



СВОИ

Экспертиза Генерального плана города Перми: экспертный опрос

(июль, 2012 г.)

редакция 2.0.

**Социологическое Ведомство
Оперативных Исследований**

Пермь, Орджоникидзе, 57, офис 420-421, тел./факс (342) 237-58-04
Сайт: <http://svoi.org>, e-mail: noda@mail.ru

Оглавление

Общие сведения.....	3
Краткие выводы. Резюме. Определения.	6
Глава I. Восприятие и оценка качества городской среды Перми.....	16
1.1. Оценка текущей инфраструктуры и застройки Перми.....	16
1.2. Подходящий для Перми принцип застройки	22
Глава II. Оценка Генерального плана Перми и его положений.....	29
2.1. Преимущества и недостатки нового Генерального плана Перми	30
2.2. Соотношение ГенПлана с градостроительными нормативами	44
2.3. Оценка ключевых и наиболее спорных положений ПЗЗ	47
2.3.1. Ограничение этажности строительства.....	47
2.3.2. Периметральная застройка	55
2.4. Реализуемость Генерального плана по оценкам экспертов	69
Глава III. Значимые направления развития инфраструктуры города.....	76
3.1. Развитие транспортной инфраструктуры	76
3.2. Политика в отношении парковок.....	86
3.3. Судьба коммунального моста	92
Глава IV. Развитие строительной отрасли Перми.....	100
4.1. Градостроительный совет г. Перми: функции, полномочия, состав	100
4.2. Тарифы на присоединение домов к сетям	113
4.3. Перспективы создания автономных сетей	121
4.4. Причины низких темпов строительства в Перми.....	127
4.5. Прогноз развития ситуации в строительной отрасли в случае принятия ПЗЗ..	133
Глава V. Перспективы градостроительной сферы Перми	137
Заключение	143

Общие сведения

Отчет подготовлен по результатам социологического исследования, проведенного методом личного опроса 20-ти экспертов: руководителей строительных организаций и СРО, архитекторов, риэлторов, депутатов Пермской городской Думы и Законодательного Собрания края, должностных лиц городской администрации, разработчиков Генплана.

Интервью проводилось в свободной форме по разработанному гайду. На основе записей было произведено транскрибирование речи информантов. Данный отчет составлен исключительно на сведения полученных от экспертов и в формате интерпретаций транскриптов интервью.

Список экспертов (по группам):

СРО Пермского края:

1. **Воронов Иван Васильевич, генеральный директор НП «Западуралстрой»**
2. **Есюнин Олег Леонидович, генеральный директор ОАО «ВерхнекамГИСИЗ», директор СРО «АИИС-Пермь»**
3. **Смольников Леонид Иванович, председатель Координационного совета саморегулируемых организаций изыскателей, проектировщиков и строителей Пермского края, председатель Совета НП «Строители Пермского края», генеральный директор ООО «ДОМ РОССИЯНИНА»**
4. **Терентьев Виктор Алексеевич, генеральный директор СРО НП «Строители Урала», «Проектные организации Урала», президент СРО НП «Энергоаудит Урала»**
5. **Полимонов Валерий Александрович, генеральный директор НП «Союз Архитектурных и Проектных Организаций Пермского Края» Саморегулируемой организации (НП СРО «С.А.П.О.»)**

Строители:

6. **Гладиков Андрей Владиславович, генеральный директор ОАО «Камская долина»**

7. Демкин Алексей Николаевич, заместитель генерального директора ОАО «Пермский завод силикатных панелей», депутат Пермской городской Думы, председатель комитета по пространственному развитию
8. Лейфер Леонид Яковлевич, Председатель совета директоров Строительной группы «УралСервис-2000»
9. Суетин Виктор Петрович, генеральный директор ОАО «Стройпанелькомплект», председатель Совета Ассоциации «Пермские строители»

Разработчики Генерального плана Перми:

10. Ложкин Александр Юрьевич, архитектор, главный специалист МБУ Бюро городских проектов, профессор Международной академии архитектуры (отделение в Москве)
11. Головин Андрей Владимирович, директор МБУ "Бюро городских проектов"

Архитекторы:

12. Тарасенко Виктор Степанович, почетный архитектор, член Союза архитекторов России
13. Шамарин Сергей Александрович, почетный архитектор, член Совета Национального Объединения Проектировщиков

Риэлторы, аналитики рынка недвижимости:

14. Мальцева Ольга Олеговна, генеральный директор АН «Надежда»
15. Седов Сергей Валерьевич, директор ООО «Пермский аналитический центр»

Депутаты:

16. Ширяева Лилия Николаевна, заместитель председателя Законодательного Собрания Пермского края
17. Кац Аркадий Борисович, председатель комиссии по реализации Генерального плана города Перми, депутат Пермской городской Думы

Представители городской администрации:

18. Лапшин Дмитрий Юрьевич, архитектор, заместитель начальника департамента градостроительства и архитектуры Администрации Перми

Общественники:

19. Галицкий Денис Григорьевич, общественный деятель

20-й эксперт пожелал остаться неизвестным.

У каждого эксперта цитаты в отчете отличаются по цвету. В интересах экспертов для соблюдения принципа анонимности принадлежность цитат без согласия экспертов не раскрывается.

Краткие выводы. Резюме. Определения.

1.1. Комфортная городская среда – это

К этому стремимся

- ✓ доступность (физическая и финансовая) различных объектов, предоставляющих бытовые, социальные, досуговые услуги;
- ✓ легкость и удобство передвижения по городу;
- ✓ общественная безопасность
- ✓ приятный внешний вид города, красивая архитектура;
- ✓ чистота и ухоженность улиц, дворов;
- ✓ благоприятная экологическая обстановка, озеленение.

Пермь достаточно далека от комфортной городской среды. Особенности исторического развития Перми сформировали не вполне комфортную городскую среду. Из основных недостатков:

С этим боремся

- большую территориальную протяженность города, что приводит к неравномерному развитию районов, неэффективному использованию инженерных сетей и значительной маятниковой миграции;
- низкий уровень благоустройства (хаотичная застройка, пустыри, внешняя неухоженность, грязь);
- неудовлетворительное состояние инженерных сетей, коммунальной инфраструктуры;

Используем

Достоинства городской среды:

- + наличие и развитие парков, скверов
- + благоприятная ситуация с общественным транспортом
- + историческая среда

1.2. Большинство экспертов высказывается против расширения границ города. Внутри города есть свободные территории и ветхие строения.

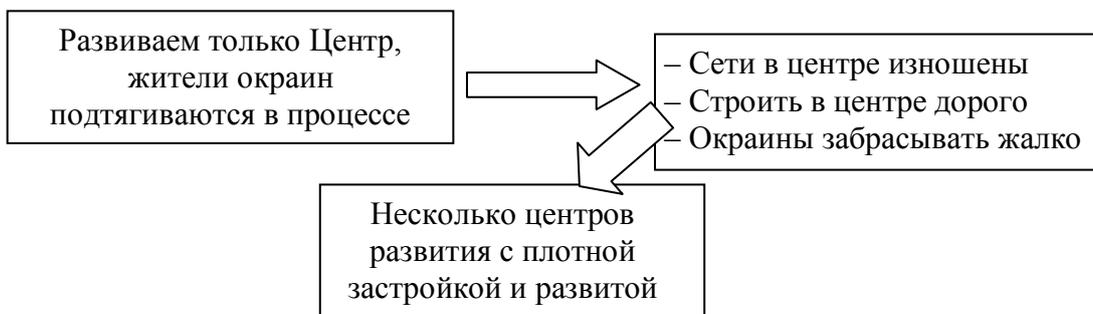
Существует единодушие экспертов по тому, что город точно не должен «расползаться».

Есть и противоречия. Группа экспертов-разработчиков настаивают на компактности города и обосновывают свою мысль более эффективным использованием имеющейся инфраструктуры, сокращением транспортных потоков, концентрацией ресурсов на благоустройство и развитие социальной сферы. Группа строителей опасается, что в результате реализации ГенПлана инфраструктура будет развиваться только в центре Перми, а на окраинах города жизнь будет искусственно затухать.

Предложены варианты:

- обеспечить большинство населения жильем в центре недалеко от работы,
- сформировать «локальные центры» в разных районах с целью обеспечить их жителей всеми необходимыми услугами,
- сформировать «точки притяжения», культурный и деловой центры и обеспечить транспортную доступность к ним.

Графическое изменение идеи компактности.



Компромиссным (устраивающим почти всех) выглядит вариант, при котором центров развития в Перми несколько и развиваются (плотно застраиваются) преимущественно они, активно используя существующую инфраструктуру и сети.

Идея «уплотнения» поддерживается большинством экспертов. Особенно нуждается в уплотнении центральная часть Перми. Но реализация идеи уплотнения требует соответствующей социальной, экономической, политической, правовой базы. Вот так сразу уплотнить город точно не

удастся. Нужны инвестиции, преференции со стороны города к застройщикам-«уплотнителям», щедрое предложение от застройщиков к жителям уплотняемых дворов и наличие спроса на эту новую недвижимость.

2. ОЦЕНКА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА И ЕГО ПОЛОЖЕНИЙ.

ГенПлан как метко выразился один из экспертов-строителей – это ликбез или новый взгляд на Пермь. Он имеет признаваемые достоинства, спорные идеи и недостатки.

К достоинствам относятся: Сбалансированность, Обоснованность, Конкретность, Реальность, Комплексное развитие, Реконструкция ветхости и пустырей.

Интересные, но спорные идеи: квартальная застройка; озеленение внутренней территории города («зеленое кольцо») и благоустройство малых рек; Создание культурного центра.

Основные недостатки Генерального плана: Ограничение этажности строительства; Сложности в соотношении градостроительной политики города и интересов инвесторов; Заброшенность и остановка развития окраинных территорий; Несоответствие градостроительным нормативам и правилам; Транспортные проблемы в случае реализации Генплана.

Отмеченное среди экспертов неприятие отдельных положений нового Генерального плана (в первую очередь ограничение этажности и отказ от развития окраин) усугубляется обидой экспертного сообщества, что их отстранили от участия в разработке.

Относительно противоречия ГенПлана строительным нормам. ГенПлан – это модель, а не документ прямого действия, поэтому нормы он не учитывает. В итоге ПЗЗ принятые на основе ГенПлана, как раз должны учитывать нормы, что неизбежно приведет к корректировке модели.

Однозначно реформирование нормативов, как на федеральном, так и на местном уровне уже назрело. Об этом говорят и архитекторы и строители. Остается только дождаться политической воли.

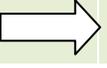
Ограничение высотности строительства и периметральная застройка является одними из наиболее спорных и обсуждаемых моментов нового Генерального плана Перми.

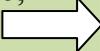
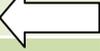
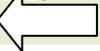
По мнению разработчиков Генплана, эти механизмы призваны облегчить процедуру градорегулирования (ограничение этажности) и сформировать комфортную для проживания среду, разграничить частную и общественную территорию (периметральная застройка).

Одни эксперты уверены в необходимости следования этим принципам, другие считают их лишними, неэффективными и опасными для дальнейшего развития города; у каждого свой набор аргументов и запас встречных мнений по каждому аргументу оппонентов.

По мнению разработчиков Генерального плана и их сторонников, ограничение высотности строительства позволит проводить грамотную градостроительную политику, позволит избежать перезаселения территорий, не оборудованных достаточной инфраструктурой. При этом основным аргументом противников данного ограничения является дороговизна строительства малоэтажного жилья, а, следовательно, его меньшая доступность для основной части населения.

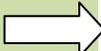
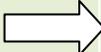
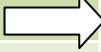
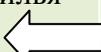
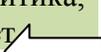
Ограничение этажности строительства – аргументы ЗА и ПРОТИВ

	Аргументы ЗА	Аргументы ПРОТИВ
1.	Необходимость задать «правила игры» в сфере градостроительства. 	Предложение должно регулироваться спросом, а не ограничениями сверху. В условиях рынка навязываемых ограничений быть не должно.
2.	Создать в городе комфортную среду для проживания граждан. 	Для того чтобы разнообразить архитектуру города, нужны высотные акценты, в противном случае город станет скучным.
3.	Обеспечить равноправие собственников земельных участков.	Необходимо равняться на прогрессивные города мира, где нет высотных запретов.
4.	Ограниченность спроса на квартиры в многоэтажных домах, отсутствие разнообразного предложения, в т.ч. 	Строители готовы к малоэтажному строительству, но ограничение высотности остановит развитие строительного рынка Перми, негативно повлияет

	Аргументы ЗА	Аргументы ПРОТИВ
	малоэтажного.	на инвестиционную привлекательность.
5.	Ограничение высотности необходимо, чтобы застройщики не строили небоскребы. 	У покупателей недвижимости должен быть выбор, на рынке должен быть представлен весь спектр объектов в соответствии со спросом.
6.	Позволяет снизить затраты на подключение и обслуживания сетей за счет более эффективного использования уже существующих коммуникаций. 	Возрастет стоимость квадратного метра жилья, т.к. при тех же затратах на фундамент, подключение к сетям и пр. фактическая площадь будет меньше.
7.	Сохранение исторического облика города. 	Ограничение высотности строительства обесценивает искусство архитектора, ограничивает его творческий потенциал и, как следствие, обедняет облик города.
8.	Дает возможность выйти на рынок компаниям с малым и средним капиталом, обеспечивает приток новых участников. 	Ограничение высотности строительства может послужить причиной ухода с пермского рынка крупных застройщиков – в более лояльные и экономически привлекательные регионы.

Относительно периметральной застройки как способа создания комфортной городской среды также есть возражения по поводу сложности с уборкой территории внутри периметра, психологическим дискомфортом от проживания в дворах-колодцах и в непосредственной близости от соседских окон и пр.

Аргументы сторонников и противников периметральной застройки

	Аргументы ЗА	Аргументы ПРОТИВ
1.	Избавляет от заборов 	Нет исторической обусловленности, это чуждая для нас архитектурная политика
2.	Инструмент для разделения частного и общественного пространств 	Нежелание людей жить окна в окна с другими горожанами, сокращение личного пространства
3.	Позволяет более эффективно использовать существующее пространство, избавляться от пустырей	Возникают проблемы с сезонной уборкой территории – заезд техники во дворы.
4.	Формирует более комфортную среду 	Дворы-колодцы – это мрачно и некомфортно
5.	Использованием придомовой территории смогут заниматься жильцы по своему желанию и потребностям, как собственники этой территории 	Отсутствие места для парковки жителей домов. Ограниченная территория для благоустройства и оснащению придомовой территории
6.	Разнообразить предложение на рынке жилья 	Квартиры в таких домах будут стоить существенно дороже из-за более высоких затрат по строительству.
7.	Городу нужна градостроительная политика, которая в настоящий момент отсутствует 	Нарушаются требования пожарной безопасности

В целом эксперты признают, что в отдельных районах города разумно введение высотного ограничения, в частности, в районах с исторической застройкой для сохранения исторического облика города, а периметральные кварталы имеют право на существование как альтернатива уже имеющемуся предложению на рынке жилья города.

Механизмы для безболезненного внедрения новых ПЗЗ на основе доработанной модели (Генплана):

- стимулы, в первую очередь экономические, для застройщиков с целью привлечения их к застройке города по новым правилам;
- определение «переходного периода» для того, чтобы была возможность завершить сделки, начатые до принятия нового Генерального плана и ПЗЗ;
- формирование понятных и прозрачных правил игры;
- строительство т.н. «образцовых кварталов», соответствующих принципам Генерального плана, для того чтобы проиллюстрировать Генплан и оценить спрос на такую недвижимость и инвестиции в них.

Мнение относительно разработки ГенПлана единодушно. Еще один генплан городу не нужен. Нужно дорабатывать текущий Генплан. И если разработчики настаивают на его принятии без изменений, то строители требуют его корректировки до реализации. Прежде всего, изменения должны касаться снятия некоторых ограничений (в первую очередь этажности), а также принятия нормативной базы, которая бы позволила регулировать и воплощать все идеи Генерального плана города.

3. НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Транспорт. В качестве основных способов развития транспортной инфраструктуры Перми, решения проблемы пробок и повышения транспортной доступности

объектов инфраструктуры для горожан представители экспертного сообщества выделили следующие мероприятия:

- развитие системы общественного транспорта и его популяризация среди населения;
- развитие системы велосипедного транспорта;
- ограничение использования личного автотранспорта в центральной части города преимущественно за счет установления высокой платы за парковку и ужесточения штрафов за несанкционированные стоянки;
- создание рациональной системы дорог и разноуровневых развязок, надземных и подземных пешеходных переходов;
- совершенствование системы регулирования транспортного потока.

При этом подчеркивается необходимость постепенного и плавного осуществления преобразований. Людей надо приучать, а если они не хотят, то не заставлять, а отказаться от идеи. Так, отказ от личного автотранспорта может быть успешным только при наличии мотивации – выгодно и удобно.

Парковки. Проблема парковок может быть решена посредством проведения благоустроительных и запретительных действий:

- 1) строительство многоуровневых и подземных парковок;
- 2) организация перехватывающих парковок с низкой стоимостью оплаты и возможностью быстро и комфортно добраться до нужного места на общественном транспорте;
- 3) запрет бесплатных парковок в центре города и стоянок на определенных улицах;
- 4) увеличение стоимости парковочных мест на стоянках, располагающихся в центре города;
- 5) увеличение штрафов и взысканий за парковку в неполюженном месте;
- 6) снижение стоимости парковочных мест в жилых домах, а также создание отлаженной системы аренды парковочных мест.

При этом важным моментом является осуществление мероприятий по формированию высокой культуры поведения автомобилистов, созданию мотивации и осознанию приоритета общественного транспорта и использования услуг санкционированных парковок в строго организованных местах.

Мост. В связи с развитием города по обе стороны Камы потребность в коммунальном мосте высока. Однако, если ряд экспертов высказывается за необходимость срочного решения вопроса по строительству нового моста в связи с плохим состоянием действующего, то существует и мнение о том, что на данный момент есть более актуальные и острые проблемы, на которые необходимо направить усилия, а коммунальный мост следует отремонтировать с применением современных технологий, что позволит продлить срок его эксплуатации.

При этом представители экспертного сообщества указывали следующие возможные варианты места строительства нового коммунального моста через Каму:

- ⌘ От створа улицы Сибирской до Верхней Курьи
- ⌘ От улицы Крисанова в районе «Телты» до пересечения с улицей Борцов Революции
- ⌘ От кольца у Перми II мимо площади Дзержинского до пересечения с Борцов Революции
- ⌘ Из Мотовилихинского района до Верхней Курьи

В качестве дополнительного источника финансирования для строительства предлагается использовать средства частных инвесторов, а также долгосрочные банковские кредиты.

4. РАЗВИТИЕ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПЕРМИ

Идеальный **Градсовет** как форма взаимодействия администрации и представителей градостроительной сферы:

- отсутствие бюрократии. Например, решение по этажности решаемое на совете приведет неизбежно к повышению коррупциогенного фактора.

- не просто совещательные функции (профессиональные слушания) и обмен мнениями, а исполнение полномочий, в том числе контроль за надзорными органами и отраслью.
- профессиональный состав с участием основных лиц принимающих решения (губернатор и глава города). При этом есть опасения: губернатор в Градсовете скорее всего не будет ходить из-за занятости, а если будет участвовать, то будет подавлять муниципальную власть.

Выделены функции Градсовета: выработка рекомендаций в сфере градостроительства, принятие политических решений в сфере строительства, функция общественного контроля за бюджетом на муниципальное строительство, решение стратегических вопросов развития градостроительной сферы города и края в целом, обсуждение проблемных вопросов выражение своих профессиональных позиций.

Тарифы в Пермском крае являются необоснованно завышенными. Доля стоимости подключения к сетям в одном квадратном метре в оценках экспертов варьируется от 10% до 30%.

Причинами высоких тарифов являются: необоснованное завышение тарифов сетевыми компаниями-монополистами, завышенные нормативы ресурсопотребления, неразработанность законодательно-нормативной базы.

Пути снижения тарифов: административное регулирование и контроль, дифференциация стоимости подключения с учетом удаленности строящихся домов от уже существующих сетей, компактное, рациональное размещение строящихся жилых объектов, снижение нормативов ресурсопотребления, прозрачность открытость системы тарификации.

Снижение тарифов на подключение ведет к увеличению инвестиционной активности в строительстве.

Причины снижения объемов строительства назывались сложившаяся конъюнктура рынка, характеризующаяся снижением покупательской способности населения при высоких ценах на жилье и узким спектре предложения, убыль населения, высокие тарифы на подключение инженерных сетей, длительный, сложный процесс градостроительной подготовки участка, дефицит подходящих для строительства земельных участков, отсутствие четкости в законодательно-нормативной системе градостроительства, отсутствие политической поддержки местных застройщиков, дефицит квалифицированных кадров.

5. ПЕРСПЕКТИВЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ СФЕРЫ ПЕРМИ

Эксперты отмечали необходимость решения более узких, но весьма значимых проблем градостроительства, таких как:

- Разработка нормативно-правовой базы градопроектирования.
- Привлечение инвестиций в строительную сферу

Затрагивались и перспективы конкретного воплощения градостроительных решений. При этом эксперты подчеркивали необходимость применения на практике новых строительных технологий.

В качестве важного направления развития строительства называлось освоение правобережья, развитие территории Камской долины. Высказано пожелание вновь поднять вопрос о метро в городе, чему, по оценкам специалистов нет никаких препятствий.

Эксперты выразили надежду на эффективный, конструктивный диалог между властью и строительным сообществом, связывая это с назначением нового губернатора края В.Ф. Басаргина и нового министра строительства и архитектуры Пермского края.

В целом, по мнению экспертов необходимо стремиться к тому, чтобы город приобретал завершенный образ с законченной гармоничной застройкой.

Глава I. Восприятие и оценка качества городской среды Перми

К данному блоку относились следующие вопросы гайда (сценария) глубинного интервью:

- Что такое, по-Вашему, «комфортная городская среда»? Насколько город Пермь далек от этого? В чем недостатки текущей инфраструктуры и застройки г.Перми?
- Какой из трех принципов застройки Перми Вы разделяете: компактный город на одном берегу; город расширяющийся и осваивающий новые территории; город, развивающийся в текущих границах?

1.1. Оценка текущей инфраструктуры и застройки Перми

Для оценки качества городской среды необходимо определиться с параметрами этой оценки, сформулировать представления об «идеальной» или «комфортной» городской среде.

Несмотря на то, что понятие комфорта субъективно, различно для разных социальных групп и конкретных условий проживания (климатических, исторических, экономических и прочих), эксперты практически сошлись во мнении, что **комфортная среда проживания предполагает** следующее:

- доступность (физическая и финансовая) различных объектов, предоставляющих бытовые, социальные, досуговые услуги;
- легкость и удобство передвижения по городу;
- общественная безопасность, в том числе *«сочетание частных частных пространств, где вы можете чувствовать себя максимально защищенно, и публичных пространств»;*
- приятный внешний вид города, красивая архитектура;
- чистота и ухоженность улиц, дворов;
- благоприятная экологическая обстановка, озеленение.

В отношении именно к застройке и архитектурной среде параметры оценки являются менее определенными, не только по причине разных эстетических вкусов и функциональных требований, но и по причине *«длительности освоения и изменения восприятия»* архитектуры со временем (примером этого является изменение отношения к Эйфелевой башне).

Эксперты, представляющие как власть, так и строительную отрасль считают, что **Пермь достаточно далека от комфортной городской среды** по всем перечисленным выше параметрам. Более конкретно, эксперты отмечают следующие негативные стороны сложившейся в городе ситуации:

1) большая протяженность города (около 70 км вдоль Камы), что приводит к целому ряду проблем:

- повышенные затраты на строительство и обслуживание транспортных путей, коммунальных сетей, социальных объектов;
- неравномерное развитие районов города и их обеспеченности социальными и культурными объектами;
- отсутствие единой городской среды, раздробленность на районы, микрорайоны. Это проявляется и в застройке, и в социальном окружении, и в самовосприятии пермяков (когда жители Закамска или Гайвы называют «городом» только центральную часть Перми).

Большие расстояния диктуют особенности, то есть и концепция развития одного района в ущерб другому району, она ущербна, потому что помимо инфраструктурных вещей в пределах достигаемости должна быть работа.

<Недостаток по> обеспеченности равномерно по районам всей социалкой, это магазины, школы, особенно детские сады. У нас в некоторых районах школы свободны, в некоторых по 4 смены, т.е. получились всевозможные перекосы.

2) хаотичная застройка и нерегулируемое использование площадок

С точки зрения архитектуры совершенно запутанно, не завершены улицы, отсутствие стандартов, которые потом пытались сделать для каждой улицы, так и не сделали.

Один из первых экспертов мирового уровня, была госпожа Беккер, ...сказала: «Мне ваш город представляется бессмысленным расположением пустырей».

Самая большая проблема, на мой взгляд, это кусочки земли, на которых нет зданий, дорог и не разбиты скверы.

3) плохое внешнее благоустройство города

Что касается Перми, это понятно: грязь, разваленные ворота, развал дома и т.д. ...ситуация примерно такая же, как только мы заезжаем в Пермь с любой стороны. ...И только по приближению к центру города начинаешь смотреть нормальную инфраструктуру: газоны, отремонтированные дороги, выкошены газоны и т.д. Хорошо, что Пермь меняется в этом. Но в целом, Пермь очень грязный город.

Больше вопросов, замечаний по придомовым территориям, по площадкам во дворах, есть, конечно, некомфортные городские пространства.

Что касается городского благоустройства, то, как вы видите, его никто не содержит. Т.е. у нас есть, в сущности, большие огромные территории, которые просто проигнорированы каким-либо участником.

Например, это отсутствие пандусов, неровное покрытие тротуаров, выскакивающая плитка, ...это многочисленные указатели на одном перекрестке, ... это неоштукатуренные здания <...> Проблема в том, что у нас любые здания по истечению нескольких лет после ввода в эксплуатацию внешне в плачевном состоянии.

4) проблемы в транспортном перемещении по городу (трудности связаны как с личным, так и общественным транспортом), прежде всего, это пробки в связи с перемещением большого числа горожан между домом и работой

5) неудовлетворительное состояние инженерных сетей, коммунальной инфраструктуры: неравномерная загруженность сетей, ветхость сетей в центре города, сложности в подключении новых объектов к сетям (о тарифах подключения – см. п. 4.2)

У нас инфраструктура на износе, т.е. она подходит к своему окончанию века.

<В центре> проблема не в магистралях, они есть, проблема в их износе, и в том, чтобы проложить внутривластную сеть... Нужно переделать что-то в центре, потому что она не выдержит подсоединение из-за своей ветхости, а концентрация построек очень велика, там нет такой свободы. На окраине другая проблема. Там было население, были заводы, там мощность избыточная, при этом легкий отток населения, по крайней мере, не увеличение, предприятия снижают свою нагрузку, снижают свое потребление, а генерирующая компания продолжает выделять такую же, она не может подать чуть-чуть тепла,... то же самое с водой – нельзя ей дать чуть-чуть бежать, иначе будет заливание.

Я ни разу не услышал твердой позиции о том, в каком состоянии наши городские сети. Потому что их состояние нам декларируется в зависимости от ситуации, какое решение нужно принимать.

- б) неразвитость рынка жилья и коммерческой недвижимости – недостаточные объемы строительства, отсутствие разнообразия предлагаемых услуг, низкая конкуренция, отсутствие прозрачных, согласованных и стабильных правил, регулирующих строительный рынок.

В процессе регулирования застройки и строительного рынка Перми сталкиваются интересы муниципалитета, ориентированного (по крайней мере, декларативно) на стратегию развития города в целом, в долгосрочной перспективе, интересы инвесторов, застройщиков, ориентированных на получение максимальной прибыли, интересы граждан, проживающих на определенной территории или желающих приобрести жилье. Как отмечают эксперты, в последние лет пять интересы этих участников рынка очень плохо согласуются и строительство в Перми, по сравнению с другими крупными городами, практически находится в стагнации.

Со строительством коммерческой недвижимости плохо, с жильем, его явно не хватает, строят мало, поэтому и жилье у нас дорогое. Т.е. по жилому и по коммерческому строительству у нас серьезные проблемы. Т.е. бизнес не идет. Это такая глобальная проблема последних пяти лет.

С другой стороны, эксперты, имеющие отношение к разработке или принятию Генерального плана, говорят о том, что ситуация с инфраструктурой и застройкой в Перми является вполне типичной для России, к тому же в Перми есть и некоторые преимущества:

- + наличие и развитие парков, скверов;
- + относительно благоприятная ситуация с общественным транспортом.
- + наличие исторической среды

При этом есть и плюсов масса, и позитивов, и по саду Миндовского, и по Горьковскому парку, и по скверу Дзержинского.<...> С памятниками у нас беда, но с точки зрения общественных пространств основные парки, скверы сохранены, не застроены.

Ситуация с общественным транспортом в Перми гораздо лучше чем, практически в любом, наверное, городе. Тем более чем в другом городе, где нет метрополитена. Опять же по озеленению это один из лучших городов. По наличию исторической среды, один из лучших, по отношению к этой исторической среде опять же не в лучших рядах. ...В среднем, город находится в той же ситуации, в которой находится большинство российских городов.

Существующие проблемы в развитии комфортной городской среды Перми эксперты связывают, чаще всего, с объективными факторами – климатические условия, географическое положение, исторически складывающаяся инфраструктура и жилые массивы у крупных заводов, которые в настоящее время сократили либо полностью остановили производство. Но часть экспертов говорят о том, что на текущее состояние инфраструктуры и застройку повлияли и неэффективные, непродуманные действия властей или бизнеса.

Нам достался такой климат, в котором все наши ресурсы и усилия направлены на то, чтобы бороться с ним, т.е. мы фактически боремся за выживание, настолько у нас это некомфортно.

Нам многие структуры достались, как и инфраструктура досталась нам по наследству, она строилась последние 70 лет, какое оно было, такое и есть. Наш

город-завод и был городом заводом, если анализировать. С центром проще, там исторический город, он совсем другой. А любая периферия, это фактически тянули сети к мощным предприятиям, достаточно большие, и вдоль этих сетей, где предприятие было тупиком уже, и было расселение.

По оценкам экспертов, особенности развития Перми в течение не только последних десятилетий, но и всего предыдущего периода сформировали не вполне комфортную городскую среду.

Из основных недостатков текущей застройки и инфраструктуры можно выделить, во-первых, большую территориальную протяженность города, что приводит к неравномерному развитию районов, неэффективному использованию инженерных сетей и значительной маятниковой миграции, во-вторых, низкий уровень благоустройства (хаотичная застройка, пустыри, внешняя неухоженность).

1.2. Подходящий для Перми принцип застройки

Эксперты рассматривали три возможных принципа застройки Перми: 1) город, расширяющийся и осваивающий новые территории; 2) развитие города в текущих границах; 3) компактный город на одном берегу.

О необходимости экстенсивного развития города, освоения пригородов в плане проживания и развития промышленных зон сказал лишь один эксперт из 20 участников опроса.

Город должен развиваться и вширь, и ввысь, и вниз, и в глубину... Города, расширяющиеся и осваивающие новые территории, ... города-спутники нужно развивать.

Большинство же экспертов высказываются **против расширения территориальных границ города**, т.к. он уже имеет достаточно большую протяженность и общую площадь, на которой, во-первых, есть свободные территории для застройки и, во-вторых, достаточно велики объемы ветхих строений под снос или реконструкцию.

Развитие города в существующих границах, как и формирование компактного города, понимаются экспертами по-разному.

Для одних экспертов **сохранение текущих границ** означает дальнейшее строительство жилья в отдаленных районах (и, как следствие, рост численности проживающих вдали от центра) и освоение, например, Камской долины – ее застройка жилыми, либо нежилыми объектами.

Я все-таки противник расширения города Перми за существующие границы, нам есть, где развиваться, есть, где строить. Но в то же время я противник неосвоения многих территорий, которые ограничивались существующим генеральным планом... К примеру, Камская долина, почему ее не развивать в том числе жилищным строительством?

Я считаю, что освоение правого берега, особенно Камской долины, это неизбежное будущее развития города, поскольку это центр.

Для других же экспертов развитие города в рамках существующей территории связано с остановкой дальнейшего расселения горожан по отдаленным районам, т.е. ограничение в росте их численности с упором на формирование более комфортной среды в сложившихся спальных районах, на окраинах города. По сути, данная позиция соответствует представлениям о необходимости **уплотнения города**, концентрации ресурсов в уже сложившихся районах (т.е. это «компактный город в существующих границах»).

Т.е. работать с той инфраструктурой, которая уже есть. И эта компактность в центре города Перми, это, скорее всего, оптимальность. Все решения по городу должны быть оценены с подхода компактности. Т.е. не увеличивать транспортную удаленность, не развивать новые территории, не увеличивать разветвленность инженерных коммуникаций, а загружать уже существующую инфраструктуру, конструировать и улучшать ее качество работы. Потому что дальнейшее увеличение территориальных претензий городского развития, даже внутри границ, которые есть, приводит к увеличению их стоимости содержания.<...> В Закамске, на Гайве, в Левшино... нельзя наращивать там объем обязательств, которые и так уже долгое время не выполняются. Т.е. их нужно зафиксировать, с тем чтобы выполнить, сконцентрировать ресурсы бюджета.

Другая – более кардинальная – позиция предполагает преобразование Перми в **компактный город на левом берегу Камы**, что означает сужение существующих границ, постепенное переселение с правобережной части большого числа жителей (по разным оценкам, на правом берегу Камы проживают около 20-30% пермяков), развитие инфраструктуры, главным образом, в центральной части города. Сторонники развития компактного города на одном берегу объясняют это наличием значительных неосвоенных пространств в центре города и отсутствием перспективы появления большого числа рабочих мест на правом берегу, что сужает функционал правобережных районов и увеличивает транспортный поток, к тому же во внимание

принимается демографическая ситуация и прогнозируемое снижение численности населения.

Давайте определим места индивидуального жилищного строительства, кто хочет, тот строит коттеджи, но большое-то жилье строить зачем здесь? Когда в центре города пустыри...

На самом деле, развитие может быть даже сокращением. В Европе есть очень много примеров городов, которые развиваются, сокращаясь. ...И задача стоит, чтобы это сокращение шло в управляемом режиме.

Преимущества компактного города вполне очевидны – это экономия ресурсов как для муниципалитета по содержанию и благоустройству территорий, так и для самих жителей (экономия денег и времени по доступу к различным городским услугам).

У города ресурсы не безграничны, и компактный город это мера вынужденная, потому что у города, очевидно, не хватает ресурсов не то чтобы развивать эту территорию, а для того чтобы просто ее содержать. То есть сегодня 66% территории просто не имеет благоустройства, водоснабжения, канализации, ливневой канализации.

У нас столько свободных территорий в центральных районах города, что мы фактически можем построить еще одну Пермь по мощности. <...> Один из мудрых недавних президентов Франции сказал: «Город должен строиться в городе». Он сказал это про Париж. Для примера могу сказать, что Париж более 150 лет не меняет своих границ.

В целом, многие эксперты сходятся во мнении, что город должен развиваться, концентрируя ресурсы, в существующих границах, на обоих берегах Камы. Однако при этом проблемными остаются вопросы о **соотношении центра города и окраин (удаленных районов)**, а именно:

1) проводить ли функциональную дифференциацию по районам города или максимально наполнять каждый район всеми функциями (в этом случае образуется несколько центров);

У нас есть несколько центров, несколько компактных городов. <...> Я считаю, правильнее эту дифференциацию поддерживать и создавать разные районы, ... чтобы каждый мог выбрать ту среду, которая ему удобна. <...>

Компактный город – это, прежде всего, смешанная функция, когда в рамках одного района, части города все функции собраны вместе. <...> Это не только центр, а где развиты эти локальные центры, а поскольку у нас разбросанный город, задача развития локальных центров особенно важна.

Мы, проживая в социуме, а не просто в лесу, в своём срубе, так или иначе, взаимодействуем со всеми органами власти, со всей сферой предлагаемых услуг. Поэтому, если вести речь о том, что будет уплотнение в нескольких центрах, да, застройку мы можем там уплотнить, но что это даст? Все равно человеческие потоки будут стремиться к административному центру.

2) какое расселение по территориям будет более предпочтительным (с точки зрения строительства жилья, социальных и культурных объектов, транспортной доступности, коммунальных сетей) – концентрация населения в центре или наоборот;

То есть большая часть живет в центре, на территориях, которые хорошо подключены к центру. И за счет этого жители пригорода получают большие возможности для своей транспортной мобильности.

Давайте будем создавать культурный центр, для этого не обязательно концентрировать всех людей в центре города. Нужно обеспечить доступность туда людей. <...> Должен быть центр притяжения в городе, ... где-то деловой центр.

3) как обеспечить более эффективное расселение и застройку в центре и отдаленных районах города – какие необходимы преференции, стимулирующие условия для инвесторов, застройщиков и самих жителей районов.

Тогда два пути решения проблем <прим. – по освоению центральных городских территорий>: либо берет на себя администрация поддержание нормального состояния городской среды в центральной части и финансирует, несмотря на то,

что это невыгодный проект, либо бизнесу надо объяснить, как это выгодно сделать, для того чтобы город не умирал.

Примерно треть городского населения проживает на правом берегу Камы. Можно было бы сделать стратегический шаг в сторону компактности и перемещения всех людей на левый берег в том случае, если бы здесь численность населения составляла 5-10%. Т.е. создается определенная программа стимулирования, предлагается больший объем недвижимости в центре города и люди перемещаются. Но ведь тенденция в обратную сторону. Люди пытаются убежать от городского шума, пыли, грязи, переезжают на правый берег, в более спокойный, экологически чистый район.

Однако в случае концентрации усилий властей и ресурсов исключительно на центре города, массового оттока жителей с т.н. окраин, возникает опасность превращения отдаленных районов города в своеобразные гетто, заброшенные, неблагополучные районы. Поэтому эксперты говорят о необходимости находить баланс между развитием центральных и отдаленных районов города, даже в условиях экономии ресурсов.

Генеральный план говорит про компактный город, а по факту он некомпактный. Тогда нужно принять решение: либо мы территории, которые уже сформированы, благоустраиваем, либо говорим: «Вы живете на депрессивной территории. Как хотите, так и живите там».

Давайте создадим сегодня экономическую ситуацию застройки и уплотнения города. Причем, не будоражащее жителей, жители привыкли жить в Перми просторно. <...> Для меня сегодня важно при реализации Генплана, при развитии города Перми – это взвешенность. Если мы говорим, что должны сконцентрировать город в центр, тогда, что делать с Закамском, с Гайвой, с Левшино?.. Пусть всё там в бараках будет?.. Не предусматривает Генплан, если мы уплотняем центр, развитие окраин.

При этом если одни эксперты говорят о том, что не нужно искусственно насаждать определенные планы застройки, поскольку город – это **«живая**

субстанция, которая может передвигаться» и рынок на основе запроса граждан сам отрегулирует места и способы застройки, то другие эксперты, напротив, отмечают необходимость регуляции застройки со стороны властей и общественности. Бизнесу выгоднее вести строительство высотных жилых домов в отдаленных районах, где есть дешевая земля и незагруженные инженерные сети, при этом не учитываются дальнейшие издержки муниципалитета и жителей по обеспечению социальной инфраструктуры, транспортных путей. Таким образом, в существующих условиях идея компактного города, хотя и считается предпочтительной с точки зрения комфортности городской среды, *«входит в очевидное противоречие с интересами бизнеса, для которого гораздо затратнее, сложнее строительство в центре города».*

При определении наиболее подходящих для Перми общих принципов застройки, эксперты в своем большинстве высказываются за развитие города в существующих границах, чтобы более эффективно использовать имеющуюся инфраструктуру, сокращать транспортные потоки, концентрировать ресурсы на благоустройство и развитие социальной сферы.

В оценке того, как именно должны распределяться ресурсы и население по центральным и отдаленным районам города, мнения экспертов значительно расходятся: либо обеспечить большинство населения жильем в центре недалеко от работы, либо сформировать «локальные центры» в разных районах с целью обеспечить их жителей всеми необходимыми услугами, либо сформировать «точки притяжения», культурный и деловой центры и обеспечить транспортную доступность к ним.

И хотя эксперты, в целом, поддерживают идею «уплотнения» застройки города, особенно в его центральной части, реализация

этой идеи требует соответствующей социальной, экономической, политической, правовой базы. Проблема состоит в том, как привлечь инвесторов и застройщиков в центр города и обеспечить платежеспособный спрос на эту недвижимость.

Глава II. Оценка Генерального плана Перми и его положений

К данному блоку относились следующие вопросы гайда (сценария) глубинного интервью:

- Как Вы считаете, в чем преимущества нового генплана города Перми? Какие положения генплана Вы считаете наиболее значимыми для пермяков?
- А в чем его недостатки? С какими положениями генплана Вы не согласны? По каким причинам? Какие из этих положений Вы считаете необходимым убрать из генплана?
- Как повлияет новый генплан на строительную отрасль Пермского края? Как Вы считаете, какой должна быть согласованная позиция пермских строителей в отношении генплана?
- Есть мнение, что новый генплан нарушает отдельные СНиПы и другие градостроительные нормативы. Согласны ли Вы с этим мнением?
- Давайте подробнее поговорим об ограничении этажности строительства. Допустимо ли это, в каком виде?
- В каких микрорайонах г.Перми надо ограничивать этажность? Давайте их заштрихуем прямо на карте.
- Существует мнение, что малоэтажное строительство неэкономично – согласны Вы с этим или готовы возразить?
- Давайте прикинем, насколько при прочих равных условиях могут различаться затраты на строительство квадратного метра жилья (в процентах) при двух видах застройки: 1) «рядовой» многоэтажной и 2) «периметральной» 4-6-этажной застройке, с учетом соблюдения нормативов по парковкам, благоустройству, инженерному наполнению дома (лифт и т.д.).
- Давайте представим себе ситуацию: застройщик приобрел участок в городской черте, затратил средства на его подготовку к строительству. При этом экономика исходила из строительства, скажем, 16-этажного дома. В связи с требованиями нового генплана на данном участке может быть построен дом не выше 6 этажей. Какие выходы из этой ситуации Вы видите? Насколько реален механизм обмена таких участков на равноценные, но с большей разрешенной этажностью?
- Насколько реальным к реализации предстает генплан сегодня? На каких позициях Вы находитесь – отменить генплан и разработать новый, работать с этим документов и дорабатывать его по ходу или работать строго в соответствии с разработанным и утвержденным генпланом. Поясните свою позицию.

2.1. Преимущества и недостатки нового Генерального плана Перми

Новый Генеральный план Перми – это документ, который является руководством поэтапного развития города, улучшения его инфраструктуры и внешнего облика. Поэтому необходимо понять, какие основные преимущества и недостатки он содержит, чтобы в ходе внедрения концепции возникало как можно меньше проблем и сопротивления. Наша цель понять обозначить позиции, по которым уже есть согласие, обозначить раздражающие факторы и найти по ним консенсус.

В первую очередь обозначим признаваемые **достоинства** ГенПлана.

- 1. Сбалансированность.** В целом эксперты признают сбалансированность и проработанность нового Генплана и что раньше подобной работы не проводилось.

Мастер-план и Генплан это внутри себя очень сбалансированные документы, нельзя сказать, что это кубик, это можно достать, это можно достать. Они все связаны, одно цепляет другое. То есть весь мастер-план как документ о том, как сделать город комфортным. Поэтому все уставные части сосредоточены на этом, и раздел общественного транспорта, и раздел общественных пространств, экологии, и разделы жилья и т.д. Это связанный документ, там можно что-то править, как и в любом другом документе можно править, можно распространять действия этого документа на какие-то определенные части города, где-то отпустить историю. Но это цельный документ.

Генплан сам по себе очень сбалансирован.

Отметим, что достоинство «сбалансированность» обозначали чаще всего представители политического сообщества (депутаты, представители администрации).

2. Обоснованность. Помимо того, что Генплан очень цельный и все его части связаны между собой, в нем также четко и подробно проработаны вопросы существующих инженерных сетей и территорий Перми.

Он более проработан, более европейский. Содержит значительную составляющую научных обоснований.

Для нас, для управления, генеральный план нужен для чего? Нам нужно задание, определить точки роста в периоде и в количественном выражении. Т.е. в объемных показателях. По-русски говоря, сколько воды, тепла, электричества и газа в конкретный момент времени нужно для города. Мы на сегодняшний день эти показатели имеем.

Первое, никогда еще в городе не было такой проработки раздела по инженерке. Я имею в виду, что раньше просто рисовались линии по прохождению всех инженерных сетей, и где-то что-то предусматривалось на расширение. Сейчас в обосновывающих материалах Генплана настолько четко и подробно проанализирована вся существующая ситуация в городе, вплоть до того, что нарисованы все бесхозы, проанализированы все взаимосвязи между сетями, как одно влияет на другое, как переток здесь влияет на недополучение объемов в другом месте. Это огромный плюс Генплана. Главное сейчас использовать эти материалы каждый день в работе.

3. Конкретность. Генеральный план не просто видение, но и план мероприятий.

И его несомненное достоинство – не простое поверхностное описание как должно быть, а описание как это сделать и за какие деньги.

В этом документе впервые описали конкретные мероприятия, которые нужно сделать, вплоть до реконструкции каких-то перекрестков, узлов, и эти мероприятия завязались с бюджетом и сроком их реализации.

4. Реальность. Также плюсом является не только подробная проработка и оценка реальных коммуникаций города, но и связь имеющихся ресурсов с планами развития города. Кроме того определенную гордость вызывает, что

новый генеральный план в отличие от генпланов других городов наиболее близок к исполнению.

Генеральный план в Перми в этом смысле он вообще такой первый известный мне документ, который в общем очень близок к реальности, потому что заложенные там ресурсы соответствуют тем задачам, которые ставятся. В других-то городах Генпланы продолжают разрабатывать по этим методикам советского времени, и собственно говоря, Генплан Перми 2004 года он был абсолютно в этой логике, то есть очень большие планы, в том числе по строительству мостов, в том числе по развитию микрорайонов, а с ресурсной базой, которая существует, соотносилось очень плохо. Никто на это не смотрел.

В основу этого Генплана положена фактическая ситуация. Т.е. когда в прошлые годы рисовались эти планы с этими новыми территориями, еще не было понимания, что мы находимся в рыночной ситуации. А сейчас Генплан рассчитан на то, что никто не может потребителя, нас с вами, заставить купить жилье, если он не хочет покупать жилье именно здесь. Т.е. расставлены приоритеты в плане развития города с учетом имеющихся земельных участков для освоения, с учетом перспектив, с учетом того, что часть территории была спланирована неправильно. Т.е. это все попытались учесть при расположении схем развития города.

5. Комплексное развитие. Таким образом, новый генплан учитывает все системы города, предлагая развивать всё в комплексе и все сферы.

Я согласен с комплексным развитием города Перми. Нельзя рассматривать одну улочку как выдернутую из контекста. Город должен располагаться компактно. Деловая жизнь должна кипеть, но при этом должны понимать, что люди не все время отдыхают, они живут, и жизнь тоже должна быть комфортной, т.е. необязательно одна улица Кирова.

6. Реконструкция ветхости и пустырей. Помимо сбалансированности, комплексности и проработанности самого документа, в первую очередь эксперты обратили внимание на предложение Генплана по квартальной застройке города, причем за счет реконструкции кварталов с ветхим и неиспользуемым жильем.

Я считаю его первым преимуществом в том, что мы не стали закладывать новые территории для развития, потому что доказали, что у нас много территорий, которые уже застроены. Мы впервые понимаем, что это сложная задача, но акцентировать на ней собираемся и решать проблему сноса и реконструкции застроенных территорий. Мы будем их сносить, реконструировать, расселять, изменять инфраструктуру, которая там сложилась, улучшать инфраструктуру, которая сейчас там есть, а не бросать это и уходить на новые объекты. Компактность имеет особое значение в существующей застройке, я считаю, что это предмет гордости профессионалов.

Хорошее, первое – реновация старых кварталов, застройка центра города. Да, в центре города у нас наиболее сосредоточены какие-то коммерческие, административные объекты, а есть масса старых, деревянных домов, не несущих в себе исторической ценности – Разгуляй и так далее, которые давно уже психологически не выдерживают никакой критики, их давно снести и что-то бы построить.

Мы не идем в захват новых территорий, а пытаемся преобразовать существующие и их не потерять. Это важный момент.

Самое ценное, что есть у голландцев, это то, что их анализ показал, у нас столько свободных территорий в центральных районах города, что мы фактически можем построить еще одну Пермь по мощности.

Отказ от развития территории – это логично, потому что не надо распылять средства, сконцентрировать в существующих границах.

Один из экспертов отметил, что в Генплане предлагается пересмотреть территории не только с ветхим жильем, но и с гаражными кооперативами:

Просмотрены приоритеты на развитие до 2050 и дальше годов на тех местах, где сейчас расположены гаражные кооперативы, их такое количество у нас, я даже не ожидала. Была в архиве ЦТИ государственного предприятия, там два кабинета заставлены стеллажами с гаражными кооперативами.

Есть идеи в генплане, которые вызывает неоднозначно положительное восприятие у всех.

Отказ от застройки микрорайонами и переход на квартальную застройку.

В качестве преимущества нового Генплана отмечается предложение квартального типа застройки в городе:

Внедрение принципов квартальной застройки, разбивки улиц, перетекание пространств, связанных, чтобы мы не обходили квартал за 200, а можно спокойно через него где-то перейти, сократив расстояние, потом как раз на эти улочки предполагается, будет выходить помещения общего пользования, магазинчики, ресторанчики. Внутри квартала, это закрытое пространство, для жильцов дома.

и отказ от принципов застройки по микрорайонам:

Второе, что отказ от микрорайонных принципов застройки, который себя плохо показал. Там действительно, пустые огромные дворы, они не пустые, там внутри детский садик и там территория, которая по нормам положена. Но все это впечатление производит все равно пустых дворов, и неухоженных, хотя там все сделано по нормам, которые сейчас еще действуют.

Часть экспертов (чаще всего из строительной отрасли) отметили идею **озеленения внутренней территории города и благоустройства малых рек.**

Однако в качестве минуса отмечается большие финансовые вложения в эту идею.

Я скажу, что преимущества как положительные черты генерального плана, это подтверждение того, что город Пермь - достаточно зеленый город и развитие садов и парков их сохранение и расширение, это меня устраивает и это мне нравится.

Вот что мне понравилось во взгляде со стороны, я говорил и говорю и еще раз повторяю на стадии мастер-плана, это обустройство пойм малых рек. Голландцы нарисовали зону отдыха рекреационную, и это было бы супер, потому что я вот допустим в Берлине как люди после окончания рабочего дня там речка, они байдарку на плечо, из дома выходят и на байдарке по реке катаются. То же самое бегать в комфортной среде не под выхлопными трубами или на велосипеде кататься, боясь что летом собьют или ударят, а в этой зеленой зоне, беговые дорожки, плюс зимой – беговые лыжи с освещенной трассой просто взял лыжи под мышку и пошел покатался и, возможно, водные виды, если возможно, то гребля. И голландцы, что меня в этом мастер-плане приятно удивило и поразило, они практически обустроили эту городскую среду и добавили в Город зоны отдыха в разы, это мне очень импонирует, в генплане.

Идея по долинам малых рек неплохая, но настолько затратная, очень дорогая. Это все равно что, мы Белкомур обсуждаем, идея в никуда, и аналогичная, это приведение долин малых рек до такого же состояния как в немецких городах, голландских городах. Никто никогда не заботился об этих оврагах и речках на протяжении десятков лет: и мусор туда валился, и сбросы различные велись, это фекальные канализации. И вдруг сегодня облагородить эти овраги, одеть в одежду эти реки, такое мероприятие, мне кажется, и дорогостоящее, и сделано будет для того, чтобы галочку поставить. Мне кажется, оно не будет востребовано жителями.

Оставление зеленого кольца правильное решение. Это достаточно прогрессивная вещь как планировка, т.е. не создавать парки внутри жилых районов, а как бы природную среду вводить в город.

Градплан, который был подработан голландцами, имеет место быть. Это в части очистки рек, в части уплотнения территории, но не там, где бабушки с лопатами встретят, а там где действительно свободно, где можно защитить, замкнуть пространство, организовать новое пространство и т.д. А таких мест по городу существующему сегодня очень много. Они нас натолкнули на мысль, что нужно экономить каждый метр, использовать рельеф, использовать Богом данную природу, реку или три реки у нас: Кама, Чусовая и Сылва. На это не смотрели.

Один из экспертов отметил также **создание культурного центра**, предлагаемое в Генплане:

Я согласен с созданием культурного центра. Должен быть центр притяжения в городе. Должна быть интересная улица, где люди живут, где жизнь кипит, где-то деловой центр, может это даже ближе к экономическим вещам, финансовый центр создать, чтобы жизнь кипела, чтобы сюда деньги стекались, а не в Москву и т.д. Я согласен, чтобы были красивые бутики фирм всех наименований, чтобы всё, что творится в Европе, присутствовало у нас. Хорошая развязка, с хорошим парком и я согласен, что это необходимо делать.

В отличие от представителей власти, которые считают новый документ проработанным и сбалансированным, представители строительного сообщества по тем или иным причинам воспринимают Генплан более негативно:

Большие прорехи в Генплане, поэтому там есть что править.

Отторжение осталось. Все строительное сообщество относится к Генплану как к неизбежному злу. Застройщики – потому что ограничение этажности. Проектировщики – потому что их отодвинули.

И, действительно, один из представителей строительного сообщества объясняет, почему в этой среде такое негативное отношение к Генплану:

Мы выходили с какими-то предложениями, нас просто не слушали. То есть мы, я имею в виду строительное сообщество, мы достаточно профессиональны в

своем бизнесе, мы выжили в разных ситуациях, и, по меньшей мере, нас надо послушать. А если не слушают людей, не слушают тех, кто делает что-то. Я не против голландцев, потому что общался, проводил тендеры и с голландцами и с немцами, соотношение цена и качество у тех же голландцев достаточно оптимальное, но всегда проектировщик в строительстве работает от заказчика. Заказчик должен давать, что ему надо. Проектировщик старается воплотить это красиво, аккуратно, хорошо. То же самое касается Генплана и во всем плане, то есть заказчик, городская администрация должна сформировать мнение, основанная на мнении как можно большего количества людей.

Говоря о конкретных предложениях в Генеральном плане города, в первую очередь стоит отметить, что вопрос этажности – один из самых острых в строительной среде. Прежде всего, эксперты видят в ограничении этажности экономическую нецелесообразность.

Я, конечно, противник достаточно жестких ограничений по высотности застройки в отдельных микрорайонах. Я понимаю, что центр города надо ограничить высотой, но все остальные районы и микрорайоны я не вижу смысла ограничивать, здесь должны присутствовать всякие новые архитектурные решения. У нас достаточно много архитекторов, тех, которые способны запроектировать приличные объекты.

Начнем с 4 этажей. Есть экономика, и это исследование заказывали не мы, заказывала администрация. Оно гласит о том, что эконом-жилье 4-этажным быть не может. 4-этажное жилье-это жилье среднего класса. Точка. Если город говорит о том, что, т. е. когда вы будете покупать квартиры по 80-90 тысяч за метр, т. е. это обращаясь к потребителю, жильцам он не бежит сам к жителям города, тогда да. А если надо решать проблемы ветхого жилья, проблемы объемов строительства, проблемы комфортной городской среды, то надо строить многоэтажки. По этому пути идут все города. Если мы хотим построить

невысокий европейский город, дайте людям зарабатывать как в Европе. Проблема ведь нет.

Минус этих планов застройки реновации старых кварталов вижу в том что ограничение этажности, что центр это только среднеэтажные, шестиэтажные дома, так скажем, в разрезе стоимости квадратного метра есть большие сомнения, что застройщики возьмутся за это и квадратный метр стоимости в таких шестиэтажных домах кварталов будет подымен для среднестатистического покупателя.

В целом эксперты понимают, что ограничение этажности связано с обликом исторической части города и предлагают решать этот вопрос в связке с реально существующими экономическими и инфраструктурными условиями.

Вопрос этажности, все за него бьются и как бы спорят, сказал бы с чего начал про центр города: есть принцип экономической эффективности, да. Если городу или власти нужна этажность ниже, то давайте говорить о том, как ее достичь и чтобы это было выгодно всем участникам, то же самое если мы не контролируем этажность, даем инвестору на выходе площадей зарабатывать, то тогда инфраструктура должна быть в составе его затрат.

И тот же самый вопрос пресловутой этажности, понятное дело, что он не сам по себе имеет значение, а в связи с определенными подходами разграничения общественных/частных пространств, с определенными подходами к размерности сетки улиц и т. д., я не могу сказать, что это важно и хорошо, а этим можно пожертвовать – одно тянет другое.

А один из экспертов даже полностью поддерживает ограничение этажности там, где это необходимо и обусловлено сложившейся высотностью:

Я считаю, что абсолютно правильная позиция – неверно вести точечную застройку. Это неправильно по отношению к жителям, проживающим в соседних домах. Часто бывает, что люди, проживающие в пятиэтажках, если кто-то

начинает строительство во дворе 16-ти этажного дома, поднимают шум и гам. В рамках генерального плана мы все-таки должны закрепиться на том, что не должно быть хаотичной застройки. Вновь появляющиеся строения должны вписываться в общий архитектурный ансамбль. Если есть одна 5-тиэтажка, вторая, то соответственно следующее здание должно появиться на таком же уровне, а не превышать в три раза рядом стоящее.

Таким образом, на этапе строительства каждого объекта необходимо будет соотносить Генплан и интерес инвестора.

Но есть нюанс, на который мы на сегодняшний день не слышим ответа. Мы говорим, что приоритеты определены, а у инвестора свои приоритеты по времени. Не может быть такого. Либо ты действовал по генеральному плану, либо генеральный план, это так, напланирование, а действуем по хотелкам инвестора, на что нас и склоняют застройщики: «Ваши планы это прекрасно, но у нас другая площадка в приоритете. Потому что она с точки зрения экономики привлекательна. У нас там продается кв. метр, а ваш не продается. Будем ждать».

Здесь администрация должна понимать, что она хочет получить от строителей. Если администрация хочет несколько домов по 4-6 этажей, чтобы полностью заполнить квартал или улицу, то они должны экономически определить, какие они могут выдать строителю преференции на этом участке. Они должны выдать земельный участок с такими преференциями, чтобы строитель был заинтересован построить нужное для города в соответствии с планами, получить свою плановую рентабельность, хотя бы 10%, он тогда спокойно сделает и уйдет. Если этого не будет – ничего не будет, какие бы благонамерения ни были, чего бы ни говорили. Никто не пойдет на эти 4-6 этажей.

Также необходимо следить за балансом развития инфраструктуры на конкретном участке, который может быть интересен застройщику:

Генеральный план определяет направления, в котором необходимо двигаться в преобразовании города, правда, условия его реализации достаточно жесткие и задача муниципалитета – создать условия, чтобы строительство велось в соответствии с утвержденной стратегией. На сегодняшний день это не совсем так – инфраструктура очень отстает от развития строительного бизнеса и является причиной для торможения ростов строительства.

О нежизнеспособности нового Генплана из-за несоответствия с ним различных нормативных документов также высказались несколько экспертов:

Да, правила землепользования застройки, нормы на присоединение, инвестиционные тарифы – вот то, что он не доработан, он, на мой взгляд, не является в полной мере жизнеспособным.

Проблемы выступают на стадии документов низших уровней. Если говорить о структуре документов, которые создают всю систему градорегулирования и влияют на застройку конкретного земельного участка, то система выглядит следующим образом: Генплан, под ним правила застройки и землепользования города Пермь, дальше программы комплексного развития всех систем: энергоснабжения, водоснабжения, теплоснабжения, водоотведения и т.д., далее нормативы градостроительного проектирования региональные и местные, далее проекты планировки территории, проекты межевания территории, правила благоустройства территории, правила санитарной очистки территории и т.д. И каждый из этих документов должен опираться на Генплан, брать оттуда все обоснования для своего содержания, для содержания этого конкретного документа, и каждый документ должен быть сопряженным с другими во всей этой цепочке. И вот уже здесь, на стадии реализации Генплана, мы имеем проблемы.

Сейчас плохо получилось, предполагалось, что будут разрабатываться и вносятся изменения в эти градостроительные нормативы, но они в Генплане описаны на местном уровне, только на местном уровне. Они не могут изменить

те, которые на федеральном, они могут где-то рядом чуть-чуть подергаться, но если там написано, что машина должна заехать во дворы, они не могут это отменить. И по сути, все это ставит вообще под угрозу реализацию мастер-плана.

Помимо общих тенденций в определении недостатков нового Генплана Перми, каждый из экспертов отметил для себя минусы, которые не встречаются в критике других экспертов. Например, одному из экспертов не понравилось предложение голландских специалистов более плотно застраивать кварталы города:

Мне не нравится, что голландцы пытаются воспроизвести здесь европейскую практику.. У нас, я считаю, люди не в состоянии жить, когда через пять метров другие окна. Такое жилье не будет пользоваться спросом.

Другой эксперт отметил нецелесообразность использования тех материалов для строительства, которые предложены в Генплане:

Они нам говорят: «У вас есть камень, дерево, делайте из этого». Зачем загонять нас в прошлый век, в старину. Сами не делают из камня и дерева – стекло, металл строят, а нас загоняют в прошлый век. Я противник этого. Что же мы будем от всего мира отставать, опять избы будем городить с петухами? Что это такое?

А еще один эксперт возмутился тем, что предлагается не развивать часть города, расположенного на правом берегу Камы, а сосредоточиться на реструктуризации старых кварталов в центральной части города:

И вдруг рекомендация голландцев в мастер-плане: «Не развивать правый берег». Мы сразу правый берег, наших же граждан начинаем ущемлять. <...> У тебя нет инвестиций, там можно не следить, там мы не будем газ прокладывать, дороги и т.д. Абсурд. Город уже существует на том берегу. Это тоже неприемлемый подход.

По словам одного из экспертов, в результате застройки центра города новыми объектами может возникнуть проблема с транспортом:

Ну и сомнение есть в том, что если реновация старых кварталов в центре будет проведена, точечная жилая застройка в тех масштабах, которые планирует генплан, не получим ли мы транспортный коллапс опять же. У нас нет парковок, у нас нет перехватывающих парковок как в Москве сейчас строят, нет подземных.

ГенПлан как метко выразился один из экспертов-строителей – это ликбез или новый взгляд на Пермь. Он имеет признаваемые достоинства, спорные моменты и идеи. К достоинствам относятся:

- + **Цельный и сбалансированный;**
- + **Подробно проработаны разделы по инженерным сетям и коммуникациям;**
- + **Связывает имеющиеся ресурсы с планами развития города;**
- + **Предусматривает реконструкцию территорий, реновацию старых кварталов.**

Спорные интересные новые идеи:

- **Квартальная застройка, отказ от застройки микрорайонами.**
- **Озеленение внутренней территории города и благоустройства малых рек, т.н. зеленое кольцо.**
- **Создание культурного центра.**

Основные недостатки Генерального плана:

- **Ограничение этажности строительства;**
- **Сложности в соотношении градостроительной политики города и интересов инвесторов;**

- *Заброшенность и остановка развития окраинных территорий;*
- *Несоответствие градостроительным нормативам и правилам;*
- *Транспортные проблемы в случае реализации Генплана.*

Исследование показало, что в настоящее время существенно расходятся позиции относительно Генплана разработчиков, идеологов Генерального плана, представителей органов власти, с одной стороны, и застройщиков, архитекторов с другой стороны. Налицо имеющееся между ними противостояние и недопонимание по этому вопросу и преимущественное неприятие застройщиками и архитекторами отдельных положений нового Генерального плана.

Очевидно, на начальном этапе представители строительного сообщества, пермские архитекторы не были услышаны разработчиками. В итоге последние не получили своевременно обратную связь, а строители и архитекторы были отстранены от разработки и обсуждения основных положений, и сейчас ушли в оппозицию. Это признают и сами разработчики, что неприятия было меньше, если бы Генплан с самого начала учитывал мнение пермского экспертного сообщества. Сейчас есть возможность эту ситуацию исправить.

2.2. Соотношение ГенПлана с градостроительными нормативами

В предыдущей части некоторые эксперты уже отмечали в качестве недостатков нового Генплана некоторое несоответствие рекомендуемых норм для местного уровня федеральным нормам, в связи с чем могут возникнуть проблемы на стадии утверждения проектов строительства. В вопросе о том, нарушает ли Генплан СНИПы, эксперты разошлись во мнениях.

Одни считают, что Генплан не учитывает российские нормы и правила строительной сферы, и это его минус.

Он разрабатывался совершенно без учета этого. Естественно, голландцы не обязаны знать наши СНИПы, может, конечно, они устарели. Инсоляция, обеспечение стоянками, все это требовало постоянного обсуждения. Потом как-то прочитали, подделали.

Что касается СНиПов, то действительно некоторые из них являются сдерживающим фактором, например - нормативы инсоляции, которые были введены в нашей стране в советские времена, как мера борьбы с туберкулезом и рахитом. Поскольку утвержденный генеральный план предполагает дальнейшее развитие города, без увеличения его площади, встает вопрос, каким образом вести уплотнительную застройку и выполнять требования инсоляции. В связи с этим, считаем, необходимо перевести требования по инсоляции из разряда обязательных, в разряд рекомендательных.

Один из экспертов отмечает, что противоречие Генплана российскому законодательству может привести к отказу застройщиков от воплощения идей Генплана:

Начинать надо с буквы А, а не с буквы Я. А буква А надо понять там всякого рода, которые хотят видеть. Вот тот город, уплотненная среда, вопрос уплотнения да, межрайонные заполнения да, это нужно, но как-то вот всегда как в России, хотели как лучше, а получилось как всегда. Генплан – четкий пример. И если примут правила застройки землепользования, я думаю, что найдется человек,

который сразу же покинет субъект, потому что они противоречат законодательству.

Однако представители органов власти и разработчики Генплана оказались прогрессивнее. Они считают, что Генеральный план не может противоречить СНиПам, т.к. это документ, который не может непосредственно влиять на строительство объекта.

Нет, он не нарушает, он не учитывает. Генплан это документ непрямого действия, это стратегический документ, модель. Модель не может ничего нарушать.

Генплан, это документ такого уровня, который до СНиПов, норм или чего-то еще не спускается. Он содержит глобальные схемы, дальше идет его реализация, его правоприменение в тех документах, которые непосредственно влияют на жизнь, т.е. Генплан, это не документ прямого действия. Он говорит о том, если говорить конкретно о застройке, что для его реализации необходимо принятие правовых актов, которые создадут ряд условий для застройки. Это правовые условия, экономические и организационные. Т.е. должны быть созданы правовые акты, которые позволят все нововведения Генплана применить в жизнь.

Кроме того не все строительные нормативы обязательные к соблюдению. Некоторые из них только рекомендательного характера.

На самом деле, никаких кардинальных препятствий для внедрения той градостроительной модели, которая предложена стратегическим мастер-планом и Генпланом – их не существует. Просто не существует. Надо внимательно читать Своды правил, в том числе СНиПы, потому что там есть обязательные вещи, которые связаны с необходимостью обеспечения безопасности, в том числе пожарной безопасности, и это надо строго выполнять. Но опять же есть разные инструменты, как решать эти проблемы, как выполнять эти требования. И там есть некоторые рекомендательные вещи, к которым нам можно относиться как к рекомендациям, то есть принимать их или не принимать – предлагать свое.

Все эксперты соглашаются с тем, что отдельные градостроительные нормы безнадежно устарели. Обязательные площадки для выбивания ковров, разворот пожарной машины во дворе и другие нормы по большей части неактуальны, но они есть. В итоге ГенПлан действительно как бы нарушает нормативы и точная реализация его возможно только с принятием новых норм. Но ГенПлан – это модель, а не документ прямого действия, поэтому нормы он не учитывает. В итоге ПЗЗ, принятые на основе ГенПлана, должны учитывать нормы, что неизбежно приведет к корректировке модели.

Однозначно реформирование нормативов, как на федеральном, так и на местном уровне уже назрело. Об этом говорят и архитекторы и строители. Остается только дожидаться политической воли.

2.3. Оценка ключевых и наиболее спорных положений ПЗЗ

Наиболее обсуждаемыми и спорными положениями Генерального плана и Правил землепользования и застройки (ПЗЗ) являются предложение по ограничению этажности, а также периметральная застройка.

В соответствии с принятым Генеральным планом застройки города, предусматривается **ограничение максимальной высотности** строительства в границах краевого центра. В частности, на окраине города высотность зданий будет ограничена 10,5 и 13,5 метра, в центре - 20 метрами. И только в четырех микрорайонах (Парковый, Садовый, Крохалева и Пролетарский) домам разрешат расти до 35 метров. Возможность высотного строительства остается и в других микрорайонах, но архитектурные проекты пермских небоскребов обязательно должны пройти процедуру публичных слушаний.

Кроме того предполагается, что **застройка кварталов будет периметральной**: фасады образуют линию, а внутри образуется частное пространство.

Эти положения получили неоднозначную оценку со стороны экспертов.

2.3.1. Ограничение этажности строительства

В ходе экспертных интервью, затрагивая тему ограничения этажности строительства в городе Перми, были озвучены и аргументированы три точки зрения (две диаметрально противоположные и одна – компромиссная):

- ограничение высотности строительства **НЕОХОДИМО ВВЕСТИ**
- ограничение высотности строительства **НЕОХОДИМО ОТМЕНИТЬ**
- ограничение высотности строительства **НЕОХОДИМО ВВЕСТИ ИЗБИРАТЕЛЬНО**, только на отдельных территориях города.

Для начала рассмотрим аргументы ЗА и ПРОТИВ введения ограничение на максимальную высотность зданий (см. таблицу 2.3.1).

Таблица 2.3.1

	Аргументы ЗА	Аргументы ПРОТИВ
1.	<p>Необходимость задать «правила игры» в сфере градостроительства.</p> <p><i>То, что сейчас делается, это установление базовых ограничений, которые бы позволили вообще заняться хоть каким-то градостроительством.</i></p>	<p>Возрастет стоимость квадратного метра жилья, т.к. при тех же затратах на фундамент, подключение к сетям и пр. фактическая площадь будет меньше.</p> <p><i>Когда они построят жилые дома по шестизэтажности в центре, кто их сможет позволить себе их купить, те кто сейчас живет в Кировском, Орджоникидзевском районе, это вряд ли, что они продадут свои за миллион восемьсот купят за три миллиона в центре. Весь вопрос, какая цена этого жилья будет в центре.</i></p> <p><i>Они менее понятны застройщикам с точки зрения экономики, потому что нормы требуют определенных инженерных систем, определенных дополнительных коммуникаций и т.д., а площадей мало получается.</i></p> <p><i>Экономики точно нет, даже если мы в чистом поле строим 5 или 16 этажные дома, то разница как минимум в 10-15%, 5-этажный дом дороже, чем 16-ти этажка. Если в центре города надо поставить парковки внизу, надо сети все подтащить и т.д.</i></p>
2.	<p>Обеспечить равноправие собственников земельных участков.</p> <p><i>Квартальная система Европейская в некотором смысле равноправна. Так если решается, что в квартале все могут строить только по периметру пять этажей, все оказываются в равных условиях.</i></p>	<p>Для того чтобы разнообразить архитектуру города, нужны высотные акценты, некие доминанты, в противном случае город станет скучным.</p> <p><i>Должны быть акценты высотные, <...> чтобы совсем в унылую такую не раскатывать территорию.</i></p>
3.	<p>Создать в городе комфортную среду для проживания граждан.</p> <p><i>16-ти этажная застройка и периметральная они одинаковы абсолютно, но дают совершенно другой комфорт среды, нежели вот эти здания, которые стоят большие.</i></p>	<p>Предложение должно регулироваться спросом, а не ограничениями сверху. В условиях рыночной экономики навязываемых ограничений быть не должно.</p> <p><i>Рынок в данном случае отрегулировал бы нормально.</i></p> <p><i>Генплан и Мастер-план предусматривают, что мы вышли из регулируемой экономики, что мы находимся на рынке. Исходя из этого, никакие искусственные ограничения не допустимы.</i></p>
4.	<p>Ограниченность спроса на квартиры в многоэтажных домах.</p> <p><i>Совсем высотные двадцати пяти этажные</i></p>	<p>Ограничение высотности остановит развитие строительного рынка Перми, негативно повлияет на инвестиционную</p>

	Аргументы ЗА	Аргументы ПРОТИВ
	<p><i>дома, которые для Перми достаточно новым являются событием, они наверное вполне исчерпаемы с точки зрения спроса, и я думаю этот спрос он уже на пределе насыщения <...> Точно абсолютно людям понятнее шестиэтажные дома.</i></p>	<p>привлекательность <i>Город естественным образом растет. <...> И этот процесс был остановлен сначала кризисом, потом мастер-планом, потом Генпланом, и в результате мы оказались деградирующим в строительстве регионом, единственным в России.</i></p>
<p>5.</p>	<p>Дает возможность выйти на строительный рынок компаниям с малым и средним капиталом, обеспечивает приток новых участников и игроков. <i>Чтобы сразу возвести три 16 этажных дома вам нужно иметь хороший стартовый капитал. А если вы постепенно будете строить, сейчас у всех по 6 или по 4 этажа, а затем будете продавать, это уже другие совершенно ресурсы, другие заделы. Найти одного крупного покупателя или серию маленьких инвесторов, которые выжили, легче. <...> Это позволяет выходу на рынок компании с малым и средним капиталом. Увеличивает предложение.</i></p>	<p>У покупателей недвижимости должен быть выбор, на рынке должен быть представлен весь спектр объектов в соответствии со спросом. <i>Есть люди, которым нравится жить на 30-м или 40-м этажах, почему не дать такую возможность пермякам жить в таких объектах?</i> <i>И монолитное домостроение, и сочетание крупнопанельного домостроения должно сохраниться, и каменное строительство, и деревянное, и использовать местные строительные материалы.</i> <i>Очень жесткое ограничение по высотности лишает возможности застройщиков и потенциальных покупателей жилья, права на выбор квартиры по этажности.</i></p>
<p>6.</p>	<p>Ограничение высотности необходимо, <i>чтобы ограничить произвол наших застройщиков. Ведь им разреши, сними это ограничение, это будет 17 этажей, а то и 26.</i></p>	<p>Необходимо равняться на прогрессивные города мира и России, где запретов на высокие строения нет. <i>Весь мир и самые прогрессивные города в России вообще-то не ограничивают эту сферу деятельности. Почему мы пытались и пытаемся идти этим путем, мне не понятно.</i></p>
<p>7.</p>	<p>Сохранение исторического облика города. <i>Если мы говорим о том, что у нас есть культурное историческое наследие, если мы договариваемся о том, что должны сохранить это наследие, тогда, безусловно, по этой территории нужно решить вопрос о том, что не должно возникать...</i></p>	<p>Ограничение высотности строительства обесценивает искусство архитектора, ограничивает его творческий потенциал и, как следствие, обедняет облик города. <i>А где искусство архитектора-градостроителя? Где новые ансамбли, силуэты, неожиданные ракурсы, то, что город наполняет жизнью? Вы этого уже лишены. Мы превращаемся в бараки только 4-6-этажные, если буквально это исполнить.</i> <i>Такие жесткие правила лишают архитекторов возможности применить свои профессиональные знания, талант, для правильного построения жилого микрорайона или увязки точечной застройки с существующей.</i></p>

	Аргументы ЗА	Аргументы ПРОТИВ
8.	<p>Позволяет снизить затраты на подключение и обслуживания сетей за счет более эффективного использования уже существующих коммуникаций.</p> <p><i>Основа генплана состоит в том, что у нас много изношенных сетей, их плотность заселения территорией маленькая, потому нужно повышать плотность и тем самым повышать окупаемость сети и возможность их модернизации.</i></p>	<p>Ограничение высотности строительства может послужить причиной ухода с пермского рынка крупных застройщиков – в более лояльные и экономически привлекательные регионы.</p> <p><i>Я их буду строить в Тюмени, в Свердловске, в Кирове, там где они нужны, в Казани.</i></p> <p><i>В крае уже сложно стало, они едут в Ижевскую, Тюменскую, Курганскую, где-то рядом и ищут там заказы, и найдут.</i></p>

Вполне понятно и объяснимо, что возражения относительно введения данного ограничения чаще высказывали представители строительной отрасли (застройщики, архитекторы и руководители СРО).

Основным аргументом строителей является экономическая невыгодность и дороговизна малоэтажного строительства: *эконом-жилье 4-этажным быть не может. 4-этажное жилье – это жилье среднего класса*, и как следствие – невостребованность такой дорогой недвижимости, поскольку она не соответствует доходам горожан. Т.о. гипотетически город будет иметь избыток невостребованных дорогостоящих площадей, с одной стороны, и дефицит эконом-жилья и социального жилья, с другой стороны.

Если надо решать проблемы ветхого жилья, проблемы объемов строительства, проблемы комфортной городской среды, то надо строить многоэтажки. По этому пути идут все города. Если мы хотим построить невысокий европейский город, дайте людям зарабатывать как в Европе.

При этом сторонники введения ограничения этажности, напротив, опровергают доводы строителей: *с точки зрения строительства и технологий, удорожания здесь никакого нет: чем здание выше, тем оно дороже*. По мнению идеологов и разработчиков Генплана, малоэтажное строительство неэффективно и уступает многоэтажному по стоимости только в случае освоения новых территорий, когда к участку необходимо подводить все коммуникации, строить дороги и т.п. В

случае же уплотняющей застройки 6-этажные дома в состоянии конкурировать по стоимости квадратного метра с 16-этажными.

Вызывал сомнения у экспертов и **вопрос договороспособности Генерального плана Перми**. Разработчиками предполагается, что высотные акценты в городе полностью не запрещаются, лишь регламентируется процедура согласования строительства высотных домов:

- *На первом этапе* застройщик *должен обосновать это свое желание разными способами, например, разработав проект планировки*, разработать проект строительства и обосновать перед комиссией по землепользованию и застройке возможность строительства на конкретном участке здания большей этажности, нежели оговорено в ПЗЗ;

- В случае успеха на комиссии *вторым этапом* выступают публичные слушания, на которые застройщик должен будет вынести свой проект и *доказать всем соседям, что вообще-то говоря, им от этого дома будет лучше, а не хуже*.

Однако подобная схема обсуждения и согласования, по мнению ряда экспертов, является достаточно коррупциогенной и не соответствующей действительности, т.к. во-первых, ПЗЗ являются своеобразным законом, нарушить или обойти который после его принятия представляется проблематичным: *когда правила землепользования и застройки вступят в действие, это будет являться основным законом, ограничивающим этажность, не будет никаких способов выйти за эти высотные параметры*. Во-вторых, сроки рассмотрения и обсуждения подобного проекта, выходящего за рамки оговоренной высотности, будут очень длинными, поскольку длинна и сама цепочка согласований. По оценкам экспертов это может занять от 1,5 – 2 лет.

Гражданин или компания должны будут пойти на комиссию, условно, проползти на коленях 200 метров. <...> Мало того, что комиссия скажет «согласна, повысить этажность», этот проект должен дальше выйти на общественные слушания. Общественные слушания пройдут, комиссия снова

должна собраться и рассмотреть заявления, которые на общественных слушаниях поступили. После этого это должно попасть в Думу, она направит в комитет, он обсудит, отправит в Думу для решения, после принятия решения выйдет официальный бюллетень, и тогда когда-нибудь будут внесены изменения в карты высотности. И только после этого Департамент градостроительства и архитектуры даст на согласование на изменение высотности.

В-третьих, эксперты высказывали опасения, что такая длинная цепочка согласований и сложностей может поспособствовать развитию коррупционных схем решения вопроса: *меня смущает, что наши чиновники могут этим пользоваться.*

Эксперты в основном сошлись во мнении, что в некоторых районах города необходимо ввести ограничение по этажности строительства. Введение такого ограничения может обуславливаться разными причинами: экономической целесообразностью, желанием сохранить архитектурно-исторический облик города и пр. Информанты отмечали, что **ограничение высотности целесообразно:**

- в исторических районах города – улица Сибирская, Комсомольский проспект, исторический центр и те улицы, где сохранились дома дореволюционной постройки с целью сохранения облика Перми периода ее основания.

Остается фрагмент исторической улицы, как выглядела Пермь в период начала ее образования, я думаю, что на этой территории, безусловно, нужно вводить эти ограничения.

Разумно ограничение этажности в исторических кварталах, например, та же улица Сибирская, допустим, частично улица Ленина, центральная, которые исторически сложились

- в районах со сложившейся этажностью

У меня было предложение ограничить только в тех районах, где сложившаяся этажность.

- в районах с проблемной геологией – построенными над карстовыми пустошами, с опасностью провалов и обрушений

Все равно в нашей экономике перекрываются, строят на карстовых, т.е. в Кунгуре дома-то периодически проваливаются.

Высота строительства в остальных районах города, по мнению экспертов, должна регулироваться архитектурной и социально-экономической целесообразностью.

Если мы как догмат определяем, что только высоко или только низко - это неправильно, потому что ни одна территория не похожа на другую. В каких-то вещах нужно предусматривать возможность точек роста. А другие территории нужно защищать, потому что будет социальный взрыв, если начать уплотнять территорию, жителям это не понравится.

Более того, информанты обращали внимание на то, что и в исторических кварталах возможно появление новых современных зданий, если они естественно вписываются в сложившуюся архитектуру и *не угнетают те здания, которые мы пытаемся сохранить.*

При этом задача не в том, чтобы не строить новые здания с историческими рядом. Задача в том, чтобы настолько умело сочетать, чтобы одно другому не мешало, чтобы не портило друг друга.

Эксперты «по обе стороны баррикад» (и сторонники и противники внедрения ограничения) отмечали недостатки в информационном сопровождении принятия мастер-плана и Генплана. У информантов создалось впечатление, что у разработчиков и идеологов Генплана недостаточно весомых аргументов необходимости ограничения этажности: *разработчики этих предложений не смогли убедить общество в том, что они предлагают мастер-план, ограничения, квартальная замкнутая застройка.*

Об этом же говорят и разработчики документа: *значит, недоработка разработчиков Генплана, мастер-плана, значит, не смогли объяснить, значит, не*

смогли убедить, значит, остались непонятыми. Причем, высказывались опасения, что момент для разъяснения уже упущен: реально очевидно, в мастер-плане сделана одна ошибка, это остался непонятым, непринятым городским сообществом документ. И был, похоже, пропущен тот момент, когда можно было это объяснить, а в тот момент, похоже, добавили, и появилась стенка, отторжение.

2.3.2. Периметральная застройка

Еще одним принципиальным архитектурным решением, на котором базируются Мастер-план и Генеральный план Перми, является квартальная периметральная застройка, когда дома выстраиваются по периметру квартала фасадами наружу, а внутренняя территория является частной собственностью жильцов дома.

На данный момент прорабатывается несколько участков, где будет применён принцип "кластерной (периметральной) застройки", как основной идеи нового Генерального плана: квартал №179, район "ДКЖ", "Порт-Сити", "Красные казармы". Ниже приведены проекты планировки этих кварталов.

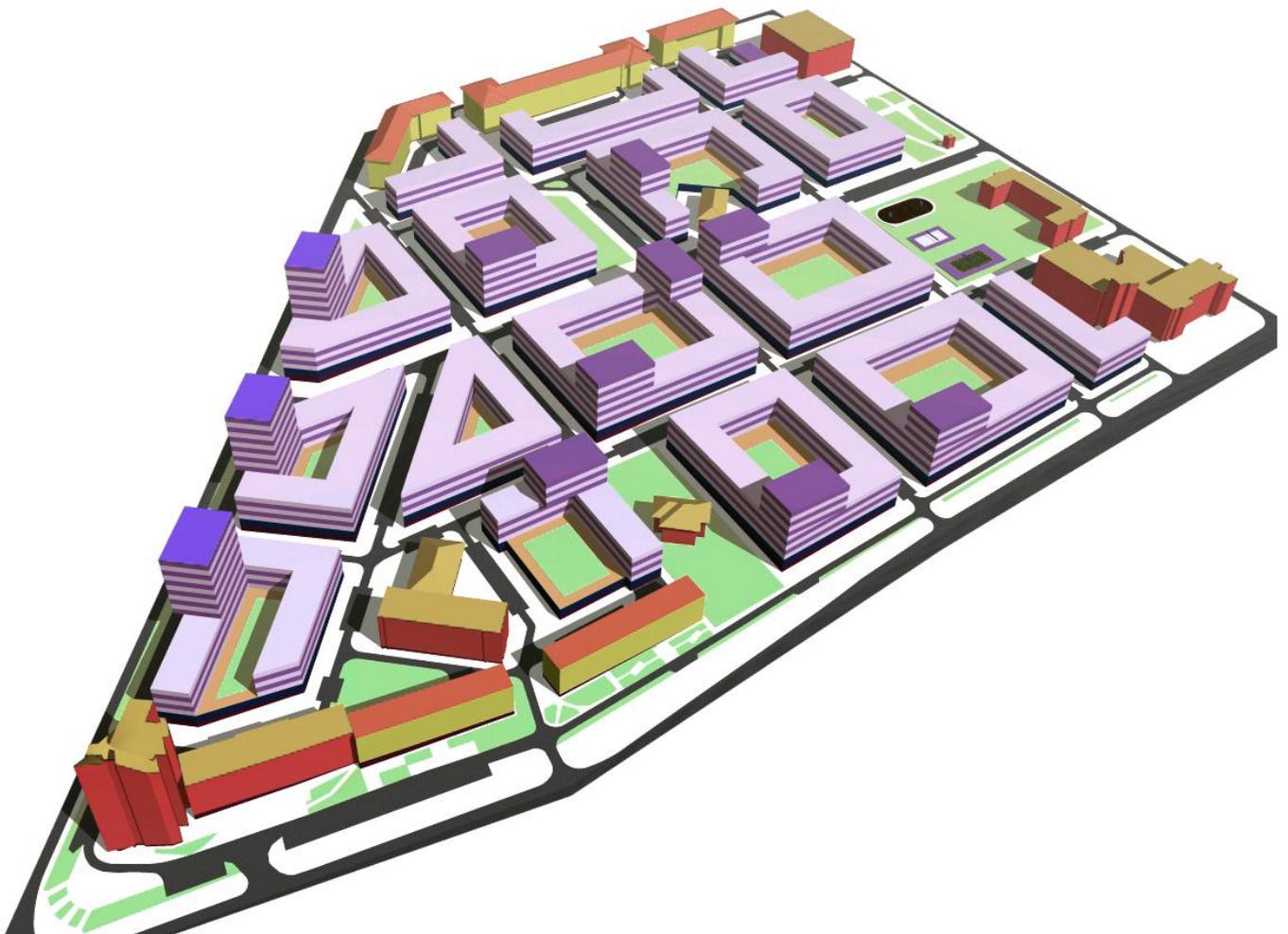


Рисунок 2.3.1 Проект планировки квартала №179¹



Рисунок 2.3.2 Проект планировки района ДКЖ (красным выделены существующие крупные кварталы и высотная застройка, которые будут сохранены)²



Рисунок 2.3.3 Проект планировки «Порт-Сити»³

¹ Источник: сайт ОАО «Пермагстройзаказчик» - www.pasz.ru

² Проект разработан МБУ "Бюро городских проектов". Источник: <http://archiperm.livejournal.com/5407.html>

³ Источник: сайт «Порт-Сити» - <http://port-city.ru/>



Рисунок 2.3.4 Проект планировки микрорайона «Красные казармы»⁴

По мнению разработчиков Генплана, периметральная застройка должна выступить в качестве инструмента по созданию комфортной среды и разграничению общественного и частного пространства.

Периметральная застройка – это тоже инструмент, это в первую очередь инструмент безболезненного разделения частных и общественных пространств. Пока мы жили в Советском союзе, где все было общее, в том числе дворы, в том числе территории, может быть такая проблема остро не стояла. Как только мы

⁴ Разработан Российским научно-исследовательским и проектным институтом урбанистики (г. Санкт-Петербург),
Источник: www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1489044&langid=5

с вами из Советского союза ушли, в капитализме начали жить, мы получаем огораживание территорий, получаем вот эти новые районы, они превращаются в районы заборов.

Аргументы сторонников и противников периметральной застройки из числа экспертов приведены в таблице 2.3.2.

Таблица 2.3.2

	Аргументы ЗА	Аргументы ПРОТИВ
1.	<p>Избавляет от заборов</p> <p><i>Многие сейчас дома, в основном новые, огораживают после окончания строительства заборами.</i></p> <p><i>У нас город состоит из заборов. Весь смысл периметральной застройки состоит в том, чтобы город состоял из фасадов, когда это вот улица, то по красной линии идет фасад.</i></p>	<p>Квартиры в таких домах будут стоять существенно дороже из-за более высоких затрат по строительству</p> <p><i>Хорошо строить, это дорого... И отсюда хорошие 4-6 этажные дома не появятся, потому что ни один инвестор на это дело не пойдет.</i></p>
2.	<p>Инструмент для разделения частного и общественного пространств</p> <p><i>Периметральная застройка это тоже инструмент... безболезненного разделения частных и общественных пространств.<...> Они должны быть четко локализованы, мы должны понимать, где заканчивается зона чья, где чья зона ответственности.</i></p>	<p>Возникают проблемы с сезонной уборкой территории – заезд техники во дворы.</p> <p><i>Кварталы, которые предложены, слишком мелкие. У нас климат зимой снежный. Эти мелкие дворы будут завалены снегом, их невозможно убирать.</i></p> <p><i>Я представил себе колодец, и кто же будет вывозить зимой из него снег?... Если это частная территория, то я огорожу заборчиком и никакую технику не пущу.</i></p>
3.	<p>Позволяет более эффективно использовать существующее пространство, избавляться от пустырей</p> <p><i>Процитирую английского архитектора: «Пермь – это город пустых пространств». Это его любимая фраза о том, что пустыри кругом.</i></p>	<p>Нарушаются требования пожарной безопасности</p> <p><i>К тому же они нарушают условия пожарной безопасности и т.д.</i></p>
4.	<p>Формирует более комфортную среду</p> <p><i>При таком уплотнении возникнет более комфортная городская среда. Грубо говоря, получится на каждый квадратный метр земельного участка больше денег. Но можно будет заасфальтировать, сделать хорошие газоны, сделать детскую площадку.</i></p> <p><i>Периметральная застройка это конечно, в первую очередь и во вторую, это способ создания более-менее комфортной среды.</i></p>	<p>Нет исторической обусловленности, это чуждая для нас архитектурная политика</p> <p><i>У голландцев это комфортная среда, связанная еще и с их историей, у нас нет. Потому что у нас другой климат, другие условия, другая широта души.</i></p> <p><i>Мы привыкли, что подъезд во дворе, потому что там защищенная среда. А у голландцев нет, у них предложение – подъезды на улице, чтобы жизнь на улице была полной.</i></p>
5.	<p>Использованием придомовой территории смогут заниматься жильцы по своему желанию и потребностям, как собственники</p>	<p>Дворы-колодцы – это некрасиво и некомфортно</p> <p><i>Сейчас убогие дома в Санкт-Петербурге,</i></p>

	<p>этой территории <i>Мы... говорим о том, что если мы хотим обеспечить территорию каким-то благоустройством, то это должна взять на себя публичная власть и вне земельных участков, когда собственники сами распоряжаются, как его использовать.</i></p>	<p><i>дворы, не все, конечно, темные, мрачные, заплесневелые. Там даже жизни нет никакой, не говоря уже о том, что приходится смотреть друг другу в окно. Если это комфорт, то я не очень его понимаю, что это за комфорт.</i></p>
6.	<p>Разнообразить предложение на рынке жилья <i>Есть коттедж, есть высотка (не берем ветхое жилье) – это стартовая точка, откуда должны вроде бы все распространиться, и потом освободить эту территорию для качественного преобразования. Скачок между высоткой и отдельным домом очень большой и многим людям неинтересный. Не все люди хотят жить деревенским укладом. А что-то промежуточное сейчас отсутствует.</i></p>	<p>Отсутствие места для парковки жителей домов <i>Когда мы так положили объект при периметральной застройке и получили такой дом, здесь немного благоустроили двор, оставили противопожарный проезд внутри и, осталось места под одну песочницу, здесь тонкая полоска тротуара, и пошла сетка городских улиц. Куда девать автомобили жителям этого дома?</i></p>
7.	<p>Городу нужна градостроительная политика, которая в настоящий момент отсутствует <i>Могу сказать, что в городе какой-то очевидной градостроительной политики, как он должен выглядеть, нет.</i></p>	<p>Нежелание людей жить окна в окна с другими горожанами, сокращение личного пространства <i>Вот готовы ли они ради хорошо стриженного газона во дворе оказаться окнами с соседями? Мы конечно к этому не привыкли, что называется окна в окна, по поводу этого тоже много критики</i></p>
8.		<p>Ограниченная территория для благоустройства и оснащению придомовой территории <i>В периметральной застройке невозможно обеспечить детскими площадками, парками, садами.</i></p>

По ряду аспектов периметральной застройки ее сторонники и противники имеют принципиально разные точки зрения и активно дискутируют заочно. К таким моментам следует отнести:

А) **Уборку внутривортовой территории.** Противники периметральной застройки напирают на то, что дворы-колодцы будет сложно очищать от снега зимой, он там будет скапливаться и долго таять, т.к. проезд крупногабаритной техники во двор станет невозможным, к тому же в случае если двор является частной территорией, могут возникнуть дополнительные затруднения: *Я представил себе колодец, и кто же будет вывозить зимой из него снег?<...> Если это частная*

территория, то я огорожу заборчиком и никакую технику не пущу. В то время как их оппоненты обращают внимание на наличие других инструментов и возможностей для уборки территории, которым не мешает кластерная застройка: Если у вас есть единственный способ, что вы можете загнать только трактор К-700 и убирать, тогда, конечно, вам нужно иметь микрорайон гигантский и ничего вы с этим не сделаете. Но есть малогабаритная техника, ручная техника, которая вообще не требует машин.

Б) Стоимость квадратного метра в подобных домах. Противники периметральной застройки утверждают, что стоимость квадратного метра в таких домах существенно возрастет в связи с затратами на фундамент и кровельные работы (большей площади), а также с ограничением высотности таких домов (до 6 этажей). По примерным оценкам экспертов стоимость квадратного метра будет выше на 20 – 30% и может составить 55 – 60 тыс. руб.

Для того чтобы поставить дом так, площадь фундамента увеличилась, при этом общий объем железобетона остается прежним, а фундаментные работы и котлован увеличиваются, это одни из самых дорогостоящих работ при создании объекта. При этом площадь кровли тоже многократно увеличивается, а это тоже не самая дешевая конструкция в объекте.

Ассоциация «Пермский строитель» заказывала одному из проектных институтов Перми. Эта оценка была доведена и до руководства города, не знаю, края доведена или нет, но там цены теоретически показаны процентов на 20-25 дороже, существующая себестоимость среднего строительства в Перми.

Себестоимость будет процентов на 30 дороже. <...> Если рассматривать 5, 10, 16 и 6 этажей, то 6 будет самое дорогое. Почему вот, грубо говоря, никогда не строили 6-этажки, строили 5, 10, 9, 11, 16, 17, 20? Это же объясняется не архитектурными компонентами, это экономика. То есть если ты строишь 6, 7-этажку, то она должна быть элитной, 6, 7-этажки элитными бывают.

Не меньше шестидесяти [прим. тысяч рублей за квадратный метр], я предполагаю. Ну пятьдесят пять, шестьдесят

Однако сторонники застройки утверждают, что стоимость строительства такого жилья не дороже, нежели традиционного, т.к. 1) выход площадей получается таким же за счет большей площади строительства; 2) из-за низкой высотности можно использовать менее дорогостоящие материалы, сэкономить на высотной технике и пр.

По сути, для 6 000 кв. м. стандартной 16-этажки количество проживающих людей требует территории соразмерной с территорией 6-этажного дома, если его положить, т.е. ту же самую высотку, с теми же самыми площадями кладем. <...> Появляются другие преимущества: не требуется дорогой высотной техники.

Например, для 6-этажного дома можно более простые, более легкие фундаменты ставить, вам необязательно бить свайное поле, если грунты позволяют. <...> По кровлям - кровли больше, и вроде бы она должна быть дороже, но вы можете применять более дешевые решения, такие как скатная чердачная кровля, которую вы не можете применять на высотных зданиях. <...> Вы можете в 6-этажном доме как минимум 3 этажа строить из легких материалов типа газобетон, то есть вам не нужно каркасное строительство.

Стоимость квадратного метра ни на сколько не больше будет, понимаете, в абсолютном выражении. <...> Если мы отдельно стоящими пятиэтажками застроим или периметральными пятиэтажками ну цена метра такая же будет.

В) Затраты на лифт. По существующим нормативам, в домах этажностью выше 5 этажей обязательно установка лифтов, которые существенно удорожают стоимость строительства, если речь идет о 6-ти этажах: *Соотношение общей и полезной площади резко падает при наличии лифтовой шахты, и поэтому 6-этажка очень дорогая, она на уровне, я думаю что, самая дорогая будет. Если рассматривать 5, 10, 16 и 6 этажей, то 6 будет самое дорогое.*

Однако защитники и идеологи периметральной застройки приводят другие расчеты: *На самом деле, очень высокий рост цены лифтов возникает после преодоления 10-ти этажей. Если сравнивать между 6-ю и 10-ю этажами, это, конечно, большая разница в затратах. Лестнично-лифтовой блок в 6-этажном*

доме действительно дороже, чем в 7-этажном. В 7-этажном дороже, чем в 8-этажном, в 8-этажном дороже, чем в 9-этажном. А вот дальше все закачивается, потому что уже в 10-этажном оказывается дороже, причем существенно, чем в 6-этажном. Потому что начинается история, вы должны обеспечить уведомляемую лестницу, вы должны обеспечить, начиная с 10 этажей 2 лифта, начиная с 17 этажей вы должны обеспечить незадымляемые лестницы типа М1, которые требуют воздушного шлюза и дополнительного прохода через балкон.

Высказывались предложения о постройке наружных лифтов в домах периметральной застройки, что позволит сохранить полезную площадь внутри дома и удешевит строительство. Однако, по мнению экспертов, эта мера, напротив, сделает строительство таких домов дороже: *Наружные приставные лифты изначально дороже, чем встраиваемые.* Также такие конструкции в перспективе могут принести неудобство горожанам, стать жертвами вандалов: *Первое – они будут выходить на тротуары и, тем самым будут ограничивать пешеходное движение. Второе – как правило, приставные лифты имеют стеклянную конструкцию, думаю, что люди будут экспериментировать, как будет разбиваться бутылочное стекло об эту стеклянную поверхность.*

Экспертами высказывались опасения, что застройщикам будут неинтересны подобные проекты в связи с перечисленными выше претензиями к периметральной застройке, чему примером является фактически сорванный конкурс на застройку квартала у ДКЖ и др.: *Я что скажу, даже объявленные конкурсы на возможные показательные кварталы, они же не вызвали интереса у основной массы застройщиков города Перми. Если бы была там какая-то экономическая и прочая, наверно там бы очередь стояла или заявок было намного больше.*

Еще одна сложность, по прогнозам экспертов, может быть связана с соблюдением интересов жильцов тех домов, дворы которых планируется уплотнять в ходе периметральной застройки: *Да и сейчас мы это видим, когда точечная*

застройка идет застройщики выигрывают земельный участок у детей детская площадка, забастовки устраивают и так далее. Но в любом случае какая-то должна быть общая территория, допустим для детской площадки, для хозяйственных каких-то вопросов, для личного транспорта, понятно, что это не совсем ограничить, везде шлагбаумами оградить, это не понравится никому конечно. Учитывать интересы тех жителей, которые живут в домах возведенных, существующих

И сторонники, и противники внедрения ограничения по высотности строительства, а также соблюдения принципов периметральной застройки, сходятся во мнении, что процесс внедрения новых правил необходимо сделать максимально безболезненным для строительного рынка. Для этого необходимо соблюсти ряд условий и процедур.

Рекомендации экспертов по созданию условий для принятия строительным сообществом положений нового Генерального плана Перми:

1) Необходимо предусмотреть механизмы стимулирования застройщиков на строительство 4 – 6-этажных периметральных домов: *если власть хочет внести какое-либо ограничение, оно должно сразу же заложить стимулы, для применения всеми заинтересованными лицами этого ограничения.*

В качестве таких стимулов могут выступить:

➤ экономические стимулы:

Мне должны это компенсировать, то, что я вложил на инженерные сети, тогда я спокойно сделаю, да еще и оближу эти 6 этажей;

Надо с застройщика что-то другое снять, те же коммунальные сети, стоимость присоединения к сетям, которая в 20-30% от стоимости возводимого жилья достигает, это очень мощный ресурс;

Застройщик должен получить такой выход кв. метров, который бы позволил ему по рыночной цене окупить эти затраты и затраты на

строительство самого объекта, в противном случае, никто из застройщиков не выйдет на реконструкцию этой территории.

Компенсировать затраты, если мы хотим в угоду генплану сделать 6-ти этажный, а не 16-ти, то необходим возврат части затрат застройщику как инвестору.

- *частичная отмена ряда бюрократических процедур, облегчение процесса оформления земельного участка: у нас цена квадратных метров в Перми, в частности, включает в себя землю, всяческие чиновничьи препоны, которые не секрет что решаются за счет финансов. Если все эти барьеры будут сняты и будет прозрачно, открыто, доступно легко застройщикам и т.д., то цена квадратного метра будет соответствующей*
- *участие власти в продвижении, формировании спроса на жилье в таких домах, обеспечение приобретения жилья в этих домах.*

2) Необходимо предусмотреть т.н. **«переходный период»**, во время которого строительные компании смогут завершить запланированные ранее объекты на купленных земельных участках, либо перепродать эту землю.

Сейчас нет смысла покупать землю в Перми, потому что есть непонятки с правилами. Ты купишь землю и непонятно – дадут тебе построить высотный дом или нет. Даже если бы очень жестко ограничили этажность, некий переходный период – год, два, чтобы люди спокойно завершили сделки или продали эту землю, вышли из этого проекта, или наоборот зашли в него.

3) Должны быть **понятные и прозрачные правила**, которые не пересматриваются задним числом.

Архитектура должна влиять на строительство, но это должны быть четкие понятные правила. Европейская практика гласит, что когда человеку продают земельный участок муниципалитет, он сразу же говорит, что если вы

покупаете этот участок, то в нем можно строить такую-то этажность, такой-то стиль, такое-то количество метров, но он не ограничивает его.

4) Нужен наглядный **пример «образцового квартала»**, построенного в соответствии с положениями Генерального плана и ПЗЗ. Такой объект позволит проиллюстрировать, насколько 4 – 6-этажная кластерная застройка может вписаться в облик города, а также позволит определить, есть ли в городе спрос на такую недвижимость. В качестве «пилотных» площадок экспертами предлагались упомянутые ранее 179-й квартал и квартал у ДКЖ, проекты застройки которых уже разработаны.

Так вы постройте один-два объекта, так, ну и покажите мне, что это самый лучший объект. Я, честно говоря, не убежден в этом.

Определить какие-то пилотные проекты, 2-3 участка, где это выполнить, понимая экономику строителя, и тогда потянется народ. ... Приведите их так, как вы понимаете, в соответствии с этим планом, и все тогда поймут, за что боремся.

Давайте мы нарисуем, давайте мы покажем, давайте сделаем это и поймем, как это должно быть, сочетая с памятниками архитектуры, которые уже есть, не забывая их. Вот тогда это совершенно понятно будет.

На обсуждение экспертам была предложена схема, призванная повысить лояльность строителей по отношению к новому Генплану и снизить их риски на первоначальных этапах внедрения новых «правил игры». Им предлагалось оценить жизнеспособность такого механизма: **предоставить застройщику возможность обменять участок земли**, который он приобрел себе в собственность до принятия нового Генерального плана и ПЗЗ, запланировал под строительство высотного дома, после чего было объявлено об ограничении этажности строительства на этом участке. **Возможно ли предоставить ему возможность обменять данный участок на тот, где разрешено высотное строительство?**

Мнения экспертов по данному вопросу разделились. Часть экспертов поддержали необходимость такого механизма, признав его конструктивным и реальным, предложили дополнения и уточнения в него. В частности, эксперты предположили, что городские власти должны предоставить застройщику, попавшему в подобную неприятную для себя ситуацию, выбор: обменять участок земли на другой с разрешенной высотной застройкой, либо продать его городской администрации и получить от нее компенсацию понесенных им затрат.

Я считаю, что он [прим. такой механизм] должен быть. Есть собственник земельного участка, если на момент приобретения им этого участка, у этого участка были описаны разрешенные параметры его использования и соответственно человек приобретал с правом реализации на этом участке своих желаний. И если у него в разрешенных видах использования было то, что он хотел это реализовать, а в дальнейшем город, администрация города ограничила его права, тогда, я считаю, что город должен выкупить его земельный участок, компенсировать затраты произведенные человеком, либо предложить ему на выбор другой земельный участок. И если человека это заинтересует, то он должен сделать выбор, либо землю, либо деньги.

Нормальная идея, конструктивная. Если бы у меня был такой участок и мне предложили бы поменять, я бы обязательно рассмотрел бы, если бы договорились, то да.

Другая часть экспертов, безоценочно к сути предложенного механизма, сошлись во мнении, что он практически невозможен к применению на практике, поскольку маловероятно, что городские власти пойдут на подобные взаимоотношения – нет юридических оснований.

Мне кажется, такого механизма не будет.

Это юридически достаточно сложно, потому что выделение земель без проведения конкурсных аукционных процедур, это чревато какими-то последствиями. Вряд ли власти пойдут на такие взаимоотношения.

К сожалению, не знаю такого механизма. Наверное, мы должны консультироваться по этому поводу с УФАСом, не будут ли они против. Если они однозначно скажут «нет, это какое-то конкурентное преимущество», то тогда, наверное, нет. Если хотя бы эта оценка будет дана положительно, что да, стоит об этом думать.

Ограничение высотности строительства и периметральная застройка является одними из наиболее спорных и обсуждаемых моментов нового Генерального плана Перми.

По мнению разработчиков Генплана, эти механизмы призваны облегчить процедуру градорегулирования (ограничение этажности) и сформировать комфортную для проживания среду, разграничить частную и общественную территорию (периметральная застройка).

Одни эксперты уверены в необходимости следования этим принципам, другие считают их лишними, неэффективными и опасными для дальнейшего развития города; у каждого свой набор аргументов и запас встречных мнений по каждому аргументу оппонентов.

По мнению разработчиков Генерального плана и их сторонников ограничение высотности строительства позволит проводить градорегулирование, грамотную градостроительную политику, позволит избежать перезаселения территорий, не оборудованных достаточной инфраструктурой. При этом основным аргументом противников данного ограничения является дороговизна строительства малоэтажного жилья, а следовательно его меньшая доступность для основной части населения.

Относительно периметральной застройки как способа создания комфортной городской среды также есть возражения по поводу

сложности с уборкой территории внутри периметра, психологическим дискомфортом от проживания в дворах-колодцах и в непосредственной близости от соседских окон и пр.

В целом эксперты признают, что в отдельных районах города разумно введение высотного ограничения, в частности, в районах с исторической застройкой для сохранения исторического облика города, а периметральные кварталы имеют право на существование как альтернатива уже имеющемуся предложению на рынке жилья города.

Очевидно, что необходимо предусмотреть механизмы для безболезненного внедрения новых ПЗЗ и Генплана, как то:

- стимулы, в первую очередь экономические, для застройщиков с целью привлечения их к застройке города по новым правилам;*
- определение «переходного периода» для того, чтобы была возможность завершить сделки, начатые до принятия нового Генерального плана и ПЗЗ;*
- формирование понятных и прозрачных правил игры;*
- строительство т.н. «образцовых кварталов», соответствующих принципам Генерального плана, для того чтобы проиллюстрировать Генплан и оценить спрос на такую недвижимость.*

2.4. Реализуемость Генерального плана по оценкам экспертов

В данной части мы проанализируем оценки экспертов, касающиеся реализации Генплана.

Прежде всего стоит отметить, что ни один из опрошенных экспертов не предложил отменить и написать новый Генеральный план города. Большая часть экспертов предложили доработать и скорректировать уже существующий. Однако были и такие эксперты, которые считают, что на данный момент Генплан не стоит дорабатывать:

Нормальный Генплан.

Бесконечная переделка генпланов это абсолютный абсурд.

Пусть он будет, какой есть. Генплан обязателен только в той части, в которой он определяет некие муниципальные обязательства по инфраструктуре: провести газ, зарезервировать площадку под мусороперерабатывающий завод и т.д. Вот, что касается этой части, я думаю, там все нормально. Там вполне реальные вещи: реконструировать улицу, сделать, что-то по городу, кроме некоторых вещей, допустим, трамвай пустить по всему городу. Эти обязательства они разумны по большей части.

Надо ли сейчас менять Генплан, конечно, нет.

Это не то, что догма, это просто каркас, на который мы опираемся, базовый самый. Это не направление видения будущего, это как каска, основа будущего, а дальше уточняется, дополняется, реализуется.

Такое мнение прозвучало в основном от разработчиков Генплана и архитекторов. Представители же строительной отрасли (директора заводов) считают, что Генплан необходимо дорабатывать уже сейчас.

Отметать того, что уже сделано, не стоит, его надо подкорректировать, на мой взгляд. Подкорректировать серьезно/несерьезно – это уже второй вопрос, но с нуля делать все заново по второму кругу это не совсем правильно, на мой взгляд.

Доработать, я считаю. Важно и ответственно понимать, что такой документ требует глубокого осмысления, если ты каждый день осмыслением не занимаешься, то что-то ты наверняка можешь упустить, и вероятность ошибок очень велика, люди должны себе в этом отчет отдавать. Я считаю, что это лучший способ, что есть на территории генплан, есть правила землепользования, застройки, есть инвестиционные правила, тарифы, составляющие и так далее и дальше идет только работа по совершенствованию.

Генплан нужно оставить тот, который есть.

То, что его необходимо корректировать сегодня – это точно. Позиция застройщиков – давайте сядем, и вместе будем корректировать генеральный план. Позиция пермских строителей на сегодняшний день такова, что отменять генплан нельзя, в нем есть много полезного, много хороших идей, много интересного.

Дорабатывать и изменять, полюсов много, достаточно, есть вот минусы, мы их все обсудили, с учетом создания Градсовета, с учетом правил ПЗЗ (правил землепользования застройки) в каком-то реально воплотимом с точки зрения застройщиков, риелторов, архитекторов виде, с учетом интересов граждан. Я думаю – что доработать.

Представители СРО также считают, что внесение изменений на данном этапе необходимо.

Мне кажется, что сейчас строительное сообщество вроде как достучалось до руководителей города, которые вроде бы перестали спешить с окончательным внедрением ограничений и все прочее под лозунгом, что мы сейчас собираем предложения и будем смотреть, как дальше будут развиваться события. Самое веское слово, конечно, должен сказать губернатор, он достаточно опытный человек в этой теме, мне кажется, он должен посмотреть, что предлагалось сделать и повлиять на это дело самым разумным способом.

Ничего не надо отменять. Работа уже сделана, взять из нее лучшее, то, что действительно можно использовать для пользы, красоты, качества, создания среды. Все, что противоречит российскому менталитету или сложившейся

экономической ситуации, это просто-напросто остановить. Может быть, наступит время, когда это можно будет вводить. Сегодня сказать: «Подождите».

Его надо дорабатывать. И кстати, Генплан ведь не догма. Мы его приняли, и в Градостроительном кодексе написано, что ежегодно вносятся изменения, поправки с учетом реальной жизни, тех процессов, которые происходят, экономические события, кризисы и т.д.

А один из экспертов из данной группы даже склоняется к тому, чтобы отказаться от нового Генплана, ссылаясь на то, что его невозможно реализовать:

Это невозможно. Генплан – это красивая идея, как Пермь – культурная столица. Трудно, мне кажется, реализовать. Не хочется отказываться от мечты. Есть европейские люди, у них все хорошо. Была известная статья пермских архитекторов в газете Звезда, потом год ходили в прокуратуру все, кто подписал. Резюмирую: отказываться от мечты не хочется, хочется красоты, но мне кажется, все упирается в экономику.

Также один из представителей властных структур не верит в реализацию такого плана, который есть на данный момент:

С точки зрения инфраструктуры он нереалистичен. Потому что там заявлены миллиардные суммы к выполнению. Просто посчитано, что нужно несколько миллиардов. Понятно, что это столько стоит. А источник этих мероприятий, кто за них заплатит? Гражданин? Нужно тогда принять адекватное решение, чтобы мы эти деньги собрали и эти мероприятия реализовали.

Остальные представители политического сообщества и разработчики Генплана более мягко относятся к новому Генплану и считают, что его можно дорабатывать в ходе реализации:

То, что в Генплане определены мероприятия связанные с бюджетом, это вроде говорит о том, что нужно оставлять это, последовательная реализация необходима. Сейчас многим интересно, может быть, его отменить. Лучше любой

Генплан, который действует, чем нет документа регулирующего развитие в городе. В него лучше вносить изменения, доказательно работать, вносить изменения. Он не священная корова, он не должен быть догмой. Направление задано, но никто не говорит, что его реализация сиюмоментная, т.е. не должно быть гигантского прыжка в будущее, который предполагает развитие 20 лет в следующем году.

Генплан. Есть определенная цель, которая была предложена, зафиксирована в стратегическом мастер-плане. То есть стратегический мастер-план дал определенное целеполагание, не задав никаких временных рамок для его реализации, это некое видение будущего, типическое видение будущего. И в Генплане прописаны первые два шага по реализации этих целей и задач, исходя из наших сегодняшней возможностей. На первый шаг написан детально, на второй шаг более обще. То есть 16 и 22 год. Понятно, этот первый шаг надо сделать и мы уже находимся в движении, и в этом смысле Генплан при котировке не требует того, что решено, надо исполнять, мы на переправе в этой ситуации. Второе, сделав этот шаг, нужно остановиться, осмотреться, скорректировать, мы на шаг приблизились к горизонту, скорректировать наше видение горизонта, посмотреть, что получается, что не получается, детально проработать следующий шаг. Это пошаговая стратегия.

Говоря о корректировке Генплана, часть экспертов сразу предлагала некоторые поправки. Прежде всего – это снятие некоторых ограничений в строительстве.

Ограничение высотности желательно снять, за исключением исторического центра. При этом неоднократно уже говорилось о том, что нужно разработать процедуру внесения изменений в Генплан. Эта процедура позволит нам недоработанные участки Генплана подкорректировать.

Это кластеры, которые в каких-то углах, это немыслимые транспортные схемы, которые они нарисовали, сеть мостов, вот это все нужно исключать, потому что это реально невыполнимо. Все сразу не сделать. А должно быть все

поэтапно, реально выполнимо, то, что день за днем, пошагово может давать результат городу, людям, внешнему виду.

Снять ограничения по этажности, убрать отказ от застройки окраин и согласиться на ограничения центрального планировочного района, с этим я согласен, Плюс перехватывающие парковки.

Я думаю, что на каком-то этапе собрать предложения всех строителей, конкретные претензии к Генплану, сесть, подумать и какие-то изменения внести. С точки зрения этажности, например, очень много споров, очень спорный документ. Возможно, не стоит так резко заряжать это дело. Или же дать какой-то промежуточный период, например. Потому что есть участки, которые на руках у людей, и они не знают, что с ними делать. И это нужно быстро принимать, но потом 20-50 лет не менять. Хотя бы 20 лет кардинально не менять, чтобы нормальный инвестиционный цикл, 10-15 лет, соблюдался. Чтобы человек купил землю, построил объект, нормально его проэксплуатировал, получил прибыль, чтобы в течение этого времени никаких телодвижений не было с участками ни с его, ни с соседями. Чтобы не получилось так, что построил дом, прикупил рядом землю на будущее, а через 2 года запретили на этой земле строить. И все, он пропадает с этой землей.

Помимо снятия ограничений на конкретном строительном объекте, необходима проработка различных нормативных процедур, касающихся Генплана. Это и само внесение изменений в план, и документы, регулирующие создание социальных, финансовых и инфраструктурных условий для строительства.

Все документы, которые принимаются сегодня, они не работоспособны, т.к. там нет экономики. Никогда частный бизнес не будет работать себе в убыток. Поэтому это дохлый документ, не рабочий. Как только мы начинаем читать генплан, там написано, что генплан может быть реализован при создании экономических, политических, юридических и социальных условий и после этого успешная реализация генплана возможна. Давайте создадим условия и тогда скажем, что создали нормальный европейский документ.

Создание благоприятных условий для развития строительного комплекса должно базироваться на четком представлении о его состоянии и возможных изменениях вследствие принятия тех или иных государственных решений. Т.е. всегда нужно дать оценку и анализ – какое состояние мощностей строительного комплекса Пермского края.

К этому Генплану должны разрабатываться конкретные практические документы, как инструменты реализации Генплана. Для инфраструктуры, говорим, что должен появиться стратегический документ в части развития инфраструктуры, это программа комплексного развития. Т.е. это программа, которая позволит увязать желания инвесторов, возможности администрации, обозначить приоритеты в развитии инфраструктуры и найти теоретические источники реализации задач указанных в Генплане.

Главный архитектор сейчас лишен градостроительным кодексом каких-либо полномочий общаться с застройщиком по поводу того, что он предлагает, обсуждение того здания, которое он собирается строить или микрорайон, собственнику земельного участка это практически не нужно. Получает градостроительный план в соответствии с регламентами в ПЗЗ, делает проектную документацию, сдает в экспертизу и получает разрешение на строительство. А введение в ПЗЗ любых регламентов они, где-то просто очень жесткие, т.е. они неожиданно пересекают интересы и длительный финансовый инвестиционный процесс, который начинается с момента заключения договора с архитектором, заканчивается выдачей разрешения на строительство, вдруг меняются правила игры. Если не начать сейчас регулировать, то мы упустим время.

Один из экспертов предложил более подробно проработать вопрос модернизации предприятий города:

Надо предприятия вытаскивать. Надо понять, из чего все это создавалось, как это все было и потом поэтапно предприятия убирать, заменяя где-то верхние

на нижние, где-то построить новые перехватывающие и т.д. Т.е. все это надо решать в комплексе. Это должен быть умный талантливый человек, который хотя бы понимал, а специалистов много, которые скажут, как это решить. Он должен просто понимать пошаговую программу.

Также прозвучало предложение внести в Генплан проект планировки каждой территории:

При этом городу необходимо по всей территории разработать проекты планировки. И в дальнейшем по этим проектам застраивать город. А когда будет разработан проект планировки, застройщик, приобретая рассматриваемую территорию, четко понимает, что он сможет там построить.

Таким образом, никто из экспертов не считает рациональным разработку нового Генерального плана города: необходимо дорабатывать созданный. Однако степень доработки каждая группа экспертов видит в своем ключе: кто-то считает, что на данном этапе дорабатывать ничего не надо, а вносить изменения уже в ходе реализации, кто-то же считает (в основном представители строительной отрасли), что сейчас необходимо сесть за стол переговоров и собрать все предложения по корректировке Генплана. Прежде всего, изменения должны касаться снятия некоторых ограничений, а также принятия нормативной базы, которая бы позволила регулировать и воплощать все идеи Генерального плана города.

Глава III. Значимые направления развития инфраструктуры города

К данному блоку относились следующие вопросы гайда (сценария) глубинного интервью:

- Давайте подробнее поговорим о развитии транспортной инфраструктуры, обозначенной в генплане. Как возможно разгрузить пермские дороги от пробок? (через развитие общественного транспорта, через ограничение использования л/а в центре...)
- Парковки – где размещать, как стимулировать их развитие, платность парковочных мест. Нормативы – какие считаете приемлемыми? (сейчас коэффициент в ЦПР 0,3 машиноместа на 1 квартиру).
- Относительно строительства нового коммунального моста - насколько это реально и необходимо? Надо ли уже сейчас закладывать в бюджет средства на постройку нового моста? Где его лучше всего строить? (по карте)

3.1. Развитие транспортной инфраструктуры

«Создание рациональной транспортной инфраструктуры города, с учетом современного и перспективного уровня автомобилизации населения» является одной из задач Генерального плана Перми.

Поддерживая, либо критикуя предложения Генплана, эксперты рассматривали следующие способы решения проблемы автомобильных пробок в Перми и, в целом, повышения транспортной доступности для горожан различных мест отдыха и работы:

❖ Развитие системы общественного транспорта

В целевых установках стратегического мастер-плана обозначено, что система общественного транспорта «должна стать реальной альтернативой личному автотранспорту и иметь пространственный приоритет в городском центре Перми».

В ходе экспертного опроса было высказано мнение о том, что развитие общественного транспорта является одним из основных способов решения проблем пробок, парковок, загрязнения воздуха.

Жизнь все равно заставит ограничить нахождение здесь <в центре города> личного автотранспорта, ну какого-то еще, а большей своей части развивать общественный транспорт, троллейбусы, трамваи в том числе.

Ни один город мира без развития общественного транспорта не справится с проблемами пробок.

Весь мир уже перешел на это – приоритет общественного транспорта.

Надо пытаться сделать так, чтобы машин меньше ездило по улицам. А для этого нужно заинтересовать горожан передвигаться каким-то любым другим способом.

Однако для того чтобы «пересадить» автолюбителей на общественный транспорт, необходимо обеспечить его высокое качество, а именно: разветвленную транспортную сеть, удобное и точное расписание (с электронным табло), достаточную скорость и безопасность движения (выделенные полосы, контроль и профессионализм перевозчиков), высокий комфорт транспортных средств (наличие свободных мест, чистота салона, кондиционеры), функциональность и хорошее состояние остановочных пунктов, удобную систему оплаты проезда (например, по электронным карточкам).

Общественный транспорт – эта идея понятная, доступная, там, например, единая карта, единый проездной, понятные правила игры, то есть ты стоишь не более пяти минут и доезжаешь в каждую точку.

Нужно предпринимать комплекс мер связанных с развитием общественного транспорта, чтобы уменьшить количество личного, нужно как минимум поднять уровень и комфорт. <...> Но и общественный транспорт должен так ходить, что ты от дома почти до работы добираться.

Как только общественный транспорт становится дешевле, выгоднее, удобнее, чем собственный автомобиль, на него пересаживаешься.

Кроме улучшения качества общественного транспорта, необходима его популяризация, изменение ментальности горожан, поскольку многие отдают

предпочтение личному автомобилю не только по причине удобства, но и по соображениям престижа, определенного социального статуса.

Тем более самое сложное это как всегда работать с человеком, его ментальностью. Но эта ментальность потом сама у него измениться, когда он увидит невозможность перемещения на личном авто.

И этот ген желания стать автовладельцем присутствует у большинства <...> Пока люди не сменили свое сознание и не привили своим детям то, что автомобиль это вредно с точки зрения воздействия на окружающую среду <...> Они имеют велосипеды и с удовольствием катаются на них, но автомобиль это все-таки комфорт, статус, удобство, безопасность.

При этом подчеркивается необходимость эволюционного, постепенного перехода на систему приоритета общественного транспорта, поскольку хаотичные или насильственные меры со стороны органов власти не дадут положительных результатов, а скорее, напротив, могут спровоцировать нежелательные последствия.

Мы должны эволюционно к этому подойти. Т.е. мы должны пережить этап пользования автомобилем и отказа от него, если люди сами к этому придут. Но насильственными методами им сказать, что пришло другое время, и они должны ездить на велосипедах или ходить пешком, нельзя.

Если человеку предлагают выбор из двух позиций, которые ему некомфортны или неприемлемы, то он ничего кроме обиды и озлобленности не получит.

Помимо традиционных трамваев, троллейбусов и автобусов, обсуждаются возможности использования и других видов общественного транспорта:

– метро, либо наземный скоростной трамвай, монорельс – является удобным, скоростным и экологичным транспортом, однако требует очень больших финансовых затрат. По оценкам экспертов, подобные проекты практически не реализуемы в ближайшее время.

Финансирование шло из рук вон плохо. Поэтому о реализации проекта метро в городе Пермь речь не идет. И были предложены скоростные трамваи. Со временем

нужно входить в землю, но нужно накопить запас, разум, интеллект, чтобы поняли, что там надо.

Есть метро надземное как в других странах, прямо над зданиями, прямо над дорогами, парками, все прекрасно и великолепно и не надо ничего рыть и это тоже вопрос разгрузок

– использование существующих железнодорожных путей для внутригородских перемещений (в частности, это может снизить автомобильный поток с одного берега Камы на другой) – для более полной реализации этой идеи необходимо опять же повысить комфортность ж/д транспорта (как вагонов, так и остановочных пунктов, подходов к ним)

Пусти ты эту электричку. Я ж студентом был, когда не было этого автомобильного моста, мы ездили только на электричке, забитой по самое не могу. И сделай остановку не на Перми первой не на Перми второй, а между ними.

– более широкое использование такси. Причем, для того, чтобы городское такси отвечало требованиям комфорта и безопасности и при этом имело доступную для горожан стоимость, необходимы дополнительная поддержка и контроль со стороны властей. Например, сделать разрешенные парковки у определенных объектов (театров и др.) только для таксистов.

Почему нет, некая альтернатива такси. Заплатить, например, не 12 рублей, а 50 и уехать в комфорте

Сделать регулируемое такси, чтобы оно было комфортное, недорогое, приезжало быстро, <...> должно быть создано условие, когда им будет выгоднее воспользоваться такси. Причем, когда я говорю выгоднее, я имею в виду, что не должно быть автостоянок рядом с театром для частного транспорта. Не должно быть автостоянок, и ему должно быть выгоднее заплатить несколько рублей за то, чтобы доехать на такси и отпустить его, а потом снова его вызвать.

И это при безупречной работе лондонского транспорта, идеально срабатывает, там одно удовольствие пользоваться транспортом. Конечно, такси входит в это число.

❖ **Ограничение использования личного автотранспорта в центральной части города**

При этом в качестве такого ограничителя предлагаются не прямые запреты на проезд автомобилей, поскольку это вызовет острую негативную реакцию горожан, особенно жителей центральной части города, а создание условий, при которых личный автомобиль станет действительно роскошью, а не средством передвижения, т.е. увеличение затрат на содержание личного автотранспорта. И прежде всего это предлагается сделать путем установления высокой платы за парковку.

Кроме того, по данным Евросоюза затраты, при выезде на своей машине, превышают 200 евро в день. Стоимость часа, бензин, опоздания, все в целом, это не просто такая буквальная трата. Поэтому по статистике менеджер средней руки в крупных европейских городах пользуется своей машиной один, два раза в неделю.

Нет никакого запрета на частные машины, а есть условия, при которых не всегда им выгодно пользоваться. Вот что такое преимущество общественного транспорта.

Хотя многие признают необходимость введения ограничений на использование автомобилей в городском центре, эксперты считают данные меры оправданными только после создания комфортных условий для автомобилистов (в частности, создание перехватывающих парковок) и пассажиров общественного транспорта, а также при организации системы контроля за соблюдением этих требований.

Необходимо посмотреть в сторону автомобилистов и глазами автомобилистов, необходимы перехватывающие парковки. Кто-то, ставя автомобиль на парковку, получает проездной билет на общественный транспорт, кто уже вошел в оплату. Т.е. город хочет освободиться, давайте заплатим за это.

Поэтому в первую очередь центральная часть города должна обслуживаться хорошей, качественной системой общественного транспорта

Да общественный транспорт, либо перехватывающие парковки, при развитом общественном транспорте на въезд в город Пермь

Плюс еще должны быть перехватывающие парковки у всех организаций и предприятий

Если власть создаст комфортные условия передвижения гражданина на общественном транспорте, я им, конечно, буду пользоваться

Если такого же уровня общественный транспорт как в Европе, я готов сесть и поехать

❖ Развитие велосипедного транспорта в Перми

По мнению экспертов, велосипедный транспорт в городе заслуживает дальнейшего развития. Так, в качестве основных задач представители экспертного сообщества называют создание полноценной инфраструктуры, включающей в себя удобные велосипедные трассы, парковки и станции проката.

Для этого должен быть безупречный транспорт, в том числе велосипедный, в том числе и личная забота о здоровье.

Например, решили связать Центр и Парковый. Создали на Парковом прокат, в Центре прокат <велосипедов>. Попытаться вот этот трафик обслужить, создать соответственно трассу, хорошую, по которой будет ехать не один велосипедист, а утром мы понимаем, что едет 500 человек.

Чем больше вы позволяете и развиваете эти возможности, тем больше начинают ездить.

Да, должны быть транспортные узлы, где собственно говоря сконцентрированы могут быть стоянки для велосипедов, потому что подсчитано, что большую часть поездок человек совершает на расстоянии до 7 км. Это как раз расстояние для велосипедов.

Однако решение транспортной проблемы исключительно за счет популяризации велосипедов невозможно. Ввиду климатических условий и большой

протяженности города, велосипеды используются пермяками, как правило, только в летние месяцы и в основном как способ проведения досуга, а не перемещения между домом и работой.

То, что люди будут на велосипедах передвигаться, это хорошо, но если они это делают всего лишь полгода, то это может быть даже дороже.

Я пока велосипед и лыжи рассматриваю в большей степени как увлечение, как вид спорта, то есть не рассматриваю, как способ ежедневно добираться на работу, потому что вы знаете, нисколько не включает велосипед, с точки зрения сегодня все просто здорово, с точки зрения осени - ну никак.

Кроме того, данный вид транспорта предпочтителен в основном для молодежи, тогда как вероятность пересадки на велосипеды представителей старших возрастных групп низка. В связи с обозначенными обстоятельствами эксперты не прогнозируют существенного увеличения доли горожан, готовых передвигаться на велосипедах ежедневно, даже в случае создания более комфортных условий.

Это очень хорошо и даже для здоровья это очень хорошо. Но менталитет россиян, по крайней мере, в настоящее время я не думаю, что здесь будет очень массовая пересадка на велосипеды. Молодежи, я вижу, это нравится и слава Богу. А люди среднего и пожилого возраста навряд ли сядут на велосипед.

❖ **Создание рациональной (с точки зрения транспортных потоков) системы дорог и разноуровневых развязок**

В частности эксперты свидетельствуют о низкой пропускной способности современных дорог и развязок, отсутствии качественных трасс, связывающих районы города.

У нас на сегодняшний день коэффициент транспорта на человека 0,3 машины. На это рассчитана пропускная способность улиц, почти на пределе. Нужно организовать транспортные артерии таким образом, чтобы мы могли обеспечить максимальный коэффициент 0,7.

Более правильно организовывать движение с точки зрения не пересечения потоков. Т.е. чем меньше перекрестков, а больше кольцевых движений или разноуровневых развязок, тем меньше будет пробок.

Мы не научились строить развязки. Потому что такой задачи в то время у проектных контор не было, и до сих пор нет. Во всех крупных городах имеются развязки.

Не хватает новых дорог. У нас районы между собой мало связаны, так сложилось с исторических советских времен, потому что заводское расселение идет.

Кроме того, представители экспертного сообщества свидетельствуют о необходимости строительства наземных и подземных пешеходных переходов, чтобы транспорт могут передвигаться без остановок.

У нас нет никаких подземных переходов, пешеходы в центре города ходят по дороге, такого не должно быть.

В качестве одного из вариантов организации транспортных потоков предлагается «разведение» дорог для грузового, легкового и общественного транспорта таким образом, чтобы они не пересекались между собой и, соответственно, не создавали друг другу проблем при перемещении.

Можно разделить грузовой, легковой и общественный транспорт. Их нужно развести в разные стороны. Грузовому, может быть, запретить ездить по определенным улицам, в определённое время.

❖ **Система регулирования транспортного потока** – увеличение скорости движения по городу путем введения одностороннего движения, выделенных полос, светофоров, работающих в зависимости от интенсивности потока, и т.д.

Более синхронная работа на основных центральных магистралях светофоров, чтобы поток шел, а не стоял.

На перекрестке стоит два светофора по каждому направлению. Потому что навстречу может быть большой поток, а туда маленький. Поэтому эти два светофора светят по-разному, и пробок нет.

Мы сегодня уже начинаем этим заниматься, обновлять подвижной состав, выделять полосы для него <общественного транспорта>

Общественный транспорт нужно пересмотреть. Надо посмотреть от разворота до разворота максимум в скоростном режиме минимальное количество остановок, транзитные улицы перекрыть может быть.

Внедрение эффективной системы регулирования транспортного потока в городе можно считать менее затратной и более оперативной мерой по преодолению пробок. Однако в условиях роста числа автомобилей этих мероприятий будет недостаточно.

Снижение транспортной нагрузки на центр города предлагается также за счет развития инфраструктуры на окраинах города, наполнение отдаленных районов.

Но чем плохо, если бы появился в Кировском районе какой-то уникальный спортивный объект, на Гайве культурный. Они бы могли снизить эту нагрузку <...>, т.к. нам специалисты показали, что основные проблемы создаются именно из-за перемещения через центр.

Стоит отметить, что эксперты по-разному оценивают приоритетность и реализуемость указанных выше вариантов развития транспортной инфраструктуры Перми. Так, разработчики Генплана более остальных уверены в том, что приоритет, несомненно, за развитием общественного транспорта.

У нас общественный транспорт стоит на приоритете, но все равно решаются вопросы и задачи с движением автомобильного транспорта. <...> Акцент нужно отвести в сторону более устойчивого элемента развития транспортной системы – это пешеходы, велосипеды и общественный транспорт, и в какой-то степени индивидуальный транспорт.

По большому счету, вопрос пересаживаться или не пересаживаться на общественный транспорт, он просто вообще несерьезный. То есть вы никуда не денетесь, вы все равно пересядете на общественный транспорт

В качестве основных способов развития транспортной инфраструктуры Перми, решения проблемы пробок и повышения транспортной доступности объектов инфраструктуры для горожан представители экспертного сообщества выделили следующие мероприятия:

- развитие системы общественного транспорта и его популяризация среди населения;*
- развитие системы велосипедного транспорта;*
- ограничение использования личного автотранспорта в центральной части города преимущественно за счет установления высокой платы за парковку и ужесточения штрафов за несанкционированные стоянки;*
- создание рациональной системы дорог и разноуровневых развязок, надземных и подземных пешеходных переходов;*
- совершенствование системы регулирования транспортного потока.*

При этом подчеркивается необходимость постепенного и плавного осуществления преобразований, особенно если они требуют определенных ограничений от горожан. Людей надо приучать, а если они не хотят, то не заставлять, а отказаться от идеи. Так, отказ от личного автотранспорта и приоритет общественного транспорта может быть успешным только при наличии соответствующей мотивации жителей (выгодно и удобно), а также наличии комфортных условий для такого перехода.

3.2. Политика в отношении парковок

Представители экспертного сообщества сходятся во мнении о том, что проблема автотранспортной загруженности города, особенно центральной его части, может быть решена в том числе за счет создания рациональной и эффективной системы парковок, которая позволила бы владельцам автомобилей не затрачивать дополнительное время на поиск парковочного места и, соответственно, не создавать дополнительную нагрузку на трассы.

При этом есть опасение, при существующем виде, там, где сейчас разбросаны парковки, возникает дополнительный трафик на несколько минут, который вырастает в часы. Человек не хотел бы ездить, а он ездит, занимает полосу в поисках, где бы поставить, создавая дополнительный трафик. А так бы он четко следовал на какое-то место, и эта бы освободилась.

В качестве одного из элементов данной системы выступает **создание перехватывающих парковок** вокруг центрального района, на пересечении крупных магистралей, предполагающих концентрацию автомобилей, въезжающих в центр города, в специально отведенных для этого местах и совершение дальнейших передвижений по центральной части Перми пешком или на общественном транспорте.

Это строительство перехватывающих парковок. Это Пермь-2, для тех, кто приезжает с той стороны. Это район Разгуляя, либо по ту сторону у Цирка, может быть, это на пересечении Героев Хасана и Стаханова, Чкалова, где-то в том месте, и это на Шоссе Космонавтов, Карпинского где-то в этом куске. Т.е. на стечении крупных магистралей такие парковки должны быть созданы.

Надо делать какие-то перехватывающие парковки по периметру центрального планировочного района и обеспечить в этом центральном планировочном районе хорошее общественное транспортное обеспечение

Парковка должна быть ограничена в центральной части города максимально, и одновременно должно развиваться строительство перехватывающих парковок

При этом подчеркивается, что перехватывающие парковки должны находиться под контролем муниципалитета, а стоимость парковочных мест должна быть невысокой. Это необходимо для того, чтобы поездка по центру города на личном автомобиле стала для автовладельцев экономически менее выгодной и менее удобной по сравнению с передвижением на общественном транспорте.

Они <парковки> должны строиться муниципалитетом. <...> Эта парковка должна стоить не дорого, совершенно точно не дорого. Не готов сейчас точную цену назвать, но мне кажется, предел 50 рублей в день, если не 30. Охраняться, досматриваться, все должно быть по взрослому и недорого.

Нужно создать условия, чтобы, таким как я было выгодно доехать до какой-то точки, оставить машину на парковке бесплатно, т.е. город должен взять эти заботы на себя, или плата должна быть умеренная. <...> И должно быть удобно ее заплатить, т.е. мне для этого не нужно тащиться на другой конец этой стоянки, чтобы заплатить, и идти обратно, потому что автобус в той стороне.

Также стоит отметить, что перехватывающие парковки будут эффективными только при условии наличия качественной системы общественного транспорта в центре города, в частности, высокого комфорта и скорости передвижения, удобном расположении остановок и организации маршрутов.

Чтобы человек туда приехал и в течение 20, 30 максимум минут смог добраться до того объекта, куда он планировал поехать

<...> но при этом дать возможность нормально перемещаться общественным транспортом без проблем. У человека должен быть выбор, нельзя загонять его в угол – сразу платное все делать, не предоставляя никакой альтернативы, он в другой город уедет, где ему комфортнее жить.

В то же время, отмечается необходимость осуществления ограничительных мероприятий. В первую очередь это **ликвидация бесплатных парковок** в центре города, а также **запрет на стоянки и парковку на определенных улицах.**

Но в центре надо запрещать бесплатную парковку вообще.

Надо не перекрыть, а ограничить въезд

Помимо этого представители экспертного сообщества высказывают мнение о необходимости существенного **увеличения стоимости парковочных мест**, если стоянки находятся в центре города, что заставит автовладельцев чаще делать выбор в пользу общественного транспорта, а также **увеличению штрафов и взысканий** за парковку в неполюженном месте.

Да, действительно, парковки надо делать дорогими, раз. Второе – ужесточить требование к неправильной парковке

Перед тем как делать парковки нужно за несколько лет начинать очень жестко контролировать неправильную парковку в центре, чтобы люди понимали, что доехать до центра можно, а припарковаться нельзя.

В центре нужно по времени ограничивать парковку, т.е. делать ее платной, и заставлять таким образом пользоваться общественным транспортом, пешком ходить.

Для разгрузки улиц города от большого количества автомобилей предлагается также **строительство многоуровневых и подземных парковок**, поскольку такие объекты являются удобными и эффективными с точки зрения экономии пространства.

Допустим, что подземные парковки на Эспланаде, наверное, возможны. Я знаю, что это не многих привлекает. Но вот не Торговый центр, а ЗС. Там площадь засажена деревьями, сделать там подземную парковку, да это было бы хорошо.

У муниципальной и краевой властей делать стоянки, но не по территории, а в высоту поднимать, чем уже многие города занимаются, и много места для этого не надо. И машины будут защищены, их не видно будет, одновременно освободятся улицы, которые сейчас пытаемся за счет слез и штрафов очистить всевозможными способами.<...> Смешно, пермский завод КУБ-Стройкомплекс строит автопарковки многоэтажные в Москве несколько штук, в Сочи несколько штук, везде строит кроме Перми.

Придется строить многоэтажные ярусные парковки. Ни один крупный город мира и России не приспособлен для развития парковок.

Что касается норматива по коэффициенту, связанному с количеством машиномест на одну квартиру, то, с точки зрения представителей экспертного сообщества, данный показатель **должен быть существенно увеличен** в связи с изменением качества жизни населения города, который проявляется в том числе в росте доли семей, имеющих автомобиль.

Да уже он мал, потому что, как правило, в семье уже машина, в общем-то, есть и наверно где-то этот норматив теоретически, по моему мнению, должен быть уже 0,5 на человека

Реально полтора, реально надо делать полтора на квартиру.

Раз уже сложилось, анализ показал, что миграция внутренняя такая осуществляется, большинство людей будет перемещаться с периферии на автомобиле, значит, там на одну квартиру нужно, как минимум одно машиноместо.

<надо> 1,5 машины на квартиру.

В то же время, было высказано мнение о необходимости подходить к определению данного норматива **дифференцированно**, в зависимости от выбранной концепции развития города и района, а также особенностей территории проживания, степени ее удаленности от центра.

В местных нормативах градостроительного проектирования заложена такая идеология, если вы строите на периферии города, вы должны обеспечить не меньше 1 автомобиля на семью, потому что с периферии вы ни на чем не доберетесь, кроме автомобиля. В центральной части города этот норматив должен быть не более 0,3.

Давайте сначала поймем, что мы хотим для жителя Перми сделать. Если мы говорим, что будете жить в центре, но не будете иметь автомобиля - одна позиция. Если будете жить в центре, но иметь 1 автомобиль на семью, то это другая позиция. Если вы будете жить в центре и иметь столько автомобилей, сколько хотите, то это третья позиция.

Кроме того, эксперты свидетельствуют о наличии проблемы, связанной с **низкой востребованностью подземных парковок в жилых домах** из-за стоимости

данных объектов, а также необходимых расходов на обслуживание, в результате чего они пустуют, в то время как жильцы оставляют автомобили под окнами и на детских площадках во дворах своих домов.

Я проживал в доме, на территории подземный гараж. У нас им никто не пользуется. Потому что стоит как квартира однокомнатная.

Мы построили, за 5 лет из 300 парковок у нас продано 7. Продавали мы их по 250 тысяч рублей. Логика такая, любая собственность, та же парковка, подразумевает под собой обслуживание. А зачем я буду платить 800 и еще покупать парковку, когда я могу за 1000 ставить на улице. А еще лучше просто бросать под окнами, и мне наплевать на всех соседей.

Знаю, как обстоят дела с подземными парковками в домах бизнес-класса, что парковочное место продается отдельно от квартиры и стоит восемьсот тысяч рублей и никто не разбежался их покупать, если даже квартиру покупают, парковочные места покупают очень редко<...>. Потому что это дорого, люди ставят на открытых площадках.

Существует проблема – делать подземные парковки. Но застройщики сказали, что пока не востребован этот рынок.

Выходом из сложившейся ситуации может быть создание отлаженной системы аренды парковок, что было бы менее затратным для автовладельцев. Кроме того, данная система является более гибкой и позволяет отказаться от парковочного места, если в этом не будет необходимости.

Всем абсолютно понятно, что парковка вещь дорогостоящая, поскольку она чаще всего подземная. Ее квадратный метр будет стоить гораздо дороже, чем наверху. Этого водитель никогда не поймет. Поэтому на западе эти парковки не продаются, а только арендуются.

При этом важно понимать, что отказ от несанкционированных парковок и стоянок в неположенных местах предполагает наличие **высокой культуры поведения** среди автовладельцев, в связи с чем необходимо прикладывать усилия по ее формированию и развитию.

Все замечательно, но не можем приучить людей ставить машины на подземные парковки, в представлении ментальности, вот я здесь живу, имею право пошли все на фиг, поставил машину, ушел спать.

Проблема парковок в городе, выражающаяся в большом количестве стихийных и несанкционированных стоянок, нехватке парковочных мест в наиболее оживленных районах и возле крупных объектов может быть решена, по мнению представителей экспертного сообщества, посредством проведения следующих мероприятий:

во-первых, организация перехватывающих парковок с низкой стоимостью оплаты и возможностью быстро и комфортно добраться до нужного места на общественном транспорте;

во-вторых, запрет бесплатных парковок в центре города и стоянок на определенных улицах;

в-третьих, увеличение стоимости парковочных мест на стоянках, располагающихся в центре города;

в-четвертых, увеличение штрафов и взысканий за парковку в неполюженном месте;

в-пятых, строительство многоуровневых и подземных парковок;

в-шестых, снижение стоимости парковочных мест в жилых домах, а также создание отлаженной системы аренды парковочных мест.

При этом, важным моментом является осуществление мероприятий по формированию высокой культуры поведения автомобилистов, созданию мотивации и осознанию приоритета общественного транспорта и использования услуг санкционированных парковок в строго организованных местах.

3.3. Судьба коммунального моста

В ближайшие годы перед городом может остро стать вопрос состояния коммунального моста. По данным экспертов, 2016-2017 годы — срок, когда по технологическим требованиям нынешний коммунальный мост в Перми должен быть разобран.⁵

Пермский коммунальный мост был сдан в эксплуатацию в 1967 году, а в 2008 году, когда специалисты «Гипростроймост» исследовали состояние коммунального моста, они пришли к выводу, что срок эксплуатации моста заканчивается лет через 10, т.е. после 2016-2017 годов пользование мостом становится невозможным по техническим причинам. В ходе экспертизы Генерального плана экспертам был задан вопрос о судьбе коммунального моста и их предложениях на этот счет.

В целом эксперты свидетельствуют о необходимости строительства нового моста через Каму и наличии большой потребности города в дополнительной конструкции, соединяющей два берега. Это связано как с масштабами города, так и с большим объемом и высокой интенсивностью перемещений, совершаемых ежедневно в обоих направлениях.

Кроме этого моста, коммунальный который, мы еще как минимум парочку должны поставить мостов для того, чтобы нормально развивать правобережье города, чтобы доступность туда была замечательной.

Я считаю, что мост должен быть. И не просто, потому что я живу на том берегу. Но иметь один мост в центре для миллионного города при такой реке, на мой взгляд, это неуважение к нам самим.

Я считаю, что нужно строить новый мост. Потому что на ближайшие поколения все равно будет происходить увеличение автотранспорта. Люди с

⁵ «Моста на них нет» // «Новый компаньон» №23 (702) от 10.07.2012 - http://nk.perm.ru/articles.php?newspaper_id=952&article_id=23866

территории правого берега никуда не денутся. Связанность двух берегов должна быть.

Однако мнения относительно времени начала строительства нового коммунального моста, а также места его будущего расположения разделились. Так, ряд экспертов выражает мнение о высокой степени актуальности данного вопроса для города и необходимости оперативного решения сложившейся ситуации. В частности, в связи с тем, что строительство нового моста может затянуться на годы, стоит начать процесс подготовки к строительству и поиску источников его финансирования в ближайшее время.

И у него гарантийный срок эксплуатации в 17 году заканчивается. И дальше-то что будет? Ты понимаешь, его разбирать, а чтобы разбирать, то где люди-то будут ездить? Уже осталось несколько лет, чтобы нам где-то построить.

Эта задача, я бы сказал, экстренная, потому что цикл постройки моста даже при нормальном финансировании, проектировании, выкупе земли не меньше 5-ти лет суммарно. Это задача этого года. Власть должна в этот или следующий год запустить цикл проектирования, определить смету, начать искать финансирование на него.

Но все равно проблема строительства моста очевидна. Потому что город развивается, его надо строить, это кричащая проблема.

Соответственно нужно не откладывать в долгий ящик, а заниматься выбором створа, принимать его как оптимальный вариант из всех существующих и начать проектирование строительства.

Представители экспертного сообщества указывали следующие возможные варианты места строительства нового моста через Каму:



- **Центральная часть города, без привязки к каким-либо конкретным улицам или объектам**

Т.е. мост нужен в центре города, а дальше проектировщикам решать. Если мост старый закрывают, то весь поток автомобилей должен по какому-то кратчайшему расстоянию пойти, если они все начнут ломиться в Мотовилиху, это будет завал.

В Мотовилихе, я думаю, не очень удачно. Центр есть центр.

Мост должен быть в центре. Его рассматривать можно как угодно. Как дублер, просто как еще один мост.

- **От створа улицы Сибирской до Верхней Курьи (вариант 1 на рисунке)**
Сибирскую вымостить прямо в Курью.
- **От улицы Крисанова в районе «Телты» до пересечения с улицей Борцов Революции (вариант 2 на рисунке)**

Я за то чтобы выйти параллельно где-то в районе Телты на Крисанова. Точно считаю, что не Верхняя Курья должна быть, просто потому что мы забудем подъезд через Восстание, через остальные.

Один из вариантов, который мне нравился, что можно по Крисанова строить мост.

- **От кольца у Перми II мимо площади Дзержинского до пересечения с Борцов Революции (вариант 3 на рисунке) – вариант, рекомендуемый Генпланом**

Вариантов рассматривалась масса. И вроде бы узел правильный, соединяющий улицу Локомотивную, Пермь-2, центр. Это направление пока предлагалось как наиболее перспективное и рекомендовалось в Генплане.

Это должно быть в районе Перми II или Мотовилихи, а я бы лучше и там, и там это сделал, чтобы доступность была во всех сторонах.

- **Соединить Мотовилихинский район с Верхней Курьей (вариант 4 на рисунке)**

Мне кажется, что его надо делать вот как раньше и планировали, это Верхняя Курья. То есть там у нас и Восточный обход уже будет в ближайшее время сформирован как очень хорошая трасса, поэтому мне кажется, что вот этот район Верхней Курьи и Мотовилихи был бы нормальным

Где-то в районе Мотовилихинских заводов мост возможен.

В то же время, в ходе экспертных интервью было зафиксировано мнение о том, что следует провести ремонт коммунального моста с использованием современных технологий, позволяющих существенно продлить срок его эксплуатации и, соответственно, не затрачивать дополнительные средства на строительство нового моста. При этом подчеркивается ключевая роль, которую играет на данный момент коммунальный мост в транспортной системе города, в связи с чем приостановка его работы приведет к нарушению сложившейся схемы движения транспорта. Стоит отметить, что данная точка зрения более характерна для разработчиков Генплана.

Мост этот нужно ремонтировать. Заложены деньги на бюджет для его ремонта, точнее, чтобы найти решение. Это не просто сооружение, которое проходит, он организует связь. Он проходит в центр, проводит автомобильный поток. Т.е. вся жизнь вокруг него организовалась...<...> Получается, что нужно сохранить движение по улице Попова. Реконструировать мост, принять решение техническое, как его использовать: дублер на время работы, ремонта, использование одной части, как постоянной и т.д.

Я что-то сильно сомневаюсь, что нет технических решений, которые позволят продлить жизненный цикл <коммунального> моста. А как во всей Европе работают мосты, построенные в 17-18 веках? Бред какой-то. Поэтому надо сначала разобраться с этим мифом, это, во-первых, и если есть ресурсы инновации моста, то надо инновацию сделать.

При этом отмечается, что вопрос износа коммунального моста не является настолько острым, каким видят его многие, в то время как существуют более актуальные и острые проблемы, требующие решения и вложения бюджетных средств. По мнению ряда экспертов, учитывая высокие объемы затрат, строительство нового моста следует рассматривать скорее как отдаленную перспективу.

Поэтому возможность строительства моста – это просто возможность, это вопрос возможностей. Будут возможности – да, но сегодня реально таких-то ресурсов, которые город мог направить на такое строительство, их нет. Есть более актуальные, более насущные задачи, которые нужно решить.

Главная задача для города – это развитие связи от Красавинского моста через улицу Строителей с центром города.

Т.е. с моей точки зрения ближайшие 5-10 лет нет смысла заниматься мостом, и эти миллиарды можно вложить в инженерную сеть

В качестве выхода из ситуации с недостатком бюджетных средств на строительство нового коммунального моста может служить привлечение частных

инвесторов с последующей передачей данного объекта в аренду, а также предоставление долгосрочного кредита муниципалитету.

Мы хотим построить мост, чтобы было удобно населению, но денег нет. Как делают за рубежом? Создают акционерное общество, и туда вкладывают деньги крупные частные компании, с участием государства. Но этот мост сдается им в концессию или долговременную аренду, и они извлекают из этого прибыль.

В любой ситуации можно найти деньги. Первое – нужно политическое решение, под это политическое решение найдутся деньги. Я не вижу ничего плохого в кредитовании муниципалитета, чтобы он взял деньги в банковских структурах.

В обоих случаях возмещение затрат происходит посредством установления фиксированной оплаты за проезд по мосту.

Т.е. создается платный мост. Плата будет символическая, но постоянная.

У людей возможность либо быстро въехать в город, либо постоять в пробке, но они сами должны сделать выбор: покупать ежемесячный абонемент или при каждом проезде считыватель будет снимать 10 рублей, точно также как люди в общественном транспорте ездят.

Стоит отметить, что эксперты указывают на необходимость продолжения эксплуатации существующего моста даже в случае появления нового сооружения, до тех пор, пока это позволяют требования к технике безопасности. В частности, использовать его для разгрузки автомобильного потока в часы пик.

Самое главное, что этот коммунальный не надо хоронить.

Его нужно продолжать эксплуатировать до тех пор, пока он не прекратит свой жизненный цикл. После этого верхние плиты, связывающие опоры нужно будет демонтировать, и уложить новые. <...> Для организации движения, правильного распределения потоков транспорта, нужно просто на часы-пик, при организации двух мостов, делать массовый заезд по обоим мостам и предусматривать. Предположим здесь четыре полосы, нужно три запустить на въезд, а четвертую сделать на обратное движение.

Еще один способ эксплуатации старого моста после строительства нового – это организация движения по нему в одном направлении, тогда как новый мост будет работать в обратном направлении, что будет способствовать ускорению автомобильного потока и, соответственно, решению проблемы пробок.

Вариант, который еще рассматривался транспортниками, это разнонаправленные мосты. Один работает только на въезд в город, второй только на выезд. И при этом сетка улиц рассматривалась односторонняя. При этом пересечек не возникает, возможность ухода в правый поворот всегда свободна, т.е. это ускоряет поток.

<...> и тогда сделать два моста односторонних: по Крисанова мост в одну сторону, по Попова – в другую. Это будет очень удобно.

В связи с развитием города по обе стороны Камы потребность в коммунальном мосте высока. Однако, если ряд экспертов высказывается за необходимость срочного решения вопроса по строительству нового моста в связи с плохим состоянием действующего, то существует и мнение о том, что на данный момент есть более актуальные и острые проблемы, на которые необходимо направить усилия, а коммунальный мост следует отремонтировать с применением современных технологий, что позволит продлить срок его эксплуатации.

При этом представители экспертного сообщества указывали следующие возможные варианты места строительства нового коммунального моста через Каму:

- От створа улицы Сибирской до Верхней Курьи*
- От улицы Крисанова в районе «Телты» до пересечения с улицей Борцов Революции*
- От кольца у Перми II мимо площади Дзержинского до пересечения с Борцов Революции*

- *Из Мотовилихинского района до Верхней Курьи*

В качестве дополнительного источника финансирования для строительства предлагается использовать средства частных инвесторов, а также долгосрочные банковские кредиты.

Стоит отметить, что эксперты указывают на необходимость продолжения эксплуатации существующего моста даже в случае появления нового сооружения, до тех пор, пока это позволяют требования к технике безопасности.

Глава IV. Развитие строительной отрасли Перми

Для определения оценки развития строительной отрасли Перми экспертам задавались вопросы, связанные с возрождением Градостроительного совета города, тарифами на подключение домов к сетям, перспективой создания автономных сетей, причинами снижения объемов строительства в городе, а также прогнозов развития строительной отрасли после принятия ПЗЗ в том виде, в котором они подготовлены в настоящий момент.

- В отношении возрождения градостроительного совета г.Перми – как Вы считаете: какие у него должны быть функции, какие полномочия, какой состав?
- Давайте поговорим о таком аспекте градостроительной деятельности, как тарифы на присоединение вновь строящихся домов к сетям водоснабжения, канализации, электроснабжения, теплоснабжения. Насколько эти тарифы в Перми сегодня адекватны и насколько их размер велик в структуре затрат на строительство? Каковы механизмы решения этой проблемы? Как соотносится тарифная политика и положения генплана?
- Как Вы оцениваете перспективность идеи о создании автономных сетей водоснабжения, водоотведения, теплоснабжения, электроснабжения, газоснабжения для отдельных микрорайонов г.Перми? Поможет ли это решить проблему высокой стоимости обслуживания растянутых городских коммуникаций? Что сегодня препятствует реализации этой идеи?
- Спрогнозируйте развитие ситуации в строительной отрасли Перми, если ограничения в правила застройки и землепользования будут приняты без изменений?

4.1. Градостроительный совет г. Перми: функции, полномочия, состав

Необходимость Градсовета.

Мнение экспертов о необходимости возрождения в городе Перми градостроительного совета неоднозначно. Часть экспертов поддерживают эту идею и считают создание этой структуры необходимой

Всегда нужен совет профессионалов, активных игроков на рынке недвижимости, градостроительной деятельности

Градостроительный совет должен быть, им надо руководить, решать городские проблемы

Любой совещательный орган, где обсуждаются проблемы, это хорошо. Вместо того чтобы профессиональным сообществам внутри себя шипеть и кипеть, лучше, если будет какой-то центр, куда они выйдут и скажут свои проблемы.

Необходимость градостроительного совета в городе эксперты аргументируют тем, что:

- 1) это будет своеобразной формой общественного контроля в градостроительной сфере

Это хоть какой-то общественный контроль, что попало туда не понесешь, надо сделать более-менее достойное, чтоб не стыдно было, то есть это как-то дисциплинирует.

- 2) это орган, концентрирующий в себе общественное мнение в отношении развития города

Я считаю, нужен по одной лишь простой причине, потому что это орган, неважно какой – административный или общественный, но который должен концентрировать в себе общественное мнение на развитие города.

Устройство города – это штука, в которой решение не может принять одна умная голова. Это должно быть перетертое, обсужденное, выработанное, взвешенное решение, причем это решение не находится в одних руках. И в этом смысле Градсовет это будет называться или еще как угодно, если эти вопросы будут обсуждаться, это правильно, это нужно.

Я считаю что нужно, не должны приниматься решения только административным путем

- 3) это форма взаимодействия администрации и представителей градостроительной сферы

Все равно есть, какие-то секции, с которыми администрация города, выстраивая свою политику должна посоветоваться.

Скорее всего, ему (прим. – первому лицу края) необходимо для того чтобы быстрее войти в строительную тему

Другая часть экспертов, напротив, убеждены, что он будет излишним бюрократическим органом в градостроительной сфере.

У нас вот этот генеральный Градсовет превращается в клапан бюрократический.

Я не уверен в эффективности создания такого механизма из профессионалов.

Вообще, моё мнение как строителя, который против создания дополнительных административных барьеров, я против создания какого-либо дополнительного органа: комиссии, советов и т.д.

Скептическое отношение к возрождению градостроительного совета характерно для руководителей строительных организаций города, хотя в целом они готовы принять факт его создания.

Но если первое лицо края решит возродить Градсовет – пусть будет.

Слова, красиво, здорово, хорошо, но какой функционал?... Посмотрим, что он будет делать, и вообще, какой формат и что, потому что я при общении с государством привык верить бумажкам. Будет то, что есть, будем с этим работать. Если нам будет некомфортно работать, мы уйдем с этого города. Вот и все.

В качестве альтернативы градостроительному совету эксперты видят уже существующие структуры в сфере градоустройства, такие как Комиссия по землепользованию и застройке, а также развитие системы публичных слушаний и местного общественного территориального самоуправления:

У города есть вполне работающий орган по выработке и реализации градостроительной политики, это Комиссия по землепользованию и застройке.

Я в этом смысле вижу большой потенциал в развитии механизма публичных слушаний, в развитии местных общественных территориальных самоуправлений, ТОСов. Потому что там не представители демократии, а прямая демократия, то есть, если в нашем районе, в нашем дворе собираются что-то строить, и это

затрагивает наши интересы, я могу прийти и прямо заявить об этом. Развитие таких локальных советов, оно гораздо более эффективно для учета мнения людей, горожан, граждан, чем создание какого-то общегородского общественного совета, в который войдут какие-то общественники, которые непонятно кого представляют.

Отмечается также, что Градсовет как совещательный орган, могут заменить прямые экспертные заключения, по тому или иному узкоспециализированному вопросу.

Вы можете просто направить вопрос, материал каждому из экспертов и получаете от них экспертное заключение. И получив эти экспертные заявления, как лицо, принимающее решение, если вы мэр, составить свое мнение и принять решение.

Функции и полномочия Градсовета

В ходе интервью эксперты выделили ряд функций Градсовета.

1. Выработка рекомендаций в сфере градостроительства

Выработка общих решений, учитывание рекомендаций по принятию решений в сфере градостроительства опять же профессионалов, разработка этих рекомендаций, представление их в Думу, губернатору и соответственно власть эти решения должна учитывать, скажем, принимать к мнению

В первую очередь они носят рекомендательный характер. На то и разделение власти, есть исполнительная власть, есть законодательная власть. А экспертный совет дает оценку, анализ, мониторинг, вносит предложения. Профессиональное сообщество должно вносить предложения.

Именно рекомендационный совет.

2. Принятие политических решений в сфере строительства

Я думаю, что на Градостроительном совете будут приниматься некие политические решения, какому проекту быть, а какому нет.

3. Функция общественного контроля расходования бюджетных средств на муниципальное строительство

Он должен следить за муниципальными объектами, которые строятся за бюджетные деньги. Должен быть какой-то орган, который от имени муниципалитета смотрит, на что общественные деньги тратятся.

А там, безусловно, нужно советоваться по проектам. Это финансируемые проекты в счет бюджета.

Мне кажется, что Градсовет должен останавливаться только на строительстве объектов на центральном планировочном районе и строительстве объектов городского и краевого значения

4. Решение стратегических вопросов развития градостроительной сферы города и края в целом.

Там должны быть стратегические вещи, там должна выработываться договоренности. Город сегодня принимает свои нормативы градпроектирования, при этом у края нет своих нормативов градпроектирования, федерация диктует свои, что раньше СНИПы называлось, теперь эти правила, вот это все увязать, выработать единую градостроительную политику в хорошем смысле этого слова, политику, стратегию, конечно, эта площадка очень нужна.

Там должны решаться вопросы уровня губернатора. Кроме того, я бы хотел видеть подобный Градсовет на уровне края. А какие сегодня районы должны развиваться, быть центром притяжения? Вообще, как оживить строительную отрасль в крае?

И тогда бы мы создали некий симбиоз, под названием градостроительный совет, который бы акцептовал решение, т.е. планы для реализации через исполнительную власть.

5. Обсуждение проблемных вопросов выражение своих профессиональных позиций

Собрать большой хорал и проконсультироваться друг с другом, наговориться, увидеть какие-то возникающие проблемы.

Это те же самые публичные слушания только в узком кругу. Обмениваться никогда не вредно.

При этом часть экспертов подчеркивали, что работа Градсовета не должна сводиться исключительно к обсуждению и оценке отдельных строительных проектов их узкоспециализированных архитектурных параметров.

Если скатиться к рассмотрению зданий, непосредственно архитектуры, то у нас есть негативная практика, которая показала то, что, поскольку люди разные, с разными вкусами, требованиями, любое здание, которое выносилось и имело характер, как-то звучало, острое, интересное, по крайней мере, вызывающее споры, оно почти всегда получало отрицательный вердикт.

Архитекторы начинают просто обсуждать работу друг друга, критиковать. Это превращается в площадку для критики, распределения заказов, как они считают. Покритиковал товарища, значит, застройщик потом придет к тебе. А там, безусловно, нужно советоваться по проектам, которые комиссия не может смотреть. Важно не только архитектурное, но и функциональное их решение, экономические аспекты.

Если это станет, как это у нас было ранее с Градсоветом, органом, который будет рассматривать отдельные проекты, это вредно. Это не просто не надо, это вредно.

Эксперты также отметили, что Градсовет должен быть не просто совещательным органом, но и иметь определенные полномочия и контролировать выполнение принятых решений

Да, полномочия, не просто какой-то совещательный орган

Юридически он не уполномочен, по крайней мере, на сегодня нет ни одного документа, который бы узаконивал это. Это те же самые публичные слушания только в узком кругу.

Каким образом решение градостроительного совета, например, об одобрении, будет выполняться инвесторами в том виде, в котором оно представлено? Какой механизм контроля будет? А если он не будет одобрен градостроительным советом, что помешает владельцу участка реализовать свои

планы, и какие будут полномочия ему препятствовать? Не вижу их. Вижу одни попытки, которые приведут к нарушению закона муниципальными служащими.

Это в любом случае совещательный орган. При этом он обязательных указаний ни одному органу власти дать не может.

Высказано также мнение, что никаких полномочий у Градсовета быть не может, т.к. все полномочия прописаны в Градостроительном кодексе.

Кроме того, к основным видам деятельности градостроительного совета были отнесены регулирование законодательно- нормативной базы в сфере строительства, техническое регулирование, улучшение инвестиционного климата, территориальное планирование.

Куда обращаться монополисту, как направлять свои ресурсы и на основании чего формировать инвестиционную программу. Корректировка в глобальном смысле, на основе «Программы краевого развития инвестиционной программы. Вот это должно точно решаться на Градсовете.

Получается, что один и тот же узенький вопрос, например, размещение мусоропровода, регулируется таким количеством правовых актов прямо, либо косвенно, законами, либо инструкциями, федерального уровня или местного, что ни один юрист с этим не разберется. Их нужно как-то сводить воедино.

С тем, чтобы инициативные вопросы какие-то поднимать, развивать законодательство, развивать базу, принимать какие-то проектные решения, которые коснутся изменения генплана, изменения застройки и еще какой-то другой политики.

Состав Градсовета

Обозначенные экспертами функции Градсовета определяют и его состав. Так, те из экспертов, кто называет в качестве функции Градсовета общественный контроль в сфере муниципального строительства на уровне публичных слушаний, высказывались о том, что в совет должны входить представители всех

заинтересованных групп (профессиональные сообщества, предприниматели, инвесторы, экологи, инвалиды, обычные граждане):

Для этого должны быть Градсоветы, которые представляют разные интересы. Там инвалиды должны быть, которые скажут то, что им не подходит, экологи. <...> Это не должен быть чисто профессиональный совет из архитекторов и градостроителей, а именно представляющие разные интересы.

Должны быть выслушаны позиции всех и участников рынка недвижимости профессиональных застройщиков и риелторов, и обычных граждан.

Причем здесь не только строительное сообщество, это и проектировщики, еще и риелторы, которые имеют свое объединение, свою позицию выражают мнение горожан. Они как раз сталкиваются с теми, кто хочет приобрести жилье. Поэтому они у себя аккумулируют всю эту информацию, о том какие пожелания у людей, чего бы они хотели, хотя бы они высокое жилье или нет, на какой стороне реки они хотят жить и т.д. Т.е. риелторы на самом деле представляют другую сторону баррикад. Площадка для обсуждения этих всех вопросов, причем организованными группами наших жителей, они, получается, по интересам сгруппированы, плюс общественники, которые тоже сгруппированы и имеют свое мнение, мне кажется, всегда хорошо.

Общественники – есть такое понятие – лидер общественного мнения и профессиональное сообщество: пусть это будут архитекторы, строители, представители организации коммунального комплекса, т.е. все те, кто прямо или косвенно влияют на формирование среды под названием город. Мы должны создать коллегиальный орган, где бы формировалось общественное мнение, или были представители общественного мнения, было бы сообщество экспертов-профессионалов, и была бы власть

Высказывались также мнения, что Градсовет должны составлять представители профессиональных, экспертных групп, связанных с градостроительной сферой:

Поэтому было бы правильно думать, что нужны какие-то виды обсуждения, знакомства с проектами, может быть профессиональное обсуждение, но не градостроительный совет в том виде, в котором он был. Градостроительный совет, который предлагается, насыщенный специалистами: летчики, шоферы, депутаты, экономисты, социологи, дорожники, проститутки, всем же интересно, ну и пусть они будут членами Градсовета. И что вы будете обсуждать?

Всегда нужен совет профессионалов, активных игроков на рынке недвижимости, градостроительной деятельности. Это риэлторы, экономисты, бизнесмены, какие-то крупные инвесторы, проектное сообщество. Все равно есть, какие-то секции, с которыми администрация города, выстраивая свою политику должна посоветоваться.

Оценщики в том числе тоже, у них тоже есть свои СРО, аналитики недвижимости тоже должны там быть, архитекторы

Но профессиональное сообщество должно вносить предложения.

Как инструмент экспертной оценки некой, когда собираем экспертов в области градостроительства, те, которые действительно разбираются, действительно понимают, задаем им какие-то вопросы и хотим получить какой-то квалифицированный ответ.

Были названы конкретные организации, которые могли бы войти в совет, в частности «Российская гильдия риэлторов пермского края»:

Ассоциации строителей, руководители, различные представители СРО: Ассоциация некоммерческое партнерство «Российская гильдия риэлторов Пермского края».

Мнения экспертов об участии представителей власти, в частности губернатора, в Градсовете неоднозначны.

Так, часть из экспертов считают, что это участие необходимо, для того чтобы с одной стороны придать решениям совета определенную политическую силу, а с другой стороны довести до властных структур, выработанные профессиональным

сообществом рекомендации и стратегические направления развития градостроительной деятельности в регионе.

Хотя губернатору должно быть интересно то, что происходит в столице, он должен принимать участие. Особенно, если мост, новый ипподром, аэропорт, как без этого. Нельзя решать это в кабинетах.

Ну, однозначно представители руководителей края и города

Политические мощные решения каких-то объектов требуют поддержки губернатора, и будет площадка, на которой это будет представляться, и это даст возможность развязать руки главе администрации, главному архитектору, т.е. фактически получить всеобщую поддержку на разных уровнях, для того, чтобы всячески способствовать продвижению этого проекта.

Не может эта система самоорганизоваться. нужно тогда сделать Градсовет с участием губернатора. Для понимания. Чтобы исполнители начали понимать, что нужно.

По мнению других участие губернатора и представителей власти в Градсовете не нужно. Во-первых, чтобы члены совета чувствовали собственную ответственность за принимаемые решения в сфере градостроительства и не перекладывали ее на одного человека (губернатора), а во-вторых, по причине того, что представители власти в силу разных причин (занятости, недостаточной компетентности в узкопрофессиональных вопросах) не могут быть полноценными участниками работы совета.

Во-первых, я считаю, что в городском совете не должно быть имени Басаргина. Потому что проблема с генпланом и его глупостями была связана исключительно тем, что те, кто его в городе принимали, они понимали, что это не их решение. Все же градостроительные решения на десятилетия это ответственные решения. Если опять губернатор влезет и начнет принимать решения, то городские чиновники думать сами перестанут.

Советы, которые могли бы поспорить, неинтересны власти. Это будет дискуссия, а представители власти будут сидеть скучать, потому что им нужно срочно принимать другие решения, встречать людей, лететь в командировки.

Высказана также позиция, что участие губернатора в Градсовете осложняет разделение сфер влияния региональной и муниципальной властей.

Понятно, что его не может возглавлять губернатор, потому что эта сфера ответственности местного самоуправления, муниципалитета.

Документ, который в градостроительном совете, где будет председателем губернатор, должен готовиться краем. И очень сложно себе представить, каким образом это будет влиять на город, насколько это правильно с точки зрения муниципального суверенитета.

Позиции экспертов о необходимости возрождения Градостроительного совета в городе Перми разделились. Необходимость Градсовета эксперты аргументируют тем, что это будет своеобразной формой общественного контроля в градостроительной сфере, совет будет концентрировать в себе общественное мнение в отношении развития города, он будет одной из форм взаимодействия администрации и представителей градостроительной сферы.

При этом часть экспертов опасаются, что он может стать излишним бюрократическим органом. Скептическое отношение к возрождению градостроительного совета характерно для руководителей строительных организаций, хотя в целом они готовы принять факт его создания.

Альтернативой градостроительному совету могут быть уже существующие структуры в сфере градоустройства, такие как Комиссия по землепользованию и застройке, а также развитие

системы публичных слушаний, местного общественного территориального самоуправления, прямые экспертные оценки.

Выделены следующие возможные функции Градсовета: выработка рекомендаций в сфере градостроительства, принятие политических решений в сфере строительства, функция общественного контроля расходования бюджетных средств на муниципальное строительство, решение стратегических вопросов развития градостроительной сферы города и края в целом, обсуждение проблемных вопросов выражение своих профессиональных позиций.

Эксперты также отметили, что Градсовет должен быть не просто совещательным органом, но и иметь определенные полномочия и контролировать выполнение принятых решений

Было высказано несколько точек зрения в отношении состава Градсовета. Часть экспертов считают, что совет должны входить представители всех заинтересованных групп (профессиональные сообщества, предприниматели, инвесторы, экологи, инвалиды, обычные граждане). Другие утверждают, что это должно его должны составлять исключительно представители профессиональных, экспертных групп, связанных с градостроительной сферой.

Участие представителей власти и губернатора в Градсовете необходимо, для того чтобы с одной стороны придать решениям совета определенную политическую силу, а с другой стороны довести до властных структур, выработанные профессиональным сообществом рекомендации и стратегические направления развития градостроительной деятельности в регионе. При этом, такое участие может снизить уровень ответственности других членов совета за принимаемые решения в сфере

градостроительства, а также эксперты не уверены, что представители власти в силу разных причин (занятости, недостаточной компетентности в узкопрофессиональных вопросах) всегда смогут могут быть полноценными участниками работы совета.

Высказывались опасения, что участие губернатора в Градсовете осложняет разделение сфер влияния региональной и муниципальной властей.

4.2. Тарифы на присоединение домов к сетям

По оценкам экспертов существующая в Перми система тарификации является для компаний застройщиков, работающих в городе серьезной проблемой. Тарифы в Пермском крае, по их мнению, являются необоснованно завышенными:

Электричество еще более-менее, ну они не настоль критичны, как водоснабжение. Водоснабжение у нас, по-моему, уже дороже, чем в Москве. По теплоснабжению у нас еще, по-моему, не вступил в силу, поэтому о нем говорить пока рано. Они все завышены.

Сравнение тарифов в Пермском крае и близлежащих территориях подтверждает, что они у нас очень дорогие.

Что касается сопоставления с другими регионами, у нас на много выше стоимость подключения к сетям.

В других городах, получается, тарифы ниже. И порою ниже в 5-7 раз, чем у нас.

Они высоки. Те официальные тарифы, которые есть они очень высокие

Дело в том, что тарифы на электроснабжение астрономические, фактически затрат таких у МРСК нет никаких, ничего подобного. Они получили все, чем торгуют сейчас, бесплатно. Тарифы не обоснованы.

На мой взгляд, неадекватна ситуация, которая у нас в городе применительно к тарифам.

Лишь один из экспертов считает, что тарифам на подключение, в сравнении с другими городами Пермь находится на среднем уровне.

Если мы сравниваем с другими территориями, мы сравнивали Челябинск, Ижевск, Екатеринбург, т.е. с приближенными к нам или сравнимыми с нами, то мы находимся где-то в середине.

Доля стоимости подключения к сетям в одном квадратном метре в оценках экспертов варьируется от 10% до 30%.

По некоторым расчетам от 10% до 30% составляет стоимости объекта.

Что же касается размера, скажем так, в себестоимости кв. метра, насколько нам удалось это проанализировать, никто же реально не раскрывает свою себестоимость, она не превышает 10%.

От 15 до 20 %

Подключения: вода, газ, электроэнергия – 15-25%,

При этом эксперты отмечают, что плата за подключение новых домов к сетям вообще может быть нулевой, поскольку сетевые компании сами заинтересованы в этом подключении и получают новых постоянных потребителей, приносящих прибыль.

Скажу с позиции рынка, тарифов на присоединение вообще не должно быть. Они же получают потребителя, т.е. они должны быть сами заинтересованы и фактически спонсировать эти затраты, потому что они получают готового потребителя, который потом десятки лет будет платить деньги.

Следовательно, каждый новый потребитель, это благо для сетевой компании, потому что он будет окупать выполненные, когда-либо ранее инвестиции. Т.е. плата при подключении может быть вообще нулевой, потому что новый потребитель будет приносить прибыль.

Причинами высоких тарифов, по мнению экспертов, являются:

1) необоснованное завышение тарифов сетевыми компаниями-монополистами

Да я связываю это дело с наглостью и хамством сетевых компаний

Я смотрел тарификацию, разобрал инвестиционную надбавку «Новогора», там, что только не придумано, чтобы получить деньги. Там население даже платит за то, что у «Новогора» нет денег. Там прямо в расчете написано, т.к. у «Новогора» нет денег, он берет кредит, поэтому проценты по этому кредиту накладываются в эту инвестиционную надбавку.

Истинная причина заключается в том, что компания «Ренова» пролоббировала такую плату. И там, где она присутствует, высокие тарифы на подключение.

2) Завышенные нормативы ресурсопотребления

Они считались расчетным путем, с учетом потребленного жителями и со всеми потерями в этих древних сетях. Было заложено настолько вольготно, что с неплательщиками компания-арендатор, «Новогор», не сильно хотели заморачиваться.

3) Неразработанность законодательно-нормативной базы

Программы комплексного развития нет, поэтому энергетики не имеют обязанности подвести конкретную сеть к конкретному дому. Они в идеале должны дать точку подключения на границе земельного участка. У нас же получается так: поскольку у энергетиков не было это запланировано в программе, то они в тот срок, в который нужен строителю, чтобы построить дом, это построить не могут, потому что у нас только процедура оформления земли 1,5 года занимает. И поэтому строитель говорит: «Наплевать на вас. Заберите свой тариф. Я сам это построю». В итоге, мы с вами в стоимости жилья получаем и тариф на подключение, и те затраты, которые застройщик, помимо тарифа понес, для того, чтобы это построить. А не заплатить тариф он не может, иначе ему не дадут справку для подключения, и справку для ввода объекта в эксплуатацию. Вот до чего доходит, из-за того, что нет главного документа.

При этом эксперты видят следующие пути снижения тарифов:

1. Административное регулирование

Мне кажется надо здесь все-таки менять административные меры действия, просто ограничивать и заставлять сетевые компании жить по средствам

Главным образом их регулирует администрация на воду, канализацию - городская, на энерго – краевая, через комиссии энергетические.

Это инвестиционная программа и политика, об этом принимают решение депутаты.

Я в этом случае рассчитываю, что господин Басаргин разберется с этим делом, потому что он компетентный. И надо умереть аппетиты.

Все возможно. Для этого нужна определенная политическая воля, готовность к принятию модернизационных решений,

Это опять же политическое решение.

В части регулирования тарифов участие губернской власти, города необходимо.

Ввести государственный инструмент контроля формирования цены

2. Дифференциация стоимости подключения с учетом удаленности строящихся домов от уже существующих сетей, что дает выигрыш идее компактного города и развитию автономных сетей

Оптимизировать, дифференцировать плату за подключение. Плата за подключение это то, что нужно заново построить. Если этого до тебя не было, то это надо построить, а если там есть избыток, ресурс, ты как потребитель туда идешь, зачем тебе плату за подключение брать.

Со следующего года плата за подключение будет считаться как стоимость этих кубометров воды, умноженная на длину вашего подключения. И в итоге, идеология компактного города оказывается в выигрыше, потому что в существующем городе магистральные сети лежат чаще, и вам нужно меньше платить. До сих пор законодательство не позволяло экономить на этом, теперь да.

3. Компактное, рациональное размещение строящихся жилых объектов

Концепция компактного города привела к тому, что инвестиционную программу «Новогора» удалось сократить больше, чем на 2/3

Конечно, компактный город стоит дешевле, во всем: в сетях, в содержании.

Если рационально размещать объекты, то не требуется автономных источников водоснабжения, нет с этим проблемы. И тарифы на подключение могли бы быть меньше.

4. Снижение нормативов ресурсопотребления

В этих же документах завышен норматив водопотребления, и он тоже будет снижаться городскими документами до конца года. Думаю, что к концу года получим снижение тарифа на подключение процентов на 50.

Получается, что компанию-застройщика нагрузили выполнением техусловий с большим запасом. Сейчас это не проблема, фактическое потребление по статистике, по счетчикам определяется при этой всей проведенной системе, вместо тех 50-ти кубов, дом потребляет 24 куба, т.е. в два раза заложили прибыль монополисту. Т.е. он просто получил тариф, он не подключил. Этот резерв мог бы использоваться на социальное благо.

5. Прозрачность открытость системы тарификации

Нужно повышать прозрачность самой тарификации, установления этих тарифов.

Сегодня «Новогор-Прикамье» сами не берут, они пишут «тарифы не установлены». Отправляют в МУПовское новое предприятие созданное, в водоканал Пермь, и там «бабушка-калошина» назначает эту цифру.

Полгода не было вообще тарифов. И старые, и новые не приняли.

Застройщики обычно держат это в тайне, они говорят только дорого, ой дорого, земля дорого, подключение дорого.

Снижение тарифов на подключение, по мнению экспертов, ведет к увеличению инвестиционной активности в строительстве. Однако увеличение объемов строительства само по себе необходимо лишь в отдельных территориях, где есть в этом социальная потребность. Если такой потребности нет, предлагается не просто снизить тарифы для застройщиков, а стимулировать этим участие строительных компаний в решении городских социальных задач: строительство и ремонт детских садов, школ и других объектов социального значения.

Снижение тарифов, безусловно, повлияет на увеличение инвестиционной активности. Но приведет ли это к усилению социальной ответственности инвестора, т.е. ему снизят стоимость затрат, которая очень большая. Он, конечно, будет готов строить, но надо ли нам это в чистом виде? Если у нас

сейчас цель, чтобы просто появилась активность – надо, если мы хотим какие-то социальные задачи решить, то стоит подумать, нужно взвесить, мы будем на стороне инфраструктурных монополистов, и пусть они получают деньги, или мы попробуем нагрузить какой-то дополнительной социалкой. Пусть детский сад строят, пусть в школу вкладываются, тарифы снижаются... И позволить такие вещи дифференцировать, это было бы интересной возможностью для управления.

С позиции экспертов – застройщиков затраты на подключение к сетям зависят на сегодня не от формы и этажности застройки, а от объемов запрашиваемых ресурсов.

Вообще по закону все подсоединения зависят от количества того, что вы запрашиваете. То есть запрашиваете 100 киловатт, неважно, в какой конфигурации они вам нужны, 100 киловатт стоит одну и ту же цифру. Потому что, если запрашиваемы 100 киловатт стоят миллион 800, они стоят миллион 800, неважно как, хоть ты там винт построишь, они все равно будут миллион 800.

Или у меня стоит 10-ти этажный дом, или 5-ти этажный, затраты одни и те же.

Отметим также, что существующая система тарификации по экспертным оценкам не соответствует разработанным современным планам развития города.

У нас в городе есть только одна комплексная программа по водоснабжению, водоотведению, и то, она не соответствует просто ничему: ни планам развития города, ни фактической ситуации. Наш тариф рассчитан, по воде самый показательный, на основании программы 2007 года, которая разрабатывалась еще в 2005, 2006 годах, если не раньше, и он абсолютно неадекватен.

Решение проблемы эксперты видят в незамедлительном пересмотре существующей системы и регулярной, ежегодной ее корректировке с учетом меняющейся ситуации.

Разработка документов. Берем обосновывающие материалы Генплана, это несколько томов, т.е. в этом надо разбираться, и на основании этого пишем программу, где учитываем наши реальные перспективы на ближайшие 5 лет. ее

вообще каждый год нужно корректировать, и тариф соответственно каждый год корректировать.

Наряду с этим, одним из экспертов, представляющим структуры власти высказано мнение, что, в общем и целом, существующая тарифная политика соотносится с основными положениями Генплана по застройке

Укрупненно, да, соотносится. Мы создаем возможность для инвестора, который реализует генеральный план.

По оценкам экспертов, существующая в Перми система тарификации является для компаний застройщиков, работающих в городе серьезной проблемой

Тарифы в Пермском края, по их мнению, являются необоснованно завышенными. Доля стоимости подключения к сетям в одном квадратном метре в оценках экспертов варьируется от 10% до 30%.

При этом эксперты отмечают, что плата за подключение новых домов к сетям может быть нулевой, поскольку сетевые компании сами заинтересованы в этом подключении и получают новых постоянных потребителей, приносящих прибыль.

Причинами высоких тарифов по мнению экспертов являются: необоснованное завышение тарифов сетевыми компаниями-монополистами, завышенные нормативы ресурсопотребления, неразработанность законодательно-нормативной базы

При этом эксперты видят следующие пути снижения тарифов: Административное регулирование и контроль, дифференциация стоимости подключения с учетом удаленности строящихся домов от уже существующих сетей, компактное, рациональное размещение строящихся жилых объектов, снижение нормативов

ресурсопотребления, прозрачность открытость системы тарификации

Снижение тарифов на подключение, по мнению экспертов, ведет к увеличению инвестиционной активности в строительстве. Однако увеличение объемов строительства само по себе необходимо лишь в отдельных территориях, где есть в этом социальная потребность. Если такой потребности нет, предлагается не просто снизить тарифы для застройщиков, а стимулировать этим участие строительных компаний в решении городских социальных задач: строительство и ремонт детских садов, школ и других объектов социального значения.

Существующая система тарификации по экспертным оценкам не соответствует разработанным современным планам развития города. Решение проблемы эксперты видят в незамедлительном пересмотре существующей системы и регулярной, ежегодной ее корректировке с учетом меняющейся ситуации.

4.3. Перспективы создания автономных сетей

Часть экспертов считают создание системы автономных сетей в Перми вполне возможной и перспективной

Это вполне нормальная перспектива с точки зрения нашего города.

Принцип развития локальных сетей: водозабора и канализации, он возможен и это будет не единственный в мире опыт. В городе Перми, я считаю, есть масса территорий, на которых можно было бы сделать локальный водозабор. Т.е. можно добывать воду с территории, можно и канализацию сбрасывать в эту же землю, предварительно очистив ее через современные очистные системы.

То, что касается автономных источников тепла вполне. И то, что кто-то может подключаться какими-то автономными источниками электрогенерации, тоже возможно.

Я считаю, это приемлемо. Это все реалистично

Я к этому отношусь очень даже хорошо

Эксперты, представляющие строительные компании свидетельствовали о том, что они уже реализуют эту систему на практике или собираются это делать в ближайшем будущем. Особенно активно это используется при организации теплоснабжения.

Если чуть-чуть тариф поднимут, будем это делать.

Более того, я вам скажу, очень крупные предприятия, тот же Сибур, они давно находятся на автономке.

Я скажу, что у нас есть подобные, например, обеспечение теплом.

Да, мы этим занимается

Сколько угодно, никаких ограничений. Мы сами проектировали дом с газовой котельной, он прекрасно существует, сильно экономя на тепле.

Предпосылками перехода к системе автономных сетей являются

- Необходимость создания конкуренции для монополии централизованных сетей.

Нам нужно развить конкурентную среду для «Новогора» в коммунальном секторе. Автономные канализационные системы, микрорайоны, группу домов на тепло и водоснабжение. Нам нужно развивать конкуренцию в этой сфере. Поэтому все автономное крайне важно.

- Экономическая выгода

Действительно, строительство автономных котельных оказывается в несколько раз выгоднее центрального водоснабжения.

Какой смысл строить трубу и куда-то качать? При этом обслуживать эту трубу, залатывать в ней дырочки, постоянно давить насосом, идут же огромные энергозатраты на перекачку этой воды, т.е. она гонится через весь город.

Уже решение многие застройщики принимают, когда стоимость подключения центрального достаточно высока

Экономическая выгода особенно ощутима, когда речь идет об отдаленных районах, среднеэтажной, периметральной застройке.

И потом, там есть еще один момент, централизованное оказывается выгоднее, если вы строите гигантские жилмассивы, тогда вам выгоднее и строительство сетей, все проще. Переход к более мелкому модулю, такому как подъезд, периметральная застройка плюс средняя этажность, она позволяет пользоваться другими ресурсами.

И конечно с точки зрения разумного подхода, нет смысла иногда тянуть сети за километры. С точки зрения государственных расходов и инвестиций, даже сейчас в удаленные районы можно – в тот же Крым и пр., туда, куда далеко добираться. Если бы строили поквартально, даже где-то в удаленных районах, то там некоторые элементы автономного существования могли бы быть вполне применены.

Чтобы не размывать существующую систему, не увеличивать ее масштабность, рассмотреть некие локальные источники, водоснабжения в частности, теплоснабжения.

- Упрощение, в сравнении с централизованными сетями, обслуживания и контроля локальных, автономных сетей.

Модульные, газовые, блочные котельные, это все разработано, это все есть, т.е. их в каком-то плане проще обслуживать автономно.

При этом не всегда эти порывы своевременно определяются и устраняются из-за увеличения этой системы. Если она локализована, то контроль за ней проще. Т.е. у операторов быстрее будет считываться, они будут видеть падение давления, если где-то прорыв происходит.

Высказывалась и противоположная точка зрения о том, что внедрение системы автономных сетей в городе на сегодняшний день невозможно.

Если говорить о городе, это невозможно. Тогда ухудшается комфортность, обеспечение гарантировать никто не может и дальше поехало колесо. Начнутся вообще непонятки.

В ближайшее время это сделать с российскими законами невозможно. Точно так же невозможно, чтобы монополисты строили сети за свой счет или выкупали их после строительства так, как это в Европе.

Нам до такой степени к фермерской коттеджной автономии не подойти.

Такую позицию эксперты подтверждают, называя ряд сложностей и проблем, возникающих в ходе организации системы автономных сетей

Сложности внедрения системы автономных сетей:

- Дороговизна создания и технического обслуживания системы

Правда еще раз говорю, это оказывается недешевое мероприятие, поэтому в основном идут традиционные методы.

Все завязано на самом деле на небольшие объемы строительства, потому что на один дом это не рентабельно делать.

На сегодняшний день все смотрят единовременные расходы на создание автономной системы, но никто не говорит, как в процессе она себя поведет, сколько будет обходиться текущее содержание, а это совершенно другая история.

И когда начинаешь раскладывать в периоде, сколько она тебе будет обходиться, получается, что они отчасти сопоставимы.

Как правило, локальные очистные на 2-4 дома экономически не выгодны.

Но одно я точно знаю, что у нас это очень дорогостоящая штука

- Не разработанная нормативно-законодательная база и сложные бюрократические процедуры по созданию автономных сетей

Не совсем понятна картина с нормативкой. Федеральные нормативы, по моему, не позволяют в миллионных городах делать автономные источники водоснабжения.

Знаю, что в этом большая проблема. Застройщики сейчас не могут получить разрешение на строительство и разработать проект, потому что этого, не существует, так скажем, на законодательном уровне. Поэтому вот на девяносто процентов это зависит от власти и от законодательной власти в том числе

Там такая процедура, чтобы получить разрешение, чтобы взять из недр воду. Никто не хочет этим заниматься, это очень сложная процедура

Сегодня согласно законодательству мы не можем бурить скважины. Для того чтобы пробурить скважины мы должны пройти ряд согласований, по сегодняшним нормам от 5 до 10 лет.

- Организация контроля качества воды

Но для этого надо, чтобы обслуживание таких объектов было на уровне, если кто-то и будет скважину бурить на отдельно стоящий дом, то надо четко себе представлять, что за этим объектом необходим очень серьезный контроль, с тем, чтобы обеспечить и нормы и все прочее

И по безопасности, контролирование питьевого уровня, кто сможет бурить скважину, кто-то не сможет.

Если это касается системы водоснабжения, то необходимо создать определенный периметр, так называемой, защитной зоны, на территорию которой не должны попадать, даже гражданин не имеет право туда попадать. Т.е. это

становится неким спецобъектом, который должен иметь охранную зону. Где в центре города такую территорию создать?

Может быть, это не касается водоснабжения, которое завязано на качестве воды, которое невозможно оперативно поддерживать

С точки зрения безопасности, нигде в мире еще не доказано, что автономная система безопаснее, чем централизованная. Т.е. какой бы она у нас статичной не была, сама система, но она у нас с точки зрения безопасности в части предоставления коммунальной услуги, надежнее, потому что имеет дублирующий характер. Т.е. она сделана так, что мы имеем дублирование. Когда появляется автономное, оно уже не имеет дублирования.

Во-первых, есть ограничения, различные санитарно-эпидемиологические

Что такое своя скважина, свою скважину на питьевую воду это иллюзия, никогда не пробуруйте, потому что там требований столько что ее на другой день закроет станция и не даст ей пользоваться

– *Возрастание тарифов централизованных сетей.*

Но есть опасность, что нельзя полностью перейти на автономку. Потому что 70% застройки подключено к централизованной системе. И если снижаться будет потребление центрального тепла и воды горячей, то это будет сумасшедшим образом влиять на стоимость всех услуг.

Показательный пример это система теплоснабжения. Она создана таким образом, чтобы всю территорию города покрыть системой централизованного теплоснабжения. И как только определенная масса потребителей выбывает из этой системы, у оставшейся части резко растут тарифы.

Внедрение системы автономных сетей осложняется также, по мнению экспертов, определенной консервативностью строительной отрасли в целом.

Строительство это самая консервативная отрасль, это все из-за этого. Все новации в российском строительстве внедряются очень тяжело.

Часть экспертов считают создание системы автономных сетей в Перми вполне возможной и перспективной

Эксперты, представляющие строительные компании свидетельствовали о том, что они уже реализуют эту систему на практике или собираются это делать в ближайшем будущем.

Предпосылками перехода к системе автономных сетей являются необходимость создания конкуренции для монополии централизованных сетей, экономическая выгода, которая особенно ощутима, когда речь идет об отдаленных районах, среднеэтажной, периметральной застройке, упрощение, в сравнении с централизованными сетями, обслуживания и контроля локальных, автономных сетей.

Высказывалась и противоположная точка зрения о том, что внедрение системы автономных сетей в городе на сегодняшний день невозможно.

Такую позицию эксперты подтверждают, называя ряд сложностей и проблем, возникающих в ходе организации системы автономных сетей, таких как не разработанная нормативно-законодательная база и сложные бюрократические процедуры по созданию автономных сетей, дороговизна создания и технического обслуживания системы, организация контроля качества воды, возрастание тарифов централизованных сетей, консервативность строительной отрасли в целом.

4.4. Причины низких темпов строительства в Перми

Прежде всего, следует отметить, что декларируемая потребность для Перми в строительстве 1 миллиона квадратных метров является по оценке экспертов спорной. Они определяют потребность города в застройке на уровне 500-700 тысяч квадратных метров.

Это завышено, нет ничего такого.

Строить 500-600 тыс. строительное сообщество может и наверно на эти цифры надо выходить

Там политикам кто-то не правильно объяснил про эти квадратные метры, они их требуют, вставили в критерии оценки работы.

Эта последняя декларационная цифра касается не города Пермь, а Пермского края. Я думаю, что она не случайна, потому что такую задачу ставит президент. Для упрощения эту цифру округлили до миллиона, но, по сути, для миллионного города должно вводиться 1 кв. м. на человека ежегодно, для того, чтобы восстановить циклы выбывания существующего жилого фонда и возникновения нового. Просчитанный и неоднократно подтвержденный с экономической точки зрения параметр, это платежеспособный спрос, готовый потреблять. По Перми предельная цифра это 700 тыс. кв. м. в год.

Есть советские нормы..Каждый житель, на каждого жителя в год должно строиться 1 метр. Что это означает? Что надо миллион строить и миллион сносить, и тогда обновление города происходит, нет ветхого жилья. Это идеал. Поэтому это декларируется. Но по большому счету нам 700 тысяч за глаза хватит.

Насчет необходимости не могу сказать с ходу, нужен или нет, потому что город Пермь никогда не строил миллиона кв. м. Нет таких показателей при любых правилах застройки, при любых Генпланах.

В качестве основных причин снижения объемов строительства экспертами назывались

1. Сложившаяся конъюнктура рынка, характеризующаяся снижением покупательской способности населения при высоких ценах на жилье и узким спектре предложения

А это связано, с одной стороны, с низкой покупательной способностью, с другой стороны, высокие цены.

Сколько продается, столько и строится. Никто не командует строителями строить им или нет, таких распоряжений нет. У нас свободные рыночные отношения еще с начала 90-х, система работает безотказно.

В том сегменте, в котором сейчас рынок работает, им спрос удовлетворен полностью.

Для того чтобы строить миллион, нужно, чтобы этот миллион кто-то купил.

Я думаю, что основная проблема – неразвитость рынка. Здесь я подразумеваю не только узкую формулировку предложений, но и неразвитость рынка во всем: полное отсутствие цивилизованного предложения на рынке арендного жилья, просто 100% отсутствие. Это и арендное жилье, и механизмы, связанные с социальным жильем. То есть другой должен быть рынок.

2. Убыль населения, что также снижает потребность в жилье

Мы пока, к сожалению, край, который не прибавляет в численности, а уменьшается. Ну, наверно нам столько и не надо

3. Высокие тарифы на подключение инженерных сетей

Высокие тарифы

Это инженерные сети

Так же те земельные участки, которые они выигрывают на конкурсах, необходимо обеспечить инфраструктурой инженерной то же дорого, это иногда бывает не интересно.

Третья проблема – это подключение.

4. Длительный, сложный процесс градостроительной подготовки участка

Именно инвестор частник вынужден достаточно долго заниматься сначала градостроительной подготовкой участка. У него на это уходит порядка двух лет только на подготовку, т.е. он не занимается своей инвестиционной деятельностью.

5. Недостаток подходящих для строительства земельных участков

Сформированных, пустых, достойных земельных участков для строительства в городе нет. Т.е. на торги выставляются малюсенькие участки, на которых можно воткнуть один домишко.

6. Отсутствие четкости в законодательно-нормативной системе градостроительства

*Это отсутствие системы по градостроительству
Административные барьеры и пробелы в законодательстве как федеральном, так и местном*

7. Отсутствие политической поддержки местных застройщиков

Три года запрета. Политический запрет на строительство. Мы культурный город, а не город стройки. А если будут строить, то иностранцы.

8. Дефицит квалифицированных кадров

В результате там нет ни одного специалиста, который понимал бы, что он там рисует. Уровень квалификации специалистов низок.

Четвертая проблема – это неприход в город достойных новых застройщиков.

Пути изменения сложившейся ситуации эксперты связывают с решением вопросов по уменьшению влияния перечисленных выше факторов:

1. Стимулирование спроса за счет введения различных социальных программ, программ ипотечного кредитования на благоприятных для населения условиях

Ни край, ни город не создает условий для того, чтобы люди хотя бы ипотеку могли брать. У нас очень много ситуаций, когда горожанам отказывают в

ипотеке по каким-то причинам. Или есть условия, когда люди просто не могут потянуть такой процент ипотеки. И на сегодняшний день никаких условий для этого не создано.

Создавать подобные условия, стимулировать рынок, как на уровне государства, так и на уровне региона просто необходимо. Ну откуда там сегодня учитель может купить квартиру? Создавать льготные тарифы на покупку жилья для этой категории можно. Много программ, на которых можно останавливаться и говорить – «Дети-сироты».

В Екатеринбурге, в отличие от нас есть большие социальные программы, очень большие для военнослужащих очень большие программы.

Но я считаю, что правильнее стимулировать спрос. Это уже при использовании государственных стимулирующих жилищных программ. Не вижу ничего плохого, чтобы через это стимулирование люди начали приобретать новое жилье. При этом они невольно сделают шаг в сторону ипотеки, сами возьмут кредиты.

2. Изменение структуры предложений на строительном рынке

Надо ли строить элитное жилье? Совершенно не надо, потому что спрос ограничен.

Строители не могут продать, они начинают говорить, вот мы не можем лихигу продать, бизнес на поверку оказывается, что это не бизнес, это эконом, только с боку бантик.

Объекты соцкультбыта не строятся: садики, школы, больницы, ничего этого. Малое строительство в Перми нужно развивать.

3. Освобождение подходящих для строительства земельных участков за счет

- Работы правовыми способами с теми, кто эти участки имеет, но не осваивает

Во-первых, нужно что-то делать правовыми способами с теми, кто эти участки не осваивает.

- Освобождения территорий гаражных кооперативов

Кроме того, вот у нас перспектива – гаражные кооперативы

- Сноса ветхого, аварийного и неблагоустроенного жилья

А также жилье, которое не может быть признано ветхим, но по сути таковым является. Двухэтажные многочисленные дома, которые не имеют элементарных благоустройств, в которых люди уже не хотят жить. Это просто не соответствует статусу краевой столицы. Надо создавать программы по расселению ветхого и аварийного жилья

4. Участие муниципалитета в подготовке градостроительной территории

И если город не будет заниматься подготовкой градостроительной территории и этих участков для инвесторов, тогда вряд ли будет серьезное увеличение строительства.

5. Формирование четкой нормативно-законодательной базы в сфере градостроительства

Ну, во-первых, работать над законодательством, делать его прозрачным, доступным, более исполнимым.

Здесь вопрос должен быть впереди планеты всей – это законодательное нормативно-правовое регулирование.

6. Поддержка на законодательном уровне местных застройщиков

Лоббирование интересов собственных жителей, обеспечение рабочими местами, сбор налогов, лоббирование интересов жителей даже с точки бизнеса - сначала сюда, потом чужим.

Декларируемая потребность для Перми в строительстве 1 миллиона квадратных метров является по оценке экспертов спорной. Они определяют потребность города в застройке на уровне 500-700 тысяч квадратных метров.

В качестве основных причин снижения объемов строительства экспертами назывались сложившаяся конъюнктура рынка, характеризующаяся снижением покупательской способности

населения при высоких ценах на жилье и узким спектре предложения, убыль населения, высокие тарифы на подключение инженерных сетей, длительный, сложный процесс градостроительной подготовки участка, дефицит подходящих для строительства земельных участков, отсутствие четкости в законодательно-нормативной системе градостроительства, отсутствие политической поддержки местных застройщиков, дефицит квалифицированных кадров.

4.5. Прогноз развития ситуации в строительной отрасли в случае принятия ПЗЗ

В своем мнении относительно принятия новых Правил землепользования и застройки (ПЗЗ) эксперты разделились. Одни считают, что правила будут приняты и с этим придется считаться.

Придется смириться с этим делом, а что остается делать, если эти правила будут внедрены законным способом.

Все помучаются, но примут как есть. Будут, конечно, стоны, суды, кто-то в убытки залезет, но деваться людям некуда.

Другие, в частности это характерно для экспертов-застройщиков, надеются, что ПЗЗ в том виде, в каком они подготовлены сейчас приняты не будут, а притерпят определенные изменения, особенно в той части, которая касается ограничения этажности, и готовы сами инициировать эти изменения.

Их опротестуют. Нет, их могут принять, но их могут и опротестовать. В прошлый же ПЗЗ уже нашелся человек...

А в будущем мы готовы подстраиваться под ту конструкцию Генплана и правила застройки и землепользования, которые будут приняты, но мы будем делать так, чтобы ограничения по высотности не принимались.

Мы будем вносить изменения в правила землепользования и застройки, как раз вот этот параметр высотности является основным в регулировании интенсивности использования территории и распределении в территории города.

Правила в каком-то плане корректировать нужно, потому что там очень много вопросов.

Такие правила землепользования не будут приняты, это абсурд.

В противном случае строительные компании готовы уходить на другие рынки.

Я уже говорил, что они будут искать, если их не будет устраивать по экономике, то, что тут предлагают на наших аукционах, они будут искать это на стороне.

Будет то, что есть, будем с этим работать. Если нам будет некомфортно работать, мы уйдем с этого города. Вот и все.

Многие работают в других регионах, даже имея здесь базу. Покупают заводы в Ульяновске, работают, где востребовано. Создаются новые инвестиционные вещи, туда и уезжают.

Перейдут на другой рынок, не пермский. Сегодня у нас из 200 630 организаций и проектных, и строительных, и изыскательских больше половины работают на стороне.

Эксперты прогнозируют, что принятие новых ПЗЗ приведет к кризису в строительной сфере, который будет проявляться в сокращении объемов строительства, перетеканию спроса из первичного рынка на вторичный, что приведет к повышению цен в этом секторе до максимального уровня и затем к резкому его падению.

Кризис, еще меньше количества метров будет вводиться, больше дефицит жилья, соответственно спрос с первичного рынка перетечет на вторичный, последует за высоким спросом повышение цен предложения, соответственно рост этих цен до заоблачных и тоже будет неподъемным, соответственно мы дойдем до максимальной цены и будем падать жестоко вниз, вот и все

Стоимость жилья естественно не уменьшится, а мы говорим о том, что жители должны получать допустимое по цене жилье, жилье вообще-то очень дорогое. Доступность жилья резко снизится.

Эксперты также предполагают, что это приведет к серьезным изменениям планов компаний-застройщиков. В первую очередь это затронет застройщиков, имеющих небольшое число объектов.

Во-первых, конечно у крупных застройщиков есть некоторый заказ полученных разрешений на строительство. Прямо после принятия на следующий день вообще ничего не произойдет. Соответственно пострадают застройщики, у которых мало объектов. Через два три года начнут страдать и крупные. Им выданы уже разрешения, они построят эти объекты, но им надо начинать новые.

Если сейчас не будет изменений со стороны государственной и муниципальной политики, то перспектива только отрицательная, т.е. мы пойдем в снижение объемов.

Мы живем в 3-5-тилетнем цикле, от момента приобретения земельного участка, проектирования, строительства и ввода объекта в эксплуатацию. Мы являемся заложниками этого цикла. Получается, мы построили планы, имея земельные участки в собственности или в партнерстве с кем-то, но запланировали строительство, под это мы подводим все свои остальные планы, по реализации недвижимости, по производству строительных материалов, планируем финансовые, материально-технические ресурсы. Это приведет к серьезным изменениям наших планов. В какой-то момент приведет к остановке, для того, чтобы понять, как дальше жить.

Для инвесторов это, конечно, не позитивный момент. Потому что вылезет куча проектов, по которым куплена земля, они не смогли реализовать, все это выльется в информационное поле. И у людей, которые будут заходить в Пермь, конечно, будут вопросы.

В своем мнении относительно принятия новых ПЗЗ эксперты разделились. Одни считают, что правила будут приняты и с этим придется считаться.

Другие, в частности это характерно для экспертов-застройщиков, надеются, что ПЗЗ в том виде, в каком они подготовлены сейчас, приняты не будут, а претерпят определенные изменения, особенно в той части, которая касается ограничения этажности. Они готовы сами инициировать эти изменения. Если корректировки ПЗЗ не произойдет, застройщики намерены уходить на другие рынки.

Эксперты отмечают, что принятие ПЗЗ полностью на основе нового ГенПлана с ограничением этажности приведет к кризису в

строительной сфере, который будет проявляться в сокращении объемов строительства, перетеканию спроса из первичного рынка на вторичный. А это приведет к повышению цен в этом секторе до максимального уровня и затем к резкому его падению.

Таким образом, принятие правил ПЗЗ в том виде, в котором они подготовлены сейчас приведет к серьезным изменениям планов компаний-застройщиков. В первую очередь это затронет застройщиков, имеющих небольшое число объектов.

Глава V. Перспективы градостроительной сферы Перми

В заключительном блоке интервью эксперты высказали свою позицию в отношении перспектив развития города Перми и градостроительной сферы в частности. На это были направлены следующие вопросы:

- Давайте в заключение обсудим, какие перспективы у Перми? Какие направления в градостроительной сфере Вы посоветуете развивать?

Прежде всего отмечалось, что процесс развития города процесс длительный и требует планомерного, последовательного регулирования.

А так, перспективы, надо понимать, что они неблизкие, волшебной палочки нет, никто не щелкнул, город не изменился, это такая тяжелая последовательная работа,

Начинать с возрождения. Не щипками, а составить программу, и пусть до 20-го года, но конкретика, за 3 года что мы решили сделать?.

Определялись перспективы развития градостроительной сферы на широком концептуальном уровне. Так, в качестве одной из перспектив развития предполагается ориентация в градостроительстве и формировании структуры города на отдельные группы населения с учетом их интересов - пенсионеры, семьи с детьми дошкольного и школьного возраста, молодежь, студенты, урбанистически ориентированные или экологически ориентированные группы людей.

Можно попытаться выделить группы со схожими потребительскими свойствами. Возможно, в городе выделить зоны, где будет круглосуточная активность. Запретить круглосуточные объекты в определенных зонах, в жилых, прежде всего. И, наоборот, в каких-то зонах разрешить. Вот можно так попытаться сделать, молодежные группы, где любят кафе рестораны и т.д., есть связанные с детьми. Можно даже на карте выделить определенные районы, которые люди будут считать как свои. Предложить тот район, в котором они бы хотели жить и как, по их мнению, он должен быть устроен. Как минимум есть

экологический ориентированные, урбанистический ориентированные группы людей, есть может быть еще какие-то группы.

Эксперты подчеркивали, что для формирования градостроительное политики необходимо определить, выделить сущность города, те особенности Перми, которые ее позитивно, благоприятно и выгодно характеризуют.

Для меня принципиальна одна вещь – я хочу, чтобы в городе появились места, которыми можно похвастаться. Какие-то якорные вещи, которые бы отражали сущность города. Что это будет? Будет это какая-то уникальная архитектура застройки - может быть. Если это будут какие-то места отдыха, давайте на них акцентироваться. Но должны быть какие-то якорные вещи, которые бы отражали лицо города. И отсюда должна появиться некая политика градостроительства.

Я считаю, самый главный вопрос о том, что хорошего в Перми. Для позиционирования и развития его нужно понять, что людей держит в городе. По большому счету, если подумать город плохой, он не имеет никаких преимуществ: климат ужасный, какой-то особой городской среды нет, не то что Питер: климат плохой, но куда ни посмотри, везде памятники архитектуры. Вот почему люди здесь остаются?

Предлагалось развивать концепцию компактного города, застройку существующих городских территорий

Все равно концепция компактного города у нас никуда не уйдет.

При этом, отмечалось, что Пермь имеет в отношении градостроительства большой потенциал, наработаны и изучены современные и перспективные концепции и идеи развития города. По мнению экспертов, необходимо не останавливаться на достигнутом, продолжать работу и реализовывать на практике эти урбанистические идеи.

И сегодня Пермь имеет современные урбанистические идеи, причем в русском переводе, то есть, переведены инструменты для реализации этих урбанистических

идей. То, чего не имеет точно ни один город России. В Перми сейчас очень большой потенциал, для того чтобы конкурентов всех оставить позади, быть впереди. Пройден определенный путь, и было бы обидно в данный момент остановиться, опасность такая есть, что город остановится.

Должно быть участие общественности, надо больше давать прав территориально-общественным управлениям, надо больше денег им, чтобы они могли реализовывать свои идеи, решать свои проблемы обустройства.

В целом по мнению экспертов необходимо стремиться к тому, чтобы город приобретал законченный образ, с законченным строительством.

Я думаю, что нужно приложить усилия для того, чтобы освоенный город превратился в законченный строительством, а не бесконечную стройку: бесконечные заборы, пустыри, грязь.

Наряду с этим эксперты отмечали необходимость решения более узких, но весьма значимых проблем градостроительства, таких как:

- Разработка нормативно-правовой базы градопроектирования.

Нам нужно разрабатывать нормативы градпроектирования. Т.е. нормативы градпроектирования в первой редакции были представлены разработчиками Генплана, но они были подвергнуты серьезной критике. И после первого обсуждения эта тематика развития не получила. А по сути дела нужно принять эти правила по нормативам градпроектирования и ими пользоваться и им следовать. Т.е. если мы их примем по обеспеченности детскими садами на количество жителей, школьными, дошкольными учреждениями, удаленности их, по плотности на той или иной территории. Это будут уже понятные и принятые обществом правила. С ними будет вестись проектирование и застройка жилых районов и административных районов города.

На мой взгляд, сейчас необходимо в плане разработки правовых актов создать всю систему.

- Привлечение инвестиций в строительную сферу

Зеленый свет инвесторам. Просто должен быть человек, которому может любой человек со стороны позвонить: федеральный инвестор, московский, из соседних регионов, получить консультацию и ему дадут зеленый свет. Что это означает? Что участок, который выставляют на аукцион, будет подготовлен, у него будет понятное назначение земли, он не будет иметь проблем с коммуникациями. Сейчас сплошь и рядом в администрацию на торги доставляют участки, которые вообще не подготовлены.

Затрагивались и перспективы конкретного воплощения градостроительных решений. При этом эксперты подчеркивали необходимость применения на практике новых строительных технологий.

А если говорить о конкретных применениях градостроительных решений в жизнь, то, на мой взгляд, конечно же, нужно говорить о новых технологиях жилья. Т.е. нужно прорабатывать с застройщиками, чтобы у нас появились не только панельные дома, которые не очень радуют глаз, а что-то новое. Я понимаю, что если мы говорим о доступном жилье, то нам от панельных домов не уйти, но они должны совершенствоваться.

В качестве значимого направления развития строительства называлось освоение правобережья, развитие территории Камской долины. При этом подчеркивалось, что техническая возможность для этого есть

Я считаю, что освоение правого берега, особенно Камской долины, это неизбежное будущее развития города, поскольку это центр. Это может быть как раз и стимулирует строительство одного или двух мостов, которые важны и для всех других районов.

Есть инженерное мероприятие – не будет никаких последствий, если поднять первый этаж на 3-4 метра и поставить их на сваи. Под зданиями можно расставлять автомобили. Также как ИКЕА в Екатеринбурге построена. И даже в том случае, если произойдет обрушение КамГЭСа и затопление, первые этажи не пострадают в этой ситуации.

Высказано пожелание вновь поднять вопрос о строительстве метро в городе, чему, по оценкам экспертов нет никаких препятствий

Никаких препятствий к строительству нет. Построили коллектор, построили. Коллектор по сути то же метро. Мы уже сделали эти изыскания в 80-е годы. Я бы очень советовал вернуться к теме метро. Финансы мешают, но в том числе политическая воля должна быть.

Эксперты выразили надежду на эффективный, конструктивный диалог между властью и строительным сообществом, связывая это с назначением нового губернатора края В.Ф. Басаргина и нового министра строительства и архитектуры Пермского края.

Я надеюсь, что теперешнее изменение и назначение Басаргина Виктора Федоровича губернатором, как раз человека, для которого строительная отрасль, если не родная, то совершенно знакомая и с приходом нового министра мы ожидаем совершенно другой диалог власти и строительного сообщества.

Какое будущее у города Перми и края скажет губернатор. По крайней мере, я рассчитываю, что когда будет сформирована команда, 2-3 месяца, появится какая-нибудь программа из 7 или 27 дел, и понятно будет всем, куда шагаем и зачем.

Есть надежда, что сейчас появляются какие-то перспективы в связи с тем, что новый губернатор имеет большое отношение к строительству и станет в этом отношении лучше.

В прогнозе перспектив развития градостроительной сферы в Перми, по мнению экспертов, следует учитывать, что процесс развития города процесс длительный и требует планомерного, последовательного регулирования.

Эксперты определяли перспективы развития градостроительной сферы на широком концептуальном уровне. Так, в качестве одной из перспектив развития предполагается

ориентация в градостроительстве и формировании структуры города на отдельные группы населения с учетом их интересов - пенсионеры, семьи с детьми дошкольного и школьного возраста, молодежь, студенты, урбанистически ориентированные или экологически ориентированные группы людей.

Эксперты отмечали необходимость решения более узких, но весьма значимых проблем градостроительства, таких как:

- Разработка нормативно-правовой базы градопроектирования.*
- Привлечение инвестиций в строительную сферу*

Затрагивались и перспективы конкретного воплощения градостроительных решений. При этом эксперты подчеркивали необходимость применения на практике новых строительных технологий.

В качестве важного направления развития строительства называлось освоение правобережья, развитие территории Камской долины. Высказано пожелание вновь поднять вопрос о строительстве метро в городе, чему, по оценкам экспертов нет никаких препятствий.

Эксперты выразили надежду на эффективный, конструктивный диалог между властью и строительным сообществом, связывая это с назначением нового губернатора края В.Ф. Басаргина и нового министра строительства и архитектуры Пермского края.

В целом, по мнению экспертов необходимо стремиться к тому, чтобы город приобретал законченный образ с законченной гармоничной застройкой.

Заключение

Восприятие и оценка качества городской среды Перми

Среди основных проблем в текущей застройке и инфраструктуре Перми эксперты называют большую протяженность города и связанные с этим неравномерное развитие районов, неэффективное использование инженерных сетей, транспортные проблемы, а также плохое благоустройство, хаотичную застройку и, в целом, несбалансированность строительного рынка Перми. В связи с этим эксперты выступают против дальнейшего территориального расширения города, считают, что он должен развиваться в существующих границах, уплотняя застройку в центральных районах, концентрируя ресурсы на благоустройство и развитие социальной сферы на более заселенных территориях.

Однако повышение компактности города требует решения проблемы привлечения бизнеса и населения в центральные районы и, вместе с этим, обеспечения комфортности проживания в отдаленных районах (недопущения образования «гетто»).

Оценка нового Генерального плана Перми

Основные положительные стороны нового Генерального плана, по мнению экспертов: цельность и сбалансированность, проработанность разделов по инженерным сетям, соотнесенность с имеющимися ресурсами.

Основные недостатки Генерального плана: введение ограничения этажности строительства; сложности в соотношении градостроительной политики города и интересов инвесторов; заброшенность и остановка развития окраинных территорий; несоответствие градостроительным нормативам и правилам; транспортные проблемы в случае реализации Генплана.

Ограничение высотности строительства и периметральная застройка является одними из наиболее спорных и обсуждаемых моментов нового Генерального плана Перми.

По мнению разработчиков Генерального плана и их сторонников, ограничение высотности строительства позволит проводить градорегулирование, грамотную градостроительную политику, позволит избежать перезаселения территорий, не оборудованных достаточной инфраструктурой. При этом основной аргумент противников данного ограничения является дороговизна строительства малоэтажного жилья, а следовательно, его меньшая доступность для основной части населения.

Относительно периметральной застройки как способа создания комфортной городской среды также есть возражения по поводу сложности с уборкой территории внутри периметра, психологическим дискомфортом от проживания в дворах-колодцах и в непосредственной близости от соседских окон и пр.

В целом эксперты признают, что в отдельных районах города разумно введение высотного ограничения, в частности, в районах с исторической застройкой для сохранения исторического облика города, а периметральные кварталы имеют право на существование как альтернатива уже имеющемуся предложению на рынке жилья города.

Несмотря на имеющиеся претензии к новому Генеральному плану Перми, никто из экспертов не считает рациональным разработку нового документа: необходимо дорабатывать созданный. Однако степень доработки каждая группа экспертов видит в своем ключе: кто-то считает, что на данном этапе дорабатывать ничего не надо, а вносить изменения уже в ходе реализации, кто-то же считает (в основном представители строительной отрасли), что сейчас необходимо сесть за стол переговоров и собрать все предложения по корректировке Генплана. Прежде всего, изменения должны касаться снятия некоторых ограничений, а также принятия нормативной базы, которая бы позволила регулировать и воплощать все идеи Генерального плана города.

Значимые направления развития инфраструктуры города

К основным мерам, направленным на развитие транспортной инфраструктуры города Перми представители экспертного сообщества относят в первую очередь

развитие системы общественного транспорта. Кроме того, к числу значимых мероприятий относятся развитие системы велосипедного транспорта, ограничение использования личного автотранспорта в центральной части города, создание рациональной системы дорог и разноуровневых развязок, надземных и подземных пешеходных переходов и совершенствование системы регулирования транспортного потока.

При этом эксперты свидетельствуют о необходимости создания в городе эффективной системы парковок. Данная система должна предусматривать следующие аспекты: организация перехватывающих парковок, запрет бесплатных парковок в центре города и стоянок на определенных улицах, увеличение стоимости парковочных мест на стоянках, расположенных в центральной части города, увеличение штрафов и взысканий за парковку в неполюженном месте, строительство многоуровневых и подземных парковок, снижение стоимости парковочных мест в жилых домах.

Что касается вопроса о строительстве нового коммунального моста через Каму, эксперты сходятся во мнении о наличии потребности в данном объекте инфраструктуры как важнейшем элементе транспортной системы города. В качестве основных вариантов мест расположения нового моста рассматривается центральная часть города в непосредственной близости от действующего моста, а также Мотовилихинский район. В то же время, если ряд экспертов высказывается за необходимость срочного решения вопроса по строительству нового моста, то существует и мнение о том, что на данный момент есть более актуальные и острые проблемы, на которые необходимо направить усилия, тогда как коммунальный мост следует отремонтировать, продлив, таким образом, срок его эксплуатации.

Развитие строительной отрасли Перми

Позиции экспертов о необходимости возрождения Градостроительного совета в городе Перми разделились. Необходимость Градсовета эксперты аргументируют тем, что это будет своеобразной формой общественного контроля в градостроительной сфере, совет будет концентрировать в себе общественное мнение

в отношении развития города, он будет одной из форм взаимодействия администрации и представителей градостроительной сферы. При этом часть экспертов опасаются, что он может стать излишним бюрократическим органом. Скептическое отношение к возрождению градостроительного совета характерно для руководителей строительных организаций, хотя в целом они готовы принять факт его создания.

По мнению экспертов, Градсовет может / должен заниматься: выработкой рекомендаций в сфере градостроительства, принятием политических решений в сфере строительства, общественным контролем расходования бюджетных средств на муниципальное строительство, решением стратегических вопросов развития градостроительной сферы города и края в целом, обсуждением проблемных вопросов.

По оценкам экспертов существующая в Перми система тарификации на присоединение домов к сетям является для компаний-застройщиков серьезной проблемой. Тарифы в Пермском крае являются необоснованно завышенными. Доля стоимости подключения к сетям в одном квадратном метре в оценках экспертов варьируется от 10% до 30%.

Эксперты видят следующие пути снижения тарифов: административное регулирование и контроль, дифференциация стоимости подключения с учетом удаленности строящихся домов от уже существующих сетей, компактное, рациональное размещение строящихся жилых объектов, снижение нормативов ресурсопотребления, прозрачность открытость системы тарификации

Одним из возможных методов снижения издержек строительства на подключение к коммунальным сетям являются создание автономных сетей.

Предпосылками перехода к системе автономных сетей являются необходимость создания конкуренции для монополии централизованных сетей, экономическая выгода, которая особенно ощутима, когда речь идет об отдаленных районах, среднеэтажной, периметральной застройке, упрощение, в сравнении с централизованными сетями, обслуживания и контроля локальных, автономных

сетей. Высказывалась и противоположная точка зрения о том, что внедрение системы автономных сетей в городе на сегодняшний день невозможно.

В своем мнении относительно принятия новых ПЗЗ эксперты разделились. Одни считают, что правила будут приняты и с этим придется считаться. Другие, в частности это характерно для экспертов-застройщиков, надеются, что ПЗЗ в том виде, в каком они подготовлены сейчас, приняты не будут, а претерпят определенные изменения, особенно в той части, которая касается ограничения этажности. Они готовы сами инициировать эти изменения. Если корректировки ПЗЗ не произойдет, застройщики намерены уходить на другие рынки.