

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНКУРС НА РАЗРАБОТКУ
КОНЦЕПЦИИ АРХИТЕКТУРНО-
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
ТЕРРИТОРИЙ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА
КАЛИНИНГРАДА
«КОРОЛЕВСКАЯ ГОРА И ЕЕ ОКРУЖЕНИЕ**

СОДЕРЖАНИЕ

РЕПЕРНЫЕ ТОЧКИ	3
1. Непрерывность. Избегая палимпсеста	3
2. Связность. Синтаксис и морфология	3
3. Компактность, ориентируемость.	
Визуальный бассейн ядра города	5
4. Многообразия. Средовые контрасты и синергия	6
РЕГЛАМЕНТ ЗАСТРОЙКИ	7
ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	14
1. Существующее положение	14
2. Предложения концепции	14
3. Описание решений по поэтапному строительству и реконструкции	23

РЕПЕРНЫЕ ТОЧКИ

1. Непрерывность. Избегая палимпсеста

В 1944–1946 годах Кенигсберг был стерт с лица земли. Поверх соскобленного текста был написан новый, отражавший иную модель жизнеустройства.

Моделям жизнеустройства свойственно меняться, но еще ни разу попытки переписать историю с чистого листа (тем более, градостроительную историю) не приводили к положительным результатам. Утраченное отзывается фантомной болью. Не говоря уже о том, что по-настоящему рачительный хозяин предпочтет дать вторую жизнь старым вещам, а не сбрасывать их за борт с корабля современности.

Мы не сносим ни одного советского панельного дома и не взрываем Дом Советов. Они – такие же свидетельства истории, как фундаменты кенигсбергских зданий, погребенные под слоем обломков. После реновации они еще послужат людям.

2. Связность. Синтаксис и морфология

Многие города, подвергшиеся разрушениям во время войны, решали для себя вопрос, как восстановить порванную связь времен. Во второй половине XX века идеология восстановления совершила определенную эволюцию. В первые послевоенные годы скрупулезно воссоздавали по исторической иконографии целые кварталы (Варшава, Польша) и даже небольшие города (Сен-Мало, Франция). В 1950-х на смену буквальным историческим реконструкциям пришли стилевые реминисценции (Люблин, Польша; Санкт-Петербург, Россия), иногда весьма искусные, иногда – грубоватые. 1960-е годы ознаменовались по-модернистски вольным обращением со средовыми характеристиками восстанавливаемых кварталов: в них появились здания, чужеродные среде по своему масштабу и образу. Тенденция достигла своего апогея в период с 1970-го по 1987 год, и ее самым ярким проявлением стала застройка центра Роттердама, не просто индифферентная к вернакуляру, но словно бравирующая своим несходством с ним. В 1990-х разочарование в модернистской парадигме выдвинуло на первый план средовой подход. На наш взгляд, наиболее убедительным и вдохновляющим примером его практического применения стала масштабная реконструкция кварталов в Восточном Берлине (в районе Потсдамерплатц, Фридрихштрассе и др.), где воспроизводили масштаб и характер исторической застройки, а не ее формальные стилевые признаки.

Язык архитектуры не может не обновляться – в противном случае он будет звучать фальшиво. В то же время город как гипертекст нуждается в структурной, смысловой и коммуникативной связности. Эта связность, как и в живой речи, обеспечивается за счет преемственности архитектурного синтаксиса и морфологии – то есть, создания новых форм на базе и в рамках исторической структуры и архитектоники.

В нашем предложении стратегия восстановления связности варьируется в зависимости от территории и включает несколько градаций.

АЛЬТШТАДТ

— зона археологических исследований и самого строгого регламента

◇ Вскрытие старых улиц

Старые улицы и площади Альтштадта освобождаются от укрывающего их культурного слоя. Мощение их проезжих частей и тротуаров реставрируется.

◇ Погружение в старый квартал

В старых кварталах производятся археологические раскопки, расчистка и реставрация сохранившихся подвалов зданий, усиление фундаментов, а также выемка грунта на внутренних незастроенных территориях до уровня пола самого глубокого подвала

(«Новый ноль»).

◇ **Новые площади внутри старых кварталов**

На незастроенных территориях внутри кварталов производится мощение и благоустройство. Они превращаются в новые общественные пространства города.

◇ **Новый дом на старом фундаменте**

На стены сохранившихся подвальных и цокольных этажей опираются новые стены зданий. Новый город вырастает на руинах старого.

◇ **Сохранение существующей зелени**

Фрагменты зелени, расположенные на существующих отметках дневной поверхности, сохраняются; перепад уровней оформляется подпорной стенкой.

◇ **Сохранение осколков**

Строительный материал и артефакты, обнаруженные при археологических раскопках, остаются там, где они найдены, и употребляются для мощения площадей, строительства лестниц и элементов благоустройства, а также в качестве декоративных деталей новых зданий.

◇ **«Новое Средневековье»**

В Новом Альтштадте создаются условия для реинкарнации традиционного уклада жизни: малые производства и коммерция – в нижних этажах зданий, жилье – в верхних.

ЛАСТАДИИ И ЗАПАДНЫЙ ФОРШТАДТ (НАБЕРЕЖНАЯ БОЛЬШИХ КРАНОВ)

— *восстановление исторической планировочной структуры, регламентация застройки по высоте, силуэту и отделочным материалам*

Участки в Ластадиях и Западном Форштадте соответствуют историческим пятнам портовых складов – шпайхеров. Возводимые здесь здания своим масштабом, силуэтом и материалами обозначают принадлежность месту.

ВОСТОЧНЫЙ ФОРШТАДТ (ГАЛЕРЕЙНАЯ НАБЕРЕЖНАЯ)

— *объемно-пространственное решение, модуль, силуэт, габариты и характер застройки апеллируют к историческим прототипам*

Застройка набережной поддерживает своим выходящим на воду фасадным фронтом здание Биржи, образуя при этом пространство крытой галереи вдоль реки. Участки равного размера 10 x 15 м выстроены в линию вдоль набережной таким образом, чтобы до воды оставался проход шириной 4 метра. Первый – общественный – этаж полностью занимает отведенное пятно, в то время как вся верхняя часть здания, имея размеры 10 x 20м, нависает над проходом и опирается на колонны, стоящие вдоль набережной в воде.

ЛОМЗЕ

— *планировочная структура и застройка в духе периферийных районов старого Кенигсберга*

Район Ломзе воспроизводит в переосмысленном виде принципы формирования кварталов периферийных районов Кенигсберга (Россгартен, Трагхайм, Закхайм и собственно Ломзе), которые характеризуются большой площадью квартала, плотным замкнутым уличным фронтом и обширными пустотами внутри. Участки разбиты таким образом, что внутри квартала образуется незастроенная общественная территория – фрагмент сельского ландшафта внутри городской ткани.

«НОВЫЙ УРБАНИЗМ»

(кварталы, примыкающие к Альтштадту и Королевской горе с запада и с востока)

— воссоздание планировочной структуры с укрупнением масштаба застройки

Новые здания строятся в пятне исторических кварталов по принципу: 1 исторический квартал = 1 современный дом. Новые здания не превышают по высоте Дом Советов.

КНАЙПХОФ

— воспроизведение структуры исторических кварталов в планировке парка

На острове Кнайпхоф разбивается парк. Дорожки парка трассируются по планировочной сетке некогда существовавших здесь кварталов. На отдельных участках средствами ландшафтной архитектуры воспроизводится рисунок фундаментов утраченных зданий.

Здание Кафедрального собора освобождается от поздних диссонирующих элементов, реставрируется и приспособляется под концертный зал.

СЕМЬ МОСТОВ КЕНИГСБЕРГА

Знаменитая математическая задача о семи кенигсбергских мостах и ее решение Леонардом Эйлером, положившее начало теории графов и топологии, с нашей точки зрения, заслуживают материализации в городском ландшафте. В нашем предложении планировочный каркас нового ядра города базируется на семи мостах.

Так как с развитием транспортной инфраструктуры в городе появилось немало новых мостов, необходимо формально и функционально выделить нашу семерку из этого множества. В нашей трактовке в эту группу входят:

- два сохранившихся моста – Деревянный и Медовый;
- четыре воссозданных моста – Лавочный, Кузнечный, Зеленый и Потроховый;
- вновь возводимый мост между островом Ломзе и Передним Форштадтом. На наш взгляд, этот седьмой мост мог бы иметь подчеркнuto современный дизайн и носить имя Эйлера.

(Исторически седьмым считался Высокий мост, находящийся на значительном расстоянии от центра).

Семь мостов предназначены для пешеходного движения и, в отдельных случаях, - для общественного транспорта. Все они либо ведут на остров Кнайпхоф, либо находятся в непосредственной близости от него. Они соединяют части нового центра и расположены внутри его акватории. Через их принадлежность центру как единой пространственной структуре обозначено их собственное единство.

3. Компактность, ориентируемость.

Визуальный бассейн ядра города

Компактность центрального ядра Кенигсберга предопределена самой его топографией и природным ландшафтом. Старая и Новая Преголя сливаются воедино, обрамляя водными лентами зеленый остров Кнайпхоф. На северном берегу возвышается терраса Королевской горы.

Градостроительное значение этого места трудно переоценить. Это ключевое пространство города, его главная площадь, подобная главной водной площади Санкт-Петербурга у Петропавловской крепости и Стрелки Васильевского острова.

Мы подчеркиваем уникальность этого ландшафта, разбивая парк на острове Кнайпхоф: зеленый остров с единственной доминантой готического собора в самом сердце города – высшая роскошь, которую только можно себе позволить. Такого нет ни в одном городе мира.

Мы формируем застройку каскадом, с нарастанием ее высоты и масштабных характеристик от акватории вглубь материка. За новой камерной застройкой, расположенной по берегам реки, встают стеной микрорайоны советского периода. Рельеф в зонах «Нового урбанизма» плавно

повышается от возвращенных на прежнюю отметку улиц Альтштадта («Старый ноль») до отметок существующих городских магистралей («Калининградский ноль»). Таким образом в центре Калининграда образуется своего рода «котловина» с широким раскрытием панорам, длинными перспективами, переключкой доминант и живописной суперпозицией визуальных связей.

4. Многообразия. Средовые контрасты и синергия

Архитектурная полифония центра Калининграда строится на многообразии средовых переживаний. Квартал Ломзе выходит на берег Новой Преголи комплексом Выставочного центра: дощатая площадь с деревянными конструкциями – шедами – воспоминание о некогда находившейся здесь Лесной бирже. Набережная Западного Форштадта, как встарь, уставлена большими порталными кранами. Контрапунктом им служат причудливая лента монорельса и гигантская окружность Колеса обозрения – элементов Парка развлечений, расположенного за островерхими кровлями Ластадей.

К западу и к востоку от игрушечных домиков Нового Альтштадта высятся стеклянные призмы кварталов «Нового Урбанизма». Но доминирует в городском ландшафте, как и прежде, Королевская гора. Здесь образы истории и современности смешиваются в наиболее насыщенной концентрации. Новый общественно-деловой и развлекательно-культурный комплекс на Королевской горе – мегаструктура, содержащая в себе театр и музей, конференц-центр и магазины, офисы, выставочные залы и медиатеку. Сквозь платформу 15-метровой высоты, наполненную самыми разными функциями, «прорастают» объемы Дома Советов и нового Театра. Театр возводится во дворе Королевского замка, занимает всю его площадь, но не касается исторических стен. Окружающий новое театральное здание цокольный этаж замка накрывается стеклянной кровлей и вмещает Музей истории Калининграда. Внешний слой полупрозрачных фасадов театра выполнен из трубок тонированного стекла, благодаря чему здание будет выглядеть по-разному в разное время суток, при внешней и внутренней подсветке и в ее отсутствие.

В здании многофункционального комплекса на Королевской горе расположены (с запада на восток):

Уровень + 5.000 м Б. С.: вход в Музей истории Калининграда со стороны Ленинского проспекта от остановок всех видов городского транспорта; галереи Музея; технические помещения театра (внутри музейного контура, во бывшем дворе Замка); историческая видовая терраса Королевской горы перед южным фасадом Замка; внутренний дворик с главным входом в музей с востока; мультиплекс, трансформируемый в конференц-центр; фойе конференц-центра с освещением верхним дневным светом; новая видовая терраса с лестницей-спуском на отм. 0.000; вход в комплекс с востока, от остановок трамвая и такси.

Уровень + 10.000 м Б. С.: загрузка и служебная часть театра; главный вход в театр со стороны Московского проспекта; фойе театра с видом на Новый Альтштадт и укрытые прозрачной кровлей галереи Музея; зрительный зал театра; двухуровневая торговая галерея по северному фасаду комплекса вдоль Московского проспекта; двухуровневый паркинг.

Уровень + 17.000 м Б. С.: супермаркет над транспортным «хабом»; рестораны с видом на центр города и реку Преголя; эскалатор для подъема на эксплуатируемую кровлю театра (отм. +40.000 м. Б. С.); офисы театральных работников; офисы сотрудников музея; временная экспозиция Музея и дополнительный вход в Музей; мост-переход над Московским проспектом, ведущий к озеру и зеленой зоне; офисы в бывшем Доме Советов; залы Галереи современного искусства и выход на ее эксплуатируемую кровлю (отм. +25.000); Медиатека с большим лекционным залом.

Уровень + 40.000 м Б. С.: эксплуатируемая кровля Театра – видовая площадь размером 60 x 90 м – во время проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года может использоваться как фан-зона с экранами и другим оборудованием.

РЕГЛАМЕНТ ЗАСТРОЙКИ

НОВЫЙ АЛЬТШТАДТ

— Зона многофункциональной общественно-деловой и жилой застройки

1. Основные тезисы и понятия

1.1. Три нулевых отметки

1.1.1. Калининградский ноль (существующая отметка дневной поверхности). Исторические кварталы Альтштадта укрыты «культурным слоем» (грунт и обломки зданий), толщина которого в районе Альтштедтишер Маркт составляет от ~1,5 метров (около Хёкерштрассе) до ~2,5 метров (около Бергштрассе).

1.1.2. Старый ноль. Для каждого пятна исторического здания при раскопках определяется отметка тротуара улицы, на которой оно стояло. От этой отметки будет измеряться высота нового сооружения.

1.1.3. Новый ноль. Для каждого исторического квартала при раскопках определяется отметка уровня пола самого глубокого подвала (первого подземного этажа). Она станет отметкой поверхности нового общественного городского пространства.

1.2. Межевание территорий

1.2.1. Красная линия квартала / улицы. В пределах Альтштадта красные линии кварталов / улиц устанавливаются по внешнему контуру сохранившихся фундаментов домов.

1.2.2. Серая линия. По аналогии с красной линией вводится понятие серой линии, которая маркирует границу между совокупным внутренним контуром сохранившихся фундаментов и внутриквартальным пространством. По мере получения участками определенных категорий, разрешающих или запрещающих их застройку, - трассировка серой линии уточняется.

1.2.3. Границы владельческих участков. Границы участков устанавливаются по внешним граням сохранившихся подвальных стен исторических зданий, обнаруженных при раскопках квартала. Пятно вновь возводимого здания должно полностью соответствовать пятну подвала исторического здания. В случае, если подвальные конструкции значительно повреждены и не подлежат реставрации либо полностью утрачены, для определения границ участка используются архивные данные. Не допускается укрупнение, деление и объединение участков.

1.2.4. Классификация участков по расположению относительно границ территорий:

Граничит с улицей и с внутриквартальным пространством – RG (red, grey)

Граничит с улицей и не граничит с внутриквартальным пространством – R (red)

Граничит с внутриквартальным пространством и не граничит с улицей – G (grey) – застройке не подлежит

Не граничит ни с улицей, ни с внутриквартальным пространством - 0 – застройке не подлежит

2. Объект собственности

В подавляющем большинстве случаев городу предлагается рассматривать каждый отдельный участок как объект собственности. Однако при наличии соответствующего спроса возможно укрупнение объекта собственности вплоть до одного квартала. Такое укрупнение допустимо в восьми из шестнадцати «больших» кварталов Альтштадта (за пределами передней линии узких кварталов между Фишмаркт и Вассергассе/Хёкерштрассе).

Вне зависимости от имущественной картины, каждый участок застраивается по индивидуальному проекту, желательно, в результате проведения архитектурного конкурса. При этом одной архитектурной фирмой может спроектировано не более 20% домов в рамках одного квартала.

3. Организация внутриквартальных пространств

3.1. Незастраиваемые участки

Участки, не имеющие выхода на красную линию (категории G и 0), не застраиваются. Участки категории G получают статус общегородской территории и присоединяются к внутриквартальным

пространствам. Для участков категории 0 предусмотрены два варианта использования: либо сквозь эти участки организуется доступ к внутриквартальному пространству, либо они переходят в общую долевую собственность владельцев граничащих с ними участков, и на их территорию организуется доступ из всех сопредельных зданий. Фрагменты конструкций исторических зданий на незастраиваемых участках консервируются и становятся элементами благоустройства.

3.2. Доступ к внутриквартальным пространствам

Необходимо обеспечить доступ к внутриквартальным пространствам со всех прилегающих к кварталу улиц. Ввиду значительного перепада высот между отметкой улицы (Старый ноль) и внутриквартальной отметкой (Новый ноль), для обеспечения доступа потребуется устройство лестниц, а также пандусов, лифтов или лестничных подъемников для использования маломобильными группами населения. Возможно наложение на некоторые участки публичного сервитута, обязывающего их владельцев использовать часть своих площадей для проведения необходимых мероприятий с целью обеспечения доступа внутрь квартала. Таким же образом можно поступать в случае, если тот или иной участок делит внутриквартальное пространство надвое.

4. Основные и условно разрешенные виды использования объектов капитального строительства

4.1. Основные виды разрешенного использования: объекты розничной торговли; объекты общественного питания; объекты бытового обслуживания; объекты культуры и искусства (музеи, выставочные залы, библиотеки, музыкальные, художественные, хореографические студии и т.п.), объекты развлечений и досуга (дискотеки, клубы и пр.); гостиницы и hostels; административно-управленческие объекты, офисы и коворкинги; фитнес-центры; объекты связи; амбулаторно-поликлинические учреждения; жилые дома; жилищно-эксплуатационные службы.

4.2. Условно разрешенные виды использования: объекты дошкольного, начального и среднего общего образования; объекты среднего и высшего профессионального образования.

4.3. Функциональное использование входных этажей. В пределах входных этажей зданий показано размещение общественных функций и обеспечение их непосредственной связи с соответствующим публичным пространством. Кафе, рестораны, бары, клубы могут частично использовать прилегающие общественные пространства в качестве летних террас. Галереи, мастерские и ателье могут устраивать небольшие выставки под открытым небом. Так как автомобильное движение по малым улицам Альтштадта будет практически исключено, тротуар таких улиц может использоваться по всей своей ширине.

5. Параметры объектов капитального строительства

Высоты зданий измеряются от отметки Старого нуля. Предельная высота карниза здания привязана к длине (глубине) участка от уличной фасадной стены (замеряется по наружной грани самой длинной боковой стены).

Длина (глубина) участка от стены уличного фасада	Максимальная высота карниза
Менее 8 м	14,4 м
Более 8 м и менее 10 м	13,2 м
Более 10 м и менее 12 м	12 м
Более 12 м и менее 14 м	10,8 м
Более 14 м и менее 16 м	9,6 м
Более 16 м и менее 18 м	8,4 м
Более 18 м	7,2 м

Желательно, чтобы карнизы соседних зданий не совпадали по высоте. Рекомендуемый перепад высотных отметок карнизов – 400 мм.

Допустимое превышение конька кровли над карнизом здания составляет от 2,5 до 5 метров.

6. Пространственные связи зданий

Здание должно иметь входы со всех общественных территорий, с которыми граничит его участок. Из-за большой разницы отметок общественных территорий, попадание в здания может осуществляться на разных этажах. Связи здания с общественными территориями осуществляются по следующим схемам:

Раздельный доступ – 2 входных этажа, 2 входа

Этаж 0 (низкий) имеет вход с внутренней площади (Новый ноль), Этаж 1 имеет вход с улицы (Старый ноль)

Объединенный доступ – 1 входной этаж, 2 входа

Этаж 0/1 (высокий с антресолю) имеет вход с внутренней площади и с улицы

Неполный доступ – 1 входной этаж, 1 вход

Этаж 0/1 (высокий с антресолю) имеет вход только с улицы (для участков категории R)

7. Элементы зданий

7.1. Исторические конструкции

Допускается частичная разборка исторических стен по серым линиям для устройства окон и входов в здание на Этаже 0 или Этаже 0/1 с внутриквартальной территории. Ни в каких других случаях изменение конфигурации исторических конструкций не допускается.

7.2. Наружные стены

Наружные стены нового здания должны опираться непосредственно на сохранившиеся стены подвальных или цокольных этажей и являться их продолжением. Наружная грань новой стены должна совпадать с наружной гранью сохранившейся стены.

Выше входных этажей допускаются отступы фасадных стен от красной или серой линии вглубь участка. На уличных фасадах выше входных этажей допускается устройство эркеров с выступом не более 1,5 метров от красной линии.

7.3. Перекрытия

Новые перекрытия должны находиться выше исторических конструкций и опираться только на новые конструкции. Непосредственное опирание перекрытия на исторические конструкции не допускается. Возможно устройство легких монолитных антресолей в рамках Этажа 0/1.

7.4. Оконные проемы

Максимальная допустимая доля остекления фасадов выше общественных этажей – не более 40% площади фасадной стены.

Входные этажи должны иметь витрины на фасаде по красной линии – суммарной длиной не менее 60% длины фасадной стены, и на фасаде по серой линии – суммарной длиной не менее 40% длины фасадной стены.

В случае сохранности исторического цокольного этажа необходимо использовать исторические оконные и дверные проемы. Нормирование габаритов проемов для таких случаев не применяется.

7.5. Кровля

Применяются только скатные конструкции кровель с минимальным допустимым уклоном 20° и максимальным – 70°. Предпочтительна двускатная форма. Допускается применение щипцов во всю ширину фасада и мансардных двухчастных скатов. Конфигурация щипца должна соответствовать конфигурации кровельных скатов.

В пределах ската кровли возможно устройство мансардных окон и заглубленных террас общей площадью не более 60% от площади ската. Прерывание коньков и ендов такими элементами не допускается.

7.6. Отделочные материалы

7.6.1. Рекомендуемые решения

На фасадах зданий Альтштадта рекомендуются к применению следующие материалы: полнотелая каменная кладка, монолитные и сборные конструкции из архитектурного бетона

с декоративными заполнителями, архитектурная терракота, дерево благородных пород, кортеновская сталь, окисленный цинк, окисленная медь.

В качестве заполнений проемов рекомендуется применение двойных деревянных рам, окон со стеклопакетом на основе крашеного стального профиля или деревянной рамы, стеклопрофилита, стеклоблоков, остекленных деревянных или стальных дверей.

В качестве кровельного материала рекомендуется применение керамической черепицы, кортеновской стали и окисленной меди.

7.6.2. Неприемлемые решения

На фасадах зданий Альтштадта запрещены к применению следующие материалы: кирпичная кладка, полированный камень, искусственный камень, керамогранит, сэндвич-панели, пластиковый сайдинг, тонкослойная штукатурка, а также любые искусственные материалы, имитирующие натуральные.

В качестве заполнений проемов запрещается применение окон и дверей на основе профиля из поливинилхлорида и металлопластика.

В качестве кровельного материала не допускается применение металлических или композитных имитаций черепицы.

8. Стилиевые рекомендации

Для подчеркивания аутентичности сохранившихся элементов зданий Альтштадта рекомендуется не прибегать в архитектуре новых зданий к имитации исторических стилей; в колористике новых стен рекомендуется использовать цвета и тона, отличные от исторических.

НОВЫЙ ЛОМЗЕ

— Зона многоквартирной жилой застройки с включением общественно-деловых объектов

1. Основные и условно разрешенные виды использования объектов капитального строительства

1.1. Основные виды разрешенного использования: многоквартирные жилые дома; жилищно-эксплуатационные службы; объекты розничной торговли; объекты общественного питания; объекты бытового обслуживания; детские дошкольные учреждения; объекты начального и среднего общего образования; амбулаторно-поликлинические учреждения; объекты социального обеспечения; физкультурно-оздоровительные объекты; объекты культуры и искусства (библиотеки, музыкальные, художественные, хореографические школы и студии, дома творчества и т.п.); органы местного самоуправления и некоммерческие организации, связанные с проживанием населения (ТСЖ и т.д.); финансово-кредитные объекты; объекты страхования; объекты пенсионного обеспечения; объекты связи; гостиницы и hostels.

1.2. Условно разрешенные виды использования: государственные административно-управленческие объекты и некоммерческие организации, не связанные с проживанием населения; религиозные объекты; объекты науки; объекты развлечений и досуга (дискотеки, клубы и т.п.); объекты среднего и высшего профессионального образования.

2. Принципы размещения и проектирования объектов капитального строительства

Объект капитального строительства / лицевой корпус объекта капитального строительства размещается по красной линии квартала, без отступа от нее; длина лицевого фасада равняется длине соответствующей стороны земельного участка, совпадающей с красной линией квартала.

Каждый участок застраивается по индивидуальному проекту.

3. Параметры объектов капитального строительства

Высотный регламент Ломзе разработан таким образом, чтобы стимулировать формирование дворовых пространств на внутриквартальной территории (перекрытое атриумное пространство двором в данном случае не считается).

Процент застройки участка	Максимальная высота карниза
Менее 75%	24 м
От 75% до 80%	21 м
От 80% до 85%	17 м
От 85% до 90%	13 м
Более 90%	9 м

Желательно, чтобы карнизы соседних зданий не совпадали по высоте. Рекомендуемый перепад высотных отметок карнизов – 400 мм.

Допустимое превышение конька кровли над карнизом здания составляет от 3 до 6 метров. Допускается устройство щипцов шириной не более 60% ширины фасада.

В пределах ската кровли возможно устройство мансардных окон и заглубленных террас общей площадью не более 60% от площади ската. Прерывание коньков и ендов такими элементами не допускается.

Максимальная допустимая доля остекления фасадов – не более 40% площади фасадной стены.

4. Отделочные материалы

4.1. Рекомендуемые решения

На фасадах зданий Ломзе рекомендуются к применению следующие материалы: полнотелая каменная и кирпичная кладка, известковая штукатурка, монолитные и сборные конструкции из архитектурного бетона с декоративными заполнителями, дерево благородных пород, окисленная кортеновская сталь, окисленный цинк, окисленная медь.

В качестве заполнений проемов рекомендуется применение двойных деревянных рам, окон со стеклопакетом на основе крашеного стального профиля или деревянной рамы, остекленные деревянные или стальные двери.

4.2. Неприемлемые решения

На фасадах зданий Ломзе запрещены к применению следующие материалы: полированный камень, искусственный камень, керамогранит, сэндвич-панели, сайдинг, тонкослойная штукатурка, а также любые искусственные материалы, имитирующие натуральные.

В качестве заполнений проемов запрещается применение окон и дверей на основе профиля из поливинилхлорида и металлопластика.

НОВЫЙ ЗАПАДНЫЙ ФОРШТАДТ (НАБЕРЕЖНАЯ БОЛЬШИХ КРАНОВ)

— Зона многофункциональной общественно-деловой и жилой застройки

1. Основные и условно разрешенные виды использования объектов капитального строительства

1.1. Основные виды разрешенного использования: объекты розничной торговли; объекты общественного питания; объекты бытового обслуживания; объекты культуры и искусства (музеи, выставочные залы, кинозалы, библиотеки, музыкальные, художественные, хореографические студии и т.п.), объекты развлечений и досуга (дискотеки, клубы и пр.); гостиницы; административно-управленческие объекты, офисы и коворкинги; фитнес-центры; объекты связи; амбулаторно-поликлинические учреждения; жилые дома; жилищно-эксплуатационные службы.

1.2. Условно разрешенные виды использования: детские дошкольные учреждения; объекты начального и среднего общего образования; объекты среднего и высшего профессионального образования.

1.3. Функциональное использование входных этажей. В пределах входных этажей зданий показано размещение общественных функций и обеспечение их непосредственной связи с публичными пространствами по всему внешнему контуру квартала.

2. Принципы формирования земельных участков, размещения и проектирования объектов капитального строительства

Участки, отводимые под строительство на Набережной Больших Кранов, соответствуют историческим пятнам портовых складов – шпайхеров.

Участки могут быть объединены в группы общими стилобатами высотой не более 5 м, периметр которых наполняется общественными функциями. В промежутках между зданиями на стилобате устраиваются сады, доступ в которые осуществляется непосредственно из зданий. При этом объемы выше стилобата выполняются по индивидуальным проектам.

3. Параметры объектов капитального строительства

Для зданий Набережной Больших Кранов заданы фиксированные параметры высоты карниза – 18 м и угла уклона кровли – 45°.

Конфигурация кровли – щипцовая, со щипцами по коротким сторонам и коньком по центру здания. Конструкция кровли – монолитная либо каркасная, без свесов. Не допускаются отступы фасадной стены от границ участка на всем ее протяжении и по всей высоте. Щипец выполняется как продолжение фасадной стены, его отступ от границы участка также не допускается.

Максимальная допустимая доля остекления фасадов выше общественных этажей – не более 40% площади фасадной стены.

4. Отделочные материалы

Для облицовки зданий рекомендуется применять кладку из высококачественного однотонного фасадного кирпича и/или окисленную кортеновскую сталь. Кровля должна быть облицована теми же материалами, что и стены.

Для заполнения проемов рекомендуется применение окон и дверей на основе стального профиля

НОВЫЕ ЛАСТАДИИ

— Зона многоквартирной жилой застройки с включением общественно-деловых объектов

1. Основные и условно разрешенные виды использования объектов капитального строительства

1.1. Основные виды разрешенного использования: многоквартирные жилые дома; жилищно-эксплуатационные службы; объекты розничной торговли; объекты общественного питания; объекты бытового обслуживания; детские дошкольные учреждения; амбулаторно-поликлинические учреждения; объекты социального обеспечения; фитнес-центры; объекты культуры и искусства (выставочные залы, кинозалы, библиотеки, музыкальные, художественные, хореографические студии и т.п.); объекты развлечений и досуга (дискотеки, клубы и т.п.); органы местного самоуправления и некоммерческие организации, связанные с проживанием населения (ТСЖ и т.д.); финансово-кредитные объекты; объекты страхования; объекты пенсионного обеспечения; объекты связи; гостиницы.

1.2. Условно разрешенные виды использования: государственные административно-управленческие объекты и некоммерческие организации, не связанные с проживанием населения; религиозные объекты; объекты науки; объекты среднего и высшего профессионального образования.

1.3. Функциональное использование входных этажей. В пределах входных этажей зданий показано размещение общественных функций и обеспечение их непосредственной связи с публичными пространствами по всему внешнему контуру квартала.

2. Принципы формирования земельных участков, размещения и проектирования объектов капитального строительства

Участки, отводимые под строительство в Новых Ластадиях, соответствуют историческим пятнам портовых складов – шпайхеров.

Участки могут быть объединены в группы общими стилобатами, периметр которых наполняется общественными функциями. Объемы выше стилобатов выполняются по индивидуальным проектам.

3. Параметры объектов капитального строительства

Для зданий Новых Ластандид заданы фиксированные параметры высоты карниза - 18 м и угла уклона кровли - 55°.

Конфигурация кровли – щипцовая, со щипцами по коротким сторонам и коньком по центру здания. Конструкция кровли – монолитная либо каркасная, без свесов. Не допускаются отступы фасадной стены от границ участка на всем ее протяжении и по всей высоте. Щипец выполняется как продолжение фасадной стены, его отступ от границы участка также не допускается.

Максимальная допустимая доля остекления фасадов выше общественных этажей – не более 40% площади фасадной стены.

4. Отделочные материалы

Для облицовки зданий рекомендуется применять кладку из высококачественного однотонного фасадного кирпича и/или окисленную кортеновскую сталь. Кровля должна быть облицована теми же материалами, что и стены.

Для заполнения проемов рекомендуется применение окон и дверей на основе стального профиля

НОВЫЙ ВОСТОЧНЫЙ ФОРШТАДТ (ГАЛЕРЕЙНАЯ НАБЕРЕЖНАЯ)

— Зона многофункциональной общественно-деловой и жилой застройки

1. Основные и условно разрешенные виды использования объектов капитального строительства

1.1. Основные виды разрешенного использования: объекты розничной торговли; объекты общественного питания; объекты бытового обслуживания; объекты культуры и искусства (музеи, выставочные залы, кинозалы, библиотеки, музыкальные, художественные, хореографические студии и т.п.), объекты развлечений и досуга (дискотеки, клубы и пр.); гостиницы и хостелы; административно-управленческие объекты, офисы и коворкинги; фитнес-центры; объекты связи; амбулаторно-поликлинические учреждения.

1.2. Условно разрешенные виды использования: детские дошкольные учреждения; объекты начального и среднего общего образования; объекты среднего и высшего профессионального образования.

1.3. Функциональное использование входных этажей. В пределах входных этажей зданий показано размещение общественных функций и обеспечение их непосредственной связи с публичными пространствами по всему внешнему контуру квартала.

2. Принципы формирования земельных участков и размещения объектов капитального строительства

Участки размером 10 x 15 м выстроены в линию вдоль набережной на расстоянии 4 метра до уреза воды.

Первый, общественный этаж полностью занимает отведенное пятно, в то время как вся верхняя часть здания, имея размеры 10 x 20 м, нависает над проходом и опирается на колонны, стоящие вдоль набережной в воде.

3. Параметры объектов капитального строительства

Для зданий Галерейной набережной заданы фиксированные параметры высоты карниза - 18 м и угла уклона кровли - 45°.

Максимальная допустимая доля остекления фасадов выше общественных этажей – не более 40% площади фасадной стены.

4. Отделочные материалы

Для облицовки зданий рекомендуется применять кладку из высококачественного однотонного фасадного кирпича и/или окисленную кортеновскую сталь. Кровля должна быть облицована теми же материалами, что и стены.

Для заполнения проемов рекомендуется применение окон и дверей на основе стального профиля.

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

1. Существующее положение

Улично-дорожная сеть

Улично-дорожная сеть застроенных районов имеет в основном прямоугольную и прямоугольно-диагональную структуру. Формирование такой структуры происходило в несколько различных этапов, связанных с историей развития города.

Центральная часть города изначально имела классическую для средневекового города радиально-дуговую структуру с мелкой сетью узких и извилистых улиц, однако в послевоенное время подверглась значительной перепланировке, став более упорядоченной и редкой. Были проложены широкие проспекты, ставшие основой транспортной сети в этом месте. В связи с этим многие улицы исторического ядра были упразднены, либо превращены во внутриквартальные проезды, перекрытые застройкой. В результате плотность и сплошность улично-дорожной сети здесь снизилась по сравнению с исторической планировкой.

В то же время, в районе Вального кольца перепланировка была незначительна, и улицы частично сохранили свою трассировку и параметры. Таким образом, широкие улицы перепланированной части города упираются в остатки исторической улично-дорожной сети, в результате чего Вальное кольцо в данный момент является характерным узким местом для транспортной сети центра, в результате чего дорожные заторы связаны в основном именно с областью Вального кольца.

Довоенные окраины с неплотной коттеджной застройкой сохранили изначально регулярную планировку, имеющую параллельные и диагональные улицы с широкими площадями. Ярким примером такой структуры является центральная часть Центрального района (исторический район Амалиенау), а так же застройка вдоль ул. Тельмана (исторический район Марауненхоф). Благодаря такой планировке и застройке транспортная сеть здесь загружена более-менее равномерно, однако, в связи с узостью улиц, интенсивность движения не везде соответствует их техническим параметрам, и по ним зачастую организовано одностороннее движение.

Существенной преградой для транспортной сети являются железнодорожные линии. Традиционно для российских городов, при развитии Калининграда не уделялось должного внимания строительству переходов через железные дороги. Многие искусственные сооружения построены еще до войны и имеют низкую пропускную способность. А железнодорожный узел в районе Южного вокзала занимает обширную территорию, отрезая район улицы Киевская (исторический район Понарт) от остальной части города. Несмотря на небольшой объем застройки и отсутствие транзитных магистралей в этом направлении, транспортная ситуация здесь сложная. Аналогичные проблемы имеются вдоль всех железнодорожных линий, проходящих через город, они являются наиболее серьезным барьером для функционирования и развития транспортной системы, нарушая ее сплошность и создавая эффект бутылочного горлышка. При этом, сама железная дорога никак не используется для внутригородского сообщения и в рамках транспортной сети города не функционирует.

Позднесоветская застройка современных окраин имеет стандартную прямоугольную структуру. Однако, современная застройка сформирована в виде отдельных микрорайонов, и потому имеет фрагментированный характер. Примеры фрагментированной застройки со слабыми транспортными связями можно увидеть в северной и южной части города (микрорайон Сельма-1 и микрорайон Южный).

Между жилыми микрорайонами на периферии имеются области со слаборазвитой улично-дорожной сетью, занятые садоводствами, промышленными зонами низкой плотности и просто свободными землями. В таких местах структура имеет преимущественно линейный характер, застройка сосредоточена вдоль магистралей. Такая ситуация особенно характерна для Ленинградского района.

На основе материалов Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД)

проведена оценка транспортных потоков на улично-дорожной сети г. Калининграда. На рис. 1 приведена диаграмма существующей загрузки УДС согласно материалам КСОДД.

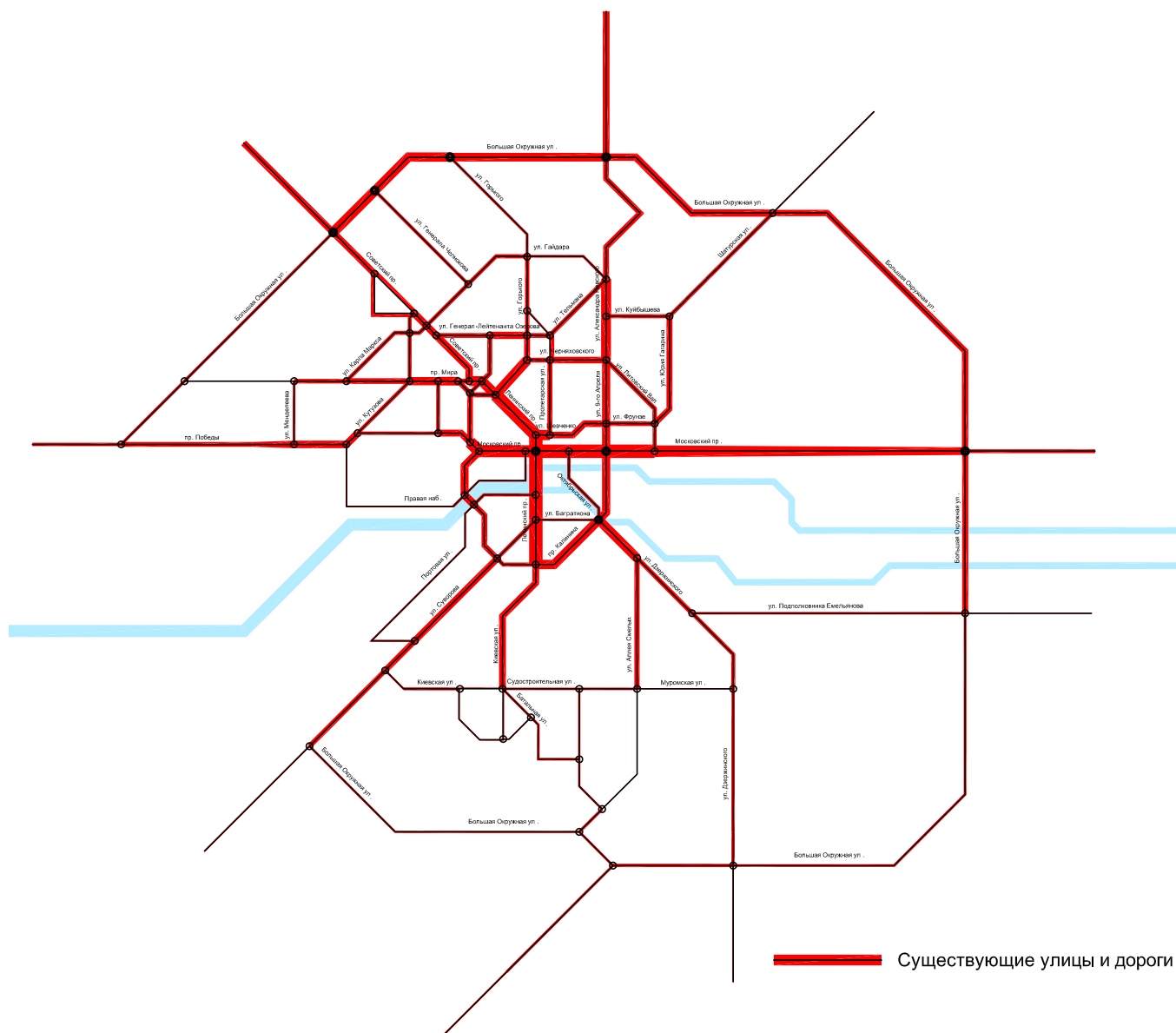


Рисунок 1. Существующая загрузка УДС согласно исходным данным

Общественный транспорт

Общественный транспорт Калининграда в довоенное время был хорошо развит за счет разветвленной трамвайной сети. Так же в довоенном Кенигсберге работали автобусы и троллейбусы. В результате военных действий инфраструктура города была значительно разрушена, но в послевоенные годы трамвайная сеть была восстановлена и развивалась наряду с автобусом и троллейбусом. Однако, в конце 90-х годов высокоорганизованная система общественного транспорта начала деградировать, уступая место различным мелким коммерческим перевозчикам. В результате сложилась сложная и запутанная сеть автобусных перевозок с большим количеством извилистых маршрутов, зачастую дублирующих друг друга, в то время как электрический транспорт пришел в глубокий упадок из-за экономических трудностей и старения подвижного состава.

Без учета пригородных маршрутов, в данный момент в городе имеется 69 маршрутов общественного транспорта, из них 29 – автобусные социальные, 33 – коммерческие, 7

Пешеходная и велосипедная инфраструктура

Пешеходные пути в г. Калининграде представлены в основном прогулочными дорожками и аллеями в парках. Пешеходные улицы представлены короткими участками улиц Генерала Соммера и Университетской. Пешеходной так же является улица Канта на острове Канта, фактически представляя из себя парковую аллею. Вдоль Нижнего и Верхнего прудов имеется сеть пешеходных дорожек, а так же пешеходные мосты через пруд. В ЦПКиО имеется пешеходная улица Велосипедная Дорога. По остальным улицам движение пешеходов осуществляется по тротуарам.

Велосипедная инфраструктура до недавнего времени была представлена слабо, однако в последние годы начала развиваться. Так, весной 2014 года была обустроена велодорожка на проспекте Мира, в районе стадиона «Балтика». Кроме того, велодорожка есть на ул. Островского. До конца 2014 года планируется также организовать велосипедные дорожки на ул. Карла Маркса и в микрорайоне Сельма. Имеются так же планы обустройства велодорожки от пл. Маршала Василевского до границы города с последующим строительством велодорожки до Куршской косы. Однако, параметры велосипедных путей не везде соответствуют условиям для безопасного и комфортного движения велосипедистов, ширина не везде соответствует нормативным документам, а пересечения с проезжими частями не оборудованы должным образом. Технология строительства так же требует доработки, так, к примеру, использование тротуарной плитки на велодорожках нежелательно, поскольку плитка не обладает достаточной ровностью и увеличивает сопротивление качению.

Вывод

В целом, транспортная сеть Калининграда недостаточно развита, неравномерна и излишне централизована. Улично-дорожная сеть местами имеет недостаточную плотность, локальные узкие места и требует всестороннего развития. Общественный транспорт низкоорганизован, маршрутная сеть неравномерна, излишне централизована и неудобна для пассажиров. Эти особенности транспортной сети Калининграда показывают ее слаборазвитость и низкую организацию, характерную для малых городов. Поскольку Калининград является крупным городом с населением около 500 000 чел., такая транспортная система для него неприемлема, требует скорейшей реорганизации и развития.

2. Предложения концепции

Улично-дорожная сеть

В рамках концепции предлагается пересмотр генерального плана с целью создания не только отдельных участков крупных магистралей с непрерывным движением, но и развитие магистральной сети в целом. Основная задача предлагаемых решений – развивать улично-дорожную сеть нецентральной части города с увеличением ее плотности и созданием дополнительных связей между фрагментированной застройкой. Такие меры перераспределят транспортные потоки, разгрузив центральную часть города, и станут стимулом для дальнейшего развития периферийных районов (см. рис. 8).

Для разгрузки города от внешнего транзита предлагается замкнуть кольцевую дорогу - Большую Окружную ул., одновременно реконструировав большую ее часть для повышения скорости и безопасности движения. Обходной путь должен стать более привлекателен для водителей чем движение напрямую через город. Так же, в комплексе с реконструкцией и строительством улиц в радиальных направлениях, предлагается развивать кольцевые магистральные контуры на периферии за счет реконструкции таких улиц как 1-я Большая Окружная, 2-я Большая Окружная, 3-й Большая Окружная, 4-й Большая Окружная и строительства связей между ними.

В связи с необходимостью разгрузки исторического центра города и исключения транзитного движения через конкурсную территорию, в соответствии с Техническим заданием, предлагается комплекс мероприятий по строительству магистральных обходов центра города. С северо-

западной стороны основной поток выводится на магистраль непрерывного движения, огибающую центр города с юга и выходящую к Московскому проспекту. Данная магистраль перехватывает внешние и внутренние транзитные потоки с пр. Победы и Советского пр., а так же ул. Суворова и ул. Дзержиского на юге, соединяя их между собой и с Московским пр.. Начинается магистраль от Советского пр. в районе ж. д. ст. Сельма, далее идет вдоль железной дороги Светлогорского направления. На пересечении с ул. Генерал-Лейтенанта Озерова предусмотрена развязка в разных уровнях с подключением перспективной магистральной улицы городского значения. Далее магистраль проходит на месте Гаражной улицы и пересекает пл. Победы в тоннеле, затем в выемке проходит вдоль Гвардейского пр. и постепенно поднимается на эстакаду. Эстакадный участок проходит между железной дорогой и Парком Победы, затем соединяется с магистралью-дублером пр. Победы. Начало дублера расположено у ст. Октябрьская, затем трасса проходит вдоль железной дороги, с эстакадным участком над станцией Западный-Новый, затем по территории временного садоводства на насыпи, затем вдоль ЦПКиО на эстакаде до Парка Победы. В районе Парка Победы предусмотрена транспортная развязка на слиянии двух магистралей, со съездами на ул. Генерала Буткова и Гвардейский пр. Эстакада переходит в мостовой переход через р. Преголя, дублирующий Двухъярусный мост. Далее магистраль проходит по Железнодорожной улице со съездами на Портовую ул. Около Южного Вокзала имеется развязка на пересечении с ул. Суворова. Магистраль проходит далее вдоль Железнодорожной улицы, спускаясь в тоннель под площадью Калинина. Выход тоннеля расположен в конце Железнодорожной улицы, где магистраль имеет развязку с планируемой магистральной улицей городского значения в створе ул. Олега Кошевого. Вдоль железной линии магистраль по эстакаде выходит к пересечению ул. Дзержиского и ул. Емельянова с развязкой. Дальнейшая трассировка магистрали приведена в соответствии с Проектом планировки Октябрьского острова (т. н. «Восточная эстакада»). В районе Тульской ул. Магистраль пересекается с Московским шоссе. Существующая развязка с железной линией реконструируется с целью подключения магистрали к Московскому шоссе.

Далее магистраль продолжается на север, переходя в магистральную улицу городского значения регулируемого движения, соединяет Московский пр. с ул. Юрия Гагарина и ул. Александра Невского. Затем магистральная улица соединяется с реконструируемой ул. Островского и ул. Гайдара. Таким образом, создается полный магистральный обход центра, сбалансированный по техническим параметрам в зависимости от его функции и ожидаемой нагрузки. Более близким обходным контуром с северо-восточной стороны должна стать магистральная улица-дублер Вального кольца и ул. Черняховского, с мостом через Верхний пруд, соединяющаяся с магистралью вдоль железной дороги Светлогорского направления. Данная улица призвана разгрузить ул. Литовский вал и ул. Черняховского, освободив их для движения общественного транспорта. Наряду с реконструкцией пр. Калинина, Вторым Эстакадным мостом и соединением ул. 9-го Апреля данное решение обеспечивает полный отвод внешнего и внутреннего транзитного транспорта от исторического ядра с восточной стороны.

Перераспределение транспортных потоков со значительным снятием нагрузки с улично-дорожной сети исторического центра позволяет полностью отказаться от наличия здесь крупных магистралей и транспортных развязок. Согласно техническому заданию, приоритет отдается пешеходам, велосипеду и общественному транспорту. Снижение интенсивности движения автотранспорта позволяет беспрепятственно организовать выделенные полосы для движения общественного транспорта, расширить тротуары, снизить уровень шума и улучшить экологическую ситуацию. Так же появляется возможность частично воспроизвести историческую планировку и получить доступ к археологическим объектам с последующей их музеефикацией или воссозданием. По мере строительства обходов предлагается поэтапно демонтировать Эстакадный мост, заменив его на воссозданные исторические мосты, затем демонтировать участок Московского пр. от ул. Виктора Гюго до Октябрьской ул. для возможности освоения исторической территории Альтштадта.

По Ленинскому пр. от Портовой ул. до ул. Шевченко (на месте Эстакадного моста) предполагается организовать исключительно движение общественного транспорта. На прилегающих участках

Ленинского пр., а так же на ул. Шевченко предлагается обустройство конструктивно выделенной полосы для движения общественного транспорта. Участок Октябрьской ул. с историческим Деревянным мостом предлагается сделать трамвайно-пешеходным, при этом чуть выше по течению Новой Преголи возвести новый мост с подходами к нему, связывающий ул. Шевченко и Московский пр. с Октябрьской ул. и Солнечным бул., что позволит улучшить доступ к району Ломзе и перспективной застройке к востоку от 2-го Эстакадного моста. На время проведения Чемпионата мира по футболу в 2018-м году данный мост предполагается использовать как пешеходный при сохранении движения по Октябрьской улице (см. Схему поэтапного строительства и реконструкции улично-дорожной сети).

На рис. 3 приведена диаграмма ориентировочной загрузки улично-дорожной сети после реализации предложений концепции.

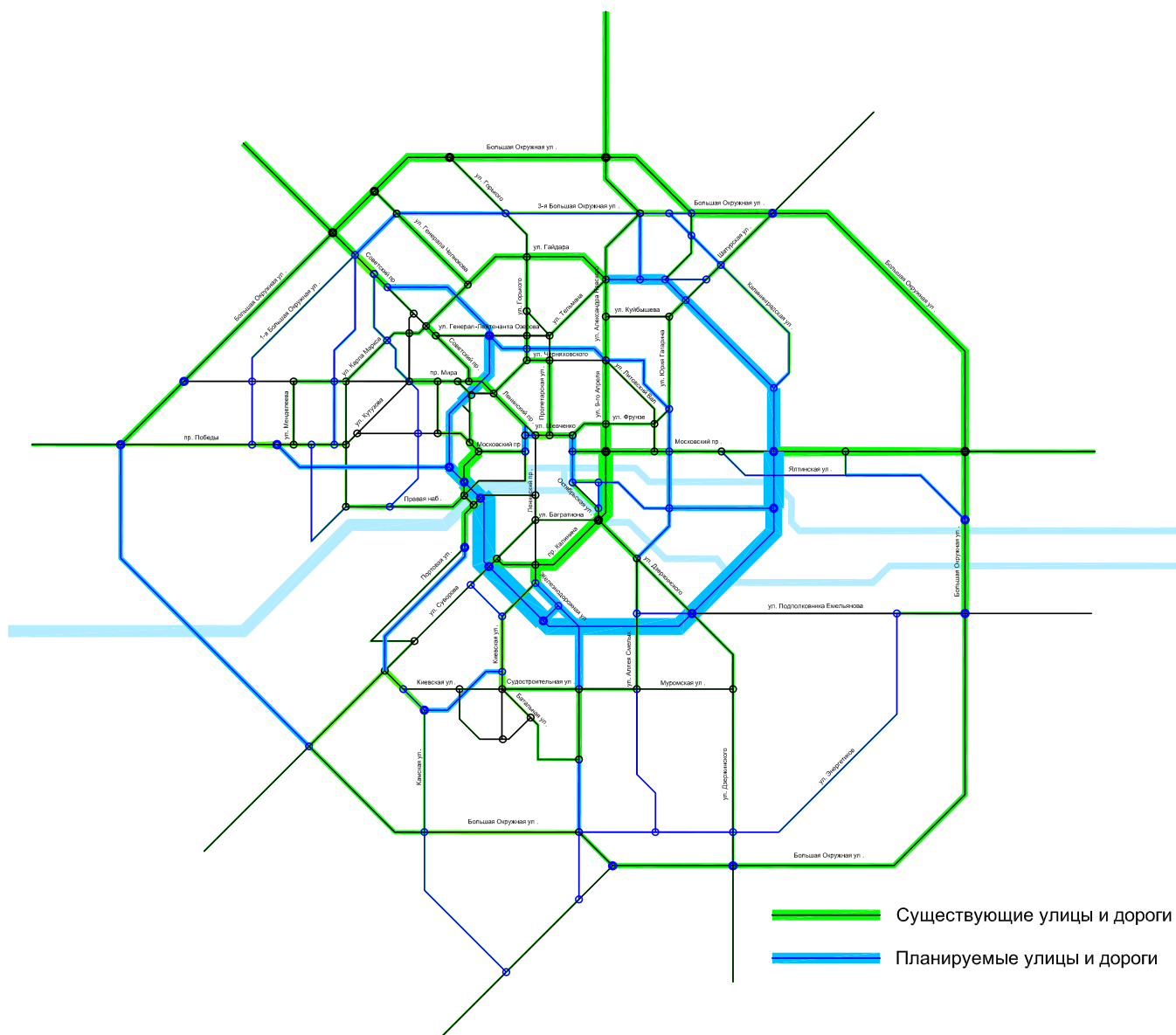


Рисунок 3. Ориентировочная загрузка УДС после реализации предложений концепции

Общественный транспорт

В соответствии с Техническим Задаaniem, концепция предусматривает организацию приоритетного движения общественного транспорта на ул. Черняховского, пр. Мира, Советском пр., Горной ул., ул. Литовский Вал и Киевской ул. за счет изменения режима работы светофоров и выделения разметкой полос для движения общественного транспорта. На Ленинском пр. и ул. Шевченко предусмотрено устройство конструктивно выделенных полос для движения общественного транспорта. Часть Ленинского пр., проходящая через исторические районы Альтштадт и Кнайпхоф (о. Канта), предназначена для движения только общественного транспорта. Данные мероприятия позволяют обеспечить стабильную работу общественного транспорта в наиболее загруженных местах, уменьшить время ожидания и поездки, тем самым усилив деловую и туристическую активность в историческом центре. Непосредственно в районе исторического центра концепция предполагает возведение т.н. «транспортных хабов» – транспортно-пересадочных узлов, включающих в себя крытые перроны для посадки на общественный транспорт, переходные галереи, билетные кассы, подземные паркинги.

Для оптимизации работы транспортной системы в центральной части города необходимо отдать приоритет общественному транспорту большой вместимости. Для этого следует разделить маршрутную сеть города на магистральный и подвозящий транспорт, сократив количество и длину маршрутов. Магистральный транспорт должен связывать основные транспортные узлы и крупнейшие точки притяжения, иметь максимально прямолинейные маршруты, работать бесперебойно, с малыми интервалами и не выходить далеко на периферию, где пассажиропоток значительно меньше. Таким образом, должна обеспечиваться высокая скорость перевозок, стабильность работы, понятность для пассажиров. В транспортных узлах должны быть организованы удобные пересадочные пункты, где происходит пересадка на подвозящие периферийные маршруты, а стоимость проезда не должна зависеть от количества пересадок. Все это позволит эффективно использовать подвижной состав различной вместимости и обеспечить высокую скорость и удобство передвижения на общественном транспорте, что сделает его привлекательным и снизит транспортную нагрузку от личного транспорта. Основным магистральным транспортом должен стать трамвай, как наиболее эффективный вид наземного транспорта большой вместимости. Для этого следует изменить конфигурацию трамвайной сети в центральной части города, в частности восстановить некоторые неиспользуемые и демонтированные ранее линии.

В соответствии с рис. 4 трамвайная сеть должна соединить наиболее крупные районы жилой застройки с центральной частью города, проходя через основные транспортные узлы. Радиальные маршруты должны проходить через центр напрямую, не огибая его, что уменьшит время в пути и обеспечит развитие деловой активности в центре. С целью соединения различных направлений предлагается создание кольцевой трамвайной линии от Южного вокзала по ул. Калинина, затем через Октябрьский остров, вдоль Вального кольца и по улице Литовский вал до ул. Черняховского. Разгрузка ул. Литовский вал от автотранспорта позволит организовать там трамвайное движение без помех. В то же время, на поздних этапах следует демонтировать линию по ул. 9-го Апреля, поскольку пересечение трамвайной линии с интенсивным транспортным потоком замедляет движение трамваев, а соединение ул. 9-го Апреля при сохранении трамвайной линии более проблематично. Дополнительным радиально-кольцевым контуром может стать линия по ул. Гайдара, обеспечивая обслуживание района массовой жилой застройки в области микрорайона «Сельма-1» с дальнейшим развитием окружающих территорий. Наличие перемычек между радиальными линиями позволит избежать остановки трамвайного движения в случае ремонтов или аварий.

Троллейбус, как наиболее сбалансированный в данный момент вид общественного транспорта в Калининграде, следует развивать на основе существующей инфраструктуры, однако следует сократить длину некоторых периферийных маршрутов, задав им подвозящую функцию с опорой на магистральный транспорт большой вместимости. В центральной части города, в связи с наличием в концепции выделенных полос, совмещенных с трамвайными путями, рекомендуется

применение троллейбусов с увеличенным автономным ходом, что позволит им двигаться без троллейбусной контактной сети по трамвайным путям и не снижать скорость на пересечении с ними. Уменьшение количества контактной сети в историческом центре улучшит эстетическое восприятие улиц и уменьшит расходы на эксплуатацию оборудования.



Рисунок 4. Перспективная схема маршрутной сети трамвая на полном развитии

Пешеходная и велосипедная инфраструктура

В соответствии с Техническим Задаaniem, концепция подразумевает создание единого пешеходного пространства и сети велодорожек на конкурсной территории. Пешеходное пространство представляет из себя воспроизведенную историческую сеть улиц довоенного Кенигсберга в пределах Альтштадта и Кнайпхофа (о. Канта). При этом, на территории Альтштадта пешеходное пространство опоясывает застройку, а в Кнайпхофе представляет из себя сеть пешеходных дорожек в зеленых насаждениях. Восстанавливаемые Кузнечный и Потроховый мосты используются для пешеходного и велосипедного движения. Велосипедная дорожка через о. Канта проходит от ул. Краснооктябрьская, по ул. Парусная, через Потроховый и Кузнечный мосты, а затем продолжается вдоль пешеходной набережной реки Новой Преголи на восток, выходя на наб. Адмирала Трибуца.

Кроме того, имеются предложения по перспективному обустройству пешеходной среды и велосипедной инфраструктуры на прилегающих территориях в увязке с развитием территории конкурса и с комплексом мер в связи с проведением чемпионата мира по футболу в 2018 г.

Первоочередной задачей в данный момент является обеспечение пешеходных путей в рамках проведения Чемпионата мира по футболу. С этой целью, в увязке с проектом планировки Октябрьского острова предусмотрены пешеходные пути вдоль Солнечного бульвара и наб. Ветеранов. Так же вдоль наб. Ветеранов предусмотрено устройство велодорожки. В соответствии с Проектом планировки, на момент проведения чемпионата мира по футболу в 2018 г. новый мост через р. Новая Преголя к востоку от Дровяного моста временно используется как пешеходный, а Октябрьская ул. сохраняет автомобильное движение до Московского пр. Однако, после завершения Чемпионата, в рамках развития конкурсной территории предусматривается устройство пешеходной зоны на Октябрьской улице. В районе Солнечного бульвара движение по Октябрьской улице отводится на параллельную магистральную улицу, проходящую через новый мостовой переход через р. Новая Преголя, а участок Октябрьской ул. до Дровяного моста и сам мост становятся трамвайно-пешеходными, переходя в пешеходную зону Альтштадта. Параллельно здесь так же предусматривается устройство велодорожки (см. Схему поэтапного строительства и реконструкции улично-дорожной сети).

Вдоль наб. Адмирала Трибуца планируется устройство велодорожки до ул. Литовский Вал, затем вдоль рва Литовского вала выходит к пл. Маршала Василевского и Верхнему пруду. От нее предусмотрено перспективное развитие велосипедных дорожек вдоль Московского пр. и ул. Юрия Гагарина.

Концепция подразумевает устройство велопешеходной улицы от существующего пешеходного Высокого моста до Краснооктябрьской ул. Далее вдоль Краснооктябрьской ул. устраивается широкий тротуар и велодорожка с ответвлением к Южному вокзалу и с устройством пешеходной аллеи вдоль Ленинского пр от ул. Багратиона до пр. Калинина. На запад велодорожка продолжается вдоль Полоцкой улицы до Портовой ул. От Складской ул. до Портовой ул.. Сквозное движение автомобилей по Полоцкой ул. исключается за счет устройства пешеходной зоны, которая обеспечивает удобный пешеходный доступ к объектам торговли и препятствует транзитному движению по местной улице. Старый Железнодорожный мост, в соответствии с рекомендациями Технического Задания, так же используется для пешеходного и велосипедного движения. Это позволит организовать привлекательный велопешеходный маршрут, соединяющий комплекс «Рыбацкая Деревня», Южный вокзал и наб. Петра Великого. Далее, от наб. Петра Великого планируется организация велопешеходного коридора вдоль бывшей железной дороги, который выходит к парку Победы, проходит через исторические Железнодорожные ворота и далее достигает ЦПКиО возле Паркового ручья. Такая трассировка данного маршрута, кроме транспортного значения, представляет так же исторический интерес, воспроизводя и закрепляя на местности трассу прохождения старой железной дороги, частично разобранной в середине XX-го века. При этом, не требуется возведения инженерных сооружений на пересечении с действующей железной дорогой, поскольку таковые уже имеются на этой трассе.

Другой велопешеходный коридор должен пройти через Мариупольскую улицу, пересечь

Московский проспект и далее по Барнаульской, к существующей пешеходной улице Генерала Соммера до ул. Рокоссовского. По ул. Рокоссовского велопешеходный маршрут выходит к Центральному рынку и Техническому университету. Ул. Профессора Баранова предлагается так же сделать полностью пешеходной, с прохождением по ней велодорожки от ЦПКиО до Верхнего пруда.

Сеть велодорожек охватывает Нижний и Верхний пруды, опираясь на существующие и реконструируемые пешеходные дорожки. Через улицы Тельмана и Гоголя данные велодорожки соединяются с существующей велосипедной дорожкой на ул. Островского. Велодорожка вдоль улицы Гайдара соединяет ул. Островского с ул. Карла Маркса в соответствии с реализуемыми в текущий момент планами администрации города. Далее велосипедный маршрут проходит вдоль ул. Яблонева Аллея и поворачивает в сторону ЦПКиО, соединяясь с описанным ранее велопешеходным маршрутом от наб. Петра Великого. Кроме того, от улицы Гайдара предполагается устройство велодорожки вдоль ул. Горького на север, а так же вдоль ул. Генерала Челнокова.

Таким образом, концепция предусматривает дальнейшее поэтапное развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры на основе существующих объектов и ближайших планов, образуя сплошную велопешеходную сеть в центральной части города с возможностью дальнейшего перспективного развития в сторону окраин.

3. Описание решений по поэтапному строительству и реконструкции

Концепция подразумевает поэтапную реализацию решений, описанных выше, что связано со значительными объемами работ, необходимостью переключения движения, а так же с временными мероприятиями, необходимыми при проведении Чемпионата мира по футболу в 2018-м году. Схемы и описание этапов представлено ниже.

1-й этап. Расчетный срок реализации – до 2018 г.

На данном этапе основные мероприятия направлены на обеспечение проведения чемпионата Мира по футболу в 2018-м году, а так же включает ближайшие планы по транспортному строительству, озвучиваемы администрацией г. Калининград. До 2018-го года должна быть построена основная улично-дорожная сеть Октябрьского острова, а так же должен быть построен участок магистрали через Октябрьский остров, связывающий ул. Дзержиского и Московский пр. (т.н. Восточная Эстакада). Ул. 9-го Апреля возле Нерчинской ул. предполагается соединить по временной схеме, задействовав ул. Боткина.

В связи с ожидаемым увеличением пассажиропотоков следует обеспечить приоритетное движения общественного транспорта на ул. Черняховского, пр. Мира и Киевской ул.. На ул. Шевченко и Ленинском пр. предполагается устройство конструктивно выделенных полос для движения общественного транспорта. На ул. Шевченко, в районе створа Дровяного моста, предусмотрено возведение первого «транспортного хаба».

Реконструкция Старопрегольской наб. осуществляется в комплексе с реализацией архитектурных решений концепции в этой части конкурсной территории.

Так же предусмотрены меры по организации сети пешеходных путей, способных принять на себя большие пешеходные потоки. Основными направлениями пешеходных потоков во время Чемпионата мира является:

Солнечный бульвар и его продолжение, который связывается с общественными пространствами вдоль улицы Шевченко посредством строительства моста через р. Новая Преголя – обеспечивает связь с историческим центром, где планируется размещение фан-зон и прочей развлекательной инфраструктуры.

Пешеходная улица с мостом от стадиона до наб. Адмирала Трибуца связывает стадион с Московским пр., где осуществляется посадка на общественный транспорт. Пешеходная набережная вдоль наб. Адмирала Трибуца и ее продолжение обеспечивает дополнительную связь с

2-й этап. Расчетный срок реализации – до 2020 г.

На 2-м этапе предполагается дальнейшее развитие улично-дорожной сети Октябрьского острова с учетом застройки в соответствии с Проектом планировки, подразумевающее, в частности, превращение пешеходного Солнечного бульвара и его продолжения в магистральную улицу районного значения. Мостовой переход через р. Новая Преголя возле Дровяного моста переоборудуется для движения транспорта, разгружая Октябрьскую ул., посредством строительства Зарайской ул. мост подключается к ул. Шевченка. Так же через Октябрьский остров планируется построить магистральную улицу, соединяющую ул. Дзержиского, продолжение Солнечного бульвара и ул. Литовский вал. Вдоль улицы предполагается строительство участка кольцевой трамвайной линии от Юного вокзала до ул. Фрунзе и далее по ней до ул. 9-го Апреля. В историческом центре производится реконструкция Житомирской ул. с продлением ее до Московского пр. и переключением на нее движения с участка Ленинского пр. в районе Университетской ул. Для решения проблемы чрезмерной загрузки ул. Литовский вал предполагается строительство улицы-дублера от Московского пр. до пл. Василевского и далее, с мостом через Верхний пруд, до ул. Горького.

С западной стороны планируется строительство первого участка магистрали непрерывного движения от Гвардейского пр. до пл. Калинина с возведением нового моста через р. Преголя в створе Железнодорожной улицы в составе магистрального обхода исторического центра. А так же предусмотрена реконструкция Правой наб. для разгрузки пр. Победы и Горной ул.

В историческом центре осуществляется демонтаж Эстакадного моста с реализацией временной схемы движения общественного транспорта через Московский пр., Октябрьскую ул. и ул. Багратиона. На большей части обходного пути предусмотрено приоритетное, либо исключительное движение общественного транспорта. На участке Ленинского пр. возле пересечения с ул. Шевченко строится второй «транспортный хаб». Участок ул. Пролетарской от ул. Шевченко до ул. Сергеева, а так же ул. Сергеева реконструируются вместе со строительством трамвайной линии вдоль них.

Постепенная разгрузка исторического центра позволяет продолжить реализацию архитектурных решений концепции в береговой части Альтштадта, а так же вдоль Портовой ул. и наб. Петра Великого, которые при этом реконструируются. Сквер перед Балтийским Федеральным Университетом им. Канта, а так же прилегающие улицы, подлежат реконструкции в рамках реновации исторического района Праденплатц. Производится реконструкция Краснооктябрьской ул. и Полоцкой ул. с организацией велопешеходного маршрута по ним, а так же обустройство велопешеходного пути по Мариупольской и Барнаульской ул.. По участку Ленинского пр. от ул. Багратиона до пл. Калинина прокладывается трамвайная линия вдоль аллеи взамен демонтируемой линии в створе Киевской ул.

Велосипедные дорожки, кроме вышеупомянутых, устраиваются на ул. Профессора Баранова и ул. Фестивальная Аллея (вдоль ул. Карла Маркса).

3-й этап. Расчетный срок реализации – до 2025 г.

После разборки Эстакадного моста концепция подразумевает строительство на его месте улицы с организацией движения только общественного транспорта, проходящей по о. Канта через воссозданные исторические мосты (Лавочный и Зеленый). Вместе с этим Дровяной мост становится трамвайно-пешеходным. Участок Московского пр. от ул. Виктора Гюго до Зарайской ул. полностью разбирается, высвобождая место для завершения развития исторического района Альтштадт. По центральной улице в створе Московского пр. прокладывается доноколейная трамвайная линия с односторонним движением трамваев, имеющих маршрут конечной остановкой в районе Альтштадта. Больничная ул. реконструируется с продлением до Московского пр. Так же реконструкции подлежат Красноярская ул. и Мариупольская ул. По Солнечному бульвару и Октябрьской ул. для повышения пропускной способности в условиях плотной застройки организуется одностороннее движение. Продолжается строительство кольцевой трамвайной линии от ул. Фрунзе до пл. Василевского вместе с реконструкцией ул. Литовский Вал. При этом трамвайная линия по Московскому пр. и ул. 9-го Апреля демонтируется, ул. 9-го Апреля получает полноценное соединение в месте разрыва со

4-й этап. Расчетный срок реализации – до 2030 г.

Последний этап, предусмотренный концепцией, подразумевает полное развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с решениями, представленными в Транспортной схеме. В частности, завершается строительство магистрали непрерывного движения с подключением к Советскому пр. и пр. Победы. Производится реконструкция Советского пр. с обеспечением приоритетного движения общественного транспорта от ул. Генерал-Лейтенанта Озерова до ул. Маршала Борзова. Дублер ул. Литовский Вал получает выход на Октябрьский остров и завершает магистральный обход от ул. Держжиского до ул. Генерал Лейтенанта Озерова. Реконструируются ул. Горького, ул. Ялтинская. Ул. Клавы Назаровой реконструируется и соединяется с ул. Подполковника Емельянова. Прочие мероприятия, которые были описаны в главе «Предложения концепции», но не вошли в Схему поэтапного строительства и реконструкции улично-дорожной сети, касаются периферийной части города и предлагаются к реализации по мере развития города в соответствии с вновь разрабатываемым Генеральным планом, учитывающим эти решения.

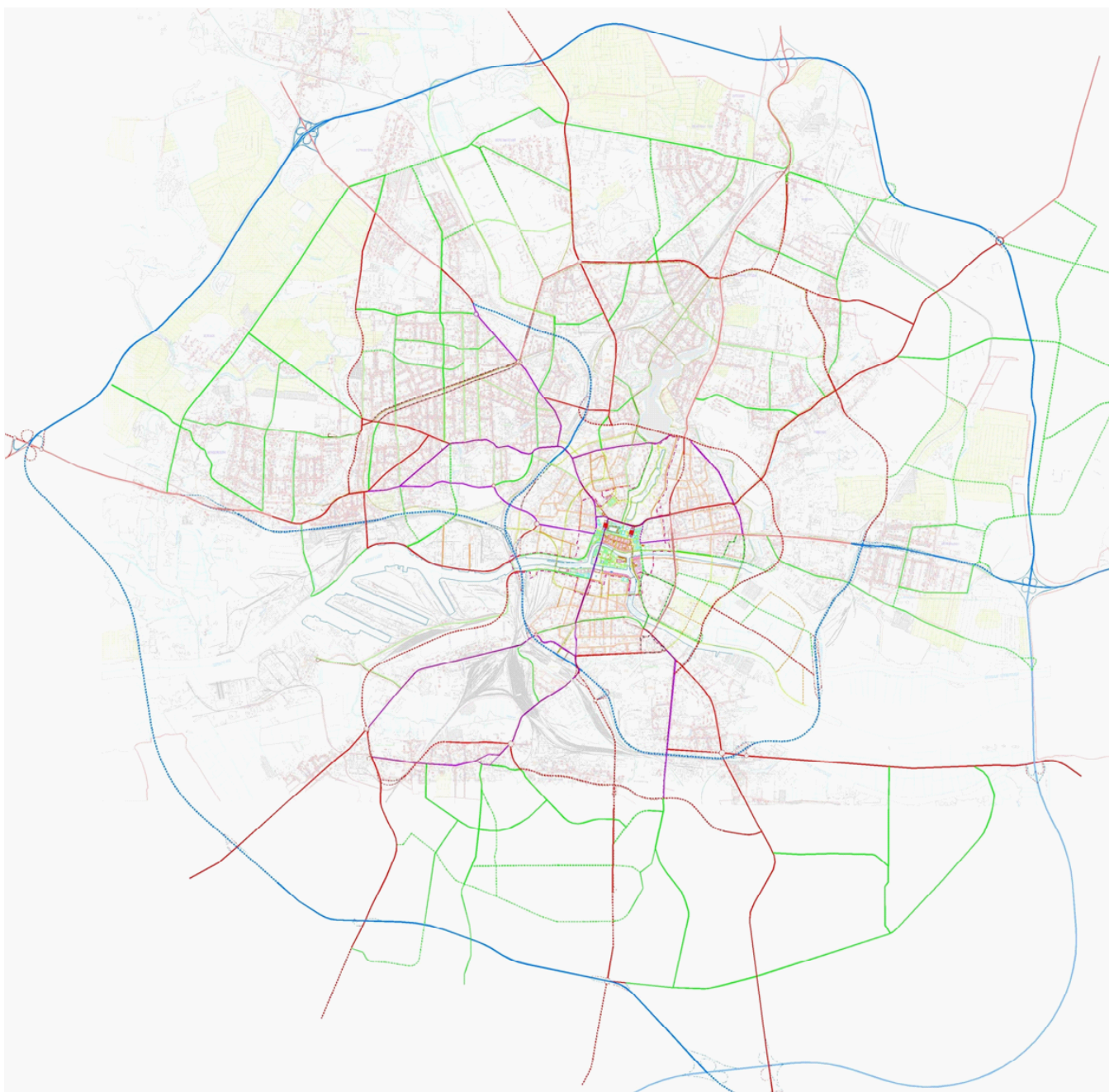


Рисунок 8. Перспективная схема улично-дорожной сети на территории г. Калининград (до 2030 г)

