

Российская Федерация
Ростовская область

АДМИНИСТРАЦИЯ
города
РОСТОВА-НА-ДОНУ

ул. Б. Садовая, 47, Ростов-на-Дону,
Россия, 344002
тел. 240-72-98, факс 240-81-72
E-mail: odd@rostov-gorod.ru

Председателю
Ростовской-на-Дону
городской Думы
З.В. Неярохиной

25.05.2012 № 6/344
На № 01/89 от 19.04.2012

Уважаемая Зинаида Васильевна!

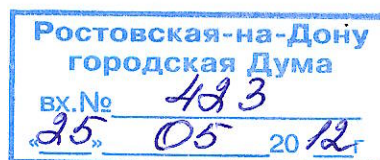
В соответствии с повесткой июньского заседания городской Думы будет заслушан вопрос «О мерах, принимаемых Администрацией города по созданию и обеспечению функционирования парковок (парковочных мест) на территории города», в связи с чем, направляю Вам на рассмотрение Решение городской Думы.

Приложение: на 4 л. в 1 экз.

С уважением,
Заместитель главы
Администрации города
(по транспорту и дорожному хозяйству)

В.А. Максименко

В.Ю. Парфенов
262 50 70



РОСТОВСКАЯ-НА-ДОНУ ГОРОДСКАЯ ДУМА

РЕШЕНИЕ

от __ июня 2012 г. N __

О мерах, принимаемых Администрацией города по созданию и обеспечению функционирования парковок (парковочных мест) на территории города

В связи с появлением все большего числа людей, избравших в качестве основного вида передвижения личный автомобиль, тема повышения пропускной способности и организации дорожного движения является наиболее обсуждаемой и волнующей в современном обществе. Особенно остро этот вопрос стоит в центральной части города и местах расположения основных точек притяжения транспорта.

В настоящее время уровень автомобилизации составляет 373 авт./1000 жителей. Доля транспорта, въезжающего в город, включая транзитный, добавляет к этому значению еще 30 % и приводит к результирующему значению 485 авт./1000 жителей. По мировым меркам этот уровень является высоким. (С учетом ежегодного роста автомобилизации на 9-15%, прогнозируемое значение данного показателя на 2025 год составит порядка 500 авт./1000 жит (без учета транзита)).

При этом, несмотря на рост объема перевозок городским пассажирским транспортом (порядка 60 %), активность использования индивидуального транспорта также продолжает расти. В отличие от общественного транспорта, совершающего регулярные перевозки и движущегося по маршруту, индивидуальные автомобили всегда имеют конечную цель своего движения – пункт назначения водителя, либо пассажира, и, соответственно, место остановки автомобиля.

Существующая транспортная ситуация, во многом обусловлена особенностями реализуемой градостроительной политики. Старым Генеральным планом развития города и градостроительных норм резерв под организацию парковок составлял не более 6 %, т.к. предполагалось что основные перевозки будут осуществляться общественным пассажирским транспортом. Таким образом сформировался дисбаланс между существующей пропускной способностью улично-дорожной сети и количеством индивидуального транспорта.

Развитие парковочного пространства стало одной из основных задач реализуемых Администрацией города.

По данному направлению Департаментом автомобильных дорог разработана Концепция развития парковочного пространства, которая была утверждена решением Думы и коллегией Администрации города и предусматривает следующую структуру развития:

1. Гостевые парковки в местах массового притяжения транспорта.
2. Перехватывающие парковки внешнего и локального уровня.

3. Размещение парковок в «спальных районах» и в районах с плотной застройкой, примером служит центральная часть города.

4. Плоскостные и многоуровневые парковки.

5. Элементы улично-дорожной сети (заездные «карманы» и прибордюрные зоны);

С учетом 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» с 2012 года муниципалитету разрешено создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), предоставляемых на платной основе или без взимания платы.

Следует сказать, что необходимость организации платных парковок существует на всей территории города, как и в центральной части, так и других районах. В данном случае цель не собрать денежные средства, а сократить нежелательное количество транспортных средств которые целый день стоят на улично-дорожной сети и снижают пропускную способность используя транспорт исключительно только для поездки на работу и обратно домой.

По данной методике можно выделить два вида платы за парковку:

1. В центральной части города, где сосредоточены деловые, культурно-бытовые и другие объекты стоянки ориентированы на краткосрочное паркирование, то есть время, необходимое приезжающим сделать покупки. В данном случае первые 15 минут бесплатно, за остальное время оплата дифференцированная в зависимости от времени стоянки. В таком случае представляется наиболее уместной тарифная политика, которая подгоняет владельца автомобиля быстрее освободить место. Таким образом, появляется возможность размещения большего количества автомобилей на стоянке, что увеличивает оборачиваемость стояночного места.

2 вид платы за парковку. Это расположение объекта массового тяготения, например, в спальном районе. Как правило жители домов будут стремиться оставлять транспорт на многоуровневом паркинге, где-нибудь внутри спального района. Причинами этого могут быть: специфика проектирования дорог в спальных районах не предполагает широких проезжих частей; третьей причиной может быть разная пешеходная дистанция, то есть расстояние, которое владелец автомобиля готов преодолеть пешком от стоянки к объекту посещения. Иначе говоря, в отличие от центра города, где владелец автомобиля, зная проблему поиска мест для стоянки, готов пройти большое расстояние от места стоянки до объекта посещения, в спальном районе эта дистанция намного меньше. Тариф в данном случае является посуточным.

В связи с вышеуказанным, по нашему мнению можно выделить два нормативно-правовых способа организации парковок в г. Ростове-на-Дону.

Первый способ – это организация Администрацией города Ростова-на-Дону муниципальных предприятий, второй – основан на применении одной из форм частного-государственно партнерства – а именно концессионного соглашения.

Основным недостатком первого способа является то, что предприятия не имеют экономической самостоятельности и менее эффективны, чем коммерческие, требуют увеличения рабочих мест управляющих комплексами парковок, их контролем, содержанием и обслуживанием.

Второй способ организации платных парковок, основанный на применении концессионных соглашений. Следует сказать, что данный метод является достаточно новым, но эффективным инструментом для оказания поддержки инвестиционной деятельности муниципального образования.

В данном случае Концессионер обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать парковочные места с дальнейшим ведением работ по содержанию объекта, а именно проведение работ по уборке, помывке, очистка от снега и мусора проезжей части улично-дорожной сети, проведение работ по текущему ремонту и т.д.,

Концессионные соглашения целесообразно рассматривать как форму организации контроля и предоставления услуг населению имея возвратный механизм вложенных инвестиций.

И так, концессионную форму организации парковок можно считать основным инвестиционным механизмом развития парковки автомобилей в городе.

Организация платных парковок, кроме социального эффекта, выражается в следующих основных аспектах для г. Ростова-на-Дону:

- увеличение пропускной способности улично-дорожной сети города,
- улучшение условий безопасности движения транспорта и пешеходов,
- создание условий преимущества для движения общественного транспорта и экстренных служб (аварийных, спасательных, медицинских, пожарных),
- улучшение экологической обстановки,
- улучшение ситуаций, связанных с проведением работ по содержанию улично-дорожной сети,
- сбалансированность между существующей плотности улично-дорожной сети и количеством транспорта.

На основании вышеизложенного Ростовская-на-Дону городская Дума

РЕШИЛА:

1. Информацию о работе Администрации города по решению вопроса о мерах, принимаемых Администрацией города по созданию и обеспечению функционирования парковок (парковочных мест) на территории города принять к сведению.

2. Рекомендовать Администрации города:

2.1. обеспечить исполнения мероприятий по созданию и развитию парковочного пространства города Ростова-на-Дону в части определения количества, месторасположения и вместимости для каждого типа объектов и резервирования земельных участков;

2.2. принять меры по реализации схем размещения открытых парковок (парковочных мест) на автомобильных дорогах общего пользования центральной части города с использованием околодотротуарного пространства и заездных "карманов";

2.3. внести предложения по пересмотру городских требований в части увеличения процента обеспеченности парковочными местами на объектах различного функционального назначения в зависимости от района и уровня загрузки улично-дорожной сети;

3. Настоящее решение вступает в силу со дня его официального опубликования.

4. Контроль за исполнением настоящего Решения возложить на постоянную комиссию по промышленности, энергетике, транспорту и дорожному строительству (Санамов Р.Г.).

Согласовано:

Председатель
городской Думы

З. В. Неярохина

Заместитель главы
Администрации города
(по транспорту и дорожному хозяйству)

В.А. Максименко

Заместитель главы
Администрации города
(по организационно-правовым
и кадровым вопросам)

А.Н. Шамановский

Правовое управление
Администрации города

П.В. Семиноженко