

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ГОРОДСКОЙ ОКРУГ
ГОРОД НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН**

МАТЕРИАЛЫ ПО ОБОСНОВАНИЮ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА

**АНАЛИЗ ФУНКЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ
ПРОСТРАНСТВЕННО-ПЛАНИРОВОЧНОЕ РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИИ**

Содержание

1. Анализ использования территории, комплексная оценка и информация об основных проблемах развития территории городского округа

1.1 История города и история формирования и развития его планировочной структуры города

1.2. Современная пространственная организация и функциональное использование территории городского округа

1.3. Проблемы и задачи территориального развития

2. Содержание основных решений Генерального плана в соответствие с планируемой дорожной картой градостроительного развития

3. Основные технико-экономические показатели генерального плана

1. Анализ использования территории, комплексная оценка и информация об основных проблемах развития территории городского округа

1.1 История формирования и развития планировочной структуры города

Набережные Челны крупный город в Республике Татарстан. Расположен на левом берегу реки Камы и Нижнекамского водохранилища. Город сформировался на основе исторического поселения – село Мыс, которое с 1651 г. стало называться посадом. В Бережной слободе (Набережные Челны) на тот момент насчитывалось 112 дворов. К кон. XIX в. Набережные Челны превратились в небольшое торговое село. В 1930 г. поселение Набережные Челны получило статус города. Население на 1939 г. составляло 9,4 тыс. чел. В нач. 1960-х гг. в городе началось строительство завода ячеистого бетона, Нижнекамской ГЭС, кирпичного завода. Население к 1969 г. составило 35,5 тыс. человек. Пригородный район сохранял свою сельскохозяйственную специализацию¹.

В 1969 г. принято постановление № 674 «О строительстве комплекса автомобильных заводов в Набережных Челнах Татарской АССР» и в августе этого же года строительство завода началось. По проекту завод должен был производить 150 тыс. большегрузных автомобилей и 250 тыс. двигателей в год. А в 1970 г. вышло Постановление Совета министров СССР «О мерах по строительству города Набережные Челны» и началось и строительство нового города на берегу реки Кама. Фактически было принято решение «в чистом поле» построить новый город. Это была всесоюзная стройка нового завода и нового города. По архивным данным на строительной площадке работало до 100 тыс. человек.

Город строился с расчетом на 350 тыс. человек населения. Уже в 1975 г. население города составляло 231 тыс. человек. К 1981-1982 гг. была достигнута проектная численность населения. В этот период доминировала одна основная цель – запустить производство, чтобы государство начало получать продукцию. Эта цель была достигнута. На основе полученных доходов планировалось

¹ Тарунов А. М. Сокровища культуры Татарстана. Вып.5. 2004.

развивать социальную и досуговую инфраструктуру города. Но поскольку экономика в принципе была затратной, денег на инфраструктуру не оказалось, и город на первых порах должен был обходиться тем, что есть. Все откладывалось до лучших времен, а они не наступили, вместо этого само государство развалилось. Дальше – двадцать лет стихийного развития. На начало 2019 г. население города составляет 533,9 тыс. человек. На протяжении своей истории город практически не диверсифицировал свою экономическую базу и остается моногородом с градообразующим предприятием КамАЗ².

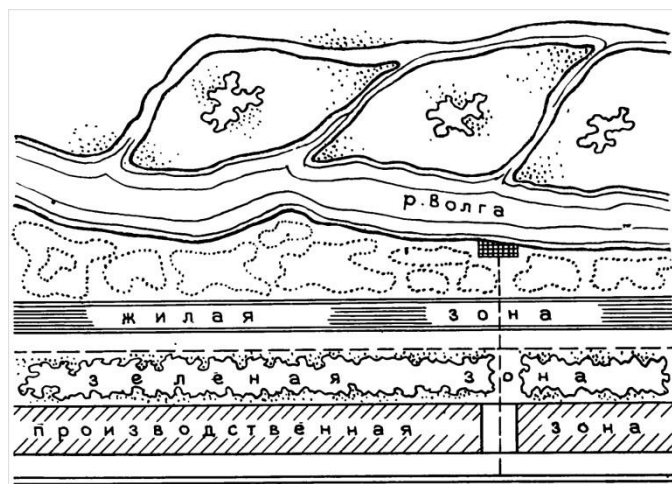
Набережные Челны – это пример «идеального индустриального социалистического города», каким его представляли советские проектировщики в 70-е годы. В его функционально-планировочной структуре и архитектурно-градостроительной организации практически в чистом виде, в условиях современной для того времени технической оснащённости строительства (панельное домостроение), реализованы градостроительные концепции первой половины XX в.: модель линейного города Н. Милютин (1930 г.), концепция жесткого функционального зонирования (согласно Афинской хартии принятой конгрессом CIAM в Афинах в 1933 г.) и микрорайонная застройка.

Планировочная структура г. Набережные Челны сложилась в результате двух градостроительных концепций – концепция линейного города и концепция микрорайонной застройки с использованием укрупненной планировочной единицы – межмагистральных жилых территорий. Также важно отметить, что город складывался не эволюционно историческим путем, а был построен одномоментно, в короткие сроки и под конкретную экономическую задачу. Для выявления направлений современного градостроительного развития г. Набережные Челны были выявлены проблемы напрямую связанные с градостроительными решениями Генерального плана 1972 года и возникшие в период 90-х гг. XX века в связи с появлением рынка недвижимости.

² Портал муниципальных образований РТ. URL: <http://msu.tatarstan.ru/rus/mregions.htm> (дата обращения: 30.10.2019).

В истории СССР 1960-70 гг. являются периодом второй волны индустриализации, наступившим вслед за периодом послевоенного восстановления советской экономики и периода хозяйственно-экономической модернизации. Город Набережные Челны фактически был построен как «новый город» в 70-е гг. XX века. Ранее, начиная с 1967 года, по такой же линейной модели параллельно со строительством завода-гиганта был построен г. Тольятти.

Идея создания линейных городов получила распространение с конца XIX в., в связи с опубликованием книги испанского архитектора Сория и Мата в 1882 г. Он и его сторонники предлагали данную форму расселения как средство децентрализации населения, сохранения естественных природных ландшафтов и возможность приблизить человека и к природе, и к территориям сельскохозяйственного назначения, которые нужны были для продовольственного обеспечения. Концепция линейного города была популярна в СССР и последовательно разрабатывалась архитекторами И. И. Леонидовым, М. Я. Гинзбургом, А. Л. Пастернаком, В. А. Лавровым и рядом других³. Наиболее широкую известность получила упрощенная ленточная схема поточно-функционального градостроительного развития Н. Милютин (рис.1).



Поточно-функциональная схема планировки города. 1930. Милютин Н. А.

³ Хан-Магомедов С. О. Архитектура советского авангарда. Книга 2. Социальные проблемы. М.: Стройиздат, 2001.

Были сформулированы общие планировочные принципы линейного или ленточного города – две параллельные полосы жилого и промышленного назначения, разделяются зеленой защитной полосой, на которой размещаются пункты питания, проходные ворота заводов и другие учреждения, связанные с продольным транзитным транспортным направлением. Предполагалось использование конвейерного производства, отдельные цеха которого располагались (нанизывались) с одной стороны на транспортную магистраль, с другой стороны на железнодорожные пути. Таким образом, промышленная зона и параллельно с ней жилая могли беспрепятственно расти⁴. В этой схеме отражалось одно из ключевых положений Афинской хартии – жесткое функциональное зонирование.

Согласно линейной планировочной модели была проведена послевоенная реконструкция Волгограда (Сталинграда) в 1946-1952 гг. Недостатки планировки стали видны на практике – чрезмерная длина продольных коммуникаций, расходы на инженерно-техническое и транспортное оборудование города, неудобства в системе общественного и культурно-бытового обслуживания населения вследствие ее растягивания. Как отмечается в монографии А. В. Бунина, Т. Ф. Саваренской⁵ в линейном городе не только центры, но и все общественные здания нерационально расплывались.

Руководителем авторского коллектива первого генерального плана города Набережные Челны, утвержденного в 1972 г., был народный архитектор СССР, академик Борис Рубаненко. В основу планировочной организации города Набережные Челны была положена линейная структура открытого типа с «классическим» функциональным зонированием, с параллельным расположением промышленности, селитебной зоны, прибрежной зоной отдыха вдоль берега реки Кама (рис.2).

⁴ Милютин Н. А. Проблема строительства социалистических городов. Основные вопросы рациональной планировки и строительства населенных мест СССР. М.: Искусство, 1930.

⁵ Бунин А. В., Саваренская Т. Ф. История градостроительного искусства. Том второй. Градостроительство XX века в странах капиталистического мира. М.: Стройиздат, 1971.

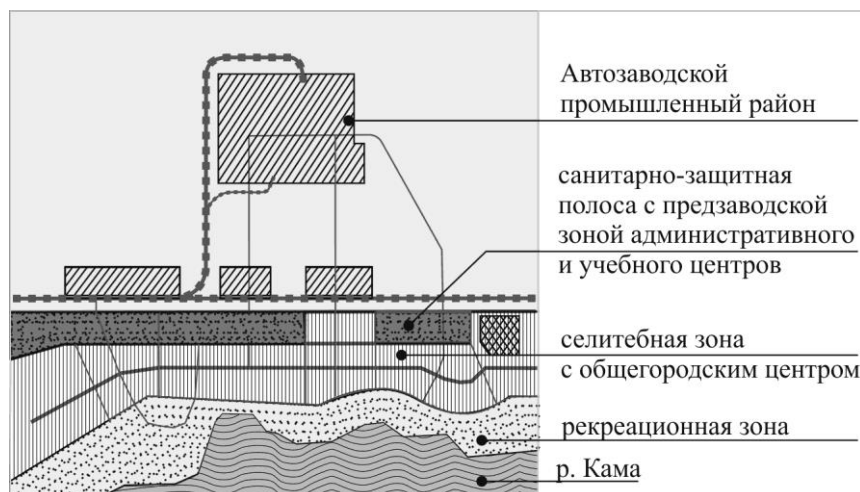


Схема планировочной организации г. Набережных Челнов

Протяженность города вдоль береговой линии составляет более 20 км. Ширина жилой зоны составляет в среднем 3,5 – 4 км. Площадь промышленной зоны составляет около 36 кв. км. Сегодня город – это жилая зона (поделенная на жилые комплексы или укрупненные микрорайоны) и промышленная зона, разделенные линиями дорог. Жилые микрорайоны обеспечены социальными объектами (детские сады, школы, поликлиники). В городе отсутствует, заложенное в генеральном плане, ядро общественного центра. Монотонная панельная застройка разделена проспектами шириной около 100 м, а иногда и больше. Стихийно, вблизи также стихийно возникших торговых зон, формируются субцентры.

Второй ключевой концепцией, заложившей особенности планировочной структуры г. Набережные Челны, является концепция микрорайонной застройки. В Набережных Челнах очень методично и последовательно применена планировочная структура, основанная на использовании в качестве ее основных единиц, укрупненных микрорайонов, или как их предлагали называть межмагистральных жилых территорий (ММТ). Это была последовательная попытка (первая проба в Тольятти), получившая затем довольно широкое распространение в советской градостроительной практике, разработать и внедрить наиболее экономичный вариант организации новых селитебных территорий в крупных городах. Этот вариант планировочной структуры

существенно экономил протяженность улично-дорожных и инженерных сетей, сохраняя при этом идею «безтранспортного» внутреннего пространства жилой среды города. В Генеральном плане Набережных Челнов было заложено несколько ключевых идей:

- линейный город с четким полосовым функциональным зонированием;
- укрупненный микрорайон (межмагистральная территория – ММТ);
- «конструктор» из элементов сборного домостроения;
- репрезентативный центр как сакральное место праздничных шествий и манифестаций;
- «платформа» – как второй уровень земли (вертикальное пространственное зонирование – активно пропагандируемое еще за 30 лет до этого Ле Корбюзье);
- транспортно-ориентированное планирование и транспортно-ориентированная жизнедеятельность (жизнь на колесах, мобильный горожанин).

В постсоветский период муниципальным руководством города периодически предпринимались определенные шаги по оснащению процессов управления городским развитием проектными и градообразующими документами. В середине первого десятилетия XXI в. был разработан и утвержден (2006 г.) новый генеральный план города, разработаны и утверждены Правила землепользования и застройки города. Новый генеральный план, в основном, пролонгировал идеи генерального плана 1972 г., несколько расширив городскую черту, более равномерно распределил зону общественно-делового назначения, растянув ее вдоль проспекта Сююмбике и добавил объездную магистраль, огибающую территорию города с юго-восточной стороны. Однако, не продолженный системой проектов планировки локальных территорий (ППТ), схемами развития транспортной и инженерной инфраструктуры, и в содержательном плане, будучи полностью продуктом советской методики подготовки подобных документов, он не оказал ощутимого влияния на текущие повседневные процессы градостроительного развития.

Сегодня г. Набережные Челны является вторым по численности в Республике Татарстан – более 530 тыс. человек. Город, согласно Стратегии социально-

экономического развития Республики Татарстан на период до 2030 г., входит в состав полицентричной Камской агломерации (1,1 млн. чел.), основное социально-экономическое направление развития которой определено как современная индустрия.⁶

Город по-прежнему входит в перечень моногородов с наиболее сложным социально-экономическим положением (в том числе во взаимосвязи с проблемами функционирования градообразующих предприятий).⁷

2.2.1. Реализация Генерального плана 1973 г.

В соответствии с положениями генерального плана, разработанного институтом ЦНИИП градостроительства в 1973г., основу экономической базы города составляют три отрасли - машиностроение, стройиндустрия и энергетика, производственные комплексы которых, определили масштаб и пространственно-планировочную структуру города. Существенным фактором, повлиявшим на пространственно-планировочную организацию города, явилась природно-ландшафтная ситуация: город должен был быть ориентирован на «большую воду» – акваторию Нижнекамского водохранилища и «малую воду» – Шильнинский залив, а также расположенные на их берегах лесные массивы.

В основу планировочной организации города была положена линейная структура открытого типа с жестким функциональным зонированием, с параллельным расположением промышленности, селитебной зоны, пригородной зоны отдыха. Транспортный каркас города должны были составлять продольные магистрали, связывающие жилые районы города, и поперечные, связывающие функциональные зоны между собой. Главным транспортной осью города является продольная магистраль, включающая в себя пр. Джалиля, пр. Набережно-Челнинский и пр. Мира. На пересечении этой транспортно-планировочной оси с главными поперечными магистралями (пр. Вахитова, пр. Дружбы народов, пр. Яшьлек, Сармановское шоссе) предусматривалось формирование основных узлов

⁶ Стратегия социально-экономического развития республики Татарстан до 2030 года <http://mert.tatarstan.ru/rus/strategiya-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya.htm> (дата обращения: 20.03.20).

⁷ <http://government.ru/docs/14051/> (дата обращения: 20.03.20).

системы общегородского центра и главного ядра общегородского центра, проектируемого как крупномасштабный архитектурно-пространственный комплекс, состоящий из двух площадей: административного, культурно-просветительского назначения, и связывающая их торговая пешеходная улица, поднятая на платформу, где размещались главные общественные объекты городского значения и высотные жилые здания. Застройка общегородского центра г. Набережные Челны, намеченная к освоению в границах пр. Мира, ул. Раиса Беляева, пр. Сююмбике, пр. Вахитова (15, 17, 18, 19, 21 комплексы), осуществлялась по проекту, разработанному в 1978 г. ЦНИИЭП жилища, с участием ЦНИИЭП градостроительства, ЦНИИЭП зрелищных и спортивных сооружений, г. Москва. За время реализации генплана построены жилые комплексы 17, 18, здание администрации города, культурно-развлекательный центр в 15 комплексе, территория 19 комплекса застроена, в основном, гаражами и автостоянками. Многие крупные объекты общегородского значения, высотные жилые здания в составе ядра общегородского центра, не построены или превратились в долгострой. Генеральным планом было предусмотрено и выполнено полное обеспечение города всеми видами инженерного оборудования и благоустройства. К настоящему времени построены все необходимые головные инженерные сооружения: водозабора «Белоус», водоочистные сооружения, очистные сооружения канализации (в нижнем бьефе плотины Нижнекамской ГЭС), ТЭЦ КамАЗа, котельная БСИ и т.д. Сооружения инженерной защиты и благоустройство территории, предусмотренные генеральным планом, выполнены не в полном объеме. Строительство внешней и городской транспортной системы, предусмотренной в Генеральном плане 1973г., а также проектом Генерального плана 1986г., рассчитанной на развитие города в более крупных масштабах, почти завершено. В соответствии с Генеральным планом осуществлены вынос с территории города старого аэропорта и строительство нового аэропорта – «Бегишево», строительство железной дороги Круглое Поле - Агрыз, строительство объединенного железнодорожного и автовокзала. Однако,

некоторые положения Генплана по развитию транспортной системы города остаются до конца нереализованными:

- не завершено строительство Московского проспекта, поэтому продольная связь осуществляется по общегородской магистрали пр. М. Джалиля - пр. Набережно-Челнинский - пр. Мира, а также по автодороге №1.

- не построен отрезок магистрали федерального значения Казань-Уфа в обход города, поэтому транзитное движение осуществляется по городским магистралям - пр. Казанскому и автодороге №1;

- не осуществлены вынос грузового порта с селитебной территории города, и строительство пассажирского речного порта.

Оценивая реализацию Генерального плана 1973 г. в части городского озеленения и создание зоны отдыха, как одной из главных функциональных зон города, можно отметить следующее. Несмотря на высокий уровень благоустройства озелененных территорий в жилых массивах в и благоустроенности отдельных участков города, крупных озелененных пространств в городе недостаточно.

В соответствии с Генеральным планом обширные территории вдоль берега Нижнекамского водохранилища предполагались к освоению как зона отдыха горожан. В настоящее время на данных территориях хаотично размещены производственные базы, гаражные кооперативы, неэксплуатируемые карьеры нерудных строительных материалов и др.

Городской парк «Прибрежный» (в настоящее время это активное место городской рекреации), который предполагалось создать на базе лесного массива на берегу водохранилища, был неблагоустроен. Не организовано в достаточной мере озеленение санитарно-защитной зоны от основной промышленной территории. Вследствие ускоренного индустриального строительства, а также социально-экономических перемен произошедших в стране, градостроительной политике, в частности, не удалось реализовать отдельные социально-, архитектурно-, экономически- значимые положения предыдущего Генерального плана города. В 2000 году истек срок реализации Генерального плана 1973 г,

единственного документа, имеющего юридическую силу, остро стоят вопросы выработки стратегии градостроительного развития г. Набережные Челны, адекватной конкретной ситуации и преемственной по отношению к предшествующим этапам развития.

1.2. Современная пространственная организация и функциональное использование территории городского округа

Площадь города составляет около 171 кв. км. Административно город поделен на 3 района: Центральный, Автозаводский и Комсомольский. Город по-прежнему является важным транспортным узлом Камского промышленного района. Селитебная часть города занимает практически всю территорию вдоль Нижнекамского водохранилища от жилого массива Сидоровка на юго-западе до населенного пункта Большая Шильна на юго-востоке. Обеспеченность жителей города зелеными насаждениями общего пользования на сегодняшний день 16%.

Промышленная зона сохраняется в составе 5 производственных районов:

- комплекс предприятий КамАЗа;
- база строительной индустрии (БСИ);
- промышленный район ГЭС;
- юго-западный промышленный район (район пищевых производств);
- промышленный район Завода ячеистых бетонов (ЗЯБ).

Административные районы города: Автозаводский район, Центральный район Комсомольский район.

Автозаводский район расположен в Северо-Восточной части города Набережные Челны, образован 01.01.2006г. путем объединения территории префектур «Автозаводская» и «Боровецкая», создан в целях решения вопросов местного значения и осуществления отдельных государственных полномочий, переданных органам местного самоуправления. Занимает площадь – 4 899 га, численность жителей - 189 тыс. человек.

Количество жилых домов в частном секторе – 1847. На территории Автозаводского района расположены ПАО «КАМАЗ», также 376 предприятий торговли, общественного питания и бытового обслуживания; банки; рынки; почтовых отделений; аптеки, учреждения здравоохранения, реабилитационный центр для детей-инвалидов, Дом ребенка (2 филиала); общеобразовательные учреждения, специализированные учреждения, дошкольные образовательные учреждения, учреждения дополнительного образования, учреждения среднего профессионального образования, высшие учебные заведения, молодежные центры, подростково-молодежные клубы, библиотеки, учреждения спорта, учреждения культуры: Дворец культуры «КАМАЗ», Органный зал, Парк культуры и отдыха "Победа", ГКЦ "Эврика", МАУК "Набережночелнинский цирк"; религиозные учреждения: (мечеть «Нур-ихлас», мечеть «Чишмә», Свято-Вознесенский собор, храм Рождества Христова, Церковь воздвижения креста Господня).

Центральный район г. Набережные Челны занимает площадь – 5 303 га, население 210 571 человек. На территории Центрального района расположено 32 комплекса (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 56, 58, 59, 60), частный сектор – «Чаллы Яр»

Территория **Комсомольского района** находится в юго-западной части города и является своего рода воротами г. Набережные Челны: это и автостанция, пристань, железнодорожный вокзал, въезд в город по Казанской и Альметьевской трассам.

Комсомольский район, как административно-территориальная единица города, включает в себя поселки ГЭС, ЗЯБ, микрорайон Замелекесье, 11 жилых районов частного сектора: Сидоровка, Орловка, Элеваторная гора, в т.ч. Мироновка, Рябинушка, Красные Челны, 28 квартал, частный сектор «Замелекесье», Старые Челны, Суар, Кумыс, Камский. Также 32, 33 и 62 жилые микрорайоны, БСИ, Энергорайон.

Численность жителей района составляет 138 125 человек.

В Комсомольском районе:

- 22 учреждений общего образования,
- 38 дошкольных образовательных учреждений.
- 4 учреждения среднего специального образования,
- 2 высших учебных заведений,
- 6 социальных учреждений,
- 13 учреждений здравоохранения,
- 12 учреждений культуры и искусства,
- 9 учреждений физкультуры и спорта,
- 5 детских подростковых клубов,
- 8 филиалов библиотек,
- 10 хоккейных кортов,
- 11 почтовых отделений.

На территории района расположены учреждения здравоохранения, такие как:

- Больница скорой медицинской помощи, Медицинский центр «Осанна», Роддом №1, Поликлиника №4 (пр-т Набережночелнинский,16А), ГАУЗ Кожно-венерологический диспансер, Детская поликлиника №3 (ул. Комарова,26), Городская больница №2, Детская поликлиника №1, Онкологический диспансер, Госпиталь для ветеранов войн, ГУЗ «Городская станция переливания крови», Противотуберкулезный диспансер.

В районе из старейших высших учебных заведений города: Набережночелнинский государственный педагогический университет.

К числу значимых объектов культуры, расположенных на территории Комсомольского района относятся: ДК «Энергетик», ТКЦ «Эврика», КЦ "Кызылтау", МАУК «Музей истории города Набережные Челны», Центральная городская библиотека им.М Джалиля. В Комсомольском районе расположены такие спортивные учреждения городского значения как: МАОУ ДОД КДЮСШ «Яр Чаллы» , МАОУ ДОД ДЮСШ «Витязь», МАОУ ДОД ДЮСШ «Дельфин», МАОУ ДОД ДЮСШ «Строитель», МАОУ ДОД ДОСП ДЮСШ «Титан», МАОУ ДОД ДЮСШ «Заря», МБОУ ДОД ДЮСШ «Челны», МАОУ ДОД ДЮСШ №11.

На территории Комсомольского района осуществляют деятельность:

- предприятия общественного питания, предприятия бытового обслуживания, предприятия пищевой, производственной, строительной, перерабатывающей промышленности, предприятия торговли, гаражно-строительных кооперативов, автозаправочных станций, садово-некоммерческих товариществ.

В число крупных предприятий и организаций Комсомольского района входят:

- ГК «Профит», ОАО Трест «Камдорстрой», ООО ДСК, ГУП «КСМ», ООО «Сатурн», ООО ПО «Начало», ЗАО ПСТ «Подряд», ЗАОрНП НЧ «КБК», ЗАО «Челны-хлеб» (Промкомзона), ООО «Электротранспорт», Железнодорожный вокзал.

В Районе функционирует система служб социальной защиты городского значения: Центр социального обслуживания населения «Доверие» МТЗ и СЗ РТ, Центр социальной адаптации для лиц без определенного места жительства и занятий «Перекресток» МТЗ и СЗ РТ, ГКУСО «Набережночелнинский дом-интернат для престарелых и инвалидов», МАУ Пансионат для ветеранов труда, ГАУСО центр реабилитации инвалидов «Изгелек», АНО ДПО Центр лечебной педагогики "Чудо-дети".

Планировочные районы

Северо-восточный район города решен крупными регулярными планировочными кварталами с композицией застройки, раскрываемой на зеленые массивы парков «Победа», «Гренада», «Прибрежный».

Административные учреждения и объекты культурно-бытового обслуживания городского значения размещены, в основном, вдоль проспектов Мира, Вахитова, Х. Туфана, Автозаводского.

Существующим центром данного района можно считать бульвар Энтузиастов, ул. Рубаненко и площадь на их пересечении.

Современное использование территории в границах пр. Мира, ул. Раиса Беляева, пр. Сююмбике, пр. Вахитова (15,17,18,19,21 комплексы), зарезервированной предыдущим генеральным планом города для формирования

ядра общегородского центра, характеризуется, в основном, как коммунальное. На территории размещены гаражи и автостоянки индивидуального автотранспорта жителей близлежащих микрорайонов, а также некоторые объекты деловой сферы и 25-этажный недостроенный жилой дом.

На прибрежных территориях, примыкающих к парку «Прибрежный» вдоль ул. Раскольникова размещены блокированные жилые дома.

В северной части района сохраняется усадебная застройка села Боровецкое.

В северо-восточном направлении за пр. Яшьлек разместился район жилой застройки усадебного типа. На участке территории между пр. Мира и автодороги №1, вдоль пр. Яшьлек, расположены гаражи, стоянки автотранспорта, производственные базы.

Юго-западный планировочный район состоит из разрозненных массивов жилой застройки, не объединенных единой планировочной структурой. На отдельных участках сохраняется усадебная застройка населенных пунктов Сидоровка, Орловка, Мироновка, Красные (Мысовые) Челны, Бережные Челны.

На территориях от поселка Сидоровка до места впадения р. Мелекеска в Нижнекамское водохранилище расположен поселок Гидростроителей, на территориях от Сармановского тракта до поселка Орловка – жилой массив «ЗЯБ». К поселку «ЗЯБ» с северо-восточной стороны примыкают садовые участки «ЗЯБ».

Застройкой усадебного типа начато освоение территории на правом берегу р. Мелекески (жилой район «Замелекесье»). На свободных территориях данного района между усадебной застройкой и автодорогой №1 осуществлены отводы земельных участков различного назначения, в том числе для жилищного строительства. Вдоль правого берега р. Мелекеска ближе к пр. Казанский, расположено садоводческое объединение «Союз».

Центр юго-западного района города сформировался учреждениями административного и культурно-бытового назначения, размещенными вдоль пр. Джалиля, ул. Гидростроителей, ул. Центральная. В структуру центра включены спорткомплекс и бассейн между Набережной Тукая и прудом на р. Мелекеска. В

городе построены и строятся объекты, которые ранее не были предусмотрены: ипподром, зеленый театр для проведения праздника «Сабантуй» (Майдан) в парке «Прибрежный», здания банков, мечети, офисы коммерческих структур, торговые комплексы и др.

В городе создана развитая сеть учреждений воспитания и образования, однако часть зданий частично приспособлено для размещения объектов непромышленной сферы. Большое количество объектов социальной сферы размещено во встроенных в жилые дома помещениях.

На территориях на стыке двух планировочных жилых районов расположено большое количество коммунально-складских и промышленных предприятий, инженерных сетей, ЛЭПов, железнодорожных путей и т.д.

1.3 Проблемы и задачи территориального развития

В разделе представлена систематизация проблем городского развития, выявленные по результатам опроса населения, анализа материалов СМИ, Стратегии социально-экономического развития города, натурного, картографического анализа и т.п. Каждой выявленной проблеме соответствует стратегическая задача, которая должна быть решена в проекте будущего генерального плана и предложены способы ее реализации.

1. Проблема: Несоответствие общественной инфраструктуры города миссии и статусу ядра Камской агломерации - необходимость диверсификации городской экономики и расширения разнообразия мест приложения труда

Задача: Предусмотреть в городе территории для размещения новых объектов неиндустрии и многопрофильной сферы услуг. Создание и развитие в городе объектов агломерационного сервиса.

Способ реализации: В числе новых объектов предусмотреть территории для формирования политехнического образовательного кластера (Политехнический университет, колледжи, технопарки). В области неиндустрии – развитие малого и среднего бизнеса, не связанного с автомобилестроением. В том числе приоритетное развитие предприятий пищевой и легкой промышленности,

различные производства на основе инновационных разработок предметного дизайна.

Создание объектов агломерационного сервиса и их «связанность» с внешней транспортной инфраструктурой, должно обеспечиваться и поддерживаться формированием двух транспортно-пересадочных узлов, как новых «ворот города»: вновь формируемый ТПУ «Восточный» и ТПУ «Западный» (на базе существующего железнодорожного вокзала).

2. Проблема: *Отсутствие развитой и привлекательной системы общегородского центра*

Задача: Пересмотреть заложенный в первоначальном генеральном плане принцип единственного доминирующего сакрального пространства общегородского центра - локально закрепленного места для политических демонстраций в дни коммунистических праздников.

Способ реализации: Формирование полицентричной системы городских центральных мест, состоящей из трех площадок:

– на территории площади Азатлык и 19 микрорайона (место зарезервированное для общегородского центра Генпланом 1972 г.);

- центр в районе Междуречья, как результат редевелопмента существующей депрессивной промзоны;

- разветвленный линейный центр в «старом» городе – вдоль Набережночелнинского проспекта и набережной р. Мелекеска.

3. Проблема: *Высокая степень однообразия, невыразительность и гомогенность городской среды.*

В советский период город, отвечая задачам скорейшего возведения жилого фонда, сформировал существующую застройку ограниченным количеством типовых зданий. Достичь разнообразия городской среды пытались за счет элементов благоустройства и городского дизайна. В Советское время с этой целью к разработке городского дизайна привлекались лучшие специалисты того

времени (Сенежская студия, уникальный художник и скульптор, ученик Сикейроса И. Ханов и др.).

Задача: Выявить средовую идентичность городской застройки и , сохраняя её основы, разработать методику перехода к её разнообразию и появлению запоминающихся, художественно-выразительных фрагментов застройки.

Способ реализации: Сохраняя возможность индустриального строительства, расширить и разнообразить набор типового жилищного строительства и реконструкции путем использования системы доборных элементов формирования пластики и колористики фасадов («конструктор» элементов) и внедрения индивидуальных проектов на особо значимых городских территориях (застройка Орловского поля, Западного косогора, застройка Центрального бульвара, отдельные жилые комплексы в историческом районе города по ул. Центральная).

При сохранении существующего жилого фонда, сохранение параметров жилых групп в сложившейся застройке, в отдельных случаях преобразование внешнего вида зданий (за счет доборных элементов «конструктора»), организация на первых этажах объектов общественного обслуживания, дворового благоустройства и озеленения.

4. Проблема: Излишняя транспортная ориентированность и слабая приспособленность городской среды к пешеходному движению

Задача: Смена господствующего тренда «город автомобилей» на тренд «город для пешехода»;

Способ реализации: при дальнейшем развитии системы транспортных коммуникаций, смещение акцента от тренда «город для автомобилей» к концепции «город для пешехода». Это - формирование благоустроенных пешеходных коммуникаций, уплотняющихся к узлам обслуживания, строительство комфортных переходов через транспортные магистрали, разработка и обустройство «школьных» маршрутов. Развитие магистральной сети (продление ул. Мира, создание объездной магистрали, расширение и обустройство первой дороги, трассировка дополнительных магистралей в районе

Междуречья и Камской набережной), прежде всего для обслуживания общественного транспорта.

5. Проблема: *Отсутствие организованного пространственного выхода к побережью р. Камы и практически отсутствие обустройства Камской набережной;*

Задача: Использовать уникальные возможности природного ландшафта города, реализовать идеи и принципы «выхода» к Каме, заложенные в первом генеральном плане, которые в процессе реализации не были воплощены.

Способ реализации: Формирование зеленого каркаса, пространственных и транспортно-пешеходных выходов к р. Кама, рекреационной зоны вдоль протяженной береговой линии.

6. Проблема: *Однообразие планировочной структуры города сформированного крупноразмерными межмагистральными территориями (ММТ).*

Задача: Реорганизовать межмагистральные территории (укрупненные микрорайоны) в гибридные микрорайоны, сформированные квартально-групповой застройкой.

Способ реализации: реорганизация планировочной структуры на локальном уровне, через: 1) членение крупных межмагистральных территорий на обособленные (полуприватные) комплексы квартально-групповой застройки, 2) выявление внутри ММТ резервов для создания открытых общественных пространств локального уровня, 3) решение проблем хранения автотранспорта, 4) реорганизация дворовых пространств.

В Стратегии социально-экономического развития города Набережные Челны на период до 2030 г. (принята в 2016 г.) одна из стратегических целей определена как – сбалансированное пространственное развитие и повышение уровня комфортности городской среды. Также в документе выявлены основные

направления развития: 1) идентификация города и определение его роли в агломерации; 2) формирование комфортной городской среды; 3) развитие информационно-коммуникационного пространства города и переход к формату «умный» город.

2. Содержание основных решений Генерального плана в соответствии с планируемой дорожной картой градостроительного развития

Генеральный план городского округа Набережные Челны разработан в соответствии с градостроительным законодательством РФ и основан на материалах Стратегии социально-экономического развития Набережных Челнов.

В соответствии с Градостроительным кодексом РФ Генеральный план имеет расчетный срок действия 20 лет. Учитывая продолжительный срок действия этого градостроительного документа, подготовленный в КГАСУ Генеральный план охватывает период развития городского округа Набережные Челны до 2043 года.

В этой связи проектом предусмотрено 3 этапа реализации. Первый этап охватывает период с 2023 г. по 2029 г.; второй этап - с 2030 г. по 2036 г.; третий этап - с 2037 г. по 2043 г. Периодичность этапов установлена в соответствии с принятым в Российской Федерации трехлетним циклом государственного планирования.

В соответствии с этим, степень детализации отдельных аспектов градостроительного развития в данных материалах генерального плана различна. Наиболее детально в Генеральном плане проработана реализация проектных решений Генерального плана до 2029 года, второй и третий этапы имеют большую степень вариабельности. Возможность и необходимость периодической корректировки отдельных аспектов развития перед каждым временным этапом предусмотрено Градостроительным кодексом РФ, обязывающим соответствующие административные органы каждые 5-10 лет проводить корректировку стратегических документов градостроительного планирования территории.

Генеральный план города встроен в общую систему градостроительной документации РФ и решает основные стратегические задачи функционально-пространственного развития города. Здесь следует обозначить устройство всей проектной градостроительной документации в Российской Федерации, где каждый проектный градостроительный документ решает свои задачи. Так схема территориальной планировки (СТП) решает задачи планировки наиболее

обширных территорий (территория субъекта федерации; территория отдельного административного (муниципального) района); Генеральный план (ГП) – задачи планировки города (поселка) в его границах; Проект планировки территории (ППТ) – планировку отдельных частей города (планировочных элементов города – микрорайонов, жилых и производственных комплексов). Степень детальности проработки планировочной организации территории определяются масштабом чертежей Генерального плана, выполняемого в 1:10000. В соответствии с действующим Градостроительным кодексом Российской Федерации инструментом реализации Генерального плана являются проекты планировки территории (ППТ), разрабатываемые на основе решений Генерального плана, выделяя из территории города отдельные элементы его планировочной структуры для детальной проработки (ППТ), которые и выполняются в масштабе 1:2000.

К основным компонентам проекта генерального плана, определяющим особенности градостроительного развития города относятся:

- схема функционального зонирования города;
- схема улично-дорожной сети города во взаимосвязи с внешними транспортными связями;
- схема планировочной структуры города с обозначением границ городской территории и границ отдельных элементов планировочной структуры;
- схема ландшафтно-рекреационной организации городской территории.

Генеральный план, как документ стратегического развития города, должен ранжировать задачи этого развития по значимости. Их не так много.

Планировочное развитие города обосновывается расчётом в потребности территории для всех основных функциональных процессов городской жизнедеятельности.

- Одним из важнейших вопросов градостроительного развития Набережных Челнов является потребность в территории для жилищного строительства. Обеспечение населения города необходимым жилым фондом, удовлетворяющим запросы жителей в сравнении с городами-конкурентами в этом

аспекте, а это выход на уровень жилой обеспеченности жителей в 32 кв. м / чел при сегодняшней обеспеченности в 24, 9 кв. м/ чел. Для этого необходимо изыскать территории для строительства 5 млн. кв. м. жилья к концу расчётного срока Генерального плана.

- Вторая особенность Набережных Челнов - несформированность системы общегородского общественного центра, где основные объекты должны быть сконцентрированы на чётко выделенных локальных территориях, доступных и удобно расположенных. Проект Генерального плана Бориса Рубаненко для Нового города предлагал использовать для этого 19-ый комплекс, что оказалось нереализованной задачей. Для эффективной работы системы общегородского общественного центра важнейшим принципом является концентрация его основных объектов (культурных, торгово-развлекательных и досуговых) на относительно компактной территории. Еще одним принципиальным вопросом генерального плана явилась проблема выхода зоны общественного центра города к побережью Камы и увеличение доли публичных озеленённых общественных пространств. Эта проблема решается прокладкой широкого озеленённого бульвара (Междуреченский бульвар) от торгового центра «Мегастрой» на Набережночелнинском проспекте к побережью Камы, между поселками Элеваторная Гора и Чаллы Яр.

Бульвар предлагается застроить высотным многоквартирным жильем и крупными объектами обслуживания городского и агломерационного уровня, включая организацию террасного парка на месте заброшенного карьера. Предлагается соединить в единую пространственную систему озелененную набережную Камы, начиная от Майдана и Табеевской набережной с Тукаевской набережной вдоль Мелекески.

Сегодня в общем балансе городской территории доля этих пространств составляет 16 % , в рамках разработанного генерального плана этот процент должен быть повышен до 25 %.

- Третья важнейшая задача это обеспечение системы общественного центра города Набережные Челны функцией ядра Камская агломерации. Это значит, что транспортная инфраструктура города должна быть приспособлена к обслуживанию «сопряженного населения», то есть населения, проживающего на территории Камской агломерации, включающей Нижнекамск, Елабугу, Менделеевск, Заинск и соответствующие сельские поселения этих районов.

- Четвёртая важнейшая задача - являясь ядром Камской агломерации с населением более миллиона человек, город должен располагать развитой и разнообразной университетской базой. Это значит, что помимо государственного педагогического университета, филиала КФУ и нескольких других ВУЗов (ТИСБИ, ИЭУП) город должен располагать собственным Политехническим университетом с численностью студентом в 10-15 тысяч человек.

Содержание основных решений Генерального плана в соответствии с планируемой дорожной картой градостроительного развития городского округа Набережные Челны

Дорожная карта реализации Генерального плана предусматривает 3 цикла градостроительного развития. Согласно статье 19 пункту 11 Градостроительного кодекса РФ расчётный срок Генерального плана 20 лет:

- **1 цикл** (первая очередь) 2024-2029 годы - 6 лет - два трёхлетних цикла государственного планирования в РФ;

- **2 цикл** (вторая очередь) 2030-2035 годы - 6 лет;

- **3 цикл** (третья очередь) 2036-2043 годы - 8 лет.

Первый цикл реализации (2024-2029) включает в себя:

- становление ядра Камской агломерации и подготовка градостроительной документации обеспечивающей ее планомерное развитие в соответствии с положениями Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан на период до 2030 г.;

- развитие агломерационных связей (транспорт);

- строительство нового моста через Каму (варианты – вблизи населенных пунктов Соколка или Котловка);
- разработка инфраструктурных проектов: транспортной, коммунальной и социальной инфраструктуры (в соответствии со статьей 26 частью 5 Град. Кодекса РФ);
- формирование ландшафтно-рекреационного каркаса города и агломерации;
- завершение комплексного развития фрагмента общегородского центра (19-й комплекс), предусмотренного Генеральным планом 1972 года;
- резервирование, разработка ППТ и начало формирования и застройки территории второй части общественного центра города вдоль планируемого Междуреченского бульвара с выходом на побережье р. Камы;
- реализация пешеходного зеленого прогулочного кольца, включая площадь Азатлык, центральный пешеходный бульвар в 19- м комплексе, Шишкинский бульвар;
- формирование транспортно-пересадочного узла «Западный» и системы учреждений обслуживания постоянного населения и контингента «дневного» населения, образующегося из-за маятниковых миграций;
- застройка свободных и реконструируемых территорий новыми жилыми образованиями, в границах существующей городской черты;
- выбор места, подготовка и утверждение архитектурно-градостроительного проекта Политехнического Университета;
- корректировка ПЗЗ города Набережные Челны;
- формирование и благоустройство Камской набережной от Прибрежного парка до Элеваторной горы;
- реализация пространственной «зеленой» связи между Тукаевской набережной и Камской набережной (включая Табеевскую набережную);
- строительство объездной автомагистрали за пределами городской черты, прокладка Московского проекта через Орловское поле;
- подготовка проекта, согласование и начало реализации системы электрифицированной железнодорожной связи внутри Камской агломерации

(Набережные Челны, аэропорт Бегишево, Менделеевск, Елабуга, Нижнекамск, Заинск);

- резервация трассы «зеленых коридоров» выхода на р. Каму из центров планировочных районов города.

Второй цикл (2030-2035):

- проведена корректировка Генерального плана;

- завершено строительство и плановое развитие комплекса Политехнического Университета;

- завершение строительства системы электрифицированной железнодорожной внутриагломерационной связи (Набережные Челны-Менделеевск-Нижнекамск-Елабуга-Заинск);

- осуществляется формирование «ядра культурного досуга» в Набережных Челнах в расчете на обеспечение потребностей всей Камской агломерации (группировка крупных по вместимости и комплексности культурных объектов на компактной локальной территории в связке с транспортно-пересадочным узлом);

- сформированы и благоустроены «зелёные коридоры» выхода на Каму (из планировочных районов города);

- разработка ППТ для насыпно/намывной территории в дельте реки Шильна.

При решении намывной/насыпной территории в дельте реки Шильны создание новых земельных участков на месте мелководья и заболоченной поймы потребует большого объёма земляных работ, что вызовет существенное удорожание строительства, а значит это должна быть многоэтажная многоквартирная застройка (15-30 этажей) с высокой плотностью, чтобы окупить затраты. Но это, отчасти, компенсируется хорошим местоположением между лесом и рекой.

Третий цикл (2036-2043):

- разработка и реализация проектов планировки территории Междуречья;

- формирование развитой агломерационной системы Камской агломерации с развитой сетью общественного агломерационного транспорта, рациональной системой маятниковой миграции за счёт скоростного синхронизированного движения общественного и индивидуального транспорта;

- корректировка Генерального плана города Набережные Челны с учетом особенностей развития Камской агломерации;

- в рамках развитой Камской агломерации градостроительной документацией определены места концентрации основных градообразующих и градообслуживающих функций (рабочих мест, культурно-рекреационных центров, администрации, торгово-развлекательных центров);

- разработка проектов (мастер-планов) обустройства и системы транспортного движения центральной зоны Камской агломерации;

- сформирован зелёный каркас агломерации с обособленными зелёными пространствами для рекреации, выстроен график смены дислокации рекреационных нагрузок с 3-5 летним циклом предельных нагрузок и сменой мест дислокации;

- освоение территорий гаражных боксовых кооперативов: начиная с 2035 года, эту проблему необходимо решать. Например, ГСК на 1200 боксовых гаражей - это примерно 25-30 га. При многоквартирной многоэтажной застройке на этой территории можно разместить до 2- тысяч квартир. При этом если построить два многоярусных паркинга (5-6 этажей) на 600 машино/мест каждый - для этого для этого всего нужно 1,5 гектара.

Потребуется разработка муниципальной программы по строительству многоярусных паркингов на уже застроенных территориях, поскольку жилищное строительство советского периода, исходя из предельной нормы автомобилизации населения в 180 машино/мест на 1000 жителей, эту проблему не решило.

Учитывая некоторые разуплотнение жилой застройки советского периода в связи со строительством новых жилых массивов, достаточно разместить на застроенной до 2000-го года территории 10-15 многоярусных паркингов общей вместимостью 8-12 тысяч машино/мест и эта задача будет решена.

Как показали натурные обследования гаражных кооперативов, большинство гаражных боксов сегодня используется не по назначению для хранения автомобиля, а как складские помещения (или как помещение для развития бизнеса). Целесообразно в периферийной части города, предпочтительно в санитарно-защитных зонах производственных объектов, обеспечить строительство многоярусных боксовых складов, арендованных населением для хранения бытового инвентаря, по примеру Москвы, Казани и других городов.

К формированию подобных складов возможно привлечь строительный бизнес, с частичной компенсацией затрат на возведение подобных объектов.

Для реализации программ по строительству многоярусных паркингов и многоярусных боксовых складских комплексов необходима корректировка Стратегии социально-экономического развития и разработка экономического обоснования с долевым привлечением государственного, муниципального и частного финансирования. Именно для этой цели в Генеральном плане закладывается временной лаг до 2035 года.

**ОСНОВНЫЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ
ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА**

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Существующая ситуация 2022 г.	Расчетный срок 2043 г.
1	2	3		5
1	ТЕРРИТОРИЯ			
1.1.	Общая площадь территории	кв. км	171,0	171,8
2	ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ЗОНЫ, в том числе:			
2.1	Жилые зоны, в том числе:			
	Зона застройки индивидуальными, малоэтажными жилыми домами	га	1102,8	1511
		%	6,4	8,7
	Зона застройки малоэтажными жилыми домами (до 4 этажей, включая мансардный)	га	4,73	9
		%		0,05
	Зона застройки среднеэтажными жилыми домами (5-8 эт.)	га	41,07	220
		%	0,24	1,2
	Зона застройки многоэтажными жилыми домами (9 этажей и более)	га	1928,7	2879
		%	11,27	16,7
2.2	Зона смешанной и общественно-деловой застройки	га	18,3	114
		%		0,66
2.3	Общественно-деловые зоны	га	53,8	133

		%		0,77
2.4	Многофункциональная общественно-деловая зона	га	15	47
		%	0,08	0,27
2.5	Зона специализированной общественной застройки	га	376,0	853
		%	2,2	5
2.6	Производственная зона	га	4048,27	4768
		%	23,6	27,7
2.7	Коммунально-складская зона	га	802,476	1133
		%	4,69	6,6
2.8	Зона инженерной инфраструктуры	га	578,5	350
		%	3,38	2
2.9	Зона транспортной инфраструктуры	га	76,95	119
		%	0,45	0,7
2.10	Зона садоводческих или огороднических некоммерческих товариществ	га	661,325	389
		%	3,86	2,3
2.11	Зона складирования и захоронения отходов	га	27,6	27,6
		%	1,6	1,6
2.12	Зона озелененных территорий специального назначения	га	2106,71	1255
		%	12,3	7,3
2.13	Зона озелененных территорий общего пользования	га	772,4	1245
		%	4,5	7,2
2.16	Зона кладбищ	га	99,7	189
		%	0,58	1,1
2.17	Иные зоны (буферные или резервные существующие зоны)	га	1740,9	
		%	10,1	

3	НАСЕЛЕНИЕ			
3.1	Общая численность постоянного населения	тыс. чел.		581 434
4	ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ			
4.1	железнодорожный вокзал	объект	1	1
4.2	Автомобильные дороги, в том числе:	км		
4.2.1	федерального значения	км	26	-
4.2.2	регионального или межмуниципального значения	км	3	17,7
4.3	Улично-дорожная сеть городского населенного пункта, в том числе:	км		
4.3.1.	Магистральная дорога скоростного движения	км	2,0	-
4.3.2	магистральная улица общегородского значения непрерывного движения	км	-	19,9
4.3.3	магистральная улица общегородского значения регулируемого движения	км	95,9	115,3
4.3.4	магистральная улица районного значения	км	55,7	81,5
4.4	Комплексные объекты транспортной инфраструктуры (ТПУ)	объект	-	2

4.5	Объекты автомобильного пассажирского транспорта, в том числе:			
4.5.1	автовокзал	объект	1	2
4.6	Линии общественного пассажирского транспорта, в том числе:	км		
4.6.1	трамвайная линия	км	115,3	170,06
4.6.2.	линия внутригородского железнодорожного сообщения	км	-	25
4.7	Объекты воздушного транспорта, в том числе:			
4.7.1	международный аэропорт	объект	1	1
4.8	Объекты водного транспорта, в том числе:			
4.8.1	речной порт (грузовой)	объект	1	1
4.8.2	речной порт (пассажирский)	объект	1	1