

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

общественной экологической экспертизы проектной
документации Генерального плана города Минска (корректировка)

Срок проведения:

начало 18 ноября 2015 года

окончание 18 декабря 2015 года

2015 год

Содержание:

1. Вступительная часть	2
2. Констатирующая часть	3
I. Комментарии к части I. Генерального плана города Минска. «Основные положения градостроительного развития г. Минска».	4
II. Комментарии к части II. Генерального плана. «Система градостроительных регламентов».	21
III. Общие комментарии.	23
3. Заключительная часть.	24
<i>Приложение 1.</i> Предлагаемая новая редакция системы регламентов использования ландшафтно-рекреационных зон.	28
<i>Приложение 2.</i> Пояснительная записка к предлагаемой Новой редакции системы регламентов использования ландшафтно-рекреационных зон.	35

ВСТУПИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ

Основание для проведения общественной экологической экспертизы

Основанием для проведения общественной экологической экспертизы проектной документации генерального плана г. Минска (корректировка) является статья 61 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» от 26 ноября 1992 г.

Цель общественной экологической экспертизы

Общественная экологическая экспертиза проводится с целью содействия государственной экологической экспертизе в принятии объективного, обоснованного решения в отношении оценки проектной документации по объекту Генерального плана Минска (корректировка) в соответствии с ч. 8 ст. 11 Закона Республики Беларусь «О государственной экологической экспертизе» от 9 ноября 2009 г., №54-З.

Объект общественной экологической экспертизы: Генеральный план г. Минска (корректировка). Срок реализации проекта – до 2030 года.

Срок проведения общественной экологической экспертизы: 18.11.2015 – 18.12.2015 г.

Инициатор:

Общественное объединение «Экодом».

14, ул. Зеленая, д. Комарово, Свирский п/с, Мядельский р-н, Минская обл., 222394

Почтовый адрес: 220053, г. Минск, ул. Нововиленская, 38

E-mail: ecohome.by@gmail.com

тел/факс: 8 (017) 3354725.

Эксперты, привлеченные к проведению общественной экологической экспертизы:

1. *Блыщик Наталья Юрьевна*, инженер-химик-эколог, специалист в области обращения с отходами, стаж работы по специальности 6 лет.
2. *Горбунов Павел Владимирович*, специалист в области создания вело инфраструктуры, координатор проектов Минского велосипедного общества, стаж работы по специальности 3 года.
3. *Киреев Виктор Витальевич*, доктор философии в экологических науках и политике, руководитель проектов МОО «ЭКОПРОЕКТ», партнер компании Erda RTE.
4. *Корзун Игорь Павлович*, инженер лесной промышленности, координатор общественной кампании «Городской лесничий».
5. *Скриган Анна Юрьевна*, к.г.н. доцент кафедры «Безопасность жизнедеятельности» ГУ ВПО «Белорусско-Российский Университет», Председатель Могилевского отделения МОО «ЭКОПРОЕКТ».
6. *Сухий Ирина Георгиевна*, эксперт в области участия общественности в процессе принятия экологически значимых решений, член совета Общественного объединения «Экодом».
7. *Усова Ирина Павловна*, магистр европейского территориального планирования, Председатель Центрального Совета МОО «ЭКОПРОЕКТ».
8. *Фалалеева Мария Александровна*, к.г.н., заместитель Председателя Центрального Совета МОО «ЭКОПРОЕКТ» по проектной деятельности.
9. *Федоров Григорий Юрьевич*, юрист, высшее юридическое образование, специалист в области экологического права, стаж работы по специальности 14 лет, ОО «Экодом».
10. *Шкарубо Антон Дмитриевич*, к.г.н., Центрально-Европейский Университет, директор компании Erda RTE.

КОНСТАТИРУЮЩАЯ ЧАСТЬ

Введение

Экологическая, социальная и экономическая основа города представляют собой взаимосвязанные элементы его устойчивого развития. Стратегическое планирование города должно быть основано на сочетании и разумном балансе этих трех элементов. Решение комплексных задач устойчивого развития в современном мире возможно только при тесном взаимодействии и учете интересов всех заинтересованных сторон, прежде всего - настоящих и будущих поколений горожан, а также при применении инновационных методов планирования и организации городской среды.

Экологическая основа города и ее эффективное функционирование – важнейший элемент устойчивого развития и обеспечения качества среды. В современной практике территориального планирования и управления, отраженной в разработках белорусских и зарубежных ученых, ландшафтная основа и экосистемы города рассматриваются с точки зрения “экологических / экосистемных услуг” и “экологического капитала” города, который, в частности, может быть выражен и в денежном эквиваленте. При этом внимание уделяется, во-первых, оценке современного состояния природной основы и воздействию градостроительного освоения на экосистемные услуги и экологический капитал, и во-вторых, оценке возможных изменений экологических параметров на региональном и глобальном уровне (в т.ч. изменений климата), как важным стратегическим факторам развития города.

Генеральный план города является документом, который оказывает определяющее влияние на состояние экосистем и право граждан на благоприятную окружающую среду, поэтому к процессу его создания и обсуждения необходимо применять положения Орхусской конвенции ЕЭК ООН¹, которую Беларусь ратифицировала в 1998 году.

В соответствии с п.3 ст. 6 Конвенции “Процедуры участия общественности предусматривают разумные сроки осуществления различных этапов, которые обеспечивают достаточное время для информирования общественности в соответствии с пунктом 2 выше и подготовки и эффективного участия общественности в процессе принятия решений по вопросам, касающимся окружающей среды”; в соответствии с п.4 “Каждая Сторона обеспечивает участие общественности уже на самом раннем этапе, когда открыты все возможности для рассмотрения различных вариантов и когда может быть обеспечено эффективное участие общественности.”

Исходя из данных положений, считаем, что, несмотря на организованные обсуждения предыдущих версий документа в середине / конце 2015 года, проект Генерального плана не был надлежащим образом обсужден с заинтересованной общественностью, с соблюдением принципов международного права. В частности, общественность не была привлечена к процессу участия на ранних этапах разработки документа.

На этом основании, группой общественных организаций и экспертов проведена общественная экологическая экспертиза корректуры Генплана г. Минска, в соответствии с законодательством Республики Беларусь. Результаты и заключения экспертизы представлены в данном документе.

¹ Конвенция о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды.

I. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА МИНСКА. Часть 1 Генерального плана г. Минска.

- **Глава 1 Основные предпосылки социально-экономического развития Минска, требующие учета в градостроительном планировании** (Стр. 12).

Раздел I Основные направления градостроительного развития.

Мероприятия, предусмотренные генпланом, не поддерживают 5 приоритетных стратегических социально-экономических направлений развития Минска (“Пять городов” – в одном”), в том числе “Минск - город здоровья и высоких социальных стандартов” и “Минск - город развивающий демократию с широким участием граждан”.

- ч. 2. Тенденции и приоритеты социально-экономического развития (стр. 14).

п. 2.8. (стр.17) Считаю утверждение о «.....значительном улучшении экологической ситуации в столице за счет сокращения объемов выбросов» некорректным.

Согласно данным мониторинга атмосферного воздуха, основным источником загрязнения атмосферного воздуха Минска является транспорт, в первую очередь автомобильный. Вклад мобильных источников по-прежнему превышает 80% от суммарных выбросов². Тенденция выбросов за период 2010-2014 гг. свидетельствует о неустойчивости среднегодовых концентраций загрязняющих веществ и увеличении содержания в воздухе таких веществ, как оксид углерода и фенол. Уровень загрязнения воздуха оксидом азота остается стабильным. По сравнению с 2010 г. уровень загрязнения воздуха аммиаком снизился в 2 раза. Кроме того, регистрируются превышения доли дней со среднесуточными концентрациями твердых частиц (в районе ул. Радиальная). Превышения концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе регистрируются главным образом в «утренние пики».

В связи с этим, при формировании жилой застройки необходимо учитывать развитие транспортной сети и потенциальное воздействие (химическое загрязнение и шумовое воздействие) в результате работы автотранспорта, а также соблюдать санитарные разрывы при размещении автомобильных стоянок и парковок.

п. 2.10 (стр. 18) Разработанный генплан г. Минска поддерживает тенденции на повышение этажности и плотности застройки.

Направленность на строительство высотных жилых зданий приводит к следующим негативным последствиям: (1) жители города утрачивают возможность выбора типа и качества жилья в зависимости от социального положения, уровня доходов (исчезает среднеэтажная застройка); (2) снижается разнообразие архитектурной и визуальной среды города, что приводит к ухудшению качества городской среды в целом; (3) увеличивается стоимость эксплуатации жилищного фонда по сравнению с мало- и среднеэтажной застройкой; (4) увеличивается риск чрезвычайных ситуаций и серьезность их последствий; (5) увеличивается транспортная нагрузка; (6) ухудшается качество атмосферного воздуха; (7) повышается риск заболеваний респираторными болезнями и (8) повышается разобщенность и изоляция людей. Плотная застройка усугубляет негативное воздействие климата на город, особенно в районах с высокой концентрацией многоэтажных зданий. Также необходимо отметить, что существующая практика многоэтажной застройки не предусматривает наличия доступных и функциональных решений для хранения личного

² Источник: <http://rad.org.by/articles/vozduh/ezhegodnik-sostoyaniya-atmosfernogo-vozduha.-2014-god/g.-minsk.html>

автотранспорта, что приводит к проблемам с несанкционированной парковкой и затрудненным проездом по внутриведворовым территориям.

Минск уже опережает по плотности застройки такие города как Берлин, Варшава, Париж и Прага, несмотря на наличие в этих городах значительных по площади территорий высокоплотной сплошной застройки XIX - начала XX веков.

Необходимо уточнить структуру застройки по этажности, заложенные на перспективу. Предлагается увеличить площадь усадебной застройки за счет сохранения существующей усадебной застройки и разрешения на проведение реконструкции участков усадебной застройки.

При разработке детальных планов застройки и выборе этажности зданий рекомендуется принимать во-внимание: (1) природные условия территории (в т.ч. геологические условия строительства; климатические воздействия на высотное здание); (2) градостроительную ситуацию (наличие существующей застройки, рельеф местности, наличие ландшафтно-рекреационных территорий); (3) экономическую целесообразность увеличения этажности застройки с учетом затрат на строительство, эксплуатацию зданий и возможностью обеспечения парковочными местами из расчета один автомобиль на домашнее хозяйство; (4) спрос населения на дома разной этажной застройки.

• Глава 4. Стратегия функционально-планировочной организации городской среды (Стр. 26).

Направление 1. Формирование дифференцированной городской среды в соответствии со структурно-планировочным зонированием Минска". (стр.26)

п. 1.1. Отсутствует упоминание об экологических аспектах как важных стратегических факторах развития городского сообщества, наряду с указанными социальными, экономическими и др. Глобальные и местные процессы формирования экологической ситуации (изменение климата, загрязнение воздуха, качество воды и др.) являются важнейшими факторами формирования городской среды.

п. 1.3. При формировании пространственно-планировочной модели целесообразно учитывать не только функционально-планировочную организацию города, но и природную основу, на которой эта модель формируется. Пункт 1.3. необходимо дополнить: “принять для Минска пространственно-планировочную модель, отвечающую функционально-планировочной организации города **и особенностям природной среды ...**”.

п. 1.4. Столичный уровень системы жизнедеятельности подразумевает “достижение максимального разнообразия столичных функций с самой высокой степенью архитектурного и ландшафтно-рекреационного разнообразия и увеличения числа уникальных объектов межселенного обслуживания”, в том числе в зоне водно-зеленого диаметра города. Такая формулировка может привести к неоднозначной интерпретации использования водно-зеленого диаметра (ВЗД), основная функция которого – сохранение и поддержание экосистемных услуг. Увеличение разнообразия объектов и “столичных функций” на территории ВЗД противоречит выполнению его основных функций.

п. 1.5. Из данного пункта не ясно, с какой целью будут вноситься дополнения – использование более современных методов проектирования и застройки (в т.ч. энергоэффективных, эстетичных и других)? Также из формулировки не ясно, будут ли рассмотрены стратегические факторы развития города, в том числе возможные изменения природных условий под воздействием изменений климата, повышение энергоэффективности зданий и сооружений и др.

Предлагаем п. 1.5 изложить следующим образом: “повысить эффективность управления развитием городской среды путем дополнения градостроительных требований задания на проектирование в отношении архитектурно-пространственных **и социальных** аспектов планировки и застройки территории (качество архитектуры зданий и сооружений, материал конструкций, **стандарты энергоэффективности**, инженерно-технологическое обустройство, элементы благоустройства, озеленения, световой оформления, **потребности, удобство, комфорт, восприятие, безопасность** и т.д.)”.

Предлагаем п. 1.6 изложить в следующей редакции “активно развивать различные организационные формы заинтересованного участия минчан в улучшении городской среды **на самых ранних стадиях проектирования**, как по месту работы, так и по месту проживания для **выяснения мнения и согласования основных решений (размещение информации на стендах близлежащих домов, организация встреч с разъяснениями, подготовка адаптированной для жителей документации и т.д.)**”;

В п. 1.7. целесообразно включить также “территории, поддерживающие функционирование экологической среды города и обеспечивающие выполнение экосистемных услуг (очистка атмосферного воздуха, формирование благоприятного микроклимата, очистка поверхностных вод, создание резервных территорий для компенсации поднятия уровня воды в случае наводнений и др.)”. В настоящей редакции природным территориям города (“зеленым зонам”) отведена ограниченная функция формирования пейзажного характера ландшафта и выразительности застройки;

П. 1.9. Необходимо уточнить определение термина “зеленые линии”.

В соответствии с п. 1.8 «Установить границы ландшафтно-рекреационных территорий с их фиксацией в плане города «зелеными линиями» на территориях в границах зеленых линий исключаются все виды градостроительной деятельности, не предусмотренные градостроительными проектами детального планирования».

Фактически такой запрет установлен в п. 2 ст. 2 Закона «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Беларусь» и в п. 23 Положения о порядке разработки, согласования и утверждения градостроительных проектов, проектной документации, утвержденного Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 08.10.2008 г. № 1476

При этом «Застройка поселений осуществляется на основе градостроительной документации детального планирования конкретных структурно-планировочных элементов – район, микрорайон, квартал, градостроительный комплекс – территорий предполагаемой инвестиционной деятельности» (подп. 4.1.7 ТКП 45-3.01-116-2008 «Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планировки и застройки»). В Детальном плане осуществляется расчет параметров градостроительного освоения территории, перспективного населения и его обеспеченности объектами общественного социально-гарантированного обслуживания, озелененными территориями и местами хранения автотранспорта, балансы застроенной и озелененной территории (таблица «Основные технико-экономические показатели Детального плана»).

Более того, «Застройка ландшафтно-рекреационных территорий, предусмотренных в градостроительной документации по развитию населенных пунктов, запрещается» (п. 9.1.4 ТКП 45-3.01-116-2008). Т.е. ЛР-зоны относятся к «незастраиваемым территориям».

Согласно п. 3.1.1 главы 16 корректировки Генерального плана г. Минска (стр. 69) «зоны (участки) ландшафтно-рекреационные – «ЛР» также относятся к «Незастраиваемым территориям». Следовательно, «зеленые линии» необходимо обозначать не как “границы ЛР-зон”, а “границы участков, которые не подлежат застройки **ни при каких условиях**”.

Направление 2 «Создание яркого архитектурного и градостроительного образа белорусской столицы путем сохранения историко-градостроительного наследия и уникального природного ландшафта. Развитие пространственной композиции Минска на принципах формирования градостроительных и архитектурных ансамблей» (стр.27)

В существующей редакции **п. 2.2. и 2.5.-2.6.** противоречат друг другу. Формирование непрерывной системы зеленых зон (2.2) непосредственно затрагивает территорию городского ядра, освоение которого планируется проводить «на постоянной основе» (2.5.) с размещением новых объектов, «при наличии в составе не менее трех градоформирующих функций» (2.6.). Территория городского ядра в настоящее время интенсивно используется, что привело к разрушению единства зеленого пространства города (2.2.). Дальнейшее использование и реконструкция целесообразны только при наличии экологической функции в качестве обязательной (наряду с социокультурной) во всех объектах нового строительства, особенно в зонах, примыкающих к территории водно-зеленого диаметра и его элементов. Примерами могут служить установка зеленых крыш, «зимних садов» общественного использования, вертикального озеленения, организация экологических коридоров, пешеходных зон с озеленением, велосипедных дорожек и т.д.

Предлагаем **п. 2.3.** изложить в следующей редакции: «сформировать на территориях городской активности развитую систему пешеходных зон, улиц и площадей, общественных и досуговых пространств с учетом потребностей различных возрастных групп населения с открытым праздничным характером обустройства городской среды и эффективным использованием подземного пространства для решения задач инженерно-транспортного обслуживания»;

Предлагаем **п. 2.5.** изложить в следующей редакции: «..... Организовать процесс градостроительного проектирования на территории данной зоны на постоянной основе с учетом формирования ландшафтно-рекреационных территорий водно-зеленого диаметра.....».

Направление 3 “Создание уникального силуэта Минска и живописных панорам ансамблевой городской застройки в пространстве открытых природных ландшафтов, городских улиц, площадей, минской кольцевой дороги и на главных въездах в столицу”.(стр.28)

Следует отметить, что строительство высотных зданий мотивировано в первую очередь не экономическими, а политическими и градорегулирующими причинами (статусная постройка, знаковый объект). Высотные здания определяются как уникальные дорогостоящие объекты и ориентируются на потребителя с высоким уровнем доходов и требованиями к потребительским качествам данных зданий. К проблемам строительства и эксплуатации таких зданий можно отнести: (1) высокую удельную стоимость строительства; (2) высокий уровень энергопотребления; (3) высокие затраты на поддержание и эксплуатацию зданий. Учитывая выше перечисленные факторы, необходимо более детально подходить к выбору площадки для строительства высотных зданий, а также учитывать визуальные аспекты и восприятие объекта с целью сохранения целостности архитектурного облика города.

Предлагаем **п. 3.1.** изложить в следующей редакции: «Принять размещение строительства высотных зданий, которые являются доминантами в застройке города, в соответствие с Градостроительной концепцией размещения высотных зданий в Минске, а также экологическими ограничениями и согласованием с направлением развития ландшафтно-рекреационных территорий».

• **Глава 5. Стратегия развития жилых территорий.** (стр.29)

Направление 1. «Комплексное развитие жилых территорий в соответствии с достижением высоких социальных, экологических и технологических стандартов комфортности всех типов жилой застройки и государственными программами жилищного строительства».

Предлагаем **п. 1.1.** изложить в следующей редакции: «обеспечить комплексное развитие сферы жилищного строительства, **ориентированной на потребителей разных социальных групп, с разным составом семей и уровнем дохода,** с достижением высоких социальных, экологических и технологических стандартов комфортности на всех жилых территориях г. Минска»;

Предлагаем **п. 1.2** изложить в следующей редакции: «создать упорядоченную систему жилых планировочных образований с комплексной жилищно-гражданской и другими видами застройки, которые способствуют улучшению жизненных условий населения, **повышению энергоэффективности жилищного сектора за счет организации общественного транспорта и сокращения пространственного перемещения, систем центрального отопления, охлаждения, выработки электроэнергии, снижению этажности застройки,** а также способствуют улучшению архитектурного облика территории, **формированию сообществ местных жителей».**

Направление необходимо добавить следующими пунктами:

п. 1.6. «Обеспечить участие всех слоев населения в обсуждении пространственно-архитектурного облика территории, проведении реконструкции и капитального ремонта, а также разработать инструменты учета мнения всех участников обсуждения, касающихся внесения, рассмотрения предложений, их утверждения»³.

Направление 2 «Совершенствование планировочной организации и использования жилых территорий в соответствии с планировочной структурой и стандартами жилой среды, установленными генеральным планом г. Минска». (стр.31)

Предлагаем **п. 2.5.** изложить в следующей редакции: «Обеспечить регулирование развития жилых территорий в соответствии с градостроительными регламентами, а также с учетом итогов предпроектного анализа и исследований всех особенностей, характера градостроительной ситуации, **а также согласования решений с местными жителями».**

Направление 3 «Совершенствование планировочной организации и использования жилых территорий в соответствии с природно-ландшафтной структурой города и экологическими стандартами городской среды, установленными в генеральном плане». (стр.32)

Предлагаем **п. 3.6.** изложить в следующей редакции: «разработать до **2020г.** и реализовать до **2030г.** программу реконструкции, благоустройства и озеленения **сложившихся районов многоквартирной жилой застройки с обеспечением возможностей досуга разных возрастных групп населения, создания безбарьерной среды для групп населения с ограниченными физическими возможностями, мест раздельного сбора отходов, велосипедных и автомобильных парковок на придомовых**

³ В Беларуси население постепенно вовлекается в процесс управления жильем: создаются товарищества собственников, работают общественные организации, развивается деятельность жилищных ассоциаций, общественных координационных советов. Учитывая изменения в отношении самоуправления жилищным фондом, считаем необходимым отразить этот аспект в генплане

территориях. На придомовых территориях с использованием инженерно-технических и организационных мер исключить угрозу загрязнения почвы и подземных вод, а также использовать объекты зеленого строительства для естественной инфильтрации ливневых вод».

Направление 4 «Развитие жилых территорий и совершенствование их планировочной организации в соответствии с планами по наращиванию городского жилищного строительства на реконструируемых застроенных территориях города и повышению уровня обеспеченности объектами социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры столицы». (стр.33)

Предлагаем п. 4.1. изложить в следующей редакции: «..... Предусмотреть жилищное строительство в зонах высокой градостроительной ценности на снос усадебной и малоэтажной многоквартирной застройки, а также за счет размещения нового строительства и высвобождаемых производственных территориях только **после полной рекультивации территории**».

При разработке градостроительных проектов детального планирования территорий г. Минска, подлежащих реконструкции и новому освоению, в погоне за высокой плотностью нельзя допустить массовую застройку города многоэтажными однообразными зданиями, где зеленые пространства минимальны или градостроительно потеряны приемами нового строительства. Пример: Застройка проспекта Независимости, жилой комплекс “Маяк”. Здание торгово-развлекательного центра перекрыло ранее запланированное раскрытие и восприятие перспективы на существующие лесные массивы. Разорвана система зеленого кольца Минска вдоль МКАД. Нарушено восприятие библиотеки, существующей и новой застройки.

В программе сбалансированного развития городского ядра предлагается размещать новую застройку за счет выборочной реконструкции и трансформации отдельных участков со строительством градостроительных комплексов. Такой подход подтверждает необходимость разработки проектной документации в границах первого кольца.

При выборочном строительстве без предварительно разработанной градостроительной документации часто принимаются решения в пользу новой застройки. Так произошло с музеем Великой Отечественной войны на Октябрьской площади - снесено достойное здание (автор - народный архитектор Г. Заборский), которое вписывалось в существующую и новую застройку и могло еще долго служить другим функциям. В ядре города предлагается реконструкция территории малоэтажной и многоэтажной застройки. В том числе и квартала (2-х - 3-х этажей) в границах улиц Богдановича, Коммунистической, Куйбышева, Киселева. Квартал расположен рядом с Оперным Театром и административным зданием над р. Свислочь, территории которых являются частью водно-зеленого диаметра и формируют панораму со стороны проспекта Независимости. Предложенное высотное строительство в этом квартале нарушит силуэт, визуальнo затеснит и уменьшит пространство водно-зеленого диаметра, а также нарушит восприятие существующих объектов, т.к. он окажется на фоне высотной застройки. Примером такого решения является вмешательство в историческую среду и строительство немасштабных объектов в районе Троицкого предместья и в районе Цирка на проспекте Независимости. По градостроительным соображениям, чтобы не нарушать существующую историческую архитектурно-пространственную панораму и силуэт центральной части города, вышеуказанный квартал рекомендуется построить малоэтажной застройкой с большим количеством зеленых насаждений. Новая застройка малой этажности не должна вступать в противоречие и нарушать масштаб, силуэт и другие параметры сложившейся исторической, а также принятые в градостроительной документации, если она есть.

Кроме проекта детальной планировки центра необходимо разработать эскизы застройки главных проспектов, площадей и центров всех сегментов города, где достойное место займут новые крупномасштабные современные комплексы и сформируют застройку Минска эпохи 21-го века.

Рекомендуется приостановить активное вмешательство в застройку и реконструкцию ядра центра г. Минска в границах первого кольца до утверждения документации проекта детального планирования.

- **Глава 6. Стратегия развития производственных территорий (Стр.37).**

Для выполнения изложенных в основных положениях пунктов программы и для ускорения реализации первой очереди по упорядочению промышленных предприятий, коммунально-складских зон и строительству новых, рекомендуется проанализировать весь список существующих объектов в части сохраняемых, перепрофилированных, выносимых и согласованных с заинтересованными структурами. Определить по каждому объекту освободившиеся территории для корректировки схемы реконструкции и развития г. Минска, для разработки последующих стадий комплексных градостроительных проектов по освоению городских территорий и равномерному обеспечению города коммунальными зонами, в том числе и территориями для размещения нормативного 75-процентного парка автомобилей жителей города, его сегментов и центра.

Рекомендуем рассмотреть вопрос использования освободившихся зданий и корпусов. Особенно формирующих историческую городскую среду в центре и других районах города. Рассмотреть возможность их использования для размещения производств, отнесенных в основных положениях генерального плана к приоритетным направлениям, возможно и к качестве филиалов парка высоких технологий и др. Сохраненные и перепрофилированные под другие функции, в том числе, и вариант гаража-стоянки, что обеспечит нехватку парковочных мест в центре города и не будут нарушены свободные от застройки территории.

Также рекомендуем рассмотреть возможность сохранения исторических корпусов, в том числе и завода им. Кирова. Корпуса завода, выходящие на ул. Красноармейскую, формируют образ улицы старого города.

- **Глава 8. Стратегия развития ландшафтно-рекреационных территорий (Стр.46).**

Стратегия развития ландшафтно-рекреационных территорий недостаточно согласуется с другими факторами развития. В случае возникновения градостроительных конфликтов, экологическая составляющая будет недостаточно учтена, потому что она никак не обозначена в приоритетах (Глава 1 -4).

Слепянская водная система является единым ландшафтно-парковым комплексом, недопустимо делить ее на административные участки, она должна быть в управлении городской администрации а не районных (Советский, Первомайский, Партизанский, Ленинский), при том что значительная часть системы администрируется двумя районами одновременно (Партизанский, Ленинский), правый и левый берега находятся в разных районах.

Считаем недопустимым использовать часть зелёной зоны Слепянской водной системы в продолжении пер. Козлова для строительства улицы, соединяющей первое и второе кольцо и строительство многоуровневой развязки. Строительство новой улицы в

продолжении ул. Чапаева до Второго велосипедного переулка требует социоэкономического обоснования.

В настоящий момент Парк Горького, являющийся охраняемым объектом, памятник истории культуры и архитектуры, входит в единую ЛР-зону, в которую входят еще Парк Троицкая гора, парк Марата Казея, Парк Янки Купалы и бульвар вдоль ул. Пулихова, соответственно нормативы строительства распространяющиеся на данную зону распространяются и на указанный Парк Горького. В свою очередь, считаем, что Парк Горького должен быть выделен в отдельную зону и исключен из данной ЛР-зоны. Парк должен иметь или свой статус отдельный, или быть отдельной ЛР зоной, которая будет являться более защищенной.

Представляется необходимым рассмотреть варианты других площадок для строительства футбольного стадиона, планируемого в настоящее место на территории парка 50-ти летия Октября. Перевести обратно в ЛР зону территорию парка "50-летия Октября", в границах ул. Ванеева, Партизанский пр-т, стадион "Трактор", с учетом особых санитарно-гигиенические условий его местоположения (наличие заводов с грязными производствами), недопустимо уничтожение более 2500 деревьев произрастающих в настоящее время на этой территории, отведенной в 2007 году под строительство стадиона.

Направление 1 «Комплексное сбалансированное развитие ландшафтно-рекреационных территорий, обеспечивающих природные и экологические условия устойчивого развития города. Регулирование развития ландшафтно-рекреационных территорий в соответствии с планом зеленых линий».

Предлагаем **п. 1.2.** изложить в следующей редакции: «Обеспечить во всех направлениях развития города территориальную взаимосвязь **через экологические коридоры** ландшафтно-рекреационных территорий города с пригородными природными ландшафтами **для создания комплексной взаимосвязанной системы**»;

Предлагаем **п. 1.11.** изложить в следующей редакции: «Провести социологические исследования **(в том числе опросы населения и круглые столы)** с участием **общественных организаций**, для объективной оценки рекреационных потребностей населения и выбора методов оптимизации и использования ландшафтно-рекреационных территорий».

Строительство автостоянок недопустимо в ландшафтно-рекреационных зонах, для нужд граждан достаточно парковок⁴. Предлагаем **п. 3.2.** изложить в следующей редакции: "Построить на территориях ландшафтно-рекреационных объектов развитую инфраструктуру велосипедного и пешеходного движения для рекреационных, спортивных и экскурсионных целей. Обеспечить ландшафтно-рекреационные объекты **автомобильными парковками**, авто и велопарковками в пешеходной доступности."

В **п. 3.4.** недопустимо использование расплывчатого понятия "и другие объекты озеленения", необходимо либо перечислить все "объекты озеленения" в документе, либо создать приложение к документу с полным перечнем "объектов озеленения".

Обращаем внимание, что строительство магистрали соединяющей улицы Денисовская - Якубова, а также улицы Плеханова и Маяковского, противоречит данному направлению генплана.

⁴ О стоянках и парковках см. Указ Президента Республики Беларусь от 03.10.2006 г. № 589 “Об упорядочении работы автомобильных стоянок и автомобильных парковок”.

• **Глава 12. «Стратегия формирования благоприятной окружающей среды»**
(Стр. 57).

Направление 1 «Формирование природно-экологического каркаса Минской агломерации, как инструмента формирования благоприятной среды жизнедеятельности населения, рационального использования природных ресурсов с сохранением уникальных природных территорий и их экосистем».

Дополнить п. 1.4: «Разработать схему развития природно-экологического каркаса г. Минска в границах срединной зоны Минской агломерации (в границах второй кольцевой автомобильной дороги). **Разработать ограничения по использованию природно-экологического каркаса в соответствии с природно-ландшафтной структурой, экологическими регламентами».**

Направление 2 «Формирование устойчивого природно-экологического комплекса г. Минска».

Дополнить п. 2.2 «... с преобладанием растительности и водных объектов, выполняющих природоохранные, saniрующие, санитарно-защитные и рекреационные функции, **а также формированием объектов вертикального озеленения, установки зеленых крыш и т.д.»**

Предлагаем п. 2.11 изложить в следующей редакции: «Обеспечить для защиты подземных вод от загрязнения 100% охват застроенной части территории города системами сбора, отвода и очистки городского стока и дождевой канализации, **которые включают подземные и поверхностные объекты, в том числе объекты зелёной инфраструктуры для повышения удельного веса естественной инфильтрации».**

Направление 4 «Создание благоприятной окружающей среды и здоровья населения г. Минска со снижением до нормативных уровней благоприятных техногенных воздействий»

Согласно ТКП 45-3.01-116-2008 «Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планировки и застройки» п. 13 «мероприятия следует разрабатывать на основе оценки состояния и прогноза загрязнения воздуха от всех источников (стационарных и передвижных) с учетом геоморфологических и микроклиматических условий местности». В представленном документе откорректированного генплана отсутствует прогноз загрязнения воздуха от основных групп источников загрязнения.

Откорректированный генплан г. Минска не выполняет требования п. 13.3 ТКП 45-3.01-116-2008 «Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планировки и застройки» так как отсутствует информация о регулировании микроклимата.

Предлагаем п. 4.2. изложить в следующей редакции: «Не допускать превышения нормируемых параметров экологического загрязнения на территориях жилых, общественных и рекреационных зон города (**ПДК атмосферного воздуха, поверхностных вод, почв, а также уровней шума**).

Предлагаем в п. 4.3. удалить предлагаемое решение “**строительства многоуровневых транспортных развязок**” и добавить: «... приоритетного развития экологически чистых видов городского пассажирского электротранспорта – метрополитена, троллейбусных и трамвайных линий; **а также развитие связанной системы велосипедных маршрутов**». (Многоуровневые развязки — двунаправленный инструмент транспортной политики, в ближайшей перспективе приводящий к снижению загазованности, однако в

более отдаленной перспективе приводящий к росту популярности личного автотранспорта и росту автомобилизации.).

Предлагается учитывать размещение жилых зданий в направлении преобладающих ветровых потоков на всей территории города, а не только в западном секторе, поэтому предлагаем п. 4.5. изложить в следующей редакции: **«выполнять перспективное размещение жилой застройки с сохранением аэрационных коридоров между группами жилых домов в направлении преобладающих ветровых потоков, способствующих санации воздушного бассейна и создания благоприятного ветрового режима на территориях жилой застройки».**

Направление 5. Внедрение инженерно-технических решений с высокой степенью экологической эффективности.

Ответственность за выполнение мероприятий, указанных в п. 5.8. “обеспечить строительство (реконструкцию) систем ливневой канализации с локальными очистными сооружениями на территориях производственных предприятий” и п. 5.9. “оснастить все объекты промышленности, энергетики и городского хозяйства современным газоочистным, пылеулавливающим и водоочистным оборудованием” лежит на предприятиях города. Необходимо уточнить и дополнить раздел списком предприятий с указанием запланированных природоохранных мероприятий для предприятий города, указать надзорный орган, который контролирует выполнение предписаний, а также представить расчеты снижения воздействия на окружающую среду в результате реализации природоохранных мероприятий.

Используемые в п. 5.11. определения «сортировка отходов» и «переработка отходов»⁵ отсутствуют в действующем законодательстве. Предлагаем внести изменения в п. 5.11.

• Глава 13 Стратегия развития транспортной инфраструктуры (Стр. 61).

В целом, стратегия развития транспортной инфраструктуры сформулирована с учётом современных представлений об устойчивом и удобном городе, и многие целевые показатели соответствуют реально достижимым целям, которые могут быть достигнуты к 2030 году с учётом текущего уровня развития Минска. Однако есть ряд важных замечаний.

Предлагаем дополнить подраздел п. 1.1.10. и изложить его в следующей редакции: **“Создать и утвердить комплексную городскую транспортную стратегию, включающую в себя все мероприятия по управлению транспортом в городе и создать единого субъекта, координирующего эту работу”.**

Необходимость разработки отдельного интегрирующего документа обусловлено следующими условиями:

- В данный момент в г. Минске отсутствует единая транспортная стратегия / план мобильности города, как комплексный документ, включающий в себя все аспекты

⁵ Ст.1 Законом Республики Беларусь от 20.07.2007 № 271-З «Об обращении с отходами» определены понятия: п. 6. Использование отходов - применение отходов для производства продукции, энергии, выполнения работ, оказания услуг.

п. 12. Обезвреживание отходов - деятельность, направленная на обработку, сжигание или уничтожение отходов иным способом, в том числе приводящая к уменьшению объема отходов и (или) ликвидации их опасных свойств (за исключением деятельности по захоронению отходов), не связанная с их использованием.

п. 22-1. Подготовка отходов к использованию - деятельность, связанная с выполнением технологических операций, совершаемых с отходами, для обеспечения последующего использования отходов в качестве вторичного сырья.

согласованного управления транспортом (развитие улично-дорожной сети, организация и безопасность дорожного движения, организация движения и подвижной состав пассажирский транспорта, энергетика транспорта, работа с привычками населения и т.д.).

- На сегодняшний день есть генплан, отдельные концепции (концепция велосипедного движения, концепция развития пассажирского транспорта и др.) программы (“Добрая дорога” и др.), не оформленные в документы понимания (о необходимости снижения уровня автомобилизации) кроме того в них нет связанности и нет единого координирующего субъекта.

- Несогласованная реализация отдельных концепций и программ может быть неэффективной, мало того, отдельные решения по одним программам могут противоречить иным программам. Например, увеличение пропускной способности перекрёстка за счёт ликвидации пешеходного перехода приводит к ухудшению доступности, и безопасности, провоцируя пешеходов нарушать правила дорожного движения.

- Международная практика показывает, что развитие улично-дорожной сети без программы по снижению уровня автомобилизации также приведёт к транспортному коллапсу. Однако, такая программа включает в себя различные меры (от градостроительных, законодательных, до стимулирующих экономически, до мер по работе с привычками населения, мероприятий по стимулированию совместного использования автомобилей, что требует выделения отдельного городского субъекта, способного решать эти задачи).

- Важной задачей, стоящей перед специалистами, разрабатывающими Генплан города, является не только установить обобщённые показатели по транспортной системе города, но и сформулировать, что для их достижения необходимость создания такого интегрирующего документа и единого субъекта, координирующего его выполнение.

Предлагаем дополнить подраздел п. 1.1.11. “При проектировании транспортных элементов разного уровня и при возникающем в ходе такого проектирования конфликте интересов участников из различных категорий движения, руководствоваться следующей последовательностью (приоритетом) обеспечения их потребностей: в обязательную очередь необходимо создавать удобные условия для передвижения пешеходов, далее - велосипедистов, далее - создавать условия для общественного транспорта и, в конечную очередь, решать потребности автомобильного транспорта”.

Предлагаемая нами приоритизация действий по созданию транспортной системы, которой следует придерживаться проектным организациям при выборе отдельных транспортных решений, предполагает следующую реализацию:

- В первую очередь должны создаваться условия для пешеходов, во вторую – велосипедистов и набирающих популярность участников движения других категорий, развитие которых выгодно городу (самокаты, электросамокаты, электросигвеи и др.). В третью очередь должны учитываться потребности сети общественного транспорта, имеющего минимальные социальные издержки. В четвёртую очередь должны учитываться потребности маршрутного легкового автотранспорта, поддержка совместного использования легкового автомобиля. И в последнюю очередь должны учитываться потребности личного автотранспорта.

- Приоритизация должна осуществляться как при проектировании или перепланировании районов города, связующих их дорог, так и на более локальном

уровне (при реконструкции улиц, создании пересечений, проектировании отдельных элементов улиц, тротуаров и пешеходных переходов, создания проектов организации дорожного движения, выборе режимов работы светофоров и др.). Эти уровни проверки выполнения приоритизации мы также рекомендуем закрепить в генплане.

- Приоритизация должна осуществляться и иными мерами, например, путём экономического стимулирования использования конкретного вида транспорта, или при выборе того, какие задачи будут решены за конкретную бюджетную сумму, что не является задачей генплана, но должно быть сформулировано в транспортной стратегии/плане мобильности города.

Примеры последних лет (неудобная для пересечения пешеходами развязка пр. Независимости-Филимонова, перекрытый для пешеходов переход на перекрёстке пр. Независимости-Калиновского, строительство развязок на ул. Маяковского, неудобных для передвижения велосипедистов и др.) свидетельствует о том, что данная приоритизация не выполняется, что не стимулирует использовать экологические виды перемещений.

В главе 13 не учтена доступность для граждан с ограниченными возможностями (инвалидов-колясочников, людей с ослабленным здоровьем). Такая доступность упоминается в главе 4 в отношении “Обеспечить создание безбарьерной городской среды для лиц с инвалидностью” и главе 9 Генплана в отношении “развития социально гарантированных объектов”.

Предлагаем дополнить п. 1.1.12 и изложить его в следующей редакции: **“Дорожные решения должны быть спроектированы с учетом обеспечения безбарьерной среды для лиц с ограниченными возможностями”**.

Градостроительная практика последних лет свидетельствует о частом нарушении данного требования (пример - строительство неадаптированного для движения инвалидов-колясочников надземного пешеходного перехода через МКАД у гипермаркета Корона).

Районы города должны также иметь хорошую связанность в данном контексте (должна быть возможность удобно пересекать улицы маломобильными гражданами), что напрямую зависит от выбираемых проектировщиками решений при создании УДС. А именно, типа переходов (подземные/надземные/наземные, типа проектируемой улицы - магистральная непрерывного движения, частоты использования пешеходных переходов, установки времени ожидания зелёного сигнала).

Рекомендуем пересмотреть обоснования по строительству перспективных развязок по первому и второму кольцу, в особенности на перекрёстках – Гая-Орловская, Долгиновский тракт-Орловская, пер. Козлова-Столетова. В генплане предусмотрено увеличение количества транспортных развязок в 1,5 раза (запланировано строительство 23-х при текущих 43-х). По сравнению с корректировкой генплана 2010 года их общее количество уменьшено. Мы приветствуем этот подход. Однако развязки, как дорогостоящий инструмент, который в конечном итоге увеличивает спрос на использование автомобиля в городе, занимает много места, уменьшает плотность застройки, разрывает городскую среду, должен быть использован в исключительных случаях. В ряде случаев существующее неудобство использования транспортных средств мы рекомендуем рассматривать также как инструмент транспортной политики, принуждающий граждан отказываться от личного транспорта при одновременном улучшении привлекательности общественного транспорта и безусловного приоритета его движения.

П. 2.2.1. В генплане определён базовый показатель уровня автомобилизации в 310 автомобилей на 1000 человек на 2015 год. Мы обращаем внимание, что множество автомобилей нерезидентов Минска, работающих в городе, вероятно, не учтён при

получении этого базового показателя. Данные маятниковой миграции показывают, что 80 000 человек являются маятниковыми мигрантами, что может повышать “истинное” значение показателя уровень автомобилизации до 330-340. Вероятно, требуется лучший или дополнительный индикатор.

П. 2.2.2. Мы поддерживаем цель в 350 автомобилей на 1000 человек к 2030 году и считаем ее важной и адекватной. Данная цель соответствует приросту количества автомобилей в 6-7 тысяч в год. (согласно опросу, проводимому БАЭС в 2010 году, практически все взрослые жители города хотели бы иметь личный автомобиль, что приводит к показателю в 600 автомобилей на 1000 человек⁶). Цель в 350 автомобилей на 1000 человек должна быть обязательно упомянута в окончательной версии генплана.

П. 3.1.4. Доля поездок с использованием легковых автомобилей — в генплане она сформулирована в пределах удержания текущих 40–45 %.

К этому показателю также необходимо добавить в виде целей:

- доля велосипедных поездок.
- доля пешеходных перемещений (когда граждане выбирают исключительно пешую прогулку). Без установки целевых параметров по этим показателям сложно обосновывать необходимость создания мероприятий и программ по увеличению доли пешеходных и велосипедных перемещений.

Предлагаем **п. 2.3.1.** дополнить и изложить в следующей редакции: “Расширить возможности беспрепятственных передвижений населения с использованием велосипедов, **самокатов, электросамокатов и подобных средств передвижения**, для чего создать сеть дорожек и специальных полос для движения на связях с местами приложения труда и учебы, центральной частью города, крупными объектами торговли и культурно-бытового назначения, а также основными пунктами внешнего и **внутригородского** пассажирского транспорта. Создать сеть **“зеленых маршрутов” - магистральных велодорожек повседневного использования, прокладываемые через внутриквартальные территории микрорайонов, в парковых зонах и зонах отдыха, вдоль автомобильных дорог**”.

Рассмотрение инфраструктуры для велосипедистов в широком смысле позволяет учитывать развитие технологий (уменьшение габаритов электродвигателей и повышение энергоёмкости аккумуляторов), в дополнение такая категория участников движения имеет примерно те же требования к качеству дорожек (покрытие, безбарьерность, связность и т.д.), но требует повышенного внимания к безопасности. Разработанная сеть “зелёных маршрутов” будет более удобна для ежедневного использования велосипедистами, но их реализация может быть в дальнейшем невозможна, если коридор для них не будет резервироваться на уровне генплана, как это делается с коридорами для автомобильных дорог. **Рекомендуем проработать коридоры для дорожек данного типа** и внести их в схему велодорожек. Для проработки решений можно привлечь общественность Минска.

Учитывая современные тенденции развития велосипедного движения в составе транспортных систем городов и удачный опыт внедрения городских автоматизированных систем велопроката, играющих заметную роль в повседневных передвижениях горожан, предлагаем добавить следующий **п. 2.3.4.** и изложить в следующей редакции: “Создать **систему автоматизированного городского велосипедного проката в виде единой сети автоматических станций, осуществляющих выдачу и приём велосипедов. Интегрировать систему в сеть общественного транспорта как в части инфраструктуры (расположения станций около транспортных узлов и точек**

⁶ http://www.abw.by/number/see_note/8360/

притяжения), так и организационно (например, разрешив пользование велосипедами владельцам проездных билетов на общественный транспорт)».

Предлагаем добавить п. 2.3.5 и изложить в следующей редакции: “установить значение долевого участия поездок на велосипедах от общего количества перемещений равным 10% к 2030 году, а к 2020 г. - 4%, основываясь на показателях городов с аналогичными параметрами и климатическими, географическими условиями (Мюнхен, Берлин, Вена, города северной Европы)”.

Изучение картографического материала строительства второго кольца на участке Независимости-Денисовская позволяет сделать следующие рекомендации и комментарии:

- Строительство улицы в продолжении улицы Чапаева в сторону Партизанского проспекта в соединении со Вторым велосипедным переулком является крайне дорогостоящим, так как подразумевает строительство 5 многоуровневых развязок и 2,5 км. новой дороги. Данное строительство затрагивает зелёную зону Антоновского парка. Существующие рядом ул. Долгобродская-Ванеева могут выполнить функцию первого кольца. Также участок строящейся улицы от Партизанского проспекта в сторону МКАД вдоль железной дороги также сможет выполнять функцию первого кольца. При этом, следует понимать, что это строительство улучшает автомобильное движение, но приводит к ещё большей зависимости города от автомобильного движения.

- Настаиваем на проведении социально-экономического обоснования данного строительства и его сравнения с социально-экономическим эффектом альтернативных проектов в области транспортной политики в городе, таких как улучшение качества пассажирского транспорта или создание условий для развития велосипедного движения/пешего движения в городе. При этом сравнительная оценка должна быть проведена не ранее момента завершения строительства новой улицы от Партизанского проспекта в сторону МКАД вдоль железной дороги. Мы считаем, что строительство новой улицы должно быть перенесено из планов на строительство в период между 2020 и 2030 в “перспективное”, или исключено из генплана до проведения сравнительной оценки.

• Глава 14. Стратегия развития инженерной инфраструктуры (Стр. 67).

Направление 14.3. Городская канализация. Развитие системы городской канализации с централизованной очисткой сточных вод на Минской очистной станции (далее - МОС).

П. 3.1.3. “Строительство завода по сжиганию осадков сточных вод МОС” противоречит направлению, указанному в Главе 12, направлению 5, п. 5.7. “внедрить новейшие технологии в систему утилизации промышленных и бытовых отходов”, так как сжигание отходов не является новейшей технологией, и в настоящее время проводятся исследования альтернативных методов утилизации осадка (осадки сооружений биологической очистки хозяйственно-фекальных сточных вод - отходы 3 класса опасности). Предлагаем изменить формулировку **п. 3.1.3.**

Направление 14.8. Санитарная очистка города. Гражданское обслуживание. Развитие системы сбора и переработки твердых коммунальных отходов

В соответствии с п. 2 ст. 23 Закона Республики Беларусь от 20.07.2007 № 271-3 «Об обращении с отходами» в градостроительных проектах общего и детального планирования должен предусматриваться комплекс мероприятий по обращению с отходами, включающий в себя:

2.1. определение количественных и качественных (химический состав, агрегатное состояние, степень опасности и т.д.) показателей образующихся отходов;

2.2. определение мест временного хранения отходов, размещения объектов хранения и захоронения отходов, их мощностей и сроков эксплуатации.

В представленной документации отсутствует полная информация о «количественных» и «качественных» показателях образующихся отходов, а также отсутствует информации о мощностях и сроках эксплуатации всех мест временного хранения отходов, размещения объектов хранения и захоронения отходов (полигонов).

Предлагаем п. 8.1.4. дополнить и изложить в следующей редакции: “построить заводы комплексной переработки отходов с получением вторичного сырья и энергии, расходуемой на рециклинговые производства, и **оборудовать заводы системами автоматизированного контроля выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух**”;

Просим уточнить процесс получения энергии.

Предлагаем п. 8.1.5. дополнить и изложить в следующей редакции: “организовать новые, а также сопутствующие производства на базе существующего завода КУП «Экорес» и планируемых к строительству заводов комплексной переработки отходов в целях эффективной переработки отдельных компонентов. **Оборудовать заводы системами автоматизированного контроля выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух**”;

Предлагаем п. 8.1.8. дополнить и изложить в следующей редакции: “внедрить улавливание выбросов вредных соединений в дымовых газах, **поступающих в атмосферный воздух**, при сжигании альтернативного топлива. **Оборудовать объекты системами автоматизированного контроля выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух**”.

Так как система сбора и переработка отходов, образующихся после утраты потребительских свойств сложной бытовой техники (телевизоры, холодильники, стиральные машины и так далее), уже существует и реализуется ОАО «БелВТИ», объектами торговли и другими специализированными предприятиями, предлагаем п. 8.1.9. сформулировать следующим образом: “**активно развивать сбор (заготовку) и переработку отходов, образующихся после утраты потребительских свойств сложной бытовой техники (телевизоры, холодильники, стиральные машины и так далее)**”.

Предлагаем из п. 8.1.10 удалить “полигоны строительных отходов” и изложить пункт в следующей редакции: “построить полигоны: II очередь полигона «Тростенецкий», «Северный-2», «Юго-Западный» в д. Береза Дзержинского района и «Северо-Западный» в д. Новое Поле Воложинского района”.

Строительные отходы в соответствии с национальным законодательством в области обращения отходами относятся к вторичным материальным ресурсам и используется чаще всего на действующих полигонах в качестве нейтрального слоя между слоями отходов. Кроме того, в соответствии с реестром объектов по использованию отходов, существуют объекты использования отходов строительства. Создание отдельного полигона подразумевает захоронение отходов, что противоречит требованиям национального законодательства.

В п. 8.1.12 “разместить дополнительное кремационное оборудование для сжигания отходов - IV этап” требуется уточнение о видах отходах, подлежащих сжиганию.

Уточнить п. 8.1.17 в предложении “.... Оснастить данные предприятия передовой и спецтранспортом”. Необходимо уточнить, что подразумевается под словом “передовой”.

- **Глава 15. Градостроительные мероприятия по предотвращению чрезвычайных ситуаций (Стр. 57).**

Учитывая риск негативных воздействий изменений климата, необходимо рассмотреть в составе мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций соответствующие аномальные погодные явления – паводки и наводнения, волны жары, снегопады, штормовые ветры (примером могут служить обильные снегопады последних лет и отсутствие систем реагирования на подобные ситуации). Мероприятия по предупреждению и реагированию включают как инженерно-технические, так и информационные, образовательные и социальные, в том числе планы прогнозирования и реагирования, системы оповещения населения и т.д. В связи с этим необходимо также провести оценку воздействия изменений климата на территорию г. Минска с учетом планов развития и начать разработку стратегии адаптации территории г. Минска к изменениям климата.

Предлагаем п. 1.22. изложить в следующей редакции: **«разработать и реализовать программу организационных и инженерно-технических мероприятий в случае неблагоприятных погодных условий, основанную на проведенной оценке возможных изменений климата и рисках, связанных с изменением климата, а также на механизмах оперативного и эффективного взаимодействия со средствами массовой информации, общественными организациями и формами самоорганизации».**

- **Глава 17. Планируемые мероприятия (стр.79).**

Направление 5. Развитие ландшафтно-рекреационных территорий.

Считаем необходимым предотвратить дальнейшую застройку территории водно-зеленого диаметра в районе ул. Маяковского, между улицами Аранская - Денисовская, на месте усадебной застройки ввиду противоречия данной застройки положениям направления 5 Развитие ландшафтно-рекреационных территорий п. 5.1.1.

Считаем необходимым изменить функциональное зонирование территории Парка “60-летия Октября”, юго-западной части улиц Жудро - Матусевича с зоны “Общественная специализированная зона с объектами государственного и регионального значения” на ЛР зону.

Направление 6.2 Снижение негативного техногенного воздействия на окружающую среду.

Предлагаем дополнить п. 6.2.3: “...– применения бесстыкового пути с шумопоглощающим покрытием полотна на трамвайных линиях по улицам Я.Коласа, Красной, Козлова, Долгобродской, Плеханова, Машерова, **Первомайской** и Старовиленский тракт.”

- **Раздел IV. Основные технико-экономические показатели генерального плана г. Минска (Стр. 94).**

В соответствии с таблицей Раздела IV “Основные технико-экономические показатели генерального плана г.Минска” площадь производственных объектов до 2030 года увеличится с 4 800 га до 4 923 га.

Просим уточнить увеличение производственных площадей, при условии, что в соответствии с положением Главы 5, направления 4, п. 4.9. планируется вынос многих промышленных площадок, а именно:

- трансформация производственных территорий с выносом ряда заводов: имени Кирова, фарфорового, Горизонт;
- трансформация территорий с выносом складов и баз по ул. Олешева, предприятий в районе киностудии «Беларусьфильм», парниково-тепличного комбината по ул. Парниковой;
- трансформация производственных территорий в районе аэропорта Минск-1 и формирование жилого района «Минск-Мир», вынос на перспективу кирпичного завода ОАО «Керамин» по ул. Кижеватова.

II. СИСТЕМА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ РЕГЛАМЕНТОВ. Часть 2. Генеральный план г.Минска.

Регламенты ландшафтно-рекреационных территорий (ЛР-зон)

Считаем регламенты нынешней редакции генплана Минска не способны остановить процесс уменьшения обеспеченности жителей столицы озеленёнными территориями.

Предлагаем два варианта решения:

1. Внесение изменений в действующие регламенты ЛР-зон.

Предлагаемые изменения в систему регламентов Генерального плана Минска относительно параметров использования ландшафтно-рекреационных зон:

- 1) Определить в регламентах Генерального плана Минска суть экологической функции территорий ЛР (основная, дополнительная) и способы её практического обеспечения;
- 2) Преобразовать подзоны ЛР-1 и ЛР-2 в новые типы зон: ЛРкм (культурно-массовые) и ЛРпо (прогулочно-оздоровительные) соответственно;
- 3) Упразднить подзону Лр-1¹. Соответствующие объекты перевести в функциональные зоны О1сп, О2сп;
- 4) Границы территорий ландшафтно-рекреационных объектов и отдельных территорий с параметрами подтипов функциональных зон ЛРкм (ЛР-1), ЛРпо (ЛР-2), ЛРпр, ЛРсп определять генеральным планом;
- 5) Упразднить дополнительные подтипы зон ЛР*, ЛР*пр, ЛР*сп;
- 6) Запретить размещение автомобильных парковок в подзонах ЛРкм (ЛР-1), ЛРпо (ЛР-2), ЛРпр, ЛРпроо, если для этих целей необходимо удаление деревьев и/или кустарников;
- 7) Запретить размещение центров развлечений на территории природных ландшафтно-рекреационных зон типа ЛРпр;
- 8) Запретить размещение культурно-зрелищных заведений, эстрадных и танцевальных площадок, амфитеатров, цирков, кинолекториев, стадионов, крытых спортивных сооружений на территориях отнесённых к функциональной подзоне ЛРпр;
- 9) В таблице 2.5.3 показатель застроенности для ЛРкм (ЛР-1) сформулировать «до 7%»;
- 10) В таблице 2.5.3 показатель озеленённости для парковых территорий со средними и низкими рекреационными нагрузками установить «не менее 80%»;
- 11) В подпункте 2.5.2.5. при установлении площади формируемых парков исключить слова «как правило»;
- 12) Внести в систему регламентов требование ограничивать свободный доступ граждан на территорию функциональной подзоны ЛРпроо (путём обустройства ограждений по периметру границ, за исключением островов);
- 13) При объявлении новой ООПТ осуществлять перевод территории ООПТ в функциональную подзону ЛРпроо;
- 14) Запретить возведение капитальных строений на территориях отнесённых к функциональной подзоне ЛРпроо;
- 15) Запретить размещение гостиниц и жилых домов на территориях ЛР-зон любого типа.

2. Принятие регламентов в новой редакции.

Также предлагаем рассмотреть возможность принятия регламентов в новой редакции (см. Приложение 1 и 2).

Принятие новой редакции системы регламентов использования ландшафтно-рекреационных зон способствовало бы реализации трех основных целей:

- 1) Усилению действующих ограничений хозяйственного использования ЛР зон Минска для максимального сохранения зелёных насаждений столицы.
- 2) Смягчению негативного эффекта действия отдельных норм актуальной редакции системы регламентов ЛР зон, разрешающих чрезмерную хозяйственную эксплуатацию, при номинальном сохранении этих норм.
- 3) Созданию правового механизма учёта интересов сохранения особо охраняемых природных территорий (ООПТ) Минска, в т.ч. перспективных.

Более подробная аргументация необходимости и важности принятия новой редакции системы регламентов использования ландшафтно-рекреационных зон приведена в *Приложении 2*.

III. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ И КОММЕНТАРИИ.

Во вводных частях документа (Введение, Главы 1, 2, 3), описывающих предпосылки разработки Генерального плана, включая анализ существующей ситуации и перспективы развития, упоминается термин “устойчивое развитие города”. Тем не менее, из трех основных составляющих устойчивого развития – экономического, экологического и социального – экологическому компоненту уделяется крайне мало внимания. В целом, рассмотрение экологического компонента в этих разделах сводится, во-первых, к организации ландшафтно-рекреационных территорий (что, как правило, рассматривается исключительно в контексте социальных, эстетических и планировочных функций). Во-вторых, “экологический” компонент упоминается в контексте совершенствования экономической деятельности предприятий, конечной целью чего является сокращение санитарно-защитных зон и их возможное использование для застройки. Хотя в последующих разделах (Главы 8, 12, 17) приводится более детальное рассмотрение экологически значимых компонентов (развитие зеленых территорий, состояние атмосферного воздуха, поверхностных и подземных вод, управление отходами), в существующей редакции Генерального плана практически не нашли отражение современные инновационные градостроительные методы создания экологически-благоприятной среды. Такой подход не вполне соответствует современным международным стандартам устойчивого развития регионов и городов.

На этом основании предлагаем:

- Рассмотреть вопросы экологического состояния города в качестве стратегических предпосылок развития (наряду с представленными экономическими, территориально-планировочными и социальными). В противном случае, заменить в документе термин “устойчивое развитие” на “социально-экономическое развитие” города.
- Провести оценку воздействия градостроительных решений Генерального плана на состояние ландшафтной и экологической системы города, включая перспективы ее эффективного функционирования и предоставление экосистемных услуг в настоящем с будущем.
- Включить поддержание экологических функций в качестве обязательного элемента градостроительных стандартов и регламентов, в особенности в наиболее интенсивно освоенных территориях городского Ядра.
- Выделить формирование и поддержание экологического каркаса города в отдельное направление планирования развития города (Глава 3).

Список состава градостроительного документа “Разработка градостроительных проектов общего, специального и детального планирования” рекомендуется дополнить:

- 1) Градостроительным документом очередности освоения территорий на 2-х летний срок, позволяющим определить перечень и очередность разработки детальных планов с учетом обеспечения комплексности, определения этажности застройки и опережающего проектирования.
- 2) Градостроительные проекты детального планирования территорий г. Минска (ПДП) дополнить проработкой градостроительного и силуэтного решения главных магистралей (сегментов-городов) с силуэтным решением центра города, не выполненным в объемном исполнении.
- 3) Откорректированными схемами 2013 г. согласно задачам первой очереди.
- 4) Схемой реконструкций и развития производственных предприятий с анализом путей развития и границ территорий.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ

Разработчиками Генерального плана г. Минска проделана большая работа по анализу и определению перспектив развития города. Необходимо отметить организацию обсуждений Генплана города, проводившиеся в г. Минске с привлечением общественности и экспертов. Авторы документа, от лица представляемых ими общественных организаций, выражают надежду на дальнейшее плодотворное сотрудничество для устойчивого развития столицы Беларуси и крупнейшего города страны – Минска. Тем не менее, в результате общественной экологической экспертизы корректировки Генплана был выявлен ряд направлений, требующих серьезной доработки.

Очевидно, что на сегодняшний день наиболее актуальной задачей городских властей является оздоровление экономики города, а также повышение уровня жизни минчан. В текущей редакции Генерального плана г. Минска вопросы состояния окружающей среды и формирование благоприятной окружающей среды в городе представляются значительно менее важным приоритетом развития и отражены недостаточно. Тогда как “экологическое развитие” становится приоритетным направлением развития городов в современном мире и является оправданным с экономической и социальной точек зрения, в Генеральном плане г. Минска современные инновационные градостроительные методы создания экологически-благоприятной среды не нашли достаточного отражения.

Принципы и инструменты экологической политики должны обеспечивать внедрение новых экологически безопасных технологий, снижения ресурсо- и энергоемкости экономики, устранение причин загрязнения вместо ликвидации последствий загрязнения, экологическую ответственность и возмещение ущерба, нанесенного окружающей среде, внедрение социальной ответственности бизнеса и привлечение широкого круга общественности для принятия экологически взвешенных решений. Необходимо рассмотреть вопросы экологического состояния города в качестве стратегических предпосылок развития (наряду с представленными экономическими, территориально-планировочными и социальными).

На этом основании, предлагаем разработчикам рассмотреть и учесть следующие основные замечания:

В качестве одного из приоритетных факторов формирования и развития городской среды рекомендуется рассматривать экологические функции природной основы города и сложившиеся на этой основе градостроительные решения (в т.ч. сохранение и развитие системы Водно-зеленого диаметра и его экологических функций). Новые градостроительные решения должны быть направлены на использование и поддержку экосистемных услуг для обеспечения комфортного проживания и устойчивого развития города в долгосрочной перспективе. Необходимо провести оценку воздействия градостроительных решений Генерального плана на состояние ландшафтной и экологической системы города, в также включить поддержание экологических функций в качестве обязательного элемента градостроительных стандартов и регламентов.

В рассматриваемой версии корректуры Генплана Минска существуют значительные противоречия между заявленными целями охраны окружающей среды и предложенными градостроительными решениями. В частности, не вполне понятно, каким образом соотносятся создание непрерывного водно-зеленого каркаса и уплотнение застройки городского ядра. При определении первоочередных проектов и иных мероприятий, обеспечивающих реализацию генерального плана (Раздел 18) отсутствуют проекты, направленные на поддержание и развитие ландшафтно-рекреационных территорий.

Основные положения и предпосылки социально-экономического развития города не вполне учитывают текущие и перспективные факторы развития экологической ситуации, что в последствии может серьезно отразиться на здоровье и благосостоянии жителей и, в долгосрочной перспективе, потребовать значительных материальных затрат. В частности, рекомендуется пересмотреть положения об оценке загрязнения атмосферного воздуха (в т.ч. учесть воздействие выбросов автотранспорта) и уплотнительной многоэтажной застройки.

Для комплексной оценки интересов, необходимой для устойчивого развития крупного города, рекомендуется учитывать мнение заинтересованных сторон и привлекать общественность (включая жителей города, независимых экспертов, бизнес и др.) для обсуждения и принятия решений на ранних стадиях проектирования. Необходимо обеспечить прозрачность процесса принятия стратегических решений о развитии города и его отдельных территорий и обеспечить своевременное и адекватное предоставление информации о развитии города.

Предложенная схема развития жилых территорий не вполне учитывает требования организации здоровой среды проживания на основе принципов социального равенства, сохранения исторически сложившегося облика города и принципов «зеленого развития». Рекомендуется пересмотреть и ужесточить регламенты нового строительства, в особенности в центральной зоне города, а также на территориях бывших промышленных предприятий. В качестве приоритета для нового строительства следует рассматривать требования энергоэффективности зданий, доступности среды (в т.ч. формирование безбарьерной среды), формирование и сохранение социальных и экологических функций жилой застройки и развития территорий.

В процессе реконструкции промышленных зон необходимо рассматривать комплексные решения, не ограничиваясь освобождением и застройкой площадей бывших предприятий в центре города. В отдельных случаях, было бы целесообразно сохранить образцы промышленной застройки как объекты формирующие традиционный облик города, используя их в качестве общественных и сервисных пространств в соответствии с международным опытом (организация выставочных залов и студий, кластеров социальных технологий, парковок и др.).

Стратегия развития ландшафтно-рекреационных территорий недостаточно согласуется с другими факторами развития. В случае возникновения градостроительных конфликтов, экологическая составляющая может пострадать. Реализация предложенных корректировок генплана Минска способна усугубить наметившуюся в последние годы тенденцию к сокращению площади зелёных насаждений столицы в расчёте на одного жителя.

Авторами корректировки Генплана не были учтены предложения общественности по ужесточению регламентов ландшафтно-рекреационных зон Минска, сделанные на этапе разработки рассматриваемого проекта и в ходе проведения общественных обсуждений. Вариант корректировки регламентов ландшафтно-рекреационных зон предложены в данном документе (см. Приложение).

Одним из ключевых элементов создания и сохранения благоприятной окружающей среды и качества жизни в г. Минске является Водно-зеленый диаметр (ВЗД). Непременным и важнейшим условием функционирования ВЗД является создание и поддержание непрерывной системы экологических коридоров. В настоящее время эта система серьезно нарушена уплотнительной застройкой в центре города. Аналогичные градостроительные решения Генплана ставят под угрозу существование и функционирование ВЗД. Создание зеленых зон на периферии города и изолированных «островов» не может поддержать

санирующие функции ВЗД и предоставление экосистемных услуг. Рекомендуем ужесточить систему регламентов использования территории ВЗД для обеспечения экологических, рекреационных и (частично) общественных функций на основе наших предложений из *Приложения 1*. На территориях, где целостность системы экологических коридоров безвозвратно нарушена (строительство жилых и гостиничных комплексов в центре города), решениями Генплана предусмотреть проведение компенсаторных мероприятий (вертикальное озеленение, зеленые крыши, сокращение площади с твердым покрытием и т.д.)

В корректуре Генплана недостаточное внимание уделяется оценке экологического воздействия градостроительных решений в настоящее время и в перспективе (в т.ч. отсутствует оценка современного и перспективного уровня загрязнения атмосферного воздуха, поверхностных и подземных вод, шумового загрязнения и др.) и методам снижения отрицательных воздействий. Необходимо внести соответствующие корректировки и формулировки в решения Генплана и регламенты развития территорий (в т.ч. учет ПДК загрязнений отдельных сред, развитие экологических видов транспорта, соблюдение требований естественной санации территорий).

Недостаточно представлена информация о количественных и качественных показателях образующихся отходов, отсутствует информации о мощностях и сроках эксплуатации мест временного хранения отходов, размещения объектов хранения и захоронения отходов, в также технологий переработки отходов (в т.ч. с получением энергии). Необходимо учесть мероприятия по широкомасштабному введению раздельного сбора и утилизации бытовых отходов и предусмотреть планировочные и другие (информационные, образовательные) мероприятия для организации современной системы управления отходами, соответствующей потребностям крупного столичного города.

В предпосылках развития города отсутствует оценка основных рисков для населения, экономики и инфраструктуры в кратко- и долговременной перспективе. Частично, риски отражены в разделе о чрезвычайных ситуациях (Глава 15), однако рассматриваемый перечень представляется не полным. В частности, полностью отсутствует оценка воздействий глобальных изменений климата и необходимых мер адаптации и реагирования на чрезвычайные ситуации. Рекомендуется включить в документ планы разработки климатической стратегии г. Минска на основании проведенной оценки уязвимости территории к изменениям климата.

В целом, стратегия развития транспортной инфраструктуры сформулирована с учётом современных представлений об устойчивом и удобном городе с учётом текущего уровня развития. Тем не менее, на настоящий момент в г. Минске отсутствует единая транспортная стратегия / план мобильности города, как комплексный документ, включающий в себя все аспекты согласованного управления транспортом (развитие улично-дорожной сети, организация и безопасность дорожного движения, организация движения и подвижной состав пассажирского транспорта, энергоэффективность транспорта, работа с привычками населения и т.д.). Рекомендуем создать и утвердить комплексную городскую транспортную стратегию, включающую в себя все мероприятия по управлению транспортом в городе, а также создать институциональную структуру, обеспечивающих комплексное управление мобильностью в городе.

Важнейшим инструментом решения транспортной проблемы, а также сопутствующих экологических и социальных проблем, должны стать программы по снижению уровня автомобилизации (в особенности в центральной части города) и развитию пешеходной инфраструктуры и экологических видов транспорта. Снижение уровня автомобилизации должно быть поддержано соответствующими планировочными решениями, а также методами экономического стимулирования, образовательными и информационными

мероприятиями, включая разработку и внедрение принципов приоритизации способов передвижения в городе. В этой же связи, рекомендуется по возможности ограничить применение градостроительных решений стимулирующих повышение уровня автомобилизации, в т.ч. строительство развязок в пределах центральной части города.

Необходимо обеспечить выполнение требований доступности для людей с ограниченными возможностями передвижения (инвалидов-колясочников, людей с ослабленным здоровьем), включая связанность районов города в единую безбарьерную среду.

Учитывая современные тенденции развития экологического транспорта, рекомендуется обратить особое внимание на развитие эффективной инфраструктуры для «экологических» видов транспорта – велосипедного, электрического и др. В рамках внедрения принципов приоритизации выборов способов передвижения в городе, рекомендуется установить численную цель доли велосипедных поездок, а также сформировать эффективную инфраструктуру, обеспечивающую свободное безопасное передвижение между районами города. Организация подобной инфраструктуры – долговременный технологический и социальный проект, реализация которого не возможна без своевременного принятия градостроительных решений, выделения территорий для дорожек и стоянок, создания системы автоматизированного городского велосипедного проката, информационных мероприятий и анализа потребностей мобильности горожан.

В заключение, вынуждены констатировать, что несмотря на организацию общественных обсуждений, процедура корректуры Генплана столицы прошла не в полном соответствии с принципами Орхусской конвенции ЕЭК ООН «О доступе к информации, участию общественности в принятии решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды» (подписана Республикой Беларусь в 1998 г.). По мнению авторов документа, одной из причин этого является не полное соответствие требований законодательства Беларуси об общественных обсуждениях в области архитектурной, градостроительной и строительной деятельности принципам международной Конвенции.

Также выражаем надежду, что результаты участия общественности в общественных обсуждениях Генерального плана, и результаты общественной экологической экспертизы, будут надлежащим образом рассмотрены и учтены⁷.

От лица общественных организаций Беларуси, авторы призывают разработчиков документа руководствоваться принципами Орхусской конвенции и образцами лучшей международной практики при дальнейшей разработке и пересмотре решений Генплана, а также других градостроительных решений, оказывающих важнейшее воздействие на жизнь, здоровье и благосостояние настоящих и будущих поколений жителей города Минска и Республики Беларусь.

⁷ ст.6 п. 8 Орхусской конвенции предусматривает, что “Каждая Сторона обеспечивает, чтобы в соответствующем решении **надлежащим образом** были отражены результаты участия общественности”.

Предлагаемая новая редакция системы регламентов использования ландшафтно-рекреационных зон

2.5.1. Регламент А. Типы и подтипы ландшафтно-рекреационных зон

Генеральным планом определяются три типа ландшафтно-рекреационных зон (ЛР, ЛР-пр и ЛР-сп), которые дифференцированы по функциональным характеристикам и интенсивности использования их территорий.

Тип зоны	Тип подзоны	Характеристики
ЛР	ЛР-1	Озеленённые ландшафтно-рекреационные территории с высокими рекреационными нагрузками (парки программно-развлекательные, спортивно-зрелищные, зоологические и другие)
	ЛР-2	Озеленённые ландшафтно-рекреационные территории со средними и низкими рекреационными нагрузками (парки прогулочные, оздоровительно-физкультурные, мемориальные, дендрологические и другие)
	ЛР-1'	Центры науки, культуры, здоровья, отдыха и развлечений с высокими рекреационными нагрузками (уникальные специализированные центры (Осп-к, Осп-н, Осп-л, Осп-с), для которых необходимо обеспечить высокий уровень природного окружения)
ЛРпр	ЛРпр	Природные ландшафтно-рекреационные территории с низкими рекреационными нагрузками (лесо-, луго-, гидропарки, долинные комплексы, городские леса)
	ЛРпроо	Особо охраняемые природные территории (заказники, памятники природы), охранные зоны ООПТ, территории зарезервированные для объявления ООПТ
ЛРсп	–	Природные и озеленённые ландшафтно-рекреационные территории (территории санитарно-защитного, сакрального и другого назначения со специальным режимом благоустройства и озеленения)

Примечание. Генеральным планом выделены ландшафтно-рекреационные территории перспективного освоения за пределами МКАД (ЛР*, ЛР*сп), границы и параметры рекреационных нагрузок которых определяются градостроительным проектом «Детальный план».

Отнесение объекта к ЛР-1' (уникальным специализированным центрам, требующим высокого уровня природного окружения) осуществляется путём принятия решения Мингорисполкома после согласования с Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды и Министерством здравоохранения. Размещение объектов и сооружений в подзоне ЛР-1' возможно только за счёт трансформации функционального использования участков с параметрами «Ж», «П», «О».

Регламенты устанавливаются генеральным планом для территорий ландшафтно-рекреационных зон подтипов ЛР-1, ЛР-2 и ЛРпр. Градостроительное освоение и использование ландшафтно-рекреационных территорий специального назначения ЛРсп и ЛРпроо осуществляется по специальным нормативам.

Границы территорий ландшафтно-рекреационных объектов и отдельных территорий с параметрами подтипов функциональных зон ЛР-1, ЛР-2, ЛР-1', ЛРпр и ЛРсп устанавливаются на стадии детального градостроительного проектирования.

Ландшафтно-рекреационные зоны типа ЛР формируются преимущественно территориями, на которых расположены:

- объекты озеленения (парки, скверы, бульвары, лесо-, лугопарки и др.);
- объекты обводнения (гидропарки, набережные, пляжи и другие);
- объекты общественного назначения (культуры, массового отдыха, физкультуры и спорта, общественного питания, клубы по интересам спортивной и творческой направленности, аттракционы и другие);
- объекты инженерной и транспортной инфраструктуры, в том числе автомобильные парковки для обслуживания размещаемых в ландшафтно-рекреационных зонах объектов (размещение автомобильных парковок в подзонах ЛР-1, ЛР-2, ЛР-1' и ЛРпроо только в пределах «красных линий» улиц, а также в уширениях проезжих частей улиц (карманах);
- природные ландшафты.

Природные ландшафтно-рекреационные зоны типа ЛРпр формируются преимущественно территориями, на которых расположены:

- все виды естественных природных ландшафтов;
- отдельные объекты озеленения и обводнения;
- центры отдыха и другие уникальные специализированные центры, требующие высокого уровня природного окружения;
- обслуживающие туристские комплексы;
- объекты инженерной и транспортной инфраструктуры;
- хозяйственные объекты, связанные с обслуживанием объектов озеленения и обводнения;
- автомобильные парковки для обслуживания размещаемых в ландшафтно-рекреационных зонах объектов (размещение автомобильных парковок в подзонах ЛРпр и ЛРпроо только в пределах «красных линий» улиц).

2.5.2. Регламент В. Параметры использования

2.5.2.1. Интенсивность градостроительного освоения территорий ландшафтно-рекреационных зон устанавливается в соответствии с таблицей 2.5.1.

Таблица 2.5.1

Подтип	Основные параметры						экологическая функция
	рекреационная нагрузка, чел./га		градостроительная нагрузка				
	городской уровень	районный уровень	площадь застройки, м ² /га		плотность дорожно-тропиночной сети, %		
		городской уровень	районный уровень	городской уровень	районный уровень		
ЛР-1	100	75	700	500	до 30	до 15	дополнительная
ЛР-1'	200	–	3000	–	до 50	–	дополнительная
ЛР-2	50	40–50	300	200	до 15	до 10	основная
ЛРпр	до 25		100		до 5		основная

2.5.2.2. Соотношение видов использования территории

Отнесение ландшафтно-рекреационных территорий к зоне типа ЛР, ЛРпр и ЛРсп устанавливается при условии наличия или размещения рекреационных функций соответствующего типа более чем 50 % её площади (для ЛРпр – более чем 70%)

Отнесение ландшафтно-рекреационных территорий к подтипам ЛР-1, ЛР-2, ЛР-1', ЛРпр и ЛРсп устанавливается детальным планом.

Суммарная площадь объектов ЛР-1', расположенных в переходном поясе, не должна превышать 10 % площади зон типа ЛР и 7 % – зон ЛРпр. То же в периферийном поясе – не должна превышать 5 % площади зон ЛР и зон ЛРпр.

Отнесение ландшафтно-рекреационных территорий к подтипу ЛРпроо осуществляется в соответствии с законодательством.

В ландшафтно-рекреационных зонах допускается сохранение ранее освоенных территорий другого типа (общественной и усадебной жилой застройки, инженерно-транспортных коммуникаций и специального назначения). Параметры реконструкции таких территорий устанавливаются ДП по заданию на проектирование.

2.5.2.3. Соотношение элементов территории объектов озеленения в составе ландшафтно-рекреационных зон устанавливается в соответствии с таблицей 2.5.2.

Таблица 2.5.2

№ п/п	Объект озеленения	Элементы территории (% от общей площади)			Примечание
		территории насаждений и акваторий	аллеи, дорожки, площадки	капитальные сооружения	
1	Парки с высокой плотностью посещения	65–85	10–28	5–7	
2	Парки с низкой плотностью посещения	82–88	10–15	2–3	
3	Сады	77–83	15–20*	2–3	*В условиях высокоплотной застройки допускается изменение соотношения элементов в сторону снижения доли озеленения и увеличения доли площади дорожек, но не более чем на 10 %
4	Бульвары, шириной: 15–50 м более 50 м	40 60	60 40	– –	На территории объектов озеленения запрещается размещение капитальных объектов всех видов строительства
5	Скверы на городских улицах и площадях, перед общественными зданиями	60–75	25–40	–	
6	Скверы в жилых районах, на жилых улицах, между домами	75–85	15–25	–	

2.5.2.4. Показатели застроенности, озеленённости территорий ландшафтно-рекреационных подзон приведены в таблице 2.5.3.

Таблица 2.5.3

Подтип	Территории ландшафтно-рекреационных зон	Показатели, %		
		застроенности	поверхности с твердым покрытием	озелененности
ЛР-1	Парковые участки с высокими рекреационными нагрузками	до 7	до 28	не менее 65
ЛР-1'	Центры науки, культуры, здоровья, отдыха и развлечений	до 40	до 35	не менее 35
ЛР-2	Парковые территории со средними и низкими рекреационными нагрузками	до 5	до 15	не менее 80
ЛРпр	Лесо-, луго- и гидропарки	до 2	до 5	90–95
ЛРпроо	Особо охраняемые природные территории, охранные зоны ООПТ, территории зарезервированные для объявления ООПТ	–	до 1	не менее 99

Размещение территорий ландшафтно-рекреационных зон в структуре города осуществляется в соответствии с таблицей 2.5.4.

Развитие территорий ландшафтно-рекреационных зон типа ЛРсп данными регламентами не регулируется.

2.5.2.5. Регулирование параметров объектов ландшафтно-рекреационных зон

Для объектов зелёного строительства рекомендуются следующие параметры территорий:

– площадь вновь формируемых городских парков по параметрам экологической устойчивости должна составлять не менее 15 га;

– площадь вновь формируемых районных парков по параметрам экологической устойчивости должна составлять не менее 7 га.

Подробно параметры парковых сооружений, включая их обустройство инженерной и транспортной инфраструктурой, определяются на стадии «Детальный план» или на стадии разработки архитектурного проекта парка.

Таблица 2.5.4

Требования к размещению ландшафтно-рекреационных зон в структуре города

№ п/п	Тип зоны	Центральная зона		Срединная зона				Периферийная зона			
		ядро	каркас	каркас			межкаркасные территории	каркас			межкаркасные территории
				до 100 м	до 400 м	до 1000 м		до 100 м	до 400 м	до 1000 м	
1	ЛР-1	О	О	О	О	О	В	В	В	3	3
2	ЛР-2	О*	О*	О	О	О	О	О	О	О	В
3	ЛРпр	О*	О*	В	В	В	В	В	В	В	О

*По экологическим, архитектурным, историческим условиям.

Примечание. Размещение ландшафтно-рекреационных территорий типа ЛРсп и ЛРпроо (особо охраняемые природные территории и объекты) настоящей таблицей не регламентируются.

Режимы размещения:

О – основное;

В – возможное;

З – запрещенное.

2.5.3. Регламент Б. Перечень объектов и сооружений для размещения в ландшафтно-рекреационных зонах, а также видов хозяйственной деятельности в них

Типы ландшафтно-рекреационных зон ЛР, ЛРпр, ЛРсп приняты в соответствии с подразделом 5.5. части II.

Режимы размещения:

О – основное (разрешённое в «общем порядке»);

В – возможное (разрешённое по «специальному порядку»);

З – запрещённое.

Таблица 2.5.5

№ п/п	Объекты строительства (здания, сооружения, территории)	Функциональные зоны						Примечание	
		ЛР, ЛРпр, ЛРсп							
		Функциональные подзоны							
		ЛР-1'	ЛР-1	ЛР-2	ЛРпр	ЛРпроо	ЛРсп		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
I. Объекты строительства									
1	Приоритетные объекты озеленения и обводнения:								
1.1	парки	В	О	О	В	З	З		
1.2	сады	В	О	О	В	З	З		
1.3	скверы	В	О	О	В	З	З		
1.4	бульвары	В	О	О	В	З	З		
1.5	набережные	В	О	О	В	З	З		
1.6	зоны рекреации у воды (в том числе пляжи)	В	О	О	О	З	З		
1.7	лесо-, луго-, гидропарки	В	В	В	О	З	З		
1.8	особо охраняемые природные территории (памятники природы, заказники и другие)	З	В	В	О	О	О		
1.9	экологические научно-познавательные учреждения и объекты	В	В	В	О	В	В		
1.10	кладбища	З	З	З	З	З	О		
1.11.	все виды сооружений инженерной и транспортной инфраструктуры, связанные с обслуживанием объектов озеленения, обводнения и объектов на территориях озеленения и обводнения,	О	О	О	О	О	О		

	строительство которых разрешено регламентами ландшафтно-рекреационных зон и подзон							
2	Объекты общественного назначения в составе объектов озеленения:							
2.1	объекты культуры и массового отдыха (культурно-зрелищные заведения, эстрадные и танцевальные площадки, амфитеатры, цирки-шапито, выставочные и игровые павильоны, кинолектории, читальные залы и др.)	О	В*	3	3	3	3	*По градостроительному обоснованию размещения ландшафтно-рекреационного объекта (объектов) проектом стадии «Детальный план»
2.2	объекты физкультуры и спорта (стадионы, спортивные площадки, крытые спортивные сооружения, павильоны проката инвентаря и др.)	О	В*	В*	3	3	3	
2.3	аттракционы (площадки и сооружения для развлечений открытого типа, то же закрытого типа – павильоны, залы и др.)	О	О	В*	3	3	3	
2.4	объекты водных видов отдыха (лодочные станции и др.)	О	О	О	В*	3	3	
2.5	объекты торгово-бытового (сопутствующего) обслуживания (киоски и торговые павильоны до 15 м ² торговых площадей)	О	О*	В*	В*	3	В	
2.6	объекты общественного питания (бары, кафе, рестораны)	О	В*	3	3	3	В*	
2.7	клубы по интересам открытого типа	О*	3	В*	В*	3	3	
3	Дополнительные:							
3.1	объекты санаторно-курортного лечения	О	3	3	3	3	3	
3.2	пансионаты, интернаты	О	3	3	3	3	3	
3.3	специализированные учреждения здравоохранения	О	3	3	3	3	3	
3.4	научно-образовательные	О	3	3	3	3	3	
3.5	культурно-просветительные	О	3	3	3	3	3	
3.6	комплексы	О*	3	3	3	3	3	*Только за счет

	дипломатических представительств							трансформации функционального использования участков с параметрами «Ж», «П», «О»
3.7	все типы жилых домов	З	З	З	З	З	З	*По градостроительному обоснованию проектом стадии «Детальный план»
3.8	гостиницы и отели	О	З	З	З	З	З	
3.9	мотели, кемпинги	О	З	З	З	З	З	
3.10	культурные объекты	В	З	В	З	З	О*	*на территориях сакральных объектов
3.11	крематории, кладбища	З	З	З	З	З	О	По градостроительному обоснованию детальным планом
3.12	пожарные депо	В*	З	З	В*	З	О	*По градостроительному обоснованию проектом стадии «Детальный план»
3.13	административные и офисно-деловые объекты и их комплексы в форме «Осп-а»	З	З	З	З	З	З	
3.14	объекты торговли и бытового обслуживания и их комплексы в форме «Осп-т»	З	З	З	З	З	З	
3.15	объекты производственного и коммунального назначения	З	З	З	З	З	З	
3.16	Объекты инженерной инфраструктуры	В	В	В*	З	З	В	*По градостроительному обоснованию проектом стадии «Детальный план»

Примечание. Размещение объектов и сооружений на особо охраняемых природных территориях, в их охранных зонах и территориях зарезервированных для объявления ООПТ в зонах ЛРпроо (заказники, памятники природы и др.) устанавливается специальными проектами с соблюдением природоохранного законодательства.

Размещение объектов и сооружений на особо охраняемых территориях в зонах историко-культурных ценностей (исторический город и др.) устанавливается с соблюдением регламентов историко-архитектурного опорного плана г. Минска.

На землях сторонних пользователей в ЛР-зонах с регламентом «сохранение существующего использования» в границах участков допускается:

- реконструкция существующих зданий, сооружений и объектов инженерной и транспортной инфраструктуры;
- новое строительство в объёме, необходимом для безопасного функционирования зданий и сооружений;
- благоустройство и озеленение территории.

Пояснительная записка к предлагаемой Новой редакции системы регламентов использования ландшафтно-рекреационных зон.

Новая редакция системы регламентов использования ландшафтно-рекреационных (ЛР) зон преследует три основные цели:

- 1) Усиление действующих ограничений хозяйственного использования ЛР зон Минска для максимального сохранения зелёных насаждений столицы.
- 2) Смягчение негативного эффекта действия отдельных норм актуальной редакции системы регламентов ЛР зон, разрешающих чрезмерную хозяйственную эксплуатацию, при номинальном сохранении этих норм.
- 3) Создание правового механизма учёта интересов сохранения особо охраняемых природных территорий (ООПТ) Минска, в т.ч. перспективных.

Далее перечислим наиболее значимые из предложенных в новой редакции документа изменений.

Дополнено определение подзоны ЛРпроо. В данную подзону могут входить так же охранные зоны ООПТ и территории, зарезервированные для объявления ООПТ в будущем.

Негативное влияние нормы о существовании ландшафтно-рекреационных территорий перспективного освоения за пределами МКАД уменьшено путём исключения из этих территорий зоны ЛР*пр.

Правила создания объектов в наиболее проблемной подзоне ЛР-1' дополнены нормой: «Размещение объектов и сооружений в подзоне ЛР-1' возможно только за счёт трансформации функционального использования участков с параметрами «Ж», «П», «О»» Это позволит избежать в дальнейшем ситуаций с трансформацией территорий входящих в подзоны ЛР-1 / ЛР-2 в территорию, включаемую в подзону ЛР-1' на этапе детального планирования, и, соответственно, уберечь от уничтожения до 35% зелёных насаждений соответствующих участков.

Норма о запрете размещения автомобильных парковок вне пределов «красных линий» улиц, либо вне уширений проезжих частей улиц (карманов) распространена также на подзону ЛР-1'.

Откорректирован перечень объектов, которые могут быть расположены на территориях, используемых для формирования природных ландшафтно-рекреационных зон типа ЛРпр:

- Подчёркнута необходимость сохранения естественных природных ландшафтов, сохранившихся в Минске.
- Из перечня исключены центры развлечений – их предлагается размещать вне территорий зон типа ЛРпр.
- Размещение автомобильных парковок предлагается осуществлять исключительно в пределах «красных линий» улиц как в границах подзоны ЛРпроо, так и в границах подзоны ЛРпр.

В разделе «2.5.2.1. Интенсивность градостроительного освоения» для подтипа ЛРпр уменьшена рекреационная нагрузка до 25 чел./га, а также снижена градостроительная нагрузка (площадь застройки) до 100 м²/га.

В разделе «2.5.2.2. Соотношение видов использования территории» внесено требование обеспечения наличия или размещения рекреационных функций зоны типа ЛРпр более чем 70% её площади.

Суммарная площадь объектов ЛР-1', расположенных в переходном поясе, снижена до 10 % площади зон типа ЛР и до 7 % – зон ЛРпр. Аналогичная норма для периферийного пояса снижена до 5 % площади зон ЛР и зон ЛРпр.

В разделе «2.5.2.3. Соотношение элементов территории объектов озеленения» нормативы пересмотрены в пользу увеличения площади зелёных насаждений:

В скверах в жилых районах, на жилых улицах, между домами зелёные насаждения должны занимать минимум 75% от общей площади сквера.

В парках с высокой плотностью посещения этот параметр должен составлять минимум 65% от общей площади парка.

В садах в условиях высокоплотной застройки допустимое отклонение в сторону снижения доли озеленения за счёт доли дорожек уменьшено до 10% от норматива.

Запрещено размещение капитальных объектов всех видов строительства на бульварах всех типов.

Уточнены показатели застроенности и озеленённости территорий ландшафтно-рекреационных подзон в разделе 2.5.2.4.

Для центров науки, культуры, здоровья, отдыха и развлечений (подтип ЛР-1') поверхности с твёрдым покрытием не могут занимать более 35% площади и как минимум столько же должны занимать зелёные насаждения.

Для парковых территорий со средними и низкими рекреационными нагрузками (подтип ЛР-2) показатель озеленённости не может быть менее 80% их площади.

Подтип ЛРпроо дополнен территориями охранных зон ООПТ и территориями зарезервированными для объявления ООПТ.

В разделе «2.5.2.5. Регулирование параметров объектов ландшафтно-рекреационных зон» установлены более жёсткие требования к площадям вновь формируемых парков. При этом площадь вновь формируемых районных парков увеличена минимум до 7 га.

Многочисленные изменения внесены в таблицы 2.5.4, 2.5.5. В частности, запрещено размещение баров, кафе, ресторанов, выставочных и игровых павильонов, амфитеатров, цирков-шапито в функциональных подзонах ЛР-2, ЛРпр. В функциональной подзоне ЛР-1' запрещено размещение жилых домов.

В совокупности предложенные изменения представляют собой минимально необходимый комплекс правовых мер для обеспечения сохранения площади и качественных (экологических) характеристик ландшафтно-рекреационных территорий Минска в ближайшие годы.