

ТРАНСПОРТНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

Чтобы новый объект со своей инфраструктурой органично вписался в инфраструктуру городскую, и не только не ухудшил ситуацию с трафиком (автомобильным, пешеходным движением, общественным транспортом, остановками и т.д.), но, возможно, и улучшил, выполняется градостроительный расчет на основании генплана и плана развития инженерно-транспортной инфраструктуры. Анализируются подъездные пути, рассчитывается их загруженность в связи с реализацией коммерческого проекта.

Одним из наиболее эффективных методов в этой сфере выступает транспортное моделирование (имитационное и прогнозное). Именно оно позволяет спрогнозировать нагрузку на транспортные артерии города и показать основные пиковые загрузки и проблемные места. Созданная с его помощью транспортная схема отображает абсолютно реальные параметры уличного движения — скорость и характер автомобильного трафика, необходимое для данного участка дороги количество полос, светофоров и т.д.

Данный вид моделирования существенно сокращает время создания транспортной схемы проектировщиками, что, в свою очередь, влияет на сроки согласования транспортной схемы с городскими властями. «Наша компания — пионер применения данной технологии в Киеве в проекте ТРК «Лукьяновка», — рассказывает Николай Якименко. — При работе над проектом данного комплекса компания выступила инвестором разработки Концепции организации территории вокруг станции метрополитена «Лукьяновская». Разработка была осуществлена по заказу Департамента градостроительства и архитектуры г. Киева, с привлечением официального представителя немецкой компании PTV Group — A+S».

В рамках разработанного проекта, инвестор осуществит финанси-

рование строительства надземного пешеходного перехода через ул. Дегтяревскую в границах Лукьяновской площади, а также реконструкцию ул. Коперника на участке от ул. Глыбочицкой до ул. Бердичевской; ул. Бердичевской на участке от ул. Коперника до ул. Дегтяревской с обустройством канализованного саморегулирующегося перекрестка ул. Бердичевской с ул. Коперника и ул. Шолуденко; ул. Дегтяревской на участке от ул. Бердичевской до ул. Мельникова, с обустройством регулируемого перекрестка улиц Белорусской-Дегтяревской-Бердичевской, обустройством разворотного кольца и посадочных площадок маршрутного городского транспорта в пределах пл. Лукьяновская; ул. Дмитриевская на участке от ул. Дегтяревская до ул. Коперника, с созданием пешеходной зоны и развитием публичного пространства.

Сегодня стоит задача найти баланс между потребностями города и возможностями ИНВЕ- стора

«Транспортное моделирование — очень удобный инструмент. По моему мнению, проект каждого значительного объекта обязательно должен проходить проверку на транспортной модели города. Здесь показателен опыт других городов, к примеру, Санкт-Петербурга, — отмеча-

ет **Дмитрий Беспалов, представитель немецкой компании A+S в Украине, соучредитель Украинской ассоциации транспортного планирования и моделирования.** — В этом городе еще в 2011 году создали государственную информационную систему «Транспортная модель Санкт-Петербурга», при помощи которой можно оценить влияние проекта на функционирование дорожно-транспортного комплекса, и при необходимости провести корреляцию параметров проекта по этажности, размещению и пр. Что интересно, данный инструмент работает даже для проектов, которые лоббируются на самом высоком уровне».

Проводить транспортное моделирование могут как государственные учреждения, так и частные, причем последний вариант предпочтительней, считает Дмитрий Беспалов. «В идеале должен существовать рынок организаций, предоставляющих подобные исследования. А чтобы компания работала честно и объективно, должен существовать тщательный контроль со стороны общественных организаций. Та же ассоциация моделирования могла бы проводить экспертизы проектов, и придавать огласке случаи непрофессиональной работы».

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Интересна мировая практика привлечения девелоперов к строительству транспортной инфраструктуры города. По мнению Николая Якименко, Украине стоит взять на заметку опыт Эстонии. В стране действует следующий принцип участия инвестора в развитии городской инфраструктуры: при получении разрешения на строительство инвестор платит фиксированную сумму €0,31 за 1 кв.м площади строительного объекта. При этом затраты на внешние утилиты также привязаны к фиксированному денежному показателю, а не к необходимому объему работ. Эти риски берет на себя компания-поставщик газа, воды, электричества, а не инвестор.