

БЛАГОУСТРОЙСТВО ОБЩЕДОМОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Кочеткова Светлана Андреевна,

канд. эконом. наук, доцент кафедры государственного и муниципального
управления

Чудмаев Максим Петрович,

студент V курса экономического факультета,

Мордовский государственный университет имени Н.П. Огарёва, г. Саранск

В статье раскрыто содержание понятия «благоустройство общедомовых территорий», проведён анализ степени благоустройства общедомовых территорий в г.о. Саранск и предложены пути его совершенствования.

Ключевые слова: благоустройство, придомовая территория, уровень автомобилизации, малые архитектурные формы, многоуровневый паркинг

В современных условиях проблема благоустройства и озеленения является важнейшей сферой деятельности муниципального хозяйства. Именно в этой сфере создаются те условия для населения, которые обеспечивают высокий уровень жизни. Тем самым, создаются условия для здоровой комфортной, удобной жизни как для отдельного человека по месту проживания, так и для всех жителей города, района, квартала, микрорайона. При выполнении комплекса мероприятий они способны значительно улучшить экологическое состояние и внешний облик городов и поселков, создать более комфортные микроклиматические, санитарно-гигиенические и эстетические условия на улицах, в жилых квартирах, общественных местах (парках, бульварах, скверах, на площадях и т.д.). Назрела необходимость системного решения проблемы благоустройства и озеленения городов и поселков.

Придомовая территория – это определённый участок земли, который прикреплен к той или иной неусадебной многоквартирной застройке. Основное предназначение такой территории – это размещение и обслуживание жилого дома или целого комплекса, а также всех сооружений и зданий технического и хозяйственного характера, которые связаны с данным жилым массивом или отдельно взятым домом. Как правило, придомовая территория принадлежит всему дому или нескольким домам, но, ни в коем случае не отдельной части дома (квартире, этажу, блоку и т. д.).[1]

Основными элементами благоустройства придомовой территории, как одного из видов деятельности по благоустройству жилых территорий, являются обеспечение функционирования внутриквартальных проездов и разворотных площадок для автомашин, гостевых автостоянок для кратковременной парковки, детских площадок и игровых комплексов, площадок для тихого отдыха с

полосами зеленых насаждений, хозяйственных площадок, пешеходных дорожек, площадок для выгула собак и пр.

Рассмотрим более подробно гостевые автостоянки для кратковременной парковки в г.о. Саранск.

Территория обитания нужна не только людям, но и автомобилям, количество которых стремительно увеличивается. Каждый автомобиль требует хотя бы 10 – 15 квадратных метров для «жилья» – постоянного хранения, а также места на улично-дорожной сети и места для временного пребывания. Несмотря на то, что общее количество мест хранения автотранспорта увеличивается, темпы развития системы организованных автостоянок всегда были существенно ниже темпов роста автомобильного парка. Растущий парк автомобилей переместился во дворы, на газоны, на детские площадки, на дороги и улицы, ухудшив экологические показатели и эстетический облик жилой среды, создав угрозу безопасности движения и ухудшив условия движения транспорта.

Проанализируем обеспеченность населения г.о. Саранск машино-местами.

Средний уровень обеспеченности машино-местами для хранения автомобилей постоянного населения г.о. Саранск составляет порядка 57% от численности парка легковых автомобилей, в то время как по существующим нормативам этот показатель должен составлять не менее 90%. Таким образом, дефицит обеспеченности местами хранения индивидуального легкового автотранспорта составляет на сегодняшний день, в совокупности, 19153 машино-мест. Помимо проблемы наличия места хранения автотранспортного средства, для автовладельцев важны его территориальная доступность и стоимость. Расположение места хранения автомобиля вне зоны пешеходной доступности от места проживания ограничивает возможность его регулярного использования и вынуждает владельца оставлять автомобиль на внутриквартальных проездах, на придомовой территории и участках магистральной сети (таблица 1).

Т а б л и ц а 1

Обеспеченность населения машино-местами в 2010г.

Районы	Кол-во автомобилей в индивидуальном пользовании	Гаражные общества, кооперативы и массивы (кол-во машино-мест)	Платные автостоянки (кол-во машино-мест)	Внутридворовые парковки (кол-во машино-мест)	Общая обеспеченность машино-местами
Пролетарский	18751	13556	1571	373	82% (15500)
Ленинский	20210	6153	548	213	34% (6914)
Октябрьский	19901	8272	1284	1843	57% (11399)
ИТОГО по г.о. Саранск	58862	27981	3403	2429	57% (33813)

Снижение общего уровня обеспеченности населения организованными автостоянками объясняется также во многом высокой стоимостью хранения.

Стоимость приобретения гаража колеблется от 120000 руб. до 550000 руб. в зависимости от местоположения и функциональных характеристик. Плата за услуги хранения на открытой стоянке также достаточно велика - 65 - 80 руб. в сутки или 24000 - 29000 руб. в год. Высокая стоимость сдерживает спрос на места организованного хранения автотранспорта при наличии их дефицита.

Согласно результатам опроса, опубликованным в газете «Столица-С» № 16 от 20.04.2010, 71,1% автовладельцев г. Саранска предпочитает хранить личный автотранспорт во дворе, 19,7% – в собственном гараже, 6,6% – на платной автостоянке, 2,6% – где придется.[2]

При разработке городской целевой программы «Об организации хранения автотранспорта на территории городского округа Саранск на 2010-2015 годы» учитывались эти данные, хотя не факт, что в дальнейшем предпочтения автовладельцев не изменятся, и причиной тому ряд условий, главные из которых - защищенность имущества автовладельцев от внешних погодных и криминогенных факторов.

Уровень автомобилизации - это количество легковых автомобилей, находящихся в личном пользовании граждан, на 1000 жителей. Именно эти автомобили в городах составляют 80 - 90% транспортного потока и определяют нагрузку на улично-дорожную сеть. Согласно «Местным нормативам градостроительного проектирования г.о. Саранск» уровень автомобилизации к 2015г. составит 295–343 легковых автомобилей на 1000 жителей, находящихся в личном пользовании граждан (таблица 2).

Т а б л и ц а 2

Оценка потребности в организованных местах хранения личного автотранспорта на расчётный период в г.о. Саранск на период 2010 - 2015гг.

Расчетный период, год	Количество автомобилей, единиц	Численность населения, человек	Уровень автомобилизации (на 1000 чел.), единиц	Дополнительно требуемое количество машино-мест
2010	58862	316065	186	19498
2011	68232	315437	217	8218
2012	77816	313783	248	8566
2013	87282	312841	279	8760
2014	96678	311872	310	8099
2015	106619	310847	343	9207

Таким образом, в городском округе в настоящее время ощущается острый дефицит мест хранения легкового автотранспорта, который будет обостряться по мере роста автомобилизации. Основными факторами, сдерживающими развитие системы постоянного хранения автотранспорта, являются следующие:

- отсутствие необходимого резерва территории для размещения автостоянок и гаражей,
- отсутствие эффективных экономических и правовых механизмов поддержки развития системы постоянного хранения автотранспорта.

Проблема хранения автомобиля уже давно не является частной проблемой автовладельца. Она касается всего населения города и может и должна решать-

ся на городском уровне с максимальным и сбалансированным учетом потребностей всех заинтересованных сторон.

Рост мобильности населения, связанный с ростом парка личного автотранспорта, привел к резкой интенсификации движения в городе, особенно в центральной части. Минимизация транспортных проблем в городе Саранске является комплексной общегородской задачей, и её эффективное решение может быть достигнуто только в масштабах всего города, а также с использованием существующих возможностей и ресурсов развития всего городского округа.

Основными направлениями решения поставленной задачи являются:

1) Развитие системы постоянного хранения автотранспорта (строительство многоуровневых паркингов).

2) Дальнейшее развитие улично-дорожной сети путем строительства и реконструкции отдельных участков и транспортных развязок.

3) Изменение и упорядочение транспортных потоков путем использования эффективных механизмов управления движением транспорта, включая внедрение систем видеонаблюдения.

4) Разработка и внедрение регулирующих мер по ограничению доступа автотранспорта в центральную часть города.

5) Совершенствование системы эвакуации неправильно припаркованного транспорта.

6) Дальнейшее развитие парковочных пространств организованного хранения автотранспорта.

Одним из вариантов успешной реализации данных проектов является разработка порядка проведения инвестиционных конкурсов, в том числе с учетом возможности реализации проектов на основе концессионных соглашений в соответствии с имеющейся нормативно-правовой базой (Федеральный закон от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях», постановление Правительства Российской Федерации от 27.05.2006 N 319 «Об утверждении типового концессионного соглашения в отношении автомобильных дорог и инженерных сооружений транспортной инфраструктуры, в том числе мостов, путепроводов, тоннелей, стоянок автотранспортных средств, пунктов пропуска автотранспортных средств, пунктов взимания платы с владельцев грузовых автотранспортных средств»).

С 2010 года в г.о. Саранск начала реализовываться городская целевая программа «Об организации хранения автотранспорта на территории городского округа Саранск на 2010-2015 годы». Согласно данной Программе, планируется использовать все вышеуказанные направления решения поставленной задачи. На их реализацию запланировано потратить 4,5 млрд. руб. По итогам реализации программы должно появиться 35 000 новых машино-мест.[3]

Новые машино-места будут формироваться за счёт следующих основных мероприятий:

– строительство механизированных гаражей-стоянок для временного размещения автотранспорта;

- строительство гаражей-стоянок для постоянного хранения автотранспорта;
- строительство гаражей-стоянок под жилыми домами;
- организация дополнительных парковочных мест на придомовых территориях;
- строительство плоскостных гаражей боксового типа.

Строительство механизированных гаражей-стоянок для временного размещения автотранспорта предполагает следующие виды.

1) Многоуровневые наземные. Могут быть как отдельно стоящими, так и встроенно-пристроенными. Отличительными особенностями данных гаражей-стоянок являются:

- возможность строительства автостоянок для большего количества автомобилей на минимальных площадях в сложившихся городских условиях, что обеспечивает установленные нормативы обеспеченности машино-местами различных объектов;

- обеспечение экологически чистой парковки автомобилей, когда подача на место хранения осуществляется при неработающем двигателе.

2) Многоуровневые погружного типа. В основном это отдельно стоящие объекты. Они предназначены для размещения во внутренних дворах и на участках, прилегающих к домам, с въездом на уровне земли или под землей. Отличительной особенностью данного типа гаражей-стоянок является возможность эксплуатации в зимних условиях без отопления при температуре до -35 градусов.

3) Компактные наземные модули роторного типа. Они предназначены для открытого хранения автомашин в стесненных городских условиях в непосредственной близости от домов. Автостоянка представляет собой компактное сооружение, имеющее от 8 и более подвешенных ячеек хранения в виде люлек. Конструкция автостоянки позволяет блокировать ее со зданиями и сооружениями, компоновать друг с другом и гармонично вписывать в городской ландшафт.

В условиях Саранска использование механизированных автостоянок ограничено по двум основным причинам:

- значительные среднегодовые колебания температур, что приводит к деформациям конструкций и отказу механизмов;

- длительное время обслуживания клиентов в период «пиковых» нагрузок (до 5 минут на выдачу одного автомобиля).

По указанным причинам отдельно стоящие механизированные гаражи-стоянки большой мощности не имеют в городе Саранске перспектив массового применения. Работа по их размещению может вестись в основном в качестве пристроек к некрупным офисным центрам, жилым домам клубного типа и т.п.

Строительство гаражей-стоянок для постоянного хранения автотранспорта предполагает применение опыта Московского региона по реализации программы «Народный гараж». Здесь основной упор сделан на гаражи-стоянки типа этажерки от двух до пяти этажей. Высота объекта определяется местоположе-

нием. Например, во дворе жилого дома не предполагается возводить многоэтажный гараж. Еще одно обязательное условие – цена машино-места. Она изначально не должна превышать 350 тыс. руб.

Основными проблемами в реализации программы «Народный гараж» являются:

1) Невозможность применения эффективных проектных решений на земельных участках, предлагаемых инициативными группами. Зачастую для включения в программу предлагаются участки, имеющие значительные обременения в виде инженерных коммуникаций, объектов недвижимости, плоскостных гаражей и т.п. Данные обременения в значительной степени влияют на стоимость гаража-стоянки, а в некоторых случаях делают реализацию проектов невозможной.

2) Возражения жителей против строительства гаражей-стоянок. Изначально реализация проектов строительства гаражей-стоянок по программе «Народный гараж» в соответствии с ее идеологией предполагалась прежде всего на участках, максимально приближенных к жилой застройке. Вместе с тем данные участки являются наиболее проблемными с точки зрения единодушного желания всех жителей осуществить строительство гаража-стоянки. Как правило, категория населения, не имеющая автомобилей, выступает категорически против любого строительства. По своей сути объекты программы «Народный гараж», как правило, расположены в непосредственной близости от жилой застройки и могут быть реализованы исключительно на основе инициативы подавляющего большинства жителей.

Конструктивным решением, позволяющим минимизировать себестоимость машино-мест по программе «Народный гараж», является применение типовых конструкций модульного типа на основе металлоконструкций. Основными преимуществами данного типа конструкций являются:

- минимальные сроки проектирования;
- минимальные требования по инженерному обеспечению;
- простота и высокая скорость монтажа, возможность осуществления сборки конструкций «с колёс» и вследствие перечисленного минимальная себестоимость машино-места.

В качестве альтернативы московскому опыту применения типовых металлоконструкций модульного типа может быть рассмотрено решение, предлагаемое группой компаний «РЕКОН-СМК» (г. Чебоксары). Основу сооружения в данном случае составляет сборно-монолитный каркас. Количество машино-мест в многоуровневых паркингах данного типа составляет от 100 до 2000. Преимуществами сборно-монолитного здания по отношению к другим технологиям строительства являются:

- снижение стоимости строительства несущих конструкций здания с учётом возврата затрат от увеличения площади,
- уменьшение веса несущих конструкций,
- возможность использования различных местных материалов в качестве наружных стен,

- большие возможности перепланировки помещений в период проектирования, строительства и эксплуатации,
- более экономичный расход арматуры,
- небольшой вес конструкций и, как следствие, отсутствие тяжелых башенных кранов с большой грузоподъемностью, сокращение транспортных расходов
- универсальность элементов, что позволяет использовать их при любых архитектурных решениях,
- отсутствие сварных соединений упрощает сборку каркаса, не требует высокой квалификации рабочих.

Применение подобного вида конструктивных решений при строительстве многоуровневых гаражей получило широкое распространение в г. Чебоксары.

Ещё одним направлением снижения загруженности придомовых территорий автотранспортными средствами служит увеличение числа плоскостных гаражей. Данное мероприятие основывалось на результатах вышеупомянутого социологического исследования. Согласно данному исследованию 55% автомобилистов являются или хотят стать владельцами плоскостных гаражей (одноэтажные массивы).

Себестоимость строительства плоскостного гаража боксового типа составляет от 250 до 300 тыс. рублей плюс согласование землеотвода и затраты на аренду земли, и основным источником финансирования здесь выступают частные инвестиции. Также следует отметить, что устройство дополнительных плоскостных гаражей является дополнительным регулярным источником пополнения городской казны за счет земельного налога. Анализ ситуации в данном сегменте показал, что в среднем в год строится порядка 150 гаражей.

Если говорить о результатах реализации Программы, то нужно сказать следующее.

Реализация Программы обойдется в 4,6 млрд. руб. Из данной суммы 26% бюджетных средств и 74% средств частных инвесторов.

При определении объемов финансирования учитывалась стоимость единицы объёма:

- 1) Стоимость одного машино-места в многоэтажных гаражах-стоянках по состоянию на 2 кв. 2010г. – 300 тыс. руб.;
- 2) Стоимость организации одного парковочного машино-места на придомовых территориях, около объектов торговли, промышленности, парковых зон, административных зданий по состоянию на 2 кв. 2010г. – 15749 руб.;
- 3) Стоимость организации 1 пог. м подъездных путей к гаражным обществам по состоянию на 2 кв. 2010г. – 3932 руб.;
- 4) Стоимость одного машино-места в плоскостных гаражах боксового типа по состоянию на 2 кв. 2010г. – 350 тыс. руб.

Реализация Программы должна дать следующие результаты.

Во-первых, увеличение обеспеченности автовладельцев машино-местами в целом по городу.

При реализации проектов строительства гаражей-стоянок и обустройства парковочных мест в период 2010 – 2015 гг. в объемах ежегодных плановых заданий с учетом донасыщения объектами гаражного строительства районов сложившейся застройки планируется достигнуть 70% обеспеченности машино-местами для хранения легкового автотранспорта личного пользования. Увеличение процентной обеспеченности автомобилями местами организованного хранения позволит разгрузить дворовые территории, частично снимет напряженность транспортной сети, разгрузив обочины, повысит комфортность проживания граждан.

Во-вторых, повышение эффективности использования городских земельных ресурсов.

В условиях плотной сложившейся застройки экономия пространства особенно актуальна. Ввод многоэтажных стоянок и перенос временных гаражей в рамках реализации Целевой программы 2010 – 2015 гг. позволит увеличить удельное количество машино-мест на квадратный метр занимаемой площади.

В-третьих, создание механизмов по обеспечению граждан машино-местами по себестоимости строительства.

В соответствии с Программой, цена машино-места будет ниже рыночной стоимости аналогов, построенных на инвестиционной основе, что повысит доступность приобретения машино-мест более широким слоям населения.

На мой взгляд, решения поставленной задачи можно добиться следующими путями. Во-первых, приоритетным направлением должно быть развитие системы постоянного хранения автотранспорта (строительство многоуровневых паркингов). Во-вторых, необходимо внести изменения в местное законодательство.

Раскроем содержание данных направлений.

Многоуровневые паркинги – единственно эффективный способ решения проблемы хранения автотранспорта в большом количестве на небольшой территории. Они могут вмещать в себя от нескольких сотен до нескольких тысяч машин. Существует много вариаций многоуровневых паркингов. Они могут находиться в отдельно стоящем сооружении или пристроенном к глухим торцевым стенам здания. Для въезда автомобилей в них могут быть устроены прямолинейные или криволинейные рампы, полурампы, наклонные полы, лифтовые подъёмники, механизированные и автоматизированные подъёмники и манипуляторы.

В них может быть предусмотрена электронная система оповещения о количестве свободных мест. Для удобства и безопасности передвижения автомобилей между уровнями могут быть разделены съезды подъема и спуска.

Строительство многоуровневого паркинга позволит:

- убрать все автостоянки, тем самым освободить значительное территориальное пространство;
- объединить большую часть транспортных средств в одном специально оборудованном месте;
- повысить степень защищённости транспортного средства;

- улучшить экологическую ситуацию в пределах дворовых территорий;
- добавить развивающемуся городу немного эстетического вида.

Можно строить паркинги следующего образца. 3-х этажные здания закрытого типа из железобетона. Общая площадь для размещения машин порядка 30000м², что позволит разместить 1500 машин, по 500 машин на каждом этаже. Наличие охранной системы, системы электро-, тепло- и водоснабжения, а также системы вентиляции.

Строительство такого паркинга обойдётся примерно в 300 млн. руб. В целях избегания дополнительных расходов со стороны местного бюджета, паркинги можно строить за счёт средств граждан. Стоимость одного места в таком паркинге физическому лицу обойдётся в 200 тыс. руб. Это меньше средней цены на гараж почти в 2 раза (350 тыс. руб.). Согласно вышеприведённым результатам социологического опроса, каждый 2 автовладелец г.о. Саранск готов приобрести машино-место, в то время как средняя цена за гараж составляет порядка 350 тыс. руб. Учитывая то, что цена места во многоуровневом паркинге меньше цены гаража, то желающий приобрести такое машино-место должно стать ещё больше.

Что касается второго направления решения проблемы, то оно предполагает следующее.

Необходимо принять законопроект «О размещении мототранспортных средств на территории городского округа Саранск». В нём можно прописать запрет на размещение транспортных средств на придомовой территории за пределами гостевых автостоянок, а также указать размер штрафа за несоблюдение указанной нормы. Это приведёт к тому, что те владельцы транспортных средств, которые имеют гаражи, всё же будут свою машину ставить на стоянку именно туда.

Говоря о нормативно-правовых актах, не лишним будет сказать, что в НПА, которые регулируют архитектурное проектирование жилых домов, необходимо указать в качестве обязательного требования строительство под многоквартирными жилыми домами автостоянок.

Подведём краткий итог всему вышесказанному.

Если реализовать все мероприятия, предложенные мною выше, то это позволит достичь следующих результатов.

Во-первых, повысится эффективность реализации городской целевой программы.

Во-вторых, уровень обеспеченности автовладельцев машино-местами увеличится до 85%.

В-третьих, местное законодательство, регулирующее размещение автотранспортных средств на придомовых территориях, станет более совершенным.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Денисов В.Н. Благоустройство жилых территорий / В.Н. Денисов, И.Н. Половцев, Т.В. Евдокимов. – СПб. : МАНЕБ, 2004. – 98 с.
2. Тюркин Д.В. Автостоянки в Саранске будут и многоуровневые / Д.В. Тюркин // Столица С. – 2010. – №16. – С.8.

3. Решение Совета депутатов г.о. Саранск от 21 октября 2010г. №614 «Об утверждении городской целевой программы «Об организации хранения автотранспорта на территории г.о. Саранск на 2010 – 2015 годы».

IMPROVEMENT OF LOCAL AREA OF MUNICIPALITY

M.P. Chudmaev,

5th year student of Faculty of Economics,
Ogarev Mordovia State University, Saransk

S.A. Kochetkova,

PhD, Associate Professor of State and Municipal Management Chair,
Ogarev Mordovia State University

The paper discloses the concept of «improvement local areas», the analysis of the degree of improvement local areas c.d. Saransk and suggest ways to improve it.

Keywords: landscaping, house territory, the level of motorization, small architectural forms, multi-level parking