100 Гкал/ч, котельных жилых районов «Береговой» (20 Гкал/ч) и «Прибрежный» (23 Гкал/ч).

Таблица 5.5.6.1

Показатели баланса тепловой мощности по зоне ОАО «Новосибирскэнерго»

(Гкал/час)

№ п.	Показатели баланса	2005 год			2011 год (существующие мощности)			2011 год (развитие источников)		
		Балансовая мощность источника	Тепловая нагрузка	Резерв (+), дефицит(-) мощности	Балансовая мощность источника	Тепловая нагрузка	Резерв (+), дефицит (-) мощности	Балансовая мощность источника	Тепловая нагрузка	Резерв (+), дефицит(-) мощности
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	По городу в целом, в том числе:	4744	4599	145	4744	5980	-1235	6146	5980	167
1.1	Зона ТЭЦ-2	833	835	-2	833	1033	-200	779	739	40
1.2	Зона ТЭЦ-3	1078	895	183	1078	1209	-131	1047	1109	-62
1.3	Зона ТЭЦ-4	837	1175	-338	837	1252	-415	1033	1102	-69
1.4	Зона ТЭЦ-5	1335	1304	31	1335	1891	-556	2483	2292	191
1.5	Зона Кировской РК	400	207	193	400	330	70	400	330	70
1.6	Зона источников жилого массива Южно-Чемской							100	100	
1.7	Зона Калининской котельной	200	119	81	200	200		200	200	
1.8	Зона котельной НОК	61	64	-3	61	64	-3	61	64	-3
1.9	Зона котельной жилого массива «Береговой»							20	20	
1.10	Зона котельной жилого массива «Прибрежный»							23	23	
2	По правобережной части города, в том числе:	2788	3001	-213	2788	3875	-1087	3997	3875	122
2.1	Зона ТЭЦ-2	416	403	13	416	532	-116	238	238	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2.2	Зона ТЭЦ-4	837	1175	-338	837	1252	-415	1033	1102	-69
2.3	Зона ТЭЦ-5	1335	1304	31	1335	1891	-556	2483	2292	191
2.4	Зона Калининской котельной	200	119	81	200	200		200	200	
2.5	Зона котельной жилого района «Береговой»							20	20	
2.6	Зона котельной жилого района «Прибрежный»							23	23	
3	По левобережной части города, в том числе:	1956	1598	358	1956	2104	-148	2149	2104	45
3.1	Зона ТЭЦ-2	417	432	-15	417	501	-84	541	501	40
3.2	Зона ТЭЦ-3	1078	895	183	1078	1209	-131	1047	1109	-62
3.3	Зона Кировской РК	400	207	193	400	330	70	320	330	70
3.4	Зона источников жилого массива Южно-Чемской							100	100	
3.5	Зона котельной НОК	61	64	-3	61	64	-3	61	64	-3

В основу формирования перспективного рынка теплоснабжения и баланса тепловых нагрузок ОАО «Новосибирскэнерго» заложены следующие основные принципы:

- приоритетное увеличение отпуска тепловой энергии от отборов турбин ТЭЦ и максимальное увеличение выработки электрической энергии в эффективном теплофикационном цикле;

- увеличение выработки электрической и отпуска тепловой энергии на более эффективном оборудовании 130 ата;

- вовлечение в баланс пиковых тепловых источников ТЭЦ и разделение годового теплового графика на базовую и пиковую части;

- переключение в неотопительный период года нагрузок горячего водоснабжения от тепловых источников (районных котельных) на теплоснабжение от ТЭЦ;

- проведение реконструкции и продление ресурса работы основного оборудования 130 ата;

- сокращение потребления газа.

Изменение тепловых нагрузок по зонам теплоснабжения произведено за счет подключения перспективных тепловых нагрузок и перераспределения зон теплоснабжения между существующими источниками:

- переключение тепловой нагрузки 150 Гкал/ч с ТЭЦ-4 на теплоснабжение от ТЭЦ-5;

- переключение тепловой нагрузки 294 Гкал/ч с ТЭЦ-2 на теплоснабжение от ТЭЦ-5.

Границы зон теплоснабжения локальных источников определяются с учетом максимально возможного укрупнения зон теплоснабжения ТЭЦ с полного использования тепловой мощности источников, а также в связи с отсутствием экономической целесообразности сооружения дорогостоящих тепловых сетей от теплофикационных тепловых источников до удаленных потребителей.

5.5.7. Развитие генерирующих источников

Планируемые показатели работы генерирующего оборудования на 2015 год представлены в таблице 5.5.7.1.

Отпуск тепловой энергии от других локальных теплоисточников ОАО «Новосибирскэнерго» (котельные жилых районов «Береговой» и «Прибрежный») в 2015 году составит 129,2 тыс. Гкал и годовое потребление газа возрастет на 18,14 млн. куб. м.

В период до 2015 года предполагается вывести из эксплуатации основную часть оборудования 90 ата ТЭЦ-2,3,4, как оборудование, выработавшее свой ресурс. В качестве замещения выбываемых тепловых мощностей предполагается на ТЭЦ-4 установить газовый водогрейный котел КВГМ-160 тепловой мощностью 140 Гкал/ч. Оставшееся оборудование 90 ата (ТЭЦ-2, ТЭЦ-4) предполагается использовать в период прохождения максимальных тепловых нагрузок и частично в переходные периоды. При этом максимальный отпуск тепловой и электрической энергии обеспечивается от более экономичного оборудования 130 ата.

Таблица 5.5.7.1

Планируемые показатели работы генерирующего оборудования на 2015 год

№ п.	Наименование	Единица измерения	ТЭЦ-2	ТЭЦ-3	ТЭЦ-4	ТЭЦ-5	Кировская районная котельная	Калининская районная котельная	Котельная Новосибирского оловокомбината	Южно-Чемская котельная	Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Установленная мощность	Гкал/ч	802,0	1078,0	1076,0	2595,0	400,0	200,0	61,0	100,0	6312,0
2	Тепловые собственные нужды	Гкал/ч	23,0	31,0	43,0	112,0					209,0
3	Располагаемая мощность, в том числе:	Гкал/ч	779,0	1047,0	1033,0	2483,0	400,0	200,0	61,0	100,0	6103,0
3.1	От отборов турбин	Гкал/ч	779,0	1047,0	813,0	1440,0					4079,0
3.2	Пиковых котлов	Гкал/ч			220,0	1043,0	400,0	200,0	61,0	100,0	2024,0
4	Подключенная тепловая нагрузка, в том числе:	Гкал/ч	739,0	1109,0	1102,0	2292,0	330,0	200,0	64,0	100,0	5936,0
4.1	Отопление и вентиляция	Гкал/ч	608,2	885,0	967,6	1806,1	260,0	157,6	57,9	78,8	4821,1
4.2	ГВС	Гкал/ч	130,8	224,0	134,4	485,9	70,0	42,4	6,1	21,2	1114,9
5	Годовой отпуск тепловой энергии, в том числе:	тыс. Гкал	2492,4	3979,8	3509,3	8094,3	1049,4	636,0	192,2	353,2	20306,6
5.1	От отборов турбин	тыс. Гкал	2492,4	3979,8	3441,4	7571,5					17485,2
5.2	От водогрейных котлов	тыс. Гкал			67,9	522,8	1049,4	636,0	192,2	353,2	2821,4
6	Дефицит тепловой энергии	тыс. Гкал		2,3	2,6				0,1		5,0
7	Отпуск тепловой энергии:										
7.1	На отопление и вентиляцию	тыс. Гкал	1562,6	2273,8	2483,3	4640,4	668,1	404,9	148,6	202,5	12384,2
7.2	На горячее водоснабжение	тыс. Гкал	929,8	1708,4	1026,0	3453,9	381,3	231,1	43,7	150,7	7924,8
8	Потребление газа, в том числе:	тыс. куб. м			10,9	83,6	167,9	101,8	30,8	56,5	451,4
8.1	Пиковыми котлами ТЭЦ	тыс. куб. м			10,9	83,6					94,5
9	Потребление газа, в том числе:	млн. куб. м			9,5	73,4	147,3	89,3	27,0	49,6	396,0
9.1	Пиковыми котлами ТЭЦ	млн. куб. м			9,5	73,4					82,9

На ТЭЦ-4 и ТЭЦ-5 включаются в работу водогрейные котлы для покрытия пиковой части тепловых нагрузок. Отпуск тепловой энергии от пиковых источников при ожидаемых тепловых нагрузках составит 67,9 тыс. Гкал/год (ТЭЦ-4) и 522,8 тыс. Гкал/год (ТЭЦ-5). Таким образом, реализуется «классическая» схема организации теплофикационной системы теплоснабжения, для которой характерно разделение графика отпуска тепла на базовую и пиковую части. Потребление газа пиковыми котлами ТЭЦ-4, ТЭЦ-5 составит 82,9 млн. куб. м/год.

Для решения проблемы прогнозируемого дефицита генерирующей мощности необходимо возобновление строительства ТЭЦ-6. ТЭЦ-6 располагается юго-западнее города Новосибирска на левом берегу реки Оби, примыкает к автомагистрали «Омск - Новосибирск», на удалении 4 - 5 км от застройки города Новосибирска. Площадка частично освоена по варианту строительства ТЭЦ-6 на канско-ачинском угле. На данный момент под строительство основных сооружений по ТЭЦ-6 подготовлена территория, частично построены объекты энергетического и транспортного хозяйства, связи, временные здания и сооружения, внешние инженерные сети.

5.5.8. Развитие электрических сетей

Необходимость развития электрических сетей города Новосибирска обусловлена в значительной степени тем, что в большинстве случаев перспективные потребители являются одновременно потребителями как тепловой, так и электрической энергии. С учетом этих обстоятельств необходимо обеспечить комплексный характер энергоснабжения перспективных потребителей.

Основной задачей является осуществление необходимого и достаточного объема электросетевого строительства в городе Новосибирске для обеспечения ввода жилищного фонда, предусматриваемого Генеральным планом города Новосибирска.

Объем выданных технических условий на электроснабжение (разрешений на электроснабжение) по городу Новосибирску составляет 534 МВт.

Из общей перспективной расчетной коммунально-бытовой электрической нагрузки перспективного жилищного строительства объем уже выданных технических условий на электроснабжение составляет 73,3 МВт.

Таким образом, общий объем прироста электрической нагрузки по городу Новосибирску после реализации выданных технических условий на электроснабжение и предполагаемых объемов жилищного строительства может достигнуть около 687 МВт. до 2015 года

Из общего объема дополнительных электрических нагрузок более половины (56 %) приходится на два района города: Октябрьский и Кировский.

Мероприятия по развитию электрических сетей в районах города представлены в приложении 23.

5.5.9. Развитие тепловых сетей

Развитие тепловых сетей города в перспективе до 2015 года и на перспективу предусматривает строительство:

сетей в районах существующей застройки в связи с массовой застройкой и реконструкцией (особенно по линии метрополитена). В этих районах за период 2004 - 2005 годов выдано технических условий на суммарную величину тепловой нагрузки в размере 360 Гкал;

сетей к новым площадкам массовой застройки города Новосибирска: Октябрьский район, жилые районы «Родники», «Ключ-Камышенское плато», «Береговой», «Прибрежный», «Плющихинский», «Южно-Чемской», «Акатуйский», 2-я очередь «Троллейного» жилого микрорайона. Перспективная нагрузка составляет более 750 Гкал/ч;

магистральных тепловых сетей и понизительных насосных станций для перераспределения нагрузок между источниками, что позволит более экономично использовать имеющиеся мощности и закрыть неэффективные источники. Предусматривается переключение тепловых нагрузок на ТЭЦ-5 с ТЭЦ-2 в размере 294 Гкал и с ТЭЦ-4 на ТЭЦ-5 в размере 150 Гкал.

Мероприятия по развитию тепловых сетей до 2015 года представлены в приложениях 24, 25.

Для развития тепловых сетей в правобережной части города необходима перекладка 21 км существующих магистральных сетей, строительство 29 км новых магистральных сетей, строительство четырех понизительных насосных станций, строительство 2 очереди ПНС-11.

Для развития тепловых сетей в левобережной части города необходима перекладка и реконструкция 6,3 км магистральных сетей, реконструкция ПНС-2.

5.5.10. Развитие локальных источников тепло- и энергоснабжения

Развитие локальных источников тепло- и энергоснабжения связано с развитием газовой магистральной сети города Новосибирска и происходит на тех территориях города, которые испытывают сложности с подключением к системам тепло- и энергоснабжения в связи с удаленностью от генерирующих источников, отсутствием свободных мощностей для подключения.

За последние три года в городе Новосибирске по данным департамента энергетики, жилищного и коммунального хозяйства города было выделено для строительства локальных теплоисточников 67 площадок. В настоящее время 45 организаций получили от мэрии Новосибирска положительные решения на строительство или развитие собственных теплоисточников. На стадии рассмотрения и дальнейшего согласования находится еще 22 проекта локальных теплоисточников.

Наибольшее число разрешений выдано в Кировском районе – 13, в Октябрьском – 9, Заельцовском – 7, Ленинском – 8, Дзержинском – 3, Центральном – 2. Объектами теплоснабжения от таких источников будут являться помимо новых строящихся жилых комплексов (21), общественные и административные здания (14), торгово-развлекательные центры (6), торгово-складские комплексы (9), производственные помещения (10) и отдаленные промплощадки (7) производственных предприятий.

Строительство локальных теплоисточников застройщиками на собственных строительных площадках, не обеспеченных техническими условиями со стороны

энергосистемы, создает предпосылки образования на этих территориях собственных теплоснабжающих организаций.

5.5.11. Развитие системы газоснабжения

Генеральным планом города Новосибирска планируется дальнейшее развитие системы газоснабжения города.

Газификация охватывает в первую очередь районы малоэтажной застройки, районы многоэтажной застройки, где отсутствует возможность подключения к централизованным источникам теплоэлектроснабжения, новые промышленно-коммунальные зоны в Северном и Западном планировочных секторах.

Места размещения автономных источников теплоснабжения и энергоблоков предусматривается в проектируемых промышленно-коммунальных зонах, прокладка магистральных газопроводов – в коридорах красных линий планируемой улично-дорожной сети.

5.6. Водоотведение сточных вод и снегоудаление

5.6.1. В настоящее время в городе Новосибирске отвод поверхностных стоков с застроенных территорий города и транспортных магистралей осуществляется за счет вертикальной планировки, естественных уклонов и частично посредством существующей ливневой канализации, которая не справляется с возрастающими объемами сточных вод и требует развития и реконструкции.

Отсутствие достаточного количества очистных сооружений для очистки поверхностных стоков приводит к загрязнению реки Оби и малых рек. Около 3 млн. куб. м сточных вод попадают в малые реки и реку Обь без очистки.

Вследствие этого в донных отложениях малых рек накапливаются отложения вредных веществ (кадмий, марганец, медь, хром). Основными загрязняющими веществами являются азот, алюминий, взвешенные вещества, железо, азот нитритный, нефтепродукты, медь, цинк, фенолы. Наиболее загрязнена река Каменка.

Для решения данной проблемы при проектировании и строительстве новой магистральной улично-дорожной сети города предусматривается прокладка ливневой канализации с выводом на очистные сооружения, размещение которых планируется за пределами границы города Новосибирска: на левом берегу – в зоне существующих очистных сооружений, на правом – в зоне «хвостохранилища» НЗХК.

5.6.2. В связи с тем, что снеговой покров в городе Новосибирске в силу климатических условий является устойчивым и долговременным, своевременное снегоудаление становится важным фактором обеспечения нормального функционирования улично-дорожной сети и пешеходных связей. От этого зависит также экологическое состояние территорий города, поскольку снежный покров аккумулирует в себе все загрязняющие атмосферу компоненты и является источником загрязнения окружающей среды.

Планируется, что все вновь проектируемые скоростные магистрали непрерывного и регулируемого движения, вылетные магистрали будут оборудоваться

ливневой канализацией с учетом талых и ливневых вод, предусматривается также устройство снегоотвалов на территориях коммунального и производственного использования. Снегоотвалы должны быть оборудованы площадками с твердым покрытием и обеспечены системами водоотведения.

5.7. Мероприятия по обеспечению экологической безопасности территории и охране окружающей среды

5.7.1. Решением городского Совета Новосибирска от 25.10.2005 № 108 принята Программа по улучшению экологического состояния города Новосибирска на 2006 - 2010 годы, направленная на реализацию мероприятий по обеспечению снижения негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на различные компоненты окружающей среды, включая:

- охрану атмосферного воздуха;

- охрану и рациональное использование водных ресурсов;

- охрану окружающей среды от отходов производства и потребления;

- мониторинг состояния окружающей среды;

- озеленение города, защиту и воспроизводство городских лесов;

- обеспечение радиологической безопасности.

Приоритетными задачами на ближайшую перспективу являются:

- снижение неблагоприятного воздействия (в первую очередь от объектов теплоэнергетики и коммунального хозяйства) на окружающую среду;

- совершенствование централизованных систем теплоснабжения и водоотведения, перевод части теплоисточников на газ, закрытие неэффективных и экологически неблагополучных теплоисточников;

- снижение вредного воздействия автомобильного транспорта, расширение использования экологически чистых видов моторного топлива, контроль за техническим состоянием транспортных средств;

- очистка и благоустройство водоохраных зон и прибрежных полос;

- рекультивация загрязненных территорий и осуществление мероприятий по предотвращению образования несанкционированных свалок мусора;

- развитие системы озелененных территорий и повышение их рекреационных свойств.

5.7.2. Генеральным планом города Новосибирска на период до 2030 года предусматривается обеспечение снижения негативного влияния градостроительной деятельности на окружающую среду, совершенствование развития технологий и экологической безопасности территории и городской инфраструктуры путем осуществления комплексных мероприятий:

- рационального использования территории и ее функционального зонирования с учетом выноса из жилых и общественно-деловых зон экологически опасных и неэффективно работающих производственных и коммунальных предприятий, что будет способствовать расширению числа экологически чистых зон и поддержанию режима их пользования;

- строительство системы дамб и набережных на всем протяжении реки Оби в границах города с устройством системы ливневой канализации и очистных со-

оружений, что позволит существенным образом снизить уровень загрязнения водного бассейна;

рекультивации и очистки малых рек от несанкционированных свалок мусора, гаражей и других несоответствующих зонированию построек с организацией защитных водоохраных зон, комплексным благоустройством и озеленением территорий;

достижения достаточности и целостности транспортной системы города, модернизации существующих и строительства новых магистралей скоростного непрерывного движения общей протяженностью 472 км с приведением технических характеристик улично-дорожной сети в соответствие с современными требованиями и стандартами, что позволит сократить выброс выхлопных газов в атмосферу, обеспечить шумозащиту территорий жилого и общественного использования;

взаимосвязанного развития городских магистралей с внешними дорогами федерального значения, что обеспечит прохождение транзитного потока большегрузных транспортных средств, минуя жилые районы города;

реконструкции существующих и создания крупных лесопарковых и рекреационных территорий, санитарно-защитных озелененных зон в местах размещения промышленных и коммунальных объектов;

формирования в западном и южном левобережном планировочных секторах на границе города специальных лесопарковых полос с учетом преобладающего направления ветров в целях защиты жилых территорий от переноса пыли;

осуществления передислокации городского аэропорта «Северный» за границы города, что улучшит экологическое состояние прилегающих жилых территорий;

строительства мусороперерабатывающих и сжигающих заводов, что обеспечит постепенное сокращение, а в перспективе – полную ликвидацию открытых полигонов для складирования производственно-бытовых отходов и мусора;

осуществления выноса части производственных железнодорожных путей и веток с территории города, рекультивации загрязненных земельных участков вследствие хозяйственной деятельности предприятий;

комплексного инженерного обустройства территорий, существующих и планируемых для размещения индивидуальной жилой застройки, а также занятых в настоящее время садово-дачными участками.

5.7.3. Учитывая актуальность сохранения и развития городских лесов и системы озеленения города, Генеральным планом города предусматривается максимально полное сохранение существующих городских лесов (10417,0 га), реконструкция и комплексное благоустройство существующих парков, скверов, бульваров, а также создание новых озелененных территорий общего пользования, формирование системы рекреационных зон и набережных реки Оби и малых рек.

В соответствии с планируемым изменением использования территории города Новосибирска, общая площадь зеленых насаждений всех категорий до 2030 года увеличится на 10555,0 га и составит 22900,0 га, с достижением показателя 135 кв. м/чел. (по состоянию на 2007 год данный показатель составляет 88 кв. м/чел.).

Учитывая существующую в настоящее время неравномерность по обеспеченности общегородскими зелеными насаждениями в районах города (от 3,6 кв. м/чел. в Ленинском районе, до 18,0 кв. м/чел. в Заельцовском районе), планируется создание новых парково-рекреационных зон в левобережной части города (на набережной реки Оби, на территориях, прилегающих к юго-западным границам города), развитие спортивно-парковой зоны по улице Забалуева. Массивы городских лесов должны быть преобразованы в лесопарковые зоны и относиться к территориям общего пользования. Предусматривается реконструкция существующих городских парков и лесопарков (Бугринская роща, Парк культуры и отдыха имени С. М. Кирова, «Сосновый бор», «Инюшенский бор», «Заельцовский», «Заельцовский бор», «Усть-Инской», «Березовая роща», «Центральный», «У моря Обского», «Сад Дзержинского») с целью обеспечения полноценного осуществления парковыми зонами экологических и рекреационных функций.

В структуре планируемых и сложившихся жилых районов размещаются пешеходные озелененные бульвары и аллеи, что позволит приблизить территории кратковременного отдыха к местам проживания населения.

В целях обеспечения нормативного озеленения жилых территорий при проектировании новой или реконструкции существующей застройки приняты минимально допустимые размеры озелененной территории жилого микрорайона (квартала), жилого района, установленные Местными нормативами градостроительного проектирования города Новосибирска.

6. Комплекс организационных мероприятий по территориальному планированию города Новосибирска, этапы их выполнения

6.1. Основные мероприятия по территориальному планированию определяются целями и задачами Генерального плана города Новосибирска и реализуются в комплексе с правовыми, организационными, экономическими мерами, а также с городскими программами развития социальной, транспортной и инженерной инфраструктур, городскими и федеральными программами, направленными на устранение источников опасных воздействий и последствий их воздействия на окружающую среду.

Последовательность их выполнения предлагается с учетом приоритетных задач основных этапов реализации Генерального плана города Новосибирска:

первый этап – до 2015 года;

второй этап – 2015 - 2030 годы.

6.2. Приоритетными задачами мероприятий первого этапа, вытекающими из целей обеспечения сбалансированного и ускоренного развития города, создания устойчивых предпосылок для последующих этапов развития, являются:

осуществление первоочередных мероприятий по обеспечению экологической безопасности территории, охране окружающей среды; по снижению рисков возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе по пожарной безопасности (приложение 26);

определение территориальных ресурсов, наличие которых обеспечивает размещение требуемых объемов ввода в эксплуатацию различных типов жилья и

соответствие темпам жилищного строительства с учетом перехода на трехлетнее планирование;

установление границ комплексного освоения территорий и планирования их соответствующей инженерной подготовки для перспективного жилищного строительства;

создание условий для развития строительного комплекса путем планирования размещения объектов производства строительных материалов и предприятий стройиндустрии, в новых производственных зонах города;

обеспечение строительства объектов транспортной и инженерной инфраструктуры с учетом реализации первоочередных мероприятий по комплексному развитию территории, перспективных задач Генерального плана города Новосибирска;

стимулирование создания новых и реконструкции существующих градостроительных значимых объектов и комплексов общественно-делового, культурно-досугового, лечебного, образовательного, спортивного, гостиничного и торгового использования путем планирования их размещения в структуре общественно-деловых зон, предпроектного обеспечения и подготовки инвестиционных предложений;

осуществление первоочередных мероприятий по развитию ландшафтно-рекреационных зон и озелененных территорий путем планирования специализированных парковых, спортивных, оздоровительных и развлекательных комплексов на базе сохранения и реконструкции существующих городских парков и спортивных зон, рекультивации и благоустройства прибрежных территорий, установления границ водоохранных зон;

создание условий для формирования новых и реорганизации существующих научных, производственных и коммунально-складских зон путем подготовки (резервирования) земельных участков для размещения объектов планируемых к передислокации.

На первом этапе преимущественное развитие получают территории города, границы которых отображены на карте-схеме территорий, документация по которым подлежит разработке в первоочередном порядке (приложения 27, 28).

6.3. Для обеспечения реализации первоочередных градостроительных мероприятий необходимы:

подготовка и утверждение плана мероприятий по реализации Генерального плана города Новосибирска (2008 год);

подготовка и утверждение Правил землепользования и застройки города Новосибирска (2008 год);

разработка и утверждение проектов планировки и межевания территорий комплексного строительства районов города (2008 - 2009 годы);

продолжение работ по созданию информационной системы обеспечения градостроительной деятельности;

установление границ города Новосибирска в соответствии с предложениями Генерального плана города Новосибирска в целях обеспечения его функционирования как единого и целостного экономического, социально-культурного и градо-

строительного пространства, осуществления проектирования городских границ и закрепления их на местности.

6.4. Мероприятия по территориальному планированию и организационные мероприятия, выполняемые на первом этапе реализации Генерального плана города Новосибирска до 2015 года представлены в таблице 6.4.1.

Таблица 6.4.1

Мероприятия по территориальному планированию и организационные мероприятия, выполняемые на первом этапе реализации Генерального плана города Новосибирска до 2015 года

№ п.	Наименование мероприятия	Срок выполнения
1	2	3
1	Подготовка и утверждение плана первоочередных мероприятий по реализации Генерального плана города Новосибирска	I квартал 2008 года
2	Осуществление мероприятий по изменению и утверждению границ города совместно с органами государственной власти Новосибирской области (приложения 29, 30)	2008 год
3	Осуществление работ по градостроительному зонированию, подготовке и утверждению Правил землепользования и застройки города Новосибирска	2008 год
4	Осуществление мероприятий по корректировке и установлению зон охраны объектов культурного наследия совместно с органами государственной власти Российской Федерации и Новосибирской области	2008 год
5	Разработка процедуры работы комиссии по организации публичных слушаний и предоставлению разрешений на условно разрешенный вид использования земельного участка или объекта капитального строительства	2008 год
6	Подготовка и утверждение градостроительной документации по планировке территории города: проектов планировки и межевания территорий планируемого первоочередного освоения	2008 - 2010 годы
7	Организация и проведение публичных слушаний по рассмотрению проектов планировки и межевания территорий планируемого первоочередного освоения	2008 - 2010 годы
8	Подготовка проектов планировки и утверждение красных линий размещения улично-магистральной транспортной сети и линий регулирования застройки на территории города, границ земельных участков трассировки планируемых линий метрополитена,	2008 год

1	2	3
	размещения магистральных инженерных сетей, объектов и сооружений транспортной и коммунальной инфраструктуры	
9	Разработка городской целевой программы развития магистральной улично-дорожной сети	2008 год
10	Подготовка и реализация планов мероприятий по снижению негативного воздействия на окружающую среду объектов капитального строительства местного значения и создающих угрозу возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Подготовка предложений о мероприятиях, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду объектов федерального и регионального значения	2008 - 2010 годы
11	Разработка и корректировка городских целевых программ развития транспортной, коммунальной и социальной инфраструктур города, программ расселения жителей из ветхого и аварийного жилья и других городских целевых программ	2008 - 2009 годы
12	Осуществление взаимодействия с органами государственной власти Новосибирской области по вопросам подготовки Региональных нормативов градостроительного проектирования	2008 - 2009 годы
13	Создание в структуре департамента строительства и архитектуры мэрии города Новосибирска подразделения для осуществления комплекса работ по мониторингу градостроительной ситуации, ведению информационных систем обеспечения градостроительной деятельности во взаимодействии с департаментом земельных и имущественных отношений мэрии города Новосибирска	2008 год
14	Корректировка границ санитарно-защитных зон промышленных предприятий, объектов энергетики по результатам исследований воздействия источников загрязнения окружающей среды	2008 - 2010 годы
15	Корректировка границ защитных (охранных) зон водозаборных и очистных сооружений	2008 - 2009 годы
16	Разработка городских целевых программ рекультивации и инженерной подготовки территорий, подверженных подтоплению паводковыми водами, рекультивации полигонов промышленных отходов, дезактивации мест локальных аномалий химических и радио-	2008 - 2010 годы

1	2	3
	активных веществ	
17	Разработка плана мероприятий по ликвидации на природных и озелененных территориях объектов, не отвечающих режимам охраны и использованию указанных территорий	2008 - 2009 годы
18	Подготовка проекта корректировки схемы развития линий метрополитена	2008 - 2009 годы

6.5. Основными направлениями мероприятий второго этапа, определяющими развитие территории города Новосибирска на среднесрочную и более отдаленную перспективу, являются:

осуществление мероприятий, обеспечивающих соответствие территории требованиям экологической безопасности, охраны окружающей среды и санитарных норм; создание надежных систем предупреждения чрезвычайных ситуаций;

обеспечение дальнейшего развития территорий жилых зон, реконструкции и модернизации жилищного фонда на основе мониторинга состояния территории, совершенствования системы планирования и ее информационной базы;

обеспечение оптимизации транспортной системы на территории города во взаимосвязи с магистралями федерального и областного значения путем реализации намеченных мероприятий и программ по развитию преимущественно скоростных видов транспорта на основе автоматизированных систем и технологии планирования и информационного сопровождения;

обеспечение сохранения и развития системы природных озелененных территорий и акваторий путем осуществления лесоустроительных работ, создания новых парковых зон, рекультивации нарушенных территорий, повышения качественных параметров ландшафтно-рекреационных комплексов, планирования и благоустройства прибрежных зон;

создание условий для формирования полицентрической системы городских общественных центров, главных городских улиц, площадей, магистралей и общественно-транспортных узлов, повышения роли исторического центрального района как главного общественного культурного и представительного центра города путем приоритетного планирования многофункциональных общественно-деловых зон и комплексов, установления зон особого градостроительного регулирования;

обеспечение условий комплексного развития научно-производственных, промышленных и других производственных зон, реорганизации существующих производственных территорий, рационального использования их территорий в соответствии с экологическими и градостроительными требованиями;

обеспечение мониторинга осуществления мероприятий по реализации Генерального плана города Новосибирска на основе информационной системы обеспечения градостроительной деятельности, корректировка Генерального плана города Новосибирска в зависимости от складывающейся социально-экономической ситуации и изменившихся градостроительных условий.

6.6. Основные направления подготовки мероприятий по территориальному планированию, выполняемые на втором этапе реализации Генерального плана города Новосибирска, представлены в таблице 6.6.1.

Таблица 6.6.1

Основные направления подготовки мероприятий
по территориальному планированию, выполняемые на втором этапе
реализации Генерального плана города Новосибирска

№ п.	Наименование мероприятия	Период выполнения
1	2	3
1	Подготовка и утверждение градостроительной документации по планировке территории города (проектов планировки и межевания) в соответствии с зонами перспективного освоения и прогнозируемыми сроками перспективного строительства объектов капитального строительства местного значения	2010 - 2015 годы
2	Подготовка городских целевых программ развития социальной, транспортной и коммунальной инфраструктур с учетом перспективных задач территориального планирования	2010 - 2015 годы
3	Подготовка и реализация планов мероприятий по снижению негативного воздействия на окружающую среду объектов капитального строительства местного значения и создающих угрозу возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Подготовка предложений о мероприятиях, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду объектов федерального и регионального значения	2010 - 2015 годы