

НАСУЩНЫЕ ВОПРОСЫ ПРЕДЛАГАЕМОЙ ПЕРВООЧЕРЕДНОГО РЕШЕНИЯ БЛАГОПРИЯТНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ И ЗАСТРОЙКИ ГОРОДА САМАРКАНДА. КОНЦЕПЦИЯ.

**Х.И. Каюмов – кн.арх., доцент кафедры архитектурного проектирования СамГАСИ,
Ф.А. Шарифов – магистр кафедры архитектурного проектирования СамГАСИ,
А.В. Суворов – Архитектор.**

В Республике Узбекистан в настоящее время и в обозримом будущем происходят, и будут происходить грандиозные преобразования, касающиеся всех сфер жизнедеятельности нашего населения.

Президентом страны Ш.М. Мирзиёевым поставлена задача о выдвижении новых идей и предложений, направленных на преобразование нашей Родины.

Мы, группа архитекторов и строителей, посвятивших

большую часть жизни архитектуре и строительству, решили изложить Вам нашу Концепцию о проблемах архитектуры и градостроительства города Самарканда и возможных путях их решения.

Существует постоянная Трехединая задача сохранения своеобразного «лица города» и достижения высокого уровня жизни в доброжелательной окружающей среде:

1. Обеспечение охраны исторической застройки (сетки улиц и строений, в том числе памятников архитектуры) «Старого города».

2. Обеспечение охраны исторической застройки (сетки улиц и строений, в том числе памятников архитектуры) «Нового города».

3. Обеспечение рациональности текущей застройки городских территорий. Недопущение градостроительных просчетов,

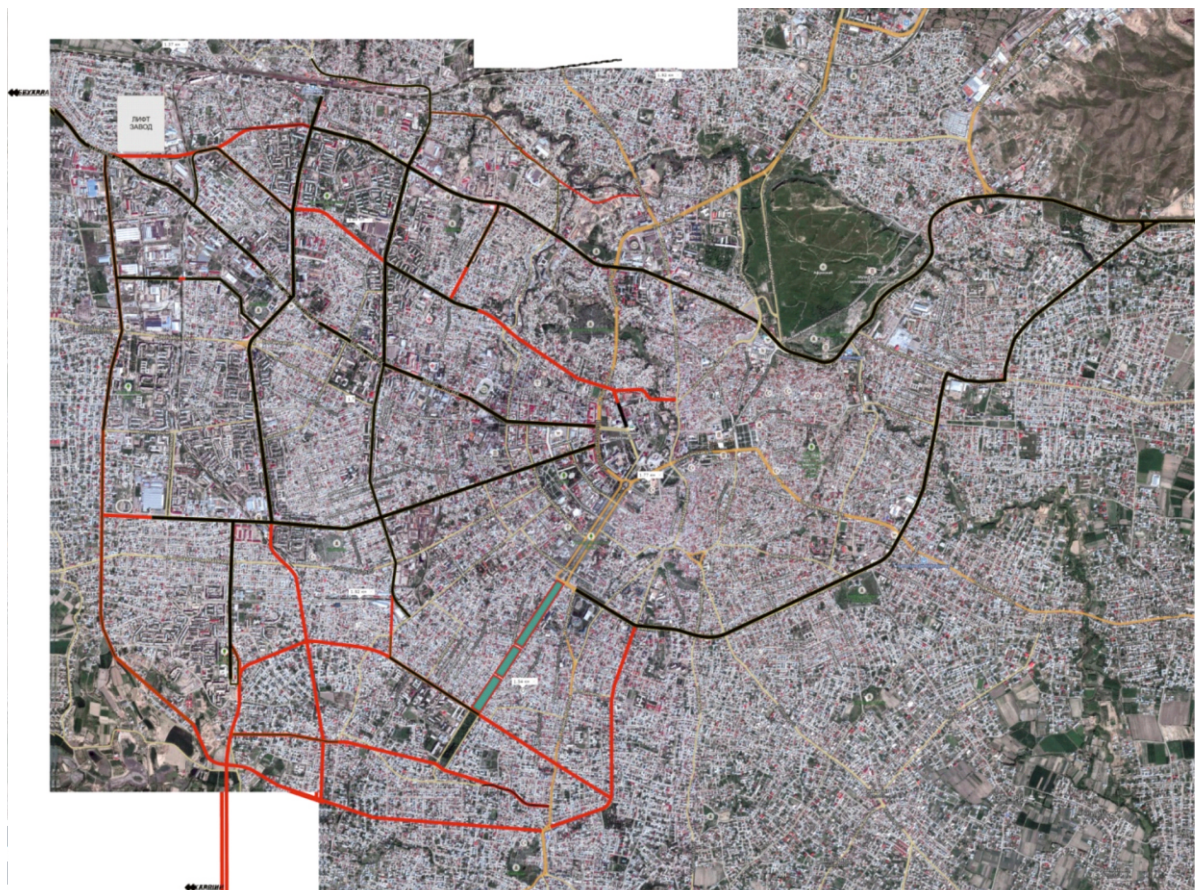


Рис. 1. Ген план г. Самарканда предлагаемой схемой пробивки и закольцовки главенствующих улиц с целью увеличения пропускной способности транспортного потока. (Аэроснимок из googlemap)



г.Самарканд
маршрут ЗАПАД-ВОСТОК 1
(ул.Спитамена - Казызаде Руми - Проспект Навои - ул.Джарарык)
Г-32 6330 м

исходные обозначения
→ Маршрут
→ Строительство нового проезда
→ Существующий проезд



Рис. 2. Фрагмент пробивки улицы. Маршрут запад-восток 1. (Аэроснимок ир googlemap)

усугубляющих существующие и порождающих дополнительные проблемы для жителей города.

Необходимые условия для решения Трехединой задачи:

- Обеспечить проезд транзитного иногороднего транспорта по объездным дорогам, минуя уличную сеть города Самарканда.

- Обеспечить рациональную планировочную структуру магистральных улиц для разгрузки центра города от транзитного внутригородского транспорта по направлениям: Восток-Запад и Север-Юг.

- Обеспечить рациональную планировочную структуру магистральных инженерных коммуникаций общегородского значения путем прокладки трасс по магистральным улицам.

- Обеспечить рациональную планировочную застройку территорий между городскими магистралями - со всеми объектами культурно-бытового и спортивного назначения, с максимально возможным озеленением участков, свободных от застройки.

Для примера предлагаем рассмотреть проблемы и проект застройки территории в границах улиц: Бустон Сарой, Рудаки и Шохруха.

- Выбранная территория

частично охватывает застройку «колониального периода», которая включена в список объектов Юнеско. В махалле «Мустакиллик» и «Ходжа Юсуф» имеется значительное количество добротных малоэтажных домов. Некоторые из них существуют ещё с конца XIX и начала XX веков. Они привносят определённый вклад и колорит в неповторимый архитектурный облик города Самарканда.

Вместе с тем, часть улицы Бустон Сарой проложена в 90-годы прошлого века согласно первой очереди реализации

Генерального плана города Самарканда. Полный профиль улицы (габарит) должен быть 120 метров между Красными линиями застройки. В районе пересечения с улицей Турсунова образуется выход на главную площадь перед областным хокимиятом. Таким образом, улица Бустон Сарой становится одним из основных звеньев «первого маршрута». Таких маршрутов в городе должно быть не менее трёх.

- По Генеральному плану строительства и реконструкции улиц города Самарканда ещё в конце прошлого века была рекомендована пробивка улицы Турсунова от улицы Дагбитской до улицы Спитамена (трасса Восток-Запад в Бухарском направлении).

Трасса проводится через улицу Бустон Сарой, улицу Челекская и улицу Шохруха к проспекту А. Навои. Далее через улицу Гагарина, через улицу Беруни по улице Турсунзаде с выходом на улицу Спитамена.

Это решит проблему регулирования транспортных потоков центра города, и существенно разгрузит улицы: Амира Тимура, М. Улугбека и Рудаки.

В связи с вышеизложенным необходимо отметить, что



Рис. 3. Фрагмент пробивки и закольцовки улицы. Ул. Мирзо Улугбека, ул. Улуг Турсунова. (Аэроснимок ир googlemap).



Рис. 4. Пробивка ул. Ислама Каримова. (Аэроснимок ир googlemap).

современным проектом предлагается строительство нового жилого комплекса перекрывающего улицу Турсунова. Такое «решение проблемы» в принципе покрывает вопрос о строительстве в ближайшей перспективе дублера главной трассы города, улицы М. Улугбека - недавно была реконструирована, и, несмотря на это уже сейчас не справляется с все растущими транспортными потоками. В ближайшем будущем, хотим мы или нет, её надо будет расширять, что нежелательно в связи с тем, что расширение магистральной улицы не улучшит рациональную транспортную загрузку всех прилегающих улиц. Однозначно будет невосполнимо нарушена историческая архитектурная среда «европейской части» города Самарканда.

Не будет лишним и ещё раз подчеркнуть, что ценность исторической части города Самарканда заключается в его исторических сооружениях, архитектура которых является «летописью в камне», и любой новодел, каким бы он современным не был, сводит облик Самарканда на нет и делает его похожим на многие современные обычные города. Хотя для общества ценны не только величественные мавзолеи, построенные нашими предками, но и традиционное жильё, которое также подчеркивает неповторимость древнего Самарканда.

В настоящее время, по нашему

мнению, и, причем безотлагательно, необходимо решать проблему с перераспределением транспортных потоков в пределах Городской черты Самарканда. Не менее важной проблемой является параллельное развитие инженерного обеспечения в целом по городу.

Пути решения этих проблем заложены во всех ранее разработанных и утвержденных Генеральных планах города Самарканда. А для реализации этих решений необходимо долговременные целенаправленные усилия, время и средства. Промедление, неактивное или безразличное отношение к этим вопросам с каждым днем осложняет непростую ситуацию в развитии города.

А темпы застройки города,

особенно жильём, не опираются на опережающее развитие инженерного обеспечения и транспортной инфраструктуры. Например: мощности по очистке стоков на много отстают от увеличивающихся объёмов канализационных сбросов, что сказывается на экологии, в частности прогрессирует загрязнение реки Зерафшан. Также имеются проблемы с обеспечением города газом, электричеством и водой.

Мы считаем возможным получить определённый резерв времени в решении транспортной проблемы города за счет пробивки некоторых основных, магистральных городских улиц и проездов. Тем более что в основном перегружены несколько направлений улиц и магистралей; Самарканд Мотридское, Самарканд сельский в направлении г. Карши и Самарканд Мульён в направлении Аманкутан через Акмачит.

Дополнительные проблемы с транспортными потоками возникают из-за того, что темпы расширения и пробивки улиц на много отстают от увеличения автомобильного парка в целом по городу. Для решения проблем транспорта на первом этапе необходимо пересмотреть улично-дорожную сеть города на предмет ее оптимизации для

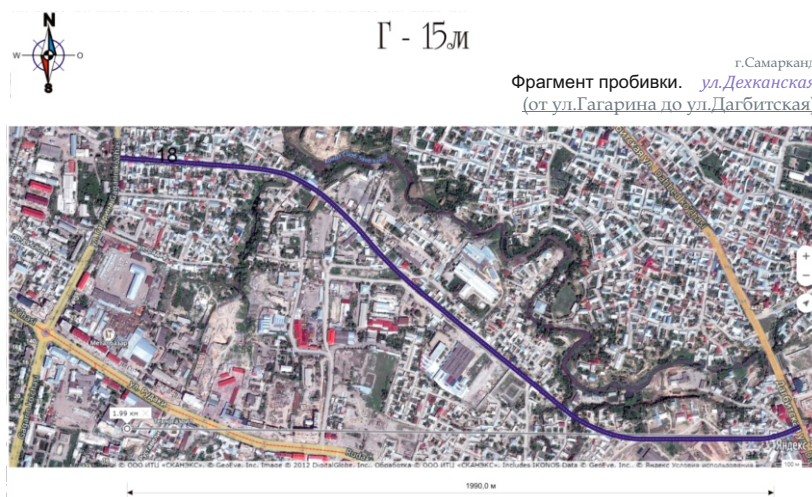


Рис. 5. Фрагмент пробивки ул. Дехканская (от ул. Гагарина до ул. Дагбитская). (Аэроснимок ир googlemap).

регулирования движения транспорта. В силу того, что многие улицы не используются из-за их не благоустроенности (где то опоры вышли за лоток, провалился мост и т.д.), в некоторых случаях достаточно убрать какие-то строения и откроется проезд.

Считаем необходимым создание улиц-дублёров для перегруженных магистральных улиц. Например: для ул. Мирзо Улугбека дублером может быть ул. Улуг Турсунова соединённая с Дагбитской и через Бустон-Сарой с проспектом Навои и далее до Травматологической больницы (см. рис 3).

Мы так же предлагаем из-за сложного рельефа не только строить путепроводы, а в некоторых частях города делать подземные проколы как это сделано в г. Ташкенте от площади Дружбы народов до Ташкентского цирка. Вероятно, возможно это сделать в районе площади Регистан на перекрёстке улиц Регистанская и Кулалон. Здесь можно убрать автомобильный транспорт под землю, сделав прокол от перекрёстка Дагбитской, Кулалон под ул. Регистанской, до ул. Пенжекентской. Таким образом, отрезок ул. Регистанской до Дагбитской превратится в озелененный бульвар.

Важное значение имеет разгрузка транспортных потоков центра, пробивка магистрали Саттепо, СамГАСИ до улицы Усмана Юсупова и далее через областную глазную больницу до улицы Садриддин Айни. Далее она сольётся через Шабадскую с Ташкентским трактом. Необходимо довести до завершения «второй» въезд с Чупан-Ата до Садриддин Айни через Шабадскую (см. рис. 4).

Если же на «втором» въезде сделать современную развязку, то в город можно будет попасть не только через обсерваторию Улугбека.

Второй въезд откроет возможность въезжать в город и его центральные районы например на прямую к Шахи Зинде, на Пенджикентскую с выходом на Регистан и на Термезскую.

По Генеральному плану разработанным «ТошБошПланЛИТИ» намечается проложить один из секторов малой кольцевой дороги от улицы Гагарина по северо-восточным направлениям до улицы Дагбитская с выходом к мосту через реку Сиаб. Сосуществлении вышеуказанного плана, в перспективе город приобретёт великолепную набережную. Примером тому является благоустройство территории набережной у мавзолея пророка Данияра (см. рис. 5).

Для решения выше изложенных проблем необходимо проведения научно-аналитических исследований и определением сегодняшнего состояния городских транспортных сетей.

И так же предлагаем отказаться от точечной застройки, или же приступить к возвратному проектированию микрорайонов сложившихся в 60-70-80 годы.

Возвратное проектирование старых микрорайонов на предмет уплотнения застройки и повышения этажности. Возвратное проектирование позволит резко улучшить состояние инженерной инфраструктуры старых микрорайонов, повысит плотность застройки и увеличит этажность, очистит микрорайоны от самовольных пристроек. В настоящее время это выгоднее, чем застройка и освоение новых территорий, которые, как правило, изымаются из сельскохозяйственного оборота за счет ценных поливных земель. Кроме того, такой принцип проектирования застройки позволяет решать локальные проблемы по времени и по ресурсам, менее

обременительных для городского бюджета.

Идея возвратного проектирования возникла из-за того, что современное строительство жилья ведется штучно и сильно разбросаны. Многие объекты «салятся» на существующие, устаревшие инженерные сети и нарушают инженерное обеспечение в целом по городу.

В центре города школы, детские дошкольные учреждения перегружены. Проектом жилого района в районе стадиона Спартак намечено строительство всего одного детского сада на 170 посадочных мест.

Возможно, проект не обеспечен социально-демографическим расчетом и ТЭО.

Вместе с тем старинную школу №32 отдали под жилую застройку частной фирме. А находящая ближайшая школа №35 невероятно перегружена и находится на небезопасном месте, зажата транспортными потоками. А в связи с интенсивной застройкой центра многоэтажным жильём потребность в школьно-дошкольных местах возрастёт в разы. Если бы к этому кварталу был бы подготовлен проект детальной планировки, и по нему (ПДП) шла бы реконструкция, вопросы социальной инфраструктуры были бы решены. Или территории под школьно-дошкольные учреждения были бы зарезервированы.

По нашему мнению в представленной Концепции рассмотрены далеко не все насущные вопросы реализации Генерального плана города Самарканда.

Проблемы развития г. Самарканда весьма актуальны и обширны. Для их решения, по нашему мнению необходимо разработать научные основы и последовательные этапы реализации Генерального плана.