

## **ОПТИМИЗАЦИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗМЕЩЕНИЯ ЖИЛОЙ НЕДВИЖИМОСТИ С УЧЁТОМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ Г. КРАСНОЯРСКА**

**Золотуева А.Ю.**

**Научный руководитель – старший преподаватель Акбулатов Т.Э.**

*Сибирский федеральный университет*

Красноярск – один из самых автомобилизированных городов России. Город занимает второе место после Владивостока по количеству автомобилей на тысячу жителей. В краевом центре зарегистрировано порядка 350 000 автомобилей. Ежегодный прирост составляет около 60 000 автомобилей. Транспортный поток становится всё более напряжённым, и это создаёт определённые проблемы, которые необходимо решать незамедлительно. На сегодняшний день перед красноярскими строителями стоит очень непростая задача — адаптировать почти миллионный мегаполис к современным условиям. Для этого необходимо размещать объекты жилой недвижимости с учётом сложившейся ситуации на дорогах города. Это сложная задача, требующая комплексного подхода и существенных капитальных вложений.

С ростом размеров городского движения на первое место выдвигается задача создания условий, обеспечивающих высокие скорости, комфортность и безопасность движения. Решение ее возлагается на всех специалистов организаторов движения. Существующая транспортная инфраструктура уже не в состоянии обеспечить необходимую пропускную способность. Увеличиваются потери рабочего времени от задержек в автомобильных пробках. Город попросту не успевает с развитием улично-дорожной сети за стремительным ростом количества автомобилей

Избежать проблем с пробками и авариями может помочь только оптимизация схемы дорожного движения на самых проблематичных участках дорог Красноярска. В настоящее время сотрудники Госавтоинспекции г. Красноярска, департаменты транспорта и дорожного хозяйства администрации города совместно со специалистами СФУ прорабатывают конкретные решения с использованием специализированной программы по оптимизации движения на загруженных участках улично-дорожной сети краевого центра. Планируется, что к лету 2011 года новая схема движения будет подкорректирована и начнет вводиться в эксплуатацию.

Однако в нынешних масштабах проблемы с транспортными заторами эффект от этих изменений покажется не таким уж значительным — на улицах Красноярска останется много сложных участков, где просто расширить дорогу или направить поток транспорта иначе не получится. Характерный пример — ул. Копылова. На этой магистрали сливаются транспортные потоки со всего Октябрьского района, и сдерживает их движение недостаточная ширина Копыловского моста. Свою пропускную способность улица давно исчерпала. Аналогичное «узкое» место в улично-дорожной сети города, которое невозможно расширить – Коммунальный мост. И это далеко не единственные примеры. В дорожной сети Красноярска существует довольно много «узких мест», которые никак нельзя ликвидировать или объехать.

Между тем, пока пропускная способность улиц лучше не становится, в Красноярске строятся новые микрорайоны, растет число жителей и автомобилей. При строительстве крупных жилых массивов и общественных комплексов необходимо создавать максимальные удобства для использования человеком их функциональных и

эстетических качеств. Для этого необходимо учитывать как туда будут добираться люди, определить оптимальное назначение маршрутов для передвижения по транспортным коммуникациям. К тому же необходимо рассчитывать, что в будущем рядом может появиться еще один микрорайон.

В настоящее время крупные города стоят перед дилеммой: расширяться в пределах существующих границ за счет «точечной» застройки, или осваивать новые территории за счет комплексного строительства спальных районов, отдаленных от делового центра города. И Красноярск не исключение.

Как известно, себестоимость строительства зависит не только от цены земли, но и от стоимости работ, в частности, от подводки коммуникаций. Гораздо выгоднее провести одну линию теплоснабжения, водоснабжения, энергосети для нескольких домов, чем для одного. При «точечной» застройке имеется возможность подключиться к уже имеющимся сетям, что существенно снижает затраты застройщиков. Это приводит к появлению дополнительной нагрузки на инженерную и транспортную инфраструктуры, а также на «узкие» участки, которые невозможно ликвидировать. Активная застройка жилых микрорайонов – одна из тех причин, что могут привести к критической ситуации на дорогах. Ведь даже дополнительная тысяча машин может сыграть ключевую роль в дорожной обстановке города.

Комплексная застройка — это развитие относительно большой территории с помощью проектирования и строительства связанного комплекса объектов жилой, коммерческой и социально-бытовой недвижимости, в результате которых появляется новый самодостаточный район. При строительстве новых спальных микрорайонов автоматически увеличиваются расходы на строительство дорог, подводки инженерных сетей. За счет этого увеличивается себестоимость такой жилой недвижимости. Однако дополнительные дорожные развязки позволяют снизить интенсивность движения и нагрузку на улично-дорожную сеть.

С этой точки зрения лидирует комплексная застройка, но с другой стороны стоимость одного квадратного метра «точечной» застройки существенно ниже, по сравнению с комплексной. Именно поэтому зачастую застройщики отдают предпочтение точечной в существующих районах, не анализируя при этом увеличение нагрузки на транспортную сеть и рост потерь рабочего времени в автомобильных пробках.

Учитывая отсутствие резервов существующей транспортной сети, любая застройка в её пределах будет увеличивать потоки автотранспорта, приводя к росту потерь рабочего времени от задержек в движении. Снизить эти потери возможно за счёт больших инвестиций в улично-дорожную сеть, либо вынесения микрорайонов за существующие границы города. Именно поэтому размещение жилой недвижимости нужно рассматривать как с точки зрения прямых издержек, так и с точки зрения уровня потерь рабочего времени. Реализация такой застройки сможет облегчить обстановку на дорогах краевого центра и оптимизировать движение на загруженных участках транспортной сети.

Таким образом, наряду с мерами организации дорожного движения, которые могут быть решены при проектировании автомагистралей и разработке генеральных планов городов, существует необходимость в оптимизации территориального размещения жилой недвижимости, учитывая стоимость квадратного метра, интенсивность движения, нагрузку на транспортную инфраструктуру и уровень потери рабочего времени в автомобильных пробках. Именно с этих позиций необходимо обсуждать перспективы рынка недвижимости в городе Красноярске и специфику градостроительства. Новые проекты точечной и комплексной застройки должны

учитывать потребности города, тогда инвесторы получают рентабельные проекты, а жители – качественные дома.