

Экспертный совет Комитета по градостроительной деятельности
Торгово-промышленной палаты РО

Городское регулирование: новые градостроительные нормативы, транспортная сеть



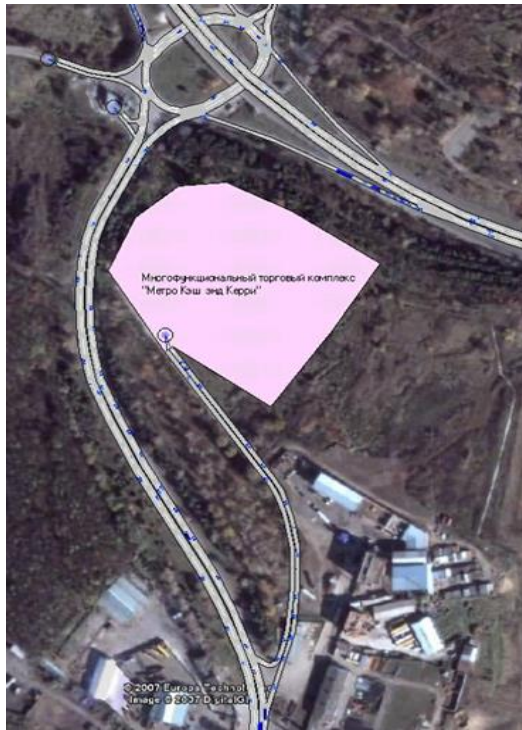
Чего нет?

1. Согласование строительства объектов, генерирующих большие транспортные потоки



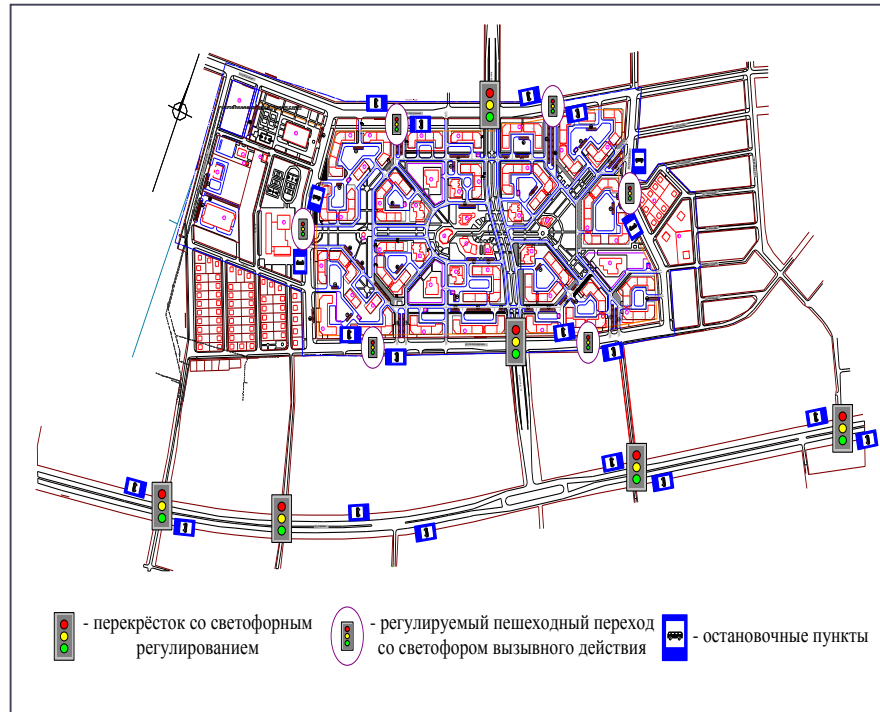
Ситуация 1

МТК «Метро Кэш энд Керри»



Ситуация 2

Жилой комплекс на территории бывшего аэродрома ДОСААФ



Ситуация 3

Крупный торговый объект в центре г. Ростова-на-Дону

2. Озеленение. Противоречия новых нормативов

Депутатам удалось отстоять норму - 10 м² зелени на человека.

Что это значит для многоквартирного строительства:

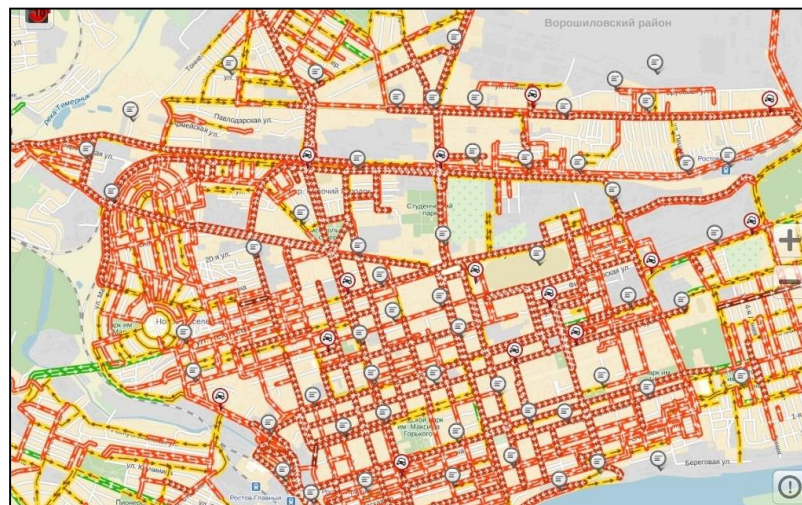
10 м² озеленения на 1 чел. = удорожание 1к. квартиры **на 1 млн.**
= удорожание 2к. квартиры **на 2 млн.**

При стоимости 2к. квартиры 3-4 млн. - нерентабельность строительства.

При рентабельности $\leq 15\%$ и бешенных рисках, это затормозит окончательно снос ветхого жилья в центре города.

«...Ростов не в состоянии переварить утренние и вечерние потоки личного транспорта. Город живет, я бы даже сказал, умирает в постоянных пробках», -

сити-менеджер г.Ростова-на-Дону Виталий Кушнарёв



3. Рост заторов в городе: городское регулирование

Площадь улично-дорожной сети (УДС) города - основной фактор создания заторов. Чтобы их не возникало, на один автомобиль нужно 200 м² УДС, а в Ростове сейчас 52 м². Увеличение площади УДС до 200 м² потребует примерно половину бюджета РФ и, из-за ежегодного 10% прироста количества автомобилей, не даст эффекта даже в среднесрочной перспективе.

Поэтому для удаления заторов остается единственный путь:

уменьшение количества автомобилей

Которое должно быть компенсировано:

развитием общественного транспорта

4. Подземные парковки

- Обсуждаемые городские нормативы
- Парковки, которые по нормативам обязан построить застройщик, в итоге стоят не проданными

5. Странная логика

бесплатные велосипедные парковки	→	ведут к <u>увеличению</u> интенсивности велосипедного движения
бесплатные автомобильные парковки	→	ведут к <u>уменьшению</u> интенсивности автомобильного движения

Бесплатных пирожных НЕ бывает

6. Подходы к улучшению парковок

Подход	Требования	Реакция девелопера
Традиционный	Min- использование Max- нет	Редко стоят большие требования
Умеренно-реформистский	Min- использовано Max- нет	Рыночная оценка проекта, может быть превышение минимума
Подход больших городов	Min- % от ожидаемого использования Max- нет	Позволяет принимать рыночные решения - построить min или max
Дерегулирующий подход	Min- нет Max- нет Таблицы парковочной эффективности, т.е., влияния на трафик	Позволяет принимать рыночные решения - строить ли и как много, для того, чтобы выполнить требования эффективности.

Источник: Richard Wilson «Parking reform: made easy»
Учебник по расчету парковочного пространства

7. Сравнительный анализ количества перевезенных пассажиров

при 2-х минутном интервале движения , чел./час

автомобиль	150
такси	120
маршрутка	480
автобус, троллейбус	4500
трамвай	9000

8. Пути решения проблемы заторов

Общественный транспорт должен иметь преимущество перед частным

Иначе, при одинаковом времени стояния в заторах трамваи в Ростове по-прежнему будут ходить пустыми и оставаться нерентабельными.

Необходимые к введению меры:

- преимущества такси
- преимущества наземного транспорта
- замена маршруток на автобусы большой вместимости и трамваи
- регулярные штрафы автомобилей под знаком «стоянка запрещена»
- платные парковки

9. Платные парковки в Ростове-на-Дону

Абсолютно правильная идея, но неудачная реализация:

- Нет перехватывающих парковок
- Нет общественного транспорта от них
- Нет защиты дворов многоквартирных домов
- Недовольство населения не купируемое PR
- Отсутствие ценового управления