

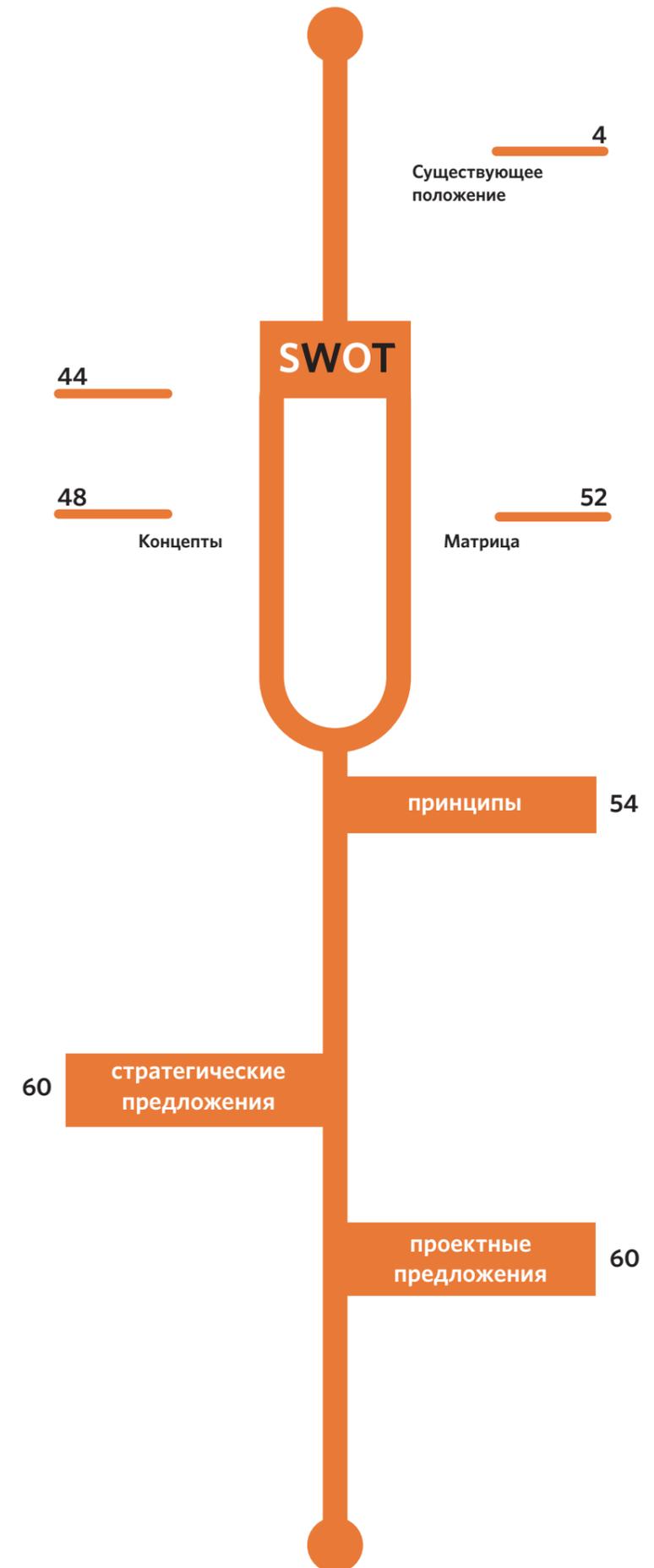


Your Klmn

Москва, 2018

СТРАТЕГИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА КОЛОМНА

"КОЛОМНА - ГОРОД ВОЗМОЖНОСТИ ВЫБОРА"



СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ



4

5

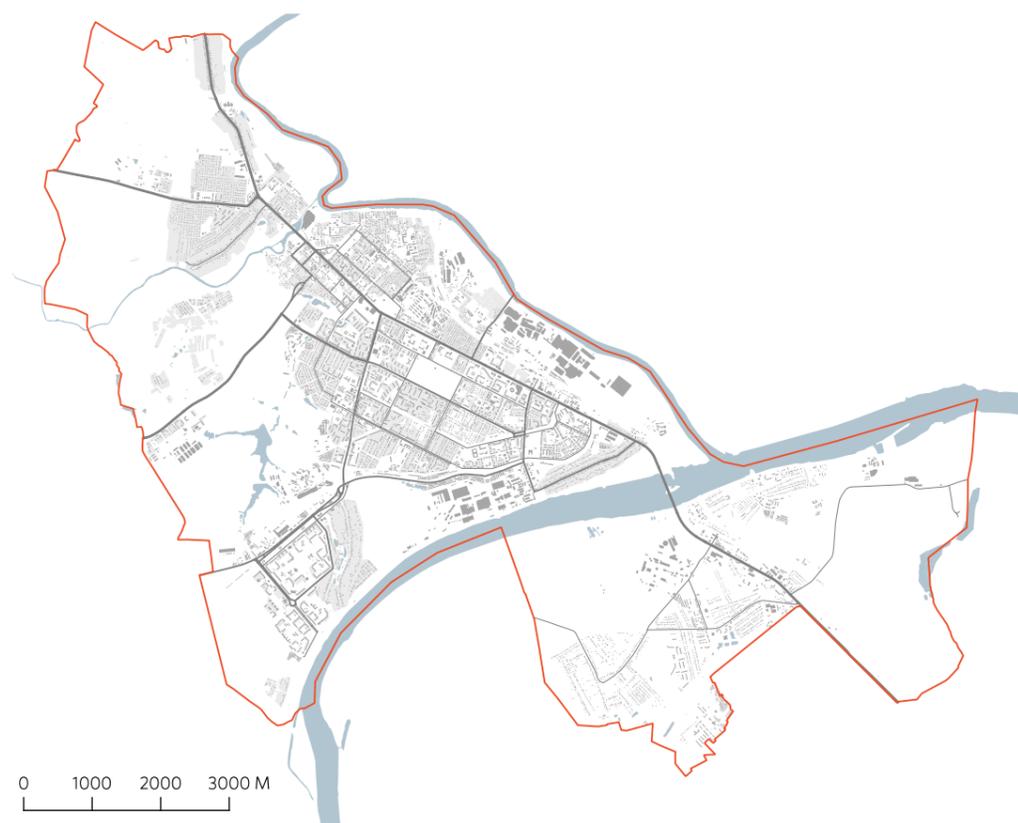


СИТУАЦИОННЫЙ ПЛАН

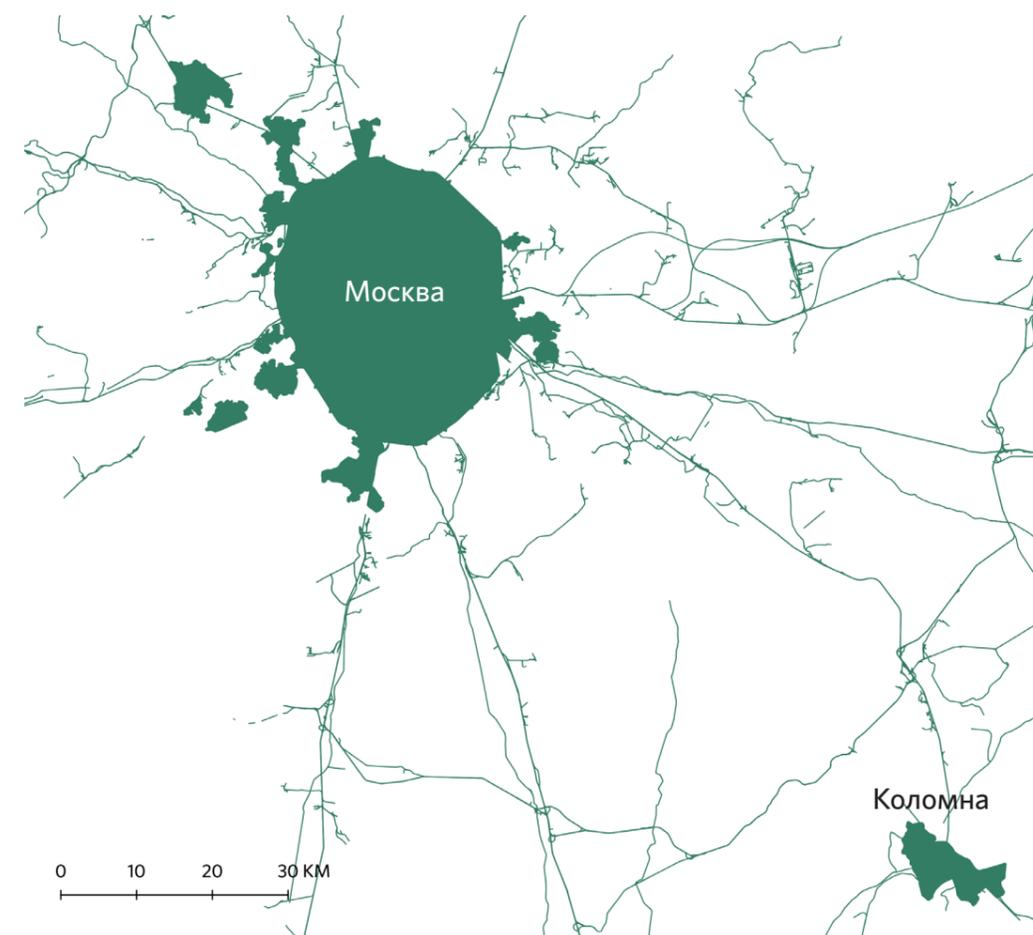
Город Коломна расположен в Центральной Европейской части Российской Федерации, на Москворецко-Окской равнине, в Юго-Восточном направлении от Москвы, на расстоянии 100 км по автострате и 117 км по железнодорожному сообщению. Историческая - и основная - часть города расположена в междуречье, на месте впадения р. Москва в р. Оку. С 21 апреля 2017 года входит в состав Коломенского городского округа.

65,1 км²
площадь города

1179 км²
площадь городского округа



Геология. Коломенский район лежит в пределах Мещерской низины. Четвертичные отложения неравномерным по мощности и проницаемости пластом покрывают карбоновые известняки, к которым приурочены горизонты артезианских вод, используемых для водоснабжения. Четвертичные отложения представлены ледниковыми, водно-ледниковыми, аллювиальными и покровными образованиями. Подземные воды, используемые для питьевого водоснабжения, в рассматриваемом районе представлены Каширским водоносным горизонтом. К неблагоприятным участкам района относятся пойменные участки и эрозионные формы рельефа. Грунты представлены покровными и моренными суглинками.



112 км
2-2:30 ч
ж/д транспорт

100 км
1:50-2 ч
площадь городского округа

Экология. Согласно почвенному районированию, в Коломенском районе преобладают дерново-подзолистые почвы суглинистого гранулометрического состава. Территория Коломенского района представляет собой сильно преобразованную природно-техногенную систему с глубиной преобразования 3 - 5 м. Основной вид воздействия - сельскохозяйственная деятельность. Промышленный сектор развит слабо и локализован вокруг промышленных узлов города Коломна. Основные экологические проблемы связаны с загрязнением поверхностных и грунтовых вод, ухудшением качества питьевой воды, смывом верхнего слоя почвы, деградацией ландшафтов. Экология района в целом благоприятна для проживания.

Климат. Для города характерен Умеренно-континентальный климат. В Коломне выпадает значительное количество осадков в течение года, в том числе и в самом сухом месяце - Апреле. Климат здесь классифицируется как Dfb системой Кеппен-Гейгера. В Коломна, средняя годовая температура составляет 4.9 ° С. Среднегодовая норма осадков - 606 мм. Продолжительность безморозного периода составляет порядка 140 дней.

Город возник на живописном высоком берегу Москвы-реки при впадении в неё речки Коломенки. С экономической точки зрения, место основания города было выбрано весьма удачно: слияние рек Москвы и Оки было перекрёстком важнейших водных торговых путей.

Городище. Стабильное поселение возникло в раннем железном веке и связано с носителями дьяковской культуры. Это было городище славяно-вятичей, живших в VIII - X веках на высоком берегу при впадении речки Коломенки в реку Москву. Сейчас это сквер «Блюдечко» на территории кремля.

Коломна в Московском княжестве. В 1301 году Коломна из Рязанского княжества переходит под правление Московских князей, первый из всех русских городов. С этого времени Коломна становится традиционным местом сбора русских войск перед военными походами в тревожную сторону юго-востока.

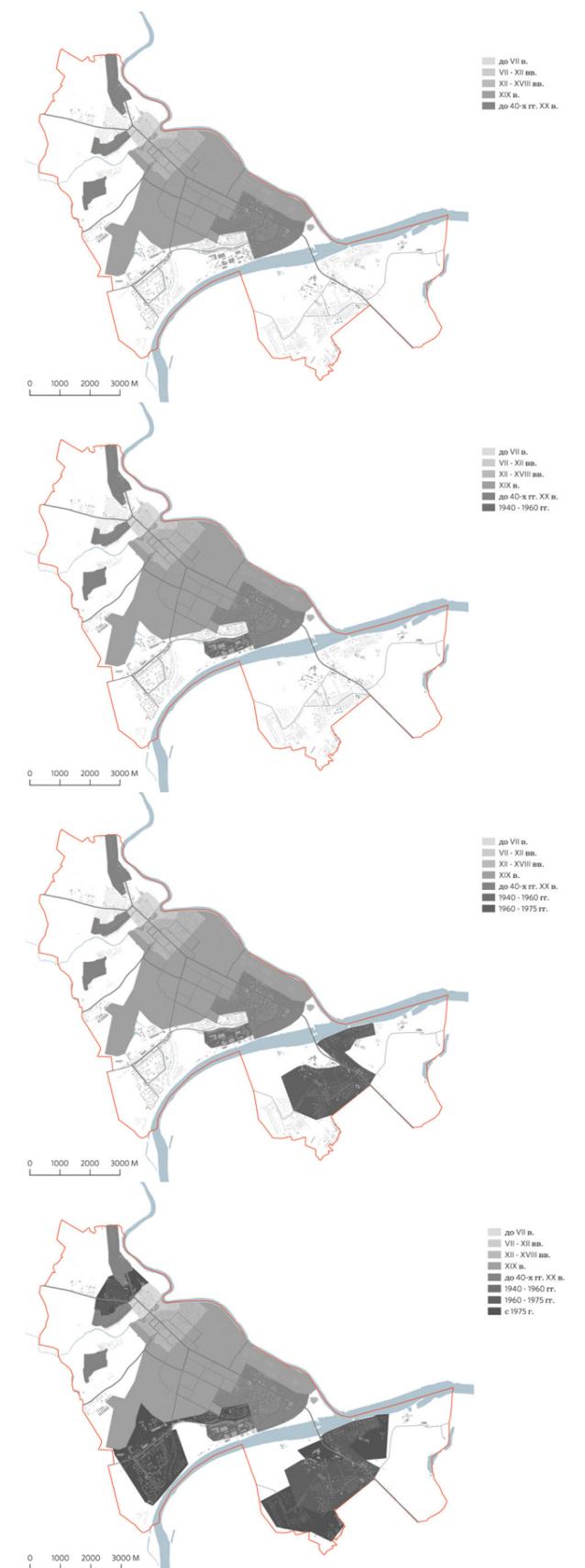
Коломенский Кремль. В 1547 году Иван Грозный привел в Коломну свои полки для похода на Казань. Коломна, важный стратегический пункт, была включена в систему обороны южных границ Московского княжества, что повлекло сооружение в 1525 - 1531 годах каменного кремля. Кремль в Коломне, построенный по образцу Московского, не уступал ему по размеру и оборонительным качествам.

Коломна - центр торговли и ремесла. Перенос государственных границ в XVII веке на юг привел к утрате Коломной прежнего военно-стратегического значения. Город постепенно превращается в богатый торгово-ремесленный центр Московской земли, в посредника в торговых операциях Москвы и Петербурга с южными областями и западными рынками.

Коломна в Московской губернии. В 1708 году Коломна была приписана к Московской губернии. Во второй половине XIX века начался новый этап развития Коломны. Толчком к нему послужило строительство Московско-Саратовской железной дороги и связанное с ней создание машиностроительного завода.

Коломна - промышленный центр. Рост промышленности в начале XX столетия перевел Коломну из разряда торгово-купеческих городов в разряд промышленных. Потерявший в годы революции и гражданской войны значительную часть своих жителей, в 1920-е годы город начинает медленно возрождаться. Городские предприятия одно за другим вступают в строй, снабжая молодую Советскую республику паровозами, вагонами, сельскохозяйственными машинами, цементом. В годы Великой Отечественной войны коломенские предприятия перешли на выпуск продукции для военных нужд. Во время войны Коломна была крупным центром формирования воинских частей и соединений. После войны на коломенских предприятиях была проведена полная реконструкция, они развивались высокими темпами. Более чем в 14 раз (по сравнению с довоенным уровнем), вырос выпуск промышленной продукции. За годы послевоенных пятилеток были построены цементный завод, комбинат стройматериалов, заводы «Вторчермет», шиноремонтный. К началу 1967 года в городе насчитывалось 22 крупных и средних промышленных предприятия. Тепловозостроительный завод начал производство скоростных пассажирских тепловозов, конструкция которых вобрала в себя лучшие достижения локомотивостроения тех лет. История семейства коломенских тепловозов (ТЭП - 60,70,80) продолжается и сегодня: они эксплуатируются на железных дорогах стран ближнего и дальнего зарубежья.

Новое строительство в Коломне. В 60-70-е годы город превратился в большую строительную площадку: строятся многоэтажные дома, возникают новые улицы. Растущий город создал социальную инфраструктуру - широкую сеть учреждений образования, здравоохранения, культуры, спорта, сферы торговли и быта. Строительство крупного жилого района Колычево на берегу решило проблему переселения горожан из ветхого жилого фонда, из полуподвальных и коммунальных квартир в отдельные благоустроенные квартиры. Домостроительный комбинат сдавал ежегодно до 100 тысяч квадратных метров жилья. Все это позволило создавать на предприятиях города новые рабочие места и привлекать рабочую силу со стороны для расширения производства.

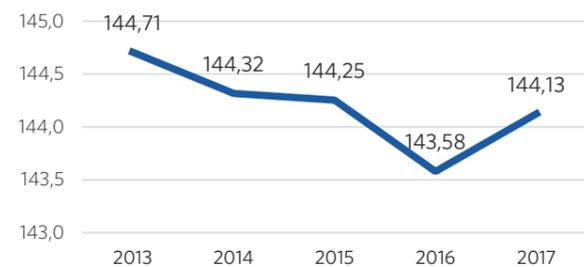


• Высшая
• школа
• урбанистики ...



НАСЕЛЕНИЕ И ЕГО СОСТАВ

Динамика численности населения Коломны, тыс. чел. (2013-2017)

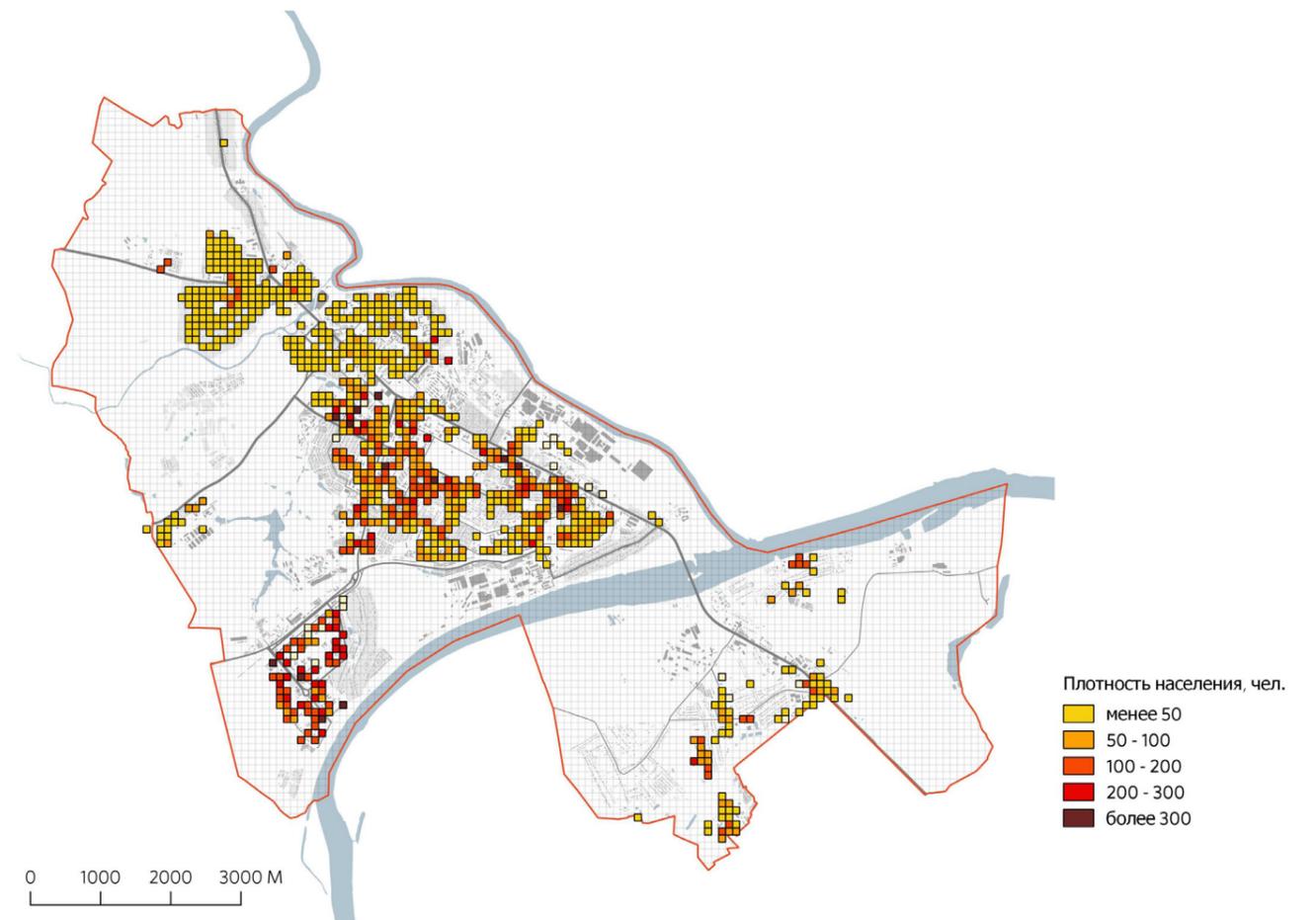


[1] Здесь и далее источником анализируемых данных о социально-экономическом развитии городского округа Коломна является База данных «Показатели муниципальных образований» Федеральной службы государственной статистики, если не указано иное.

В период 2013-2017 гг. численность населения Коломны показывает отрицательную динамику, однако в целом ее можно считать незначительной: депопуляция за пять лет составила около 600 человек [1]. Примечательно, что тренд на снижение численности населения обозначился еще в начале 1990-х гг; с тех пор население города постоянно убывает. С 1 января 2018 года городской округ Коломна был объединен с Коломенским муниципальным районом, поэтому с 2018 года статистика, вероятно, будет отражать рост численности населения муниципалитета. Однако необходимо понимать, что эта динамика носит, если угодно, экстенсивный характер.

Изменение численности населения может быть обусловлено естественным приростом или миграционными процессами. Анализ муниципальной статистики показывает, что в указанный период численность населения оставалась относительно стабильной исключительно за счет положительного миграционного потока, тогда как сальдо естественного прироста постоянно оставалось отрицательным. Возникает вопрос: откуда приезжают люди, выбирающие своим местом жительства Коломну? Согласно данным муниципальной статистики, наибольший процент среди мигрантов составляют приезжие из других регионов России. Вторую по величине категорию составляют люди, поменявшие место жительства внутри региона, затем – приезжие из других стран. Соотношение этих долей меняется во времени, однако в целом структура остается стабильной.

Один из способов прогнозирования демографических трендов – анализ половозрастной пирамиды, в частности, изменения численности женщин фертильного возраста. Мосoblстат не предоставляет детальных данных, позволяющих составить половозрастную пирамиду для Коломны, поэтому мы не можем рассуждать о демографических перспективах непосредственно этого города. В то же время, в целом для России эксперты отмечают [2] несколько важных для нас феноменов. Во-первых, в ближайшие годы выйдет на пенсию сравнительно

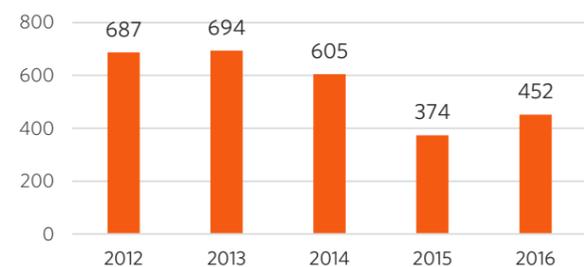


многочисленное поколение родившихся в 1963-1967 гг. Во-вторых, такое же сравнительно многочисленное поколение женщин (те, кому сейчас 41-49 лет) выйдут из фертильного возраста, войдет же в него малочисленное поколение девушек, которым на данный момент 9-13 лет. Это повлечет за собой резкое снижение рождаемости и, вкпе с увеличением числа пенсионеров, отрицательное сальдо естественного прироста. Если ввести предпосылку о том, что возрастное распределение жителей Коломны совпадает с возрастным распределением для всего населения России, можно утверждать, что в ближайшие годы тренд на депопуляцию в Коломне сохранится.

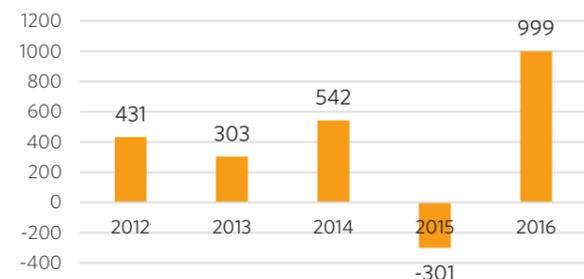
[2] Вишневский, А. Г., Андреев, Е. М. (2014). Ближайшие демографические перспективы России. Население России 2012: двадцатый ежегодный демографический доклад (с. 383-409). Издательский дом НИУ ВШЭ.



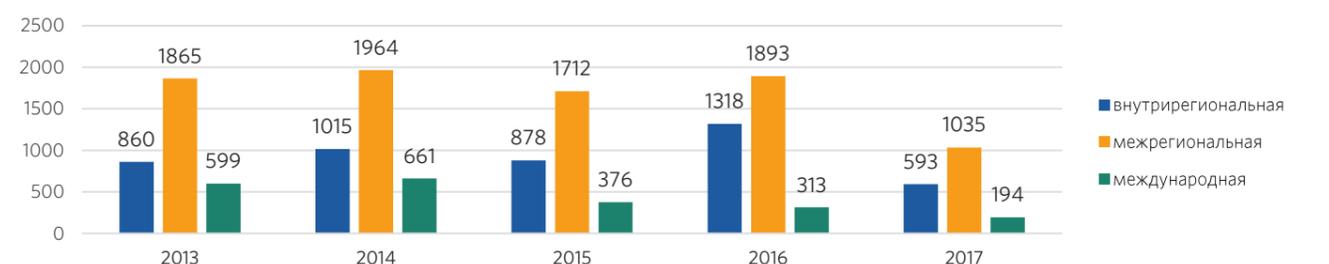
Естественная убыль населения Коломны, чел. (2012-2016)



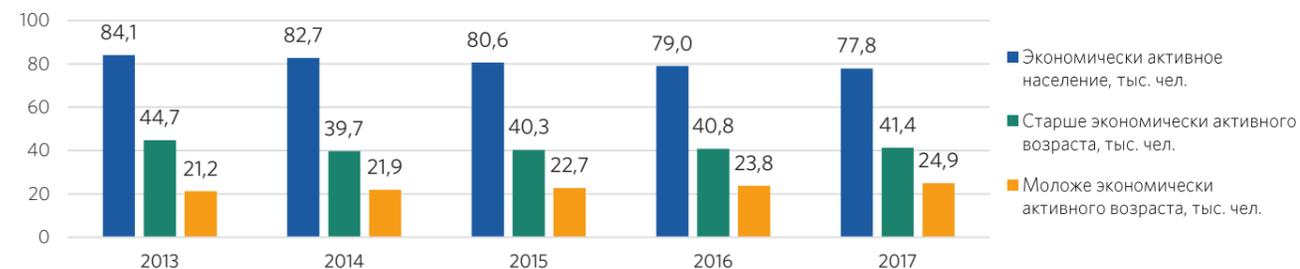
Динамика миграционного прироста в Коломне, чел. (2012-2016)



Динамика численности прибывших в Коломну по трем направлениям миграции, чел. (2013-2017)



Динамика структуры населения Коломны по экономической активности, тыс. чел. (2013-2017)



В контексте снижения численности населения важно упомянуть об изменении структуры населения по признаку экономической активности. В 2014-2017 году численность трудоспособного населения снизилась на 8%, тогда как людей старше трудоспособного возраста стало больше почти на 2 тыс. чел. В контексте такого небольшого города как Коломна сохранение тенденции старения населения означает дополнительную нагрузку на бюджет в части выплаты пенсий и создания социальной инфраструктуры. В то же время нельзя не отметить увеличение числа горожан моложе трудоспособного возраста. Через несколько лет молодые люди предложат свои компетенции на рынок труда и, следовательно, предъявят достаточно высокий платежеспособный спрос на товары и услуги. Таким образом, перед городским менеджментом стоит задача соответствовать этому запросу так, чтобы возникший спрос мог быть удовлетворен в границах Коломны.

Данные о текущем распределении населения в пространстве представлены на карте (см. стр.11). Расчет количества человек, проживающих в каждом доме, проведен с помощью данных портала «Реформа ЖКХ». Плотность рассчитана для ячеек размером 100×100 метров. Из карты следует, что наиболее густонаселенным районом является Колычево – здесь живет примерно треть коломенцев. В 1970-е годы строительство многоквартирных домов в Колычево помогло решить назревшую проблему ветхого жилья в городе. Однако едва ли можно сказать, что резкое увеличение населения района сопровождалось одновременным развитием транспортных и сервисных функций.

Высокая плотность населения также наблюдается в районе советской застройки второй половины XX века, ограниченном улицами Ленина и Октябрьской революции. Другие селитебные зоны: поселок ЦЛПБ, район исторического центра, районы Запруды и Щурово – населены гораздо менее плотно.

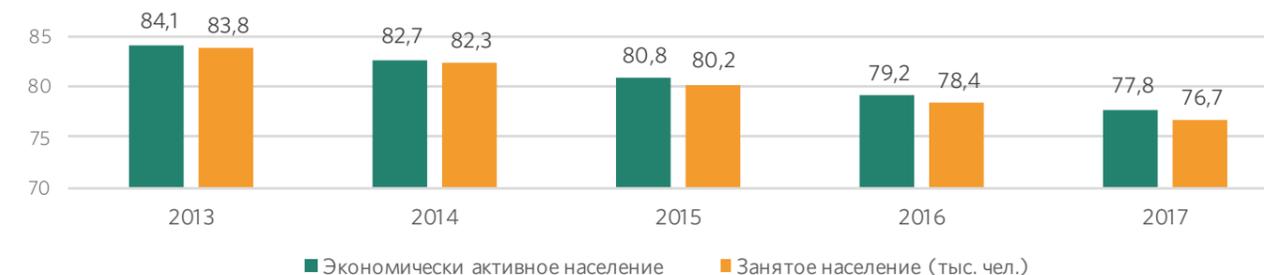
Вывод:

В целом можно утверждать, что демографическая ситуация в Коломне является стабильной, однако эта стабильность обеспечивается положительным сальдо миграционных потоков, а не естественным приростом численности населения. С точки зрения рынка труда важно отметить, что количество пенсионеров увеличивается на протяжении последних лет, и это изменение численности экономически активного населения не компенсируется выходом на рынок труда достаточного количества молодых людей. Несмотря на рост доли сравнительно молодых людей, сложно говорить о некотором ожидаемом демографическом скачке – именно в свете старения населения в среднем.

Демографическая ситуация города Коломны характеризуется постепенным снижением численности населения в период с 2013 по 2017 гг. В изменении структуры населения наблюдается уменьшение доли экономически активного населения, переходящего в категорию людей старше трудоспособного возраста. Одновременно с этой тенденцией наблюдается рост численности населения моложе трудоспособного возраста, опережающий темпы старения населения (3.4 тыс. чел. против 2.3 тыс. чел.) Таким образом, следующая демографическая волна, вероятнее, будет характеризоваться прекращением снижения численности экономически активного населения.

Источником анализируемых данных о занятости городского округа Коломна является База данных «Основные социально-экономические показатели городов» Федеральной службы государственной статистики.

Динамика соотношения экономически активного и занятого населения, тыс. чел. (2013-2017 гг.)



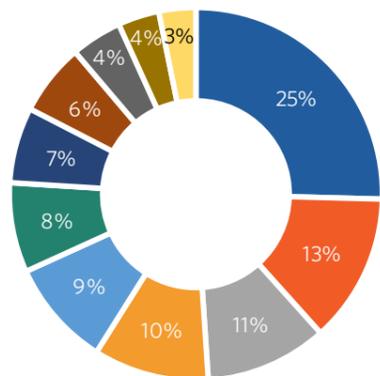
ЗАНЯТОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

ЗАНЯТОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

Динамика уровня безработицы, % (2013-2017 гг.)



Уровень явной безработицы в городе растет, так: число граждан, обратившихся за содействием в поиске подходящей работы в государственные учреждения службы занятости населения возрастает, однако уровень безработицы в Коломне все еще остается значительно ниже показателя по Московской области.



Структура занятости по отраслям, % (2017)

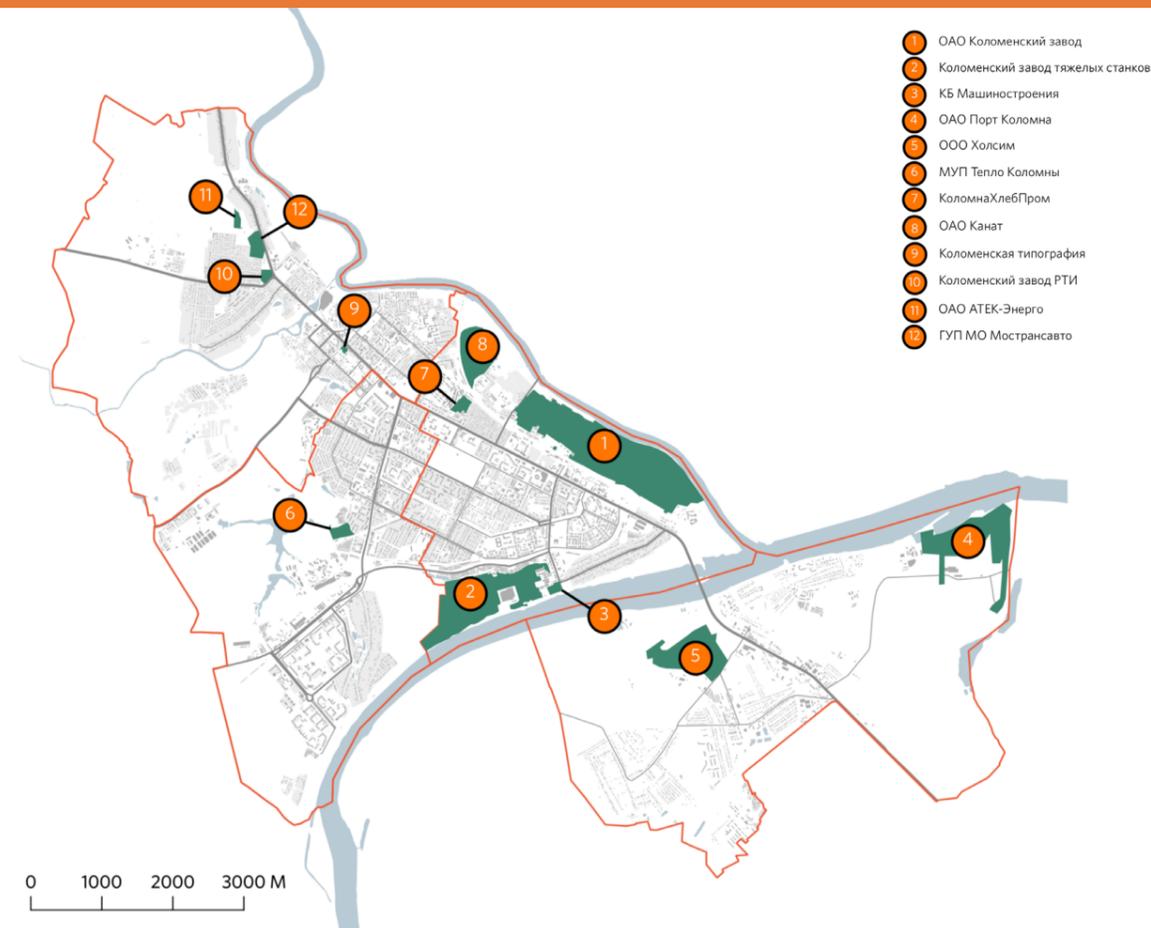
- Обрабатывающие производства
- Операции с недвижимым имуществом
- Здравоохранение и предоставление социальных услуг
- Оптовая и розничная торговля, ремонт техники
- Образование
- Транспорт и связь
- Государственное управление, социальное управление, военная безопасность
- Строительство
- Производство и распределение электроэнергии, газа и воды
- Другое
- Туризм

Коломна – город с большим числом крупных промышленных предприятий. Основная доля занятых в Коломне работают в секторе обрабатывающей промышленности. Помимо работников производства большая часть работающего населения трудоустроена в предприятиях следующих отраслей: операции с недвижимым имуществом, здравоохранение и предоставление социальных услуг, оптовая и розничная торговля, ремонт техники и образование[1]. Эти данные, в целом, с учетом специфики Коломны, совпадают с результатами исследования Д.В. Жестерева[2]. По словам предпринимателей города, в туризме сейчас занято около 2,5 тысяч человек, что всего составляет 3,2%[3]. Данное значение в будущем, скорее всего, будет только расти.

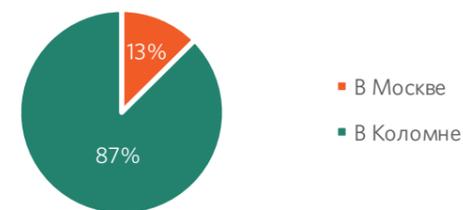
[1] Анализ сайтов работодателей города Коломна

[2] Д.В. Жестерев. Особенности рынка труда и занятости населения в Москве и Московской области. Практика и механизмы управления экономикой региона, 2015.

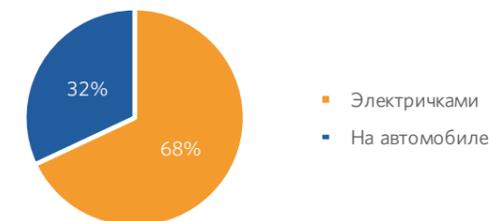
[3] Встреча с администрацией и предпринимателями Коломны. Декабрь, 2017.



Место работы Коломенцев, % (2017)



Как в Москву добираются Коломенцы, % (2017)



Предприятие	Численность сотрудников
ОАО Коломенский завод	7000
КБ машиностроения	3093
Коломенский жилищный трест	1256
ОАО Порт Коломна	1150
МУП Тепло Коломны	1136
Департамент городского хозяйства	1107
ОАО Канат	900
Логистический центр Магнит	900
Коломнахлебпром	848
Коломенский завод тяжелых станков	800

[1] Пространственная структура трудовых маятниковых миграций. Демоскоп, май 2017.

[2] Расчёты команды



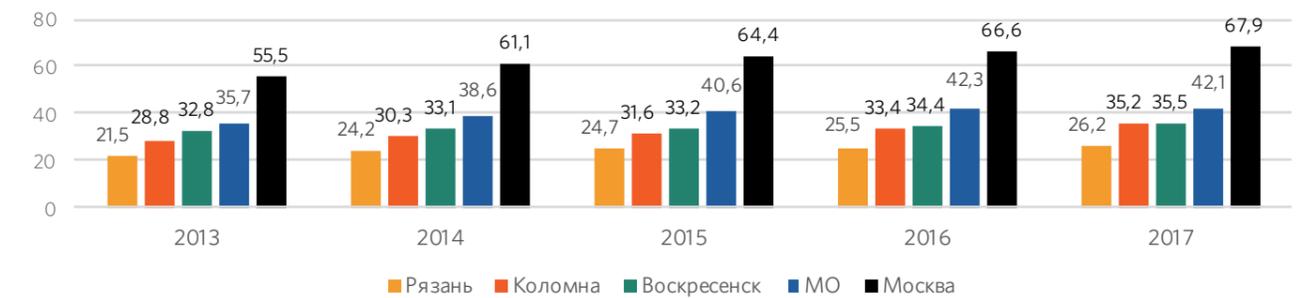
Из Коломны в Москву каждый день уезжает примерно 10 тысяч человек [1], что составляет почти 13% от экономически активного населения. Большая часть этих людей (а именно 68%) [2] ездит в Москву на электричке. Связано это с тем, что электричка является более дешевым и быстрым способом добраться в Москву, о чем будет сказано в блоке о доходах. В рамках социологического исследования коломенцы также говорили о том, что часть населения ездит на работу в Воскресенск и в Рязань, однако, эти данные не находят в открытом доступе. В тоже время по их же утверждениям, число таких рабочих значительно ниже тех, кто работает в Москве. [3]

В Коломну, как в центр Коломенского городского округа, работать приезжают жители окружающих ее городов и деревень. В день в город приезжает около 4.5 тысяч человек [4]. Если из числа экономически активного населения вычесть уезжающих в Москву и добавить тех, кто приезжает в Коломну, мы получим, что в Коломне на 2017 год имеется около 71 тысячи рабочих мест [4].

Вывод:

Коломна является крупным промышленным городом на относительно близком удалении от Москвы. Именно поэтому в течение дня в город как прибывают рабочие, так и покидают его. Безработица в городе находится на низком уровне, потому что крупные работодатели создают рабочие места и жители Коломны, а также окрестных городов и деревень занимают их. Однако из-за большой зависимости от промышленности, автоматизация производства и оптимизация расходов значительно повлияют на город, а именно на число рабочих мест, далее на безработицу и на благосостояние жителей. Именно поэтому городу нужно развивать другие отрасли, такие как туризм, коммерция и образование.

Динамика зарплат, тыс. руб. (2013-2017 гг.)



Заработная плата в Коломне находится на низком для области уровне [1]. Ее рост можно также объяснить ростом зарплаты по области в целом. Согласно исследованию журнала Reconomica [2], с удалением от Москвы в область идет падение зарплаты относительно самой Москвы. В целом это подтверждает график – Воскресенск находится ближе к Москве, поэтому зарплаты там немного больше, а Рязань, несмотря на то что это столица целой области, имеет зарплату ниже, чем в Коломне. В Москве зарплаты значительно больше, что объясняет наличие трудовой миграции, описанной в прошлом блоке.

[1] Росстат

[2] Денис Иванов. Reconomica, март 2017. <http://reconomica.ru/%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B-C%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0/%D1%81%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BD%D1%8F%D1%8F-%D0%B7%D0%B0%D1%80%D0%BF%D0%B-B%D0%B0%D1%82%D0%B0-%D0%BC%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0-2017/#i-10>

Уровень заработной платы, тыс. руб. (2017)



СТРУКТУРА ПОТРЕБЛЕНИЯ

Вводные данные

Число рабочих дней	24
Число часов	8
Зарплата коломенца в час	172 Р
Стоимость бензина	41
Расход, л на км	0,1

Перевод времени и расстояния в рубли для поездки на автомобиле :

Автомобиль	Расстояние по времени (в часах)	Перевод времени в рубли, используя среднюю зарплату в час (руб.)	Расстояние (в км)	Перевод расстояния в рубли, используя среднюю зарплату в час (руб.)
Дорога до Москвы	2,35	19 388 Р	120	11 808,00 Р
Дорога до Рязани	1,65	13 612,5	85	8 364,00 Р

Перевод времени и расстояния в рубли для поездки на электричке [1]

Электричка	Расстояние по времени (в часах)	Перевод времени в рубли, используя среднюю зарплату в час (руб.)	Расстояние (в км)	Стоимость абонимента (руб.)
Москва	1,85	15 262,5		4 600
Рязань	1,5	12 375		4 600

Как можно заметить, самые большие зарплаты в Коломне в сферах транспортировки и хранения и в обрабатывающих производствах. Это естественная ситуация для промышленного города. Административная деятельность тоже высоко оплачивается, когда как в торговле и в сельском хозяйстве зарплаты сильно ниже. Далее была подсчитана средневзвешенная зарплата на основе выборки с Росстата . Она составила 37.2 тысячи рублей .

- 18 Большая зарплата в Москве способствует тому, что некоторые коломенцы едут туда на работу. Утечка высококвалифицированных кадров – большая проблема для города, которому такие люди нужны для развития и роста. Однако не стоит забывать, что Москва находится на расстоянии 115 км. от Коломны, поэтому люди, которые в Москве работают, вынуждены тратить каждый день время и деньги на преодоление этого расстояния. Рассчитаем Московскую зарплату относительно Коломны, то есть вычтя время (которое можно было потратить на работу в Коломне) и стоимость проезда. Тогда мы получим реальную зарплату коломенца, который работает в Москве. Также добавим в расчёты Рязань, куда тоже ездят работать из Коломны. Итак, используя данный метод можно отметить несколько важных моментов: зарплата человека, работающего в Москве, не значительно больше того, кто работает в Коломне. Конечно, в Москве больше вакансий, и они более разнообразные, но именно в финансовом аспекте этот разрыв незначительный. Также можно сказать, что в Рязань коломенцу стоит ехать только на высокую должность, которая будет оплачиваться гораздо больше среднего заработка.

Теперь осталось только вычесть эти суммы из зарплаты работника в Москве и в Рязани и сравнить их с коломенской зарплатой:

	Фактическая средняя зарплата (руб.)	относительно Коломны, вычитая траты на дорогу (руб.)
Коломне	33 000 Р	33 000 Р
		Автомобиль
Москве	71 000 Р	39 804,50 Р
Рязани	26 200 Р	4 223,50 Р
		Электричка
Москве	71 000 Р	51 138 Р
Рязани	26 200 Р	9 225 Р

[1] Данные по времени и расстоянию взяты из Tutu.ru

Вывод:

Коломна предоставляет разнообразный и среднеоплачиваемый труд в городе. Зарплата успешно конкурирует с зарплатами в ближайших городах, однако в сравнении с Москвой, даже если учитывать ее удаленность, зарплата низка. Рязань пользуется преимуществами большого города, где представлен больший чем в Коломне спектр вакансий, однако зарплаты там с учетом дороги значительно ниже.

- Высшая.....
- школа.....
- урбанистики...

СТРУКТУРА ПОТРЕБЛЕНИЯ

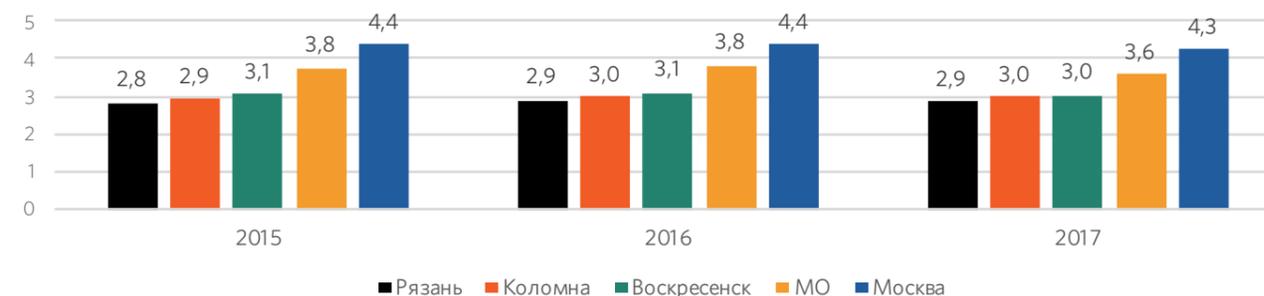
Потребление

Размер прожиточного минимума, тыс. руб. (2015-2017 гг.)



Оценим размер прожиточного минимума в трех регионах: Москва, Московская область и Рязанская область. Конечно, стоимости продуктов и других базовых услуг в них разная, и в более дорогой Москве прожиточный минимум будет явно больше Московской и Рязанской областей. Однако важно посмотреть, сколько таких потребительских корзин сможет купить себе человек, живущий в этих областях:

Число доступных корзин, сравнение, шт. (2015-2017 гг.)



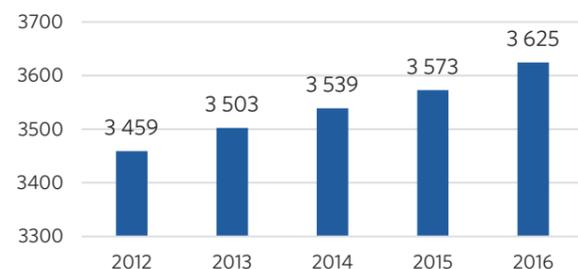
Как мы видим, Коломна и Воскресенск находятся на одном уровне. Что удивляет больше, это что Рязань также сопоставима с ними – продуктовая корзина в этом регионе дешевле, что компенсирует разницу в зарплатах. Это означает, что нахождение в Московской области не гарантирует городу высокий уровень жизни. Как было сказано ранее, близость к Москве намного более важный фактор. Конечно, в целом по Московской области, большая часть городов которой ближе к Москве, чем Коломна, и, конечно, в самой Москве жители могут позволить себе больше покупок. В целом это связано с тем, что уровень жизни в Москве и приближенных к нему городах выше любых других по России, а не только Коломны и Рязани.



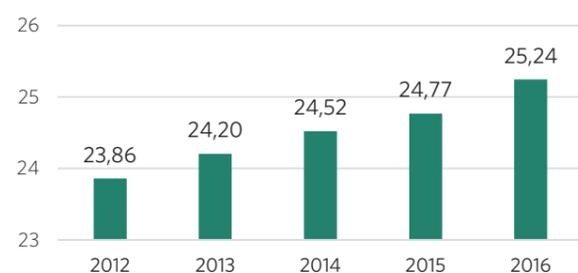
ЖИЛОЙ ФОНД КОЛОМНЫ

Существующий фонд

Общая площадь жилых помещений, тыс. кв. м. (2012-2016)



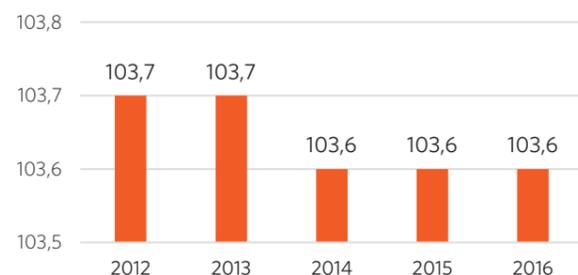
Обеспеченность жилым фондом, кв. м./чел. (2012-2016)



Структура жилого фонда (2016)



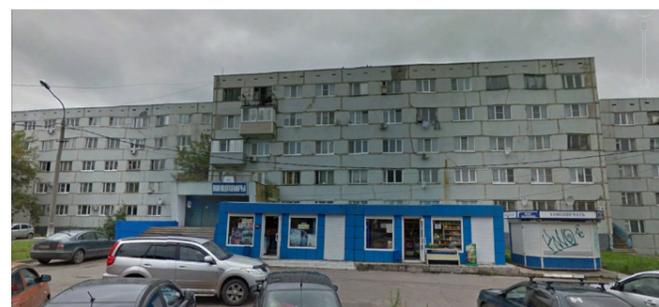
Общая площадь аварийного жилого фонда, тыс. кв. м. (2012-2016)



В период с 2012 по 2016 год общая площадь жилых помещений в Коломне увеличилась с 3458 тыс. кв. м до 3624 тыс. кв. м.[1] При этом среднегодовой прирост площадей жилых помещений составлял примерно около 40 тыс. кв. м. Что касается обеспеченности населения жилыми помещениями, она устойчиво растет на протяжении последних лет и в 2016 году достигла 25, 2 кв. м./чел. (при этом средний показатель по России в 2016 году составил менее 24 кв. м./чел. [2]). При этом важно помнить, что численность населения города в течение этого времени незначительно убывала.

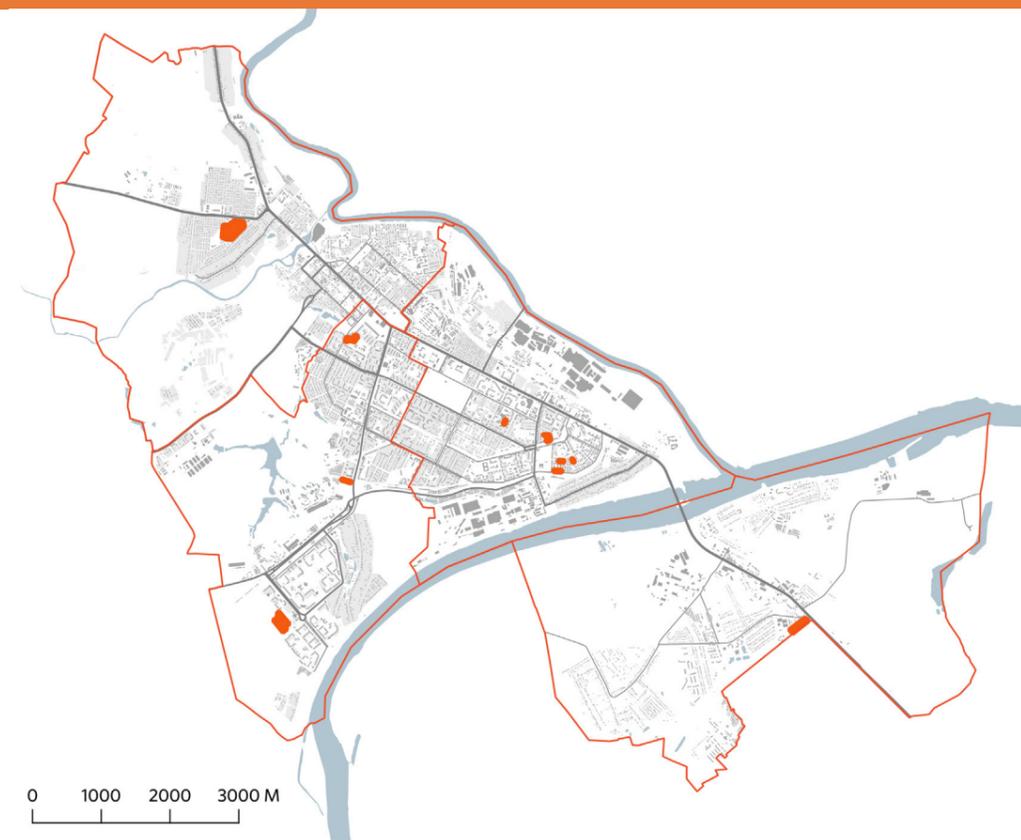
Доля жилых помещений в ветхих и аварийных жилых домах на 2016 год составляет 2,7%. Ветхим считается здание с износом выше 70%. К аварийным относят дома, в которых несущие конструкции и фундаменты находятся в таком состоянии, что существует угроза обрушения.

Показатели по Коломне вполне сопоставимы с общероссийскими: в среднем по стране признано аварийным примерно 2,5% жилого фонда. Значение для Центрального федерального округа при этом колеблется в районе 1,5%, из чего можно сделать вывод, что ветхий и аварийный жилой фонд составляет сравнительно большую часть в общем жилом фонде г. Коломны. В этих домах живет около 2000 человек (1,4% населения Коломны). Площадь аварийного жилфонда в 2012 году составляла 103, 7 тыс. кв. м.; с тех пор ситуация изменилась незначительно: по данным статистики, за пять лет было расселено лишь 100 кв. м. такого жилья. Учитывая тот факт, что расселение домов, признанных аварийными – одна из приоритетных задач Минстроя РФ, этот показатель можно считать достаточно низким.



ЖИЛОЙ ФОНД КОЛОМНЫ

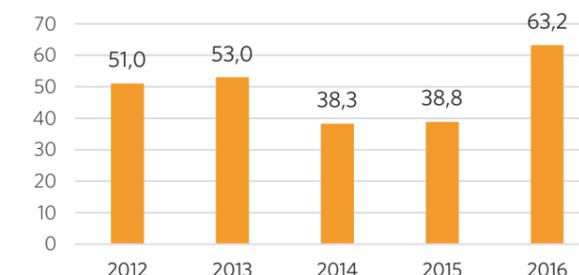
Строящийся жилой фонд



В период с 2012 по 2015 год ввод жилых площадей на территории Коломны снизился с 51,0 тыс. кв. м до 38,8 тыс. кв. м, однако в 2016 году этот показатель резко увеличился. Такой характер динамики, очевидно, нужно связывать с несколькими фундаментальными факторами: структурным кризисом российской экономики, спровоцировавшим резкое падение покупательной способности населения страны в целом, а кроме того – с кризисом непосредственно строительной отрасли. Входящие денежные потоки девелопера при строительстве цикличны (компании генерируют чистую прибыль только на финальных этапах строительства), при этом издержки многих строительных компаний до 2014 года были номинированы в иностранной валюте. В связи с изменением курса многие игроки на рынке в 2014-2015 году вошли в фазу кассового разрыва и были вынуждены отсрочить сдачу объектов или даже уйти с рынка. Положение восстановилось в 2016 году, и это видно в том числе по динамике ввода в Коломне: в этот период было построено на 10 тыс. метров больше, чем в докризисном 2013 году.

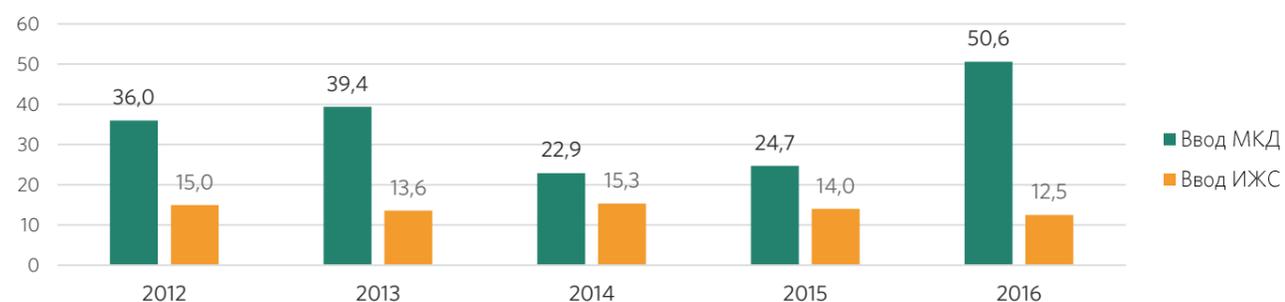
[1] Здесь и далее источником данных о социально-экономическом развитии городского округа Коломна является База данных «Показатели муниципальных образований» Федеральной службы государственной статистики, если не указано иное.

Ввод жилых домов на территории г. Коломна, тыс. кв.м (2012-2016)



[2] Росстат, М. (2016). Жилищное хозяйство в России-2016. Статистический сборник. 2016: Стат. сб.

Структура ввода МКД/ИЖС в Коломне, тыс. кв.м (2012-2016)



Что касается структуры ввода, стабильно высока доля вводимой в эксплуатацию индивидуальной жилой застройки. Так, в 2012-2015 гг. она составляла от 25 до 40%. Примечательно, что именно в кризисные 2014-2015 гг. случился своего рода всплеск ввода ИЖС, и это тоже можно связать с тенденциями в российской экономике в целом.

На карте показаны территории новой жилой застройки за период 2012-2017 гг. Дома в это время строились в трех основных локациях. В первую очередь, речь идет о средне этажном жилом районе вдоль Малинского шоссе, затем - о точечном редевелопменте в поселке ЦЛПБ и, наконец, о разрастании района Щурово.



ЖК Донской. Коломна

- Высшая.....
- школа.....
- урбанистики...

Вывод:

По результатам анализа можно заключить, что Коломна является городом с достаточно развитой структурой жилого фонда: объемы жилых площадей и обеспеченность населения стабильно увеличиваются.

Стоит обратить отдельное внимание на два факта. Первый - достаточно высокая, по сравнению с окружающими городами/регионами, доля жилья, признанного аварийным. При этом объемы аварийного фонда за период 2012-2017 гг. уменьшились лишь незначительно.

Второй факт - высокая доля индивидуального жилья в структуре жилого фонда. Это достаточно привычное явление для малых городов, однако важно понимать, что такие территории развиваются весьма хаотично.

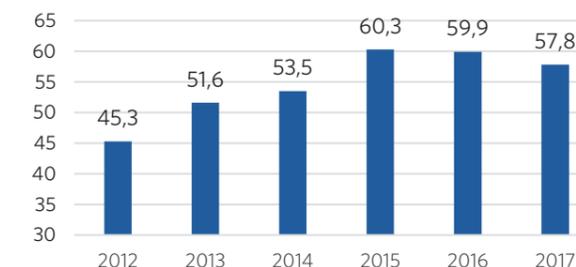
Рынок продажи жилья к концу 2017 года переживал спад третий год подряд: средняя цена квадратного метра за это время снизилась на 2,5 тыс. руб. Однако по данным агрегатора «Домофонд» эта тенденция свойственна рынку в целом. Именно поэтому, несмотря на снижение, уровень цен в Коломне остается высоким, по сравнению с соседними малыми городами. Например, в соседних Воскресенске и Егорьевске цены ниже в среднем на 19% и 25%, соответственно. Средняя цена метра по Московской области в известном смысле не является показательной - во многом она зависит от пространственной близости к Москве.

Кроме того, для чистоты анализа стоимость недвижимости принято соотносить с благосостоянием горожан. Коэффициент доступности жилья (далее - КДЖ) рассчитывается как отношение медианной стоимости жилья к медианному доходу домохозяйства за год. КДЖ показывает, сколько лет необходимо семье, состоящий из 2,5 человек (среднее домохозяйство) для покупки квартиры. Можно заметить, что в Коломне этот показатель составляет 3,9 лет, что на 0,6 выше, чем в среднем по Московской области. В соседних городах жилье также более доступно, нежели в Коломне. Таким образом, в среднем более дорогое жилье в Московской области компенсируется более высоким уровнем доходов.

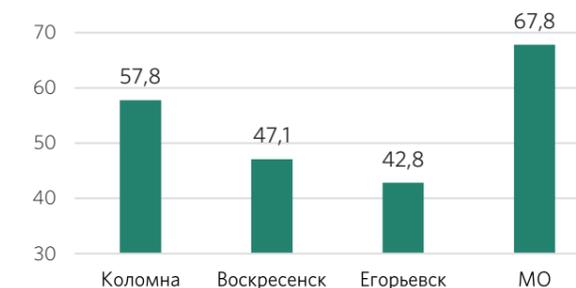
Дальнейший анализ рынка жилья Коломны проведен на основе данных агентства недвижимости ЦИАН (471 объявление о продаже квартир в Коломне в 2017 году). Так, чуть меньше трети обращающихся на рынке квартир (по 29,5%) занимают однокомнатные и трёхкомнатные квартиры. В целом это соответствует ситуации на большинстве локальных рынков недвижимости России [1]. Чаще всего (157 объявлений) горожане стремятся продать квартиры в домах 1955-1974 гг. постройки - как правило, это районы, построенные в непосредственной близости от крупных промышленных предприятий Коломны для рабочих.

Несмотря на то, что немалую часть селитебных территорий города занимает индивидуальная жилая застройка, на рынке продажи жилья она

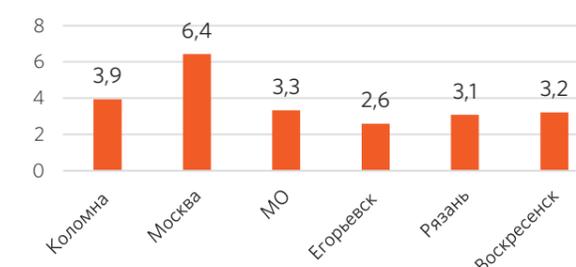
Динамика средней цены продажи кв. м., тыс. руб (2012-2017)



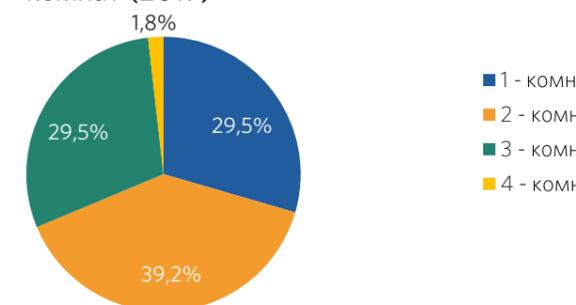
Сравнение цены продажи кв. м. с соседними городами, тыс. руб. (2017)



Коэффициент доступности жилья, лет (2017)



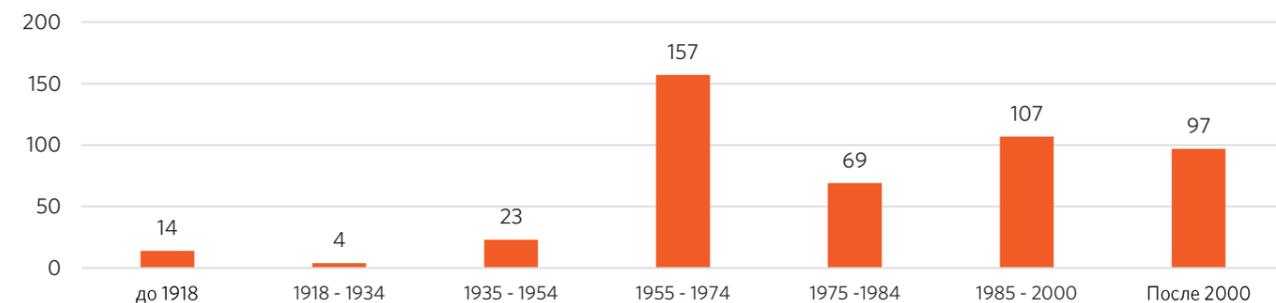
Структура рынка продажи по числу комнат (2017)



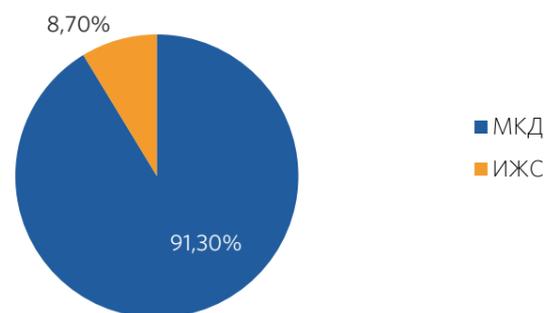
[1] См., например: Ожегов Е.М., Косолапов Н.А., Позолотина Ю.А. О взаимосвязи между стоимостью жилья и характеристиками близлежащих школ // Прикладная эконометрика №3 (47). - 2017. - С. 28-48.



Структура распределения продаж по году постройки, объявлений (2017)



Структура рынка продажи по типу жилья (2017)



играет незначительную роль. В анализируемый период всего 8,7% предложений было связано с продажей индивидуальных домов.

По сравнению с рынком продажи, рынок арендного жилья в Коломне можно назвать слабо развитым. В 2017 году на портале ЦИАН было размещено менее 50 объявлений о сдаче квартиры в аренду. Ценообразование на рынке подчиняется тем же законам, что и на рынке продажи, поэтому на графике мы видим совершенно идентичную динамику стоимости аренды метра.

Средняя цена аренды в Коломне выше, нежели в других городах. Причинами тому могут быть два фактора: небольшой объем предложения и более высокий спрос на арендное жилье в развитой, по сравнению с Воскресенском и Егорьевском, Коломне.

Вывод:

Рынок недвижимости в Коломне более развит, чем в соседних малых городах, что косвенно указывает на большую привлекательность города для жителей. В то же время, нельзя забывать о том, что средняя квартира площадью 54 кв. м. менее доступна для коломенца, чем для среднестатистического жителя Московской области. Несмотря на большую долю жилой исторической застройки в городе, абсолютное большинство квартир, выставленных на продажу в 2017 году, находятся в домах, построенных после 1950-х гг. Рынок аренды подчиняется тем же тенденциям, что и рынок продажи жилья, однако развит гораздо слабее

Динамика доходов/расходов местного бюджета, млн. руб. (2012-2016)

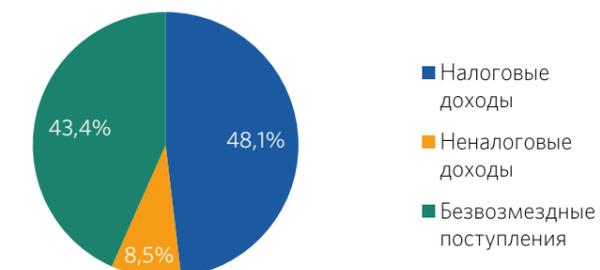


Динамика как доходов, так и расходов местного бюджета в течение последних лет имеет растущий тренд. В 2016 году дефицит бюджета составил 77,6 млн руб.; в предыдущие годы в основном наблюдался профицит - до 1,3 млрд в 2012 году. Муниципальный долг на начало 2017 года отсутствовал.

По структуре доходов можно сделать вывод о том, что бюджет самостоятельно обеспечивает себя на 56,6%. Средний показатель по стране при этом составляет 36,6%. Доля безвозмездных поступлений остается на уровне 43% (в Воскресенске - 8%, в Рязани - 52%). После резкого роста доли безвозмездных поступлений в 2013 году ее динамика была отрицательна, что позволяет говорить о планомерном возвращении к экономической самостоятельности города и уменьшении зависимости от регионального и федерального бюджетов.

В структуре налоговых доходов доля НДФЛ в 2016 году составила 74,2% и 11 тыс. руб. на человека, что является высоким показателем. Доля земельного налога в структуре налоговых доходов - 5,4%, что выше, чем в Рязани, но для России является низким показателем, что характеризует недостаточную эффективность земельной политики городских властей.

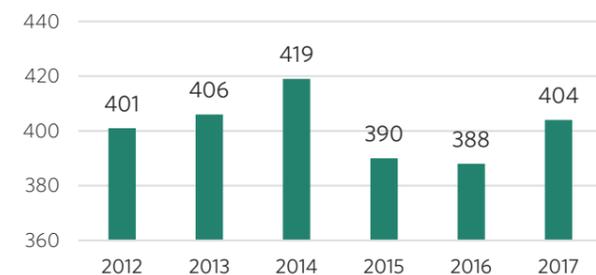
Структура доходов бюджета Коломны (2016)



Здесь и далее источником анализируемых данных о состоянии бюджета муниципального образования является База данных «Показатели муниципальных образований» Федеральной службы государственной статистики, если не указано иное.

Министерство финансов Российской Федерации (2017). Информация о результатах проведения мониторинга исполнения местных бюджетов и межбюджетных отношений в субъектах Российской Федерации на региональном и муниципальном уровнях за 2016 год.

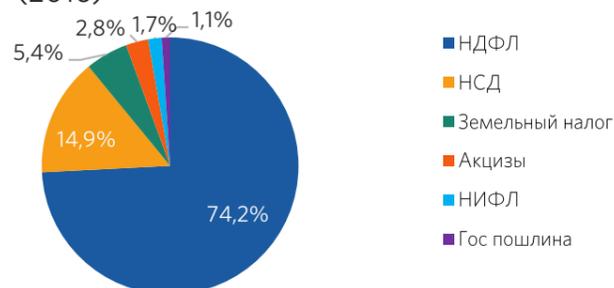
Динамика стоимости аренды кв.м, руб. (2012-2017)



Сравнение стоимости аренды кв.м с соседними городами (2017)



Структура неналоговых доходов (2016)



В структуре расходов по категориям в 2016 году самая большая часть отведена расходам на образование (65,2%) и физическую культуру/спорт (10,5%). На ЖКХ было расходовано 273,2 млн руб. или 6%, а в Рязани – 13,3%. Однако важно понимать, что эта статья расходов полностью зависит от приоритетных направлений городской политики. Расходы на душу населения в 2016 году составили 31,5 тыс. руб. При высокой доле НДФЛ в доходах бюджета низкими остаются расходы на социальную политику – 3,8%, которые включают в себя расходы на пенсионное обеспечение, социальное обслуживание, охрану семьи и детства и др.

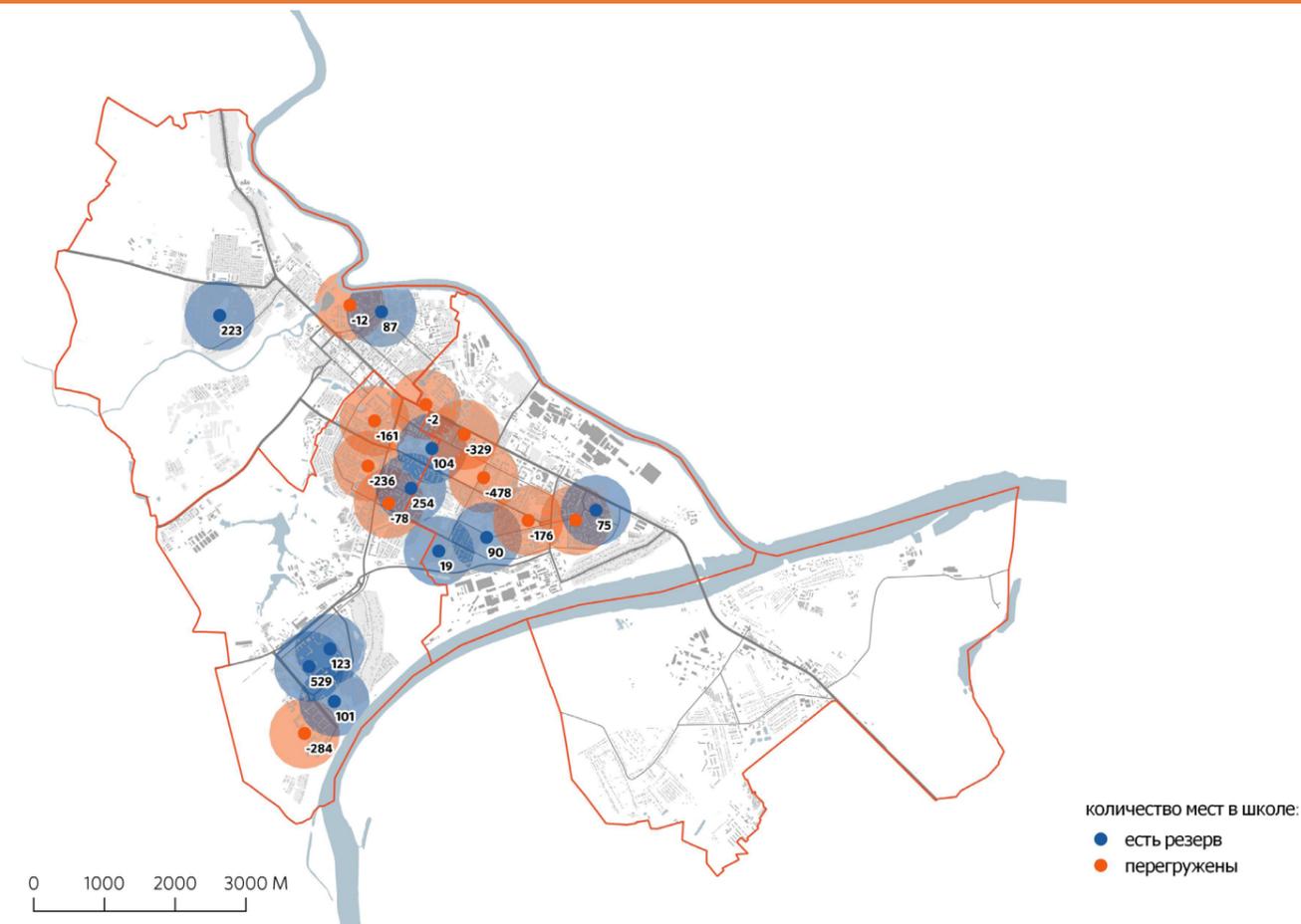
По сравнению с 2016 отчетным годом проектом бюджета городского округа Коломна в 2018 подразумевается рост доходов с 4 447,6 до 8 210,2 млн руб. и расходов с 4 525,3 до 8 272,6 млн руб. Также предполагается значительный рост бюджетной обеспеченности – в 1,4 раза.

Структура расходов бюджета Коломны (2016)



Вывод:

Бюджет города можно назвать в достаточной степени самостоятельным: доля налоговых и неналоговых доходов города составляет 56,6% от доходов бюджета. Во многом это обеспечивается за счет высокой доли зачисляемого в местный бюджет НДФЛ. В то же время, серьезную часть бюджета составляют межбюджетные трансферты; хотя их резкое сокращение маловероятно, оно составляет угрозу для города. Возможной точкой роста бюджетной самостоятельности является повышение доходов от сдачи и продажи в аренду муниципального имущества (в том числе с помощью инструментов государственно-частного партнёрства). Помимо этого, инструментом повышения доходов может стать кадастровая переоценка земли: это повысит стоимость недвижимых активов и увеличит сборы земельного налога.



Школы

В городе функционирует 24 школы. Из них 21 находится на разрабатываемой территории. Для учеников предусмотрено 13473 места, однако фактически в школах обучается 13834 ученика. Нехватка мест (для 361 уч.) вынуждает некоторые школы работать в две смены.

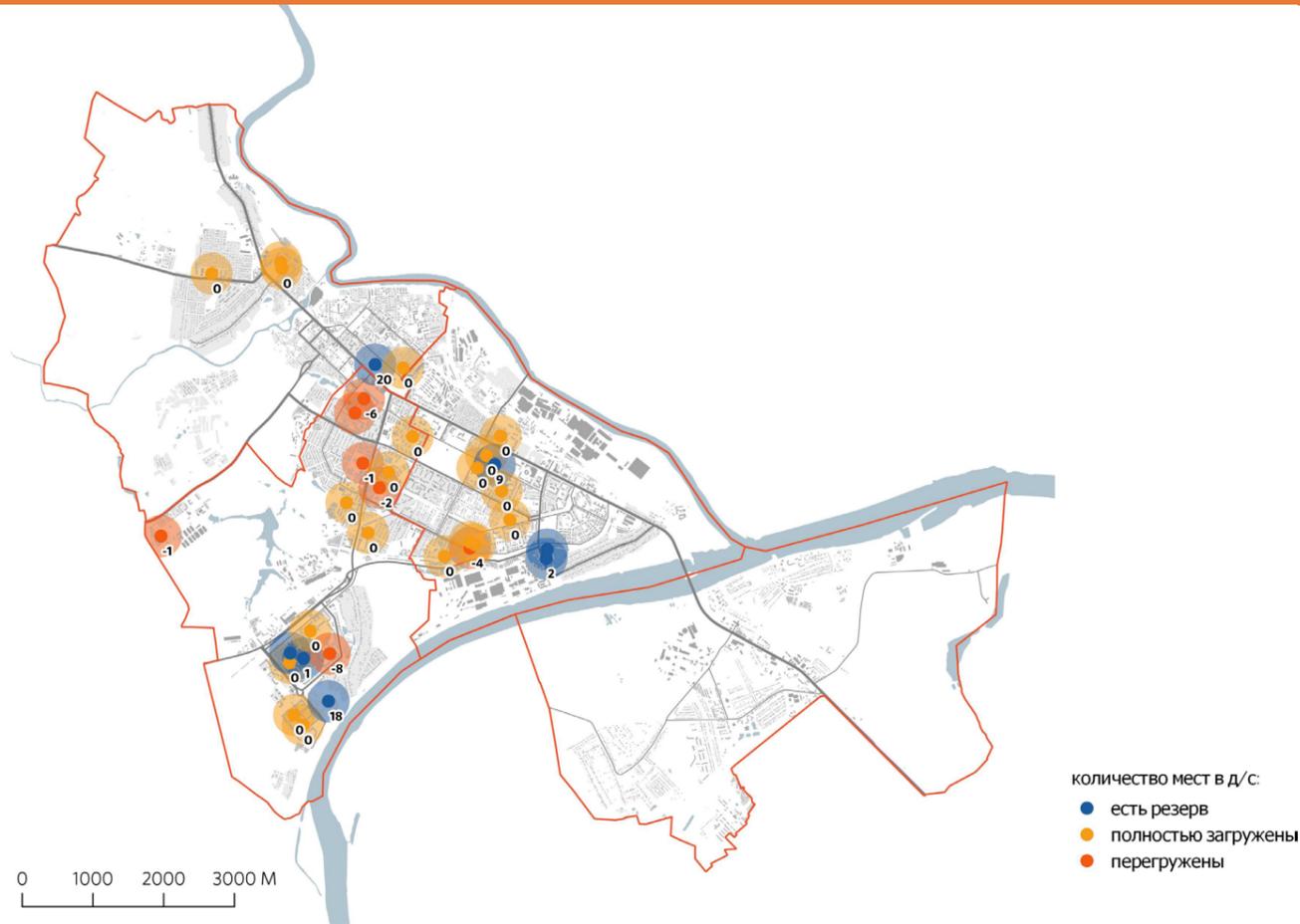
Пять школ города входят в рейтинг ТОП-100 лучших школ Подмосковья.

По статистике за 2017 г. [1] ученики занявшие призовые места во всероссийских олимпиадах школьников составляют 13% и 12% от общего числа учеников в школах № 20 и № 28 соответственно. В остальных образовательных учреждениях доля призёров меньше 10%.

В северо-западной части города среди индивидуальной жилой застройки и малоэтажных многоквартирных домов расположено три школы: две в р-не Старого



[1] Портал государственных услуг - https://uslugi.mosreg.ru/obr/school_chooser



28

города и одна в р-не Запруды. Они предоставляют достаточное количество мест для детей и могут принять ещё 298 учеников. Однако за радиусом пешей доступности школ остаётся 62,9% [1] детей в районе.

В Центральном р-не города и прилегающих к нему Митяево и Окскому р-нам расположено восемь школ. Общее число учеников - 4316 детей. Пять из восьми школ перегружены, не хватает 1011 мест. Все школы находятся в радиусе пешей доступности вблизи жилой застройки, что обеспечивает быстрый доступ к образовательным учреждениям.

В южной части города, в р-нах Колычёво и Репинский находится девять школ. В четырёх из них не хватает 759 мест, в остальных пяти, напротив, есть резерв - 1111 мест. Это говорит о востребованности одних школ, и неиспользовании возможностей других школ в полной мере. В



kolomna-spravka.ru

· Высшая.....
 · школа.....
 · урбанистики...

29

целом, школы могут принять на обучение ещё 352 ученика. Также стоит отметить, что радиусы доступности школ охватывают подавляющее большинство жилых домов.

Детские сады

В Коломне работает 36 детских садов, из них 33 находятся на рассматриваемой территории. Всего их посещает 6395 детей, при этом существует ещё незначительный резерв по городу (34 места).

На Северо-Западе Коломны в р-не Старого города и Запруды расположено пять детских садов. Общее число воспитанников - 695 детей. Четыре из пяти д/с полностью заполнены, кроме д/с №24 "Белочка", который может принять ещё 24 ребёнка. Основная проблема - радиус пешей доступности к д/с покрывает незначительные жилые зоны. Таким образом, 72,1% детей на данной территории проживают за пределами пешей доступности.

На территории р-нов Центральный, Митяево и Окском расположено 12 детских садов. Их посещает 1697 детей. Большая часть д/с полностью заполнены воспитанниками, в трёх д/с есть незначительный резерв мест. За пределами пешей доступности проживает 45,9% детей. При этом детские сады отсутствуют вблизи кварталов многоэтажных жилых домов, ограниченных ул. Ленина, ул. Фрунзе и ул. Добролюбова, ул. Калинина, а также в р-не Окского пр. и ул. Дзержинского.

В южной части города, в р-нах Колычёво и Репинский находится семнадцать детских садов. Восемь из них полностью загружены, шесть имеют дефицит мест, три (в р-не Колычёво) могут принять ещё 20 воспитанников. Всего д/с на данной территории посещает 4003 ребёнка, что составляет 62,5% от общего числа детсадовцев в Коломне. Сеть детских садов покрывает большую часть жилой зоны, обеспечивая быструю пешую доступность.

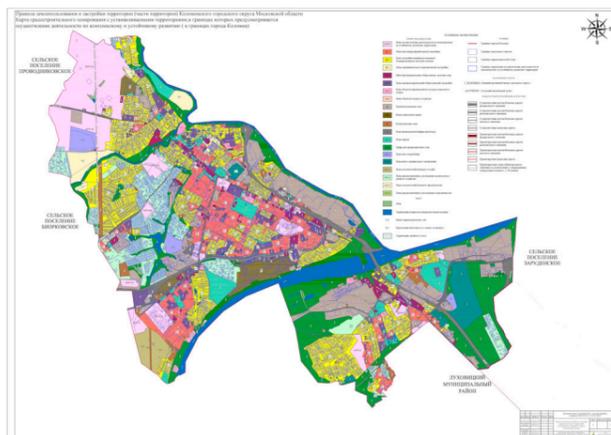
Вывод:

В городе достаточно мест для детей дошкольного возраста. Однако в некоторых районах (Центральном и Репинском) д/с испытывают перегрузку по количеству воспитанников, другие напротив имеют незначительный резерв мест. В северо-западной части Коломны большинство воспитанников живут за пределами пешей доступности д/с, в остальных частях города д/с покрывают значительную часть жилых зон, обеспечивая оптимальную пешую доступность.

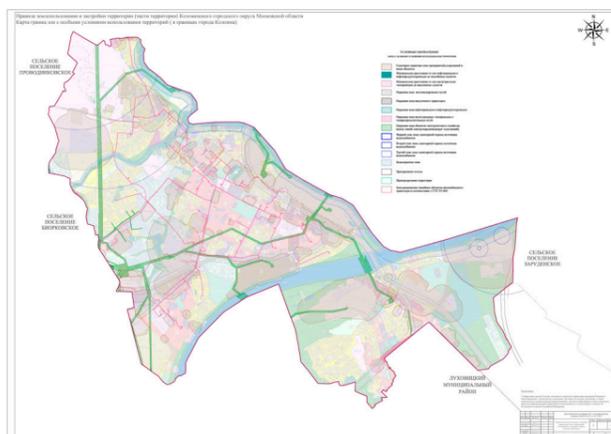


АНАЛИЗ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

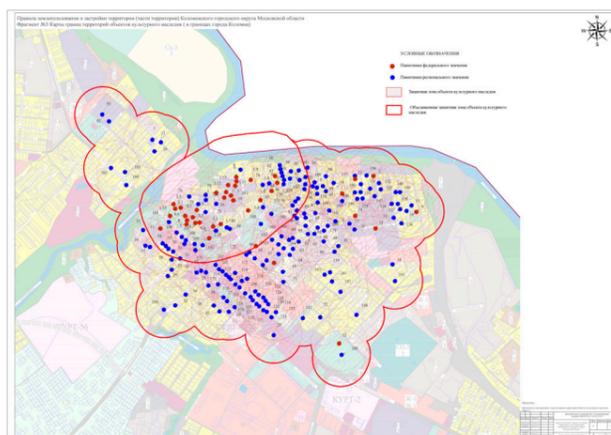
АНАЛИЗ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ



Карта градостроительного зонирования



Карта градостроительного зонирования с санитарно-защитными зонами



Карта градостроительного зонирования с зонами охраны памятников истории и культуры

В 2017 году 6 апреля Муниципальное образование город Коломна был преобразован в Коломенский городской округ путем объединения с Коломенским муниципальным районом. Административным центром городского округа является город Коломна Московской области. Изменение статуса не повлекло за собой изменения границ муниципальных образований, однако в некотором смысле лишило субъект самостоятельности в принятии градостроительных решений.

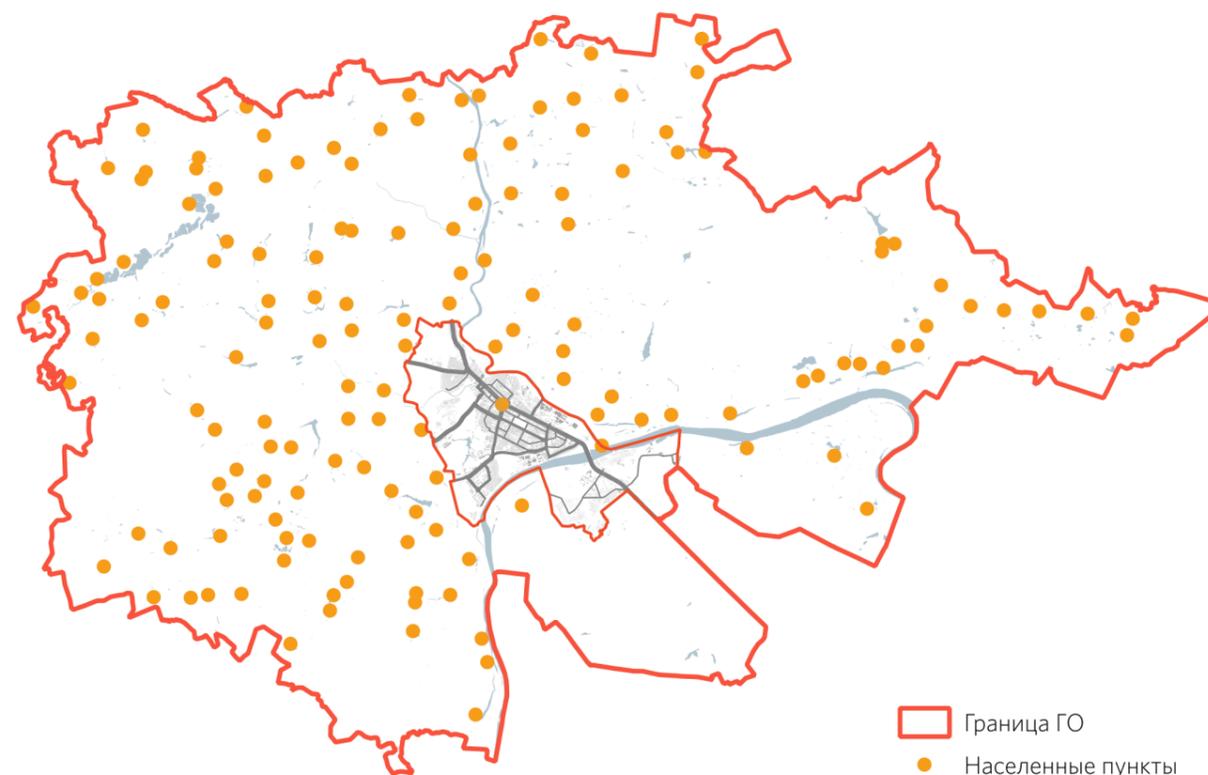
Схемой территориального планирования Московской области, утвержденной в 2007 году, город Коломна попадает в зону территорий концентрации градостроительной активности. Помимо этого, Коломна попадает в первоочередные пространственные преобразования в сфере жилого и общественного строительства (в застроенных городах). Также в городе планировалось строительство магистрального газопровода и транспортно-пересадочного узла "Голутвин".

В четвертом квартале 2017 года были утверждены Правила землепользования и застройки части территории Городского округа Коломна Московской области. В состав документа вошел том со сводом статей и правил землепользования и приложением в виде карт градостроительного зонирования со слоями объектов культурного наследия и защитных зон памятников, слоями зон с особыми условиями использования территории и установлением зон, предусматривающих осуществление деятельности по комплексному устойчивому развитию.

У города Коломна нет разработанного Проекта зон охраны объектов культурного наследия, но в рамках документа Правила землепользования и застройки был утвержден перечень этих объектов и наложены буферные зоны охраны памятников истории и культуры, ограничивающие хозяйственную деятельность.

На территории городского округа Коломна

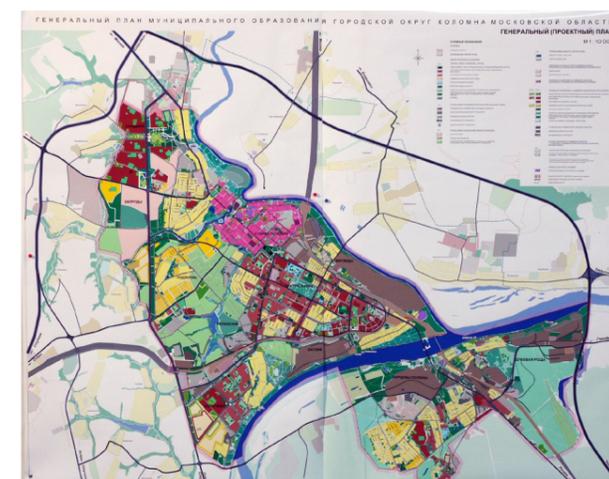
Граница городского округа Коломна



Граница ГО
Населенные пункты

утвержденные с 2015 года РНГП Московской области были изменены в августе 2017 года. Действующий генеральный план был утвержден в 2010 году на 25-летнюю перспективу. Стратегический документ подразумевал присоединение новых территорий на севере города под развитие многоэтажной жилой застройки, строительство второго автомобильного перехода через реку Оку, а также строительство объездной дороги с сооружением двух мостовых переходов через реку Москву и Оку. Однако этим большим планам не суждено было реализоваться.

На сегодняшний день администрация города Коломна находится на стадии подготовки материалов для разработки нового генерального плана.



Генеральный план города Коломна 2010 год

Вывод

- большое количество СЗЗ
- развитие города за счет присоединения новых территорий отведенных под мкд



Региональный экспресс Рязань-Москва



Поезд Голутвин - Озёры



Прогулочные судна



Понтонный мост через реку Москва

Транспорт в Коломне

Коломна является городом с относительно развитой транспортной инфраструктурой.

Коломна расположена на федеральной автомобильной дороге М5 Урал. С севера на юго-восток через город проходит железнодорожная ветка по направлению Москва-Рязань. Город расположен на пересечении р. Москва и р. Ока.

Внешний транспорт Железнодорожный транспорт

На территории города находятся две железнодорожные станции линии Москва-Рязань - Коломна и Голутвин.

Также от основной ж/д магистрали отходит ветка Коломна-Озёры, 3 станции которой находятся на территории города. Поезда, состоящие из нескольких вагонов (от 2 до 5), по линии ходят 6 раз в день (3 пары). Ветка в основном используется для осуществления трудовых миграций, а также сезонного использования.

Водный транспорт

Судоходство осуществляется по Оке и по Москве-реке. Большей частью курсируют грузовые суда, обеспечивающие строительными материалами и речным песком окрестности Коломны и юг Москвы.

Курсируют также и экскурсионные пассажирские речные теплоходы. Навигацию осуществляют коммерческие перевозчики, в основном, без определенного расписания, под заказ.



Внутренний транспорт Городской общественный транспорт представлен автобусами и трамваями.

Коломна - единственный город в Подмосковье, сохранивший трамвайное сообщение. По большей части трамвайное полотно обособлено от автомобильного потока, доля выделенных линий категории ROW-b - 86,4% [1], протяженность обособленных линий на 1000 жителей составляет порядка 119,2 метров (для сравнения, в Москве - 7,1 метра) [1]. Трамвайная сеть покрывает 40% застроенной территории города (при заданном радиусе пешей доступности 400 метров), однако связывает ее большую часть: от исторического центра до районов Бочманово и Колычево.

Автобусная сеть Коломны развита достаточно хорошо. Большая часть города, жилые зоны, основные объекты притяжения обеспечены

Статистика:
Протяженность трамвайной сети: **37 км**
Количество маршрутов: **10**
Пассажиропоток: около **65 тыс. человек в день**
Интервал в час пик: **3 мин**
Стоимость проезда: **48 руб.** (наличная оплата)/31,65 руб. (по карте «Стрелка»)

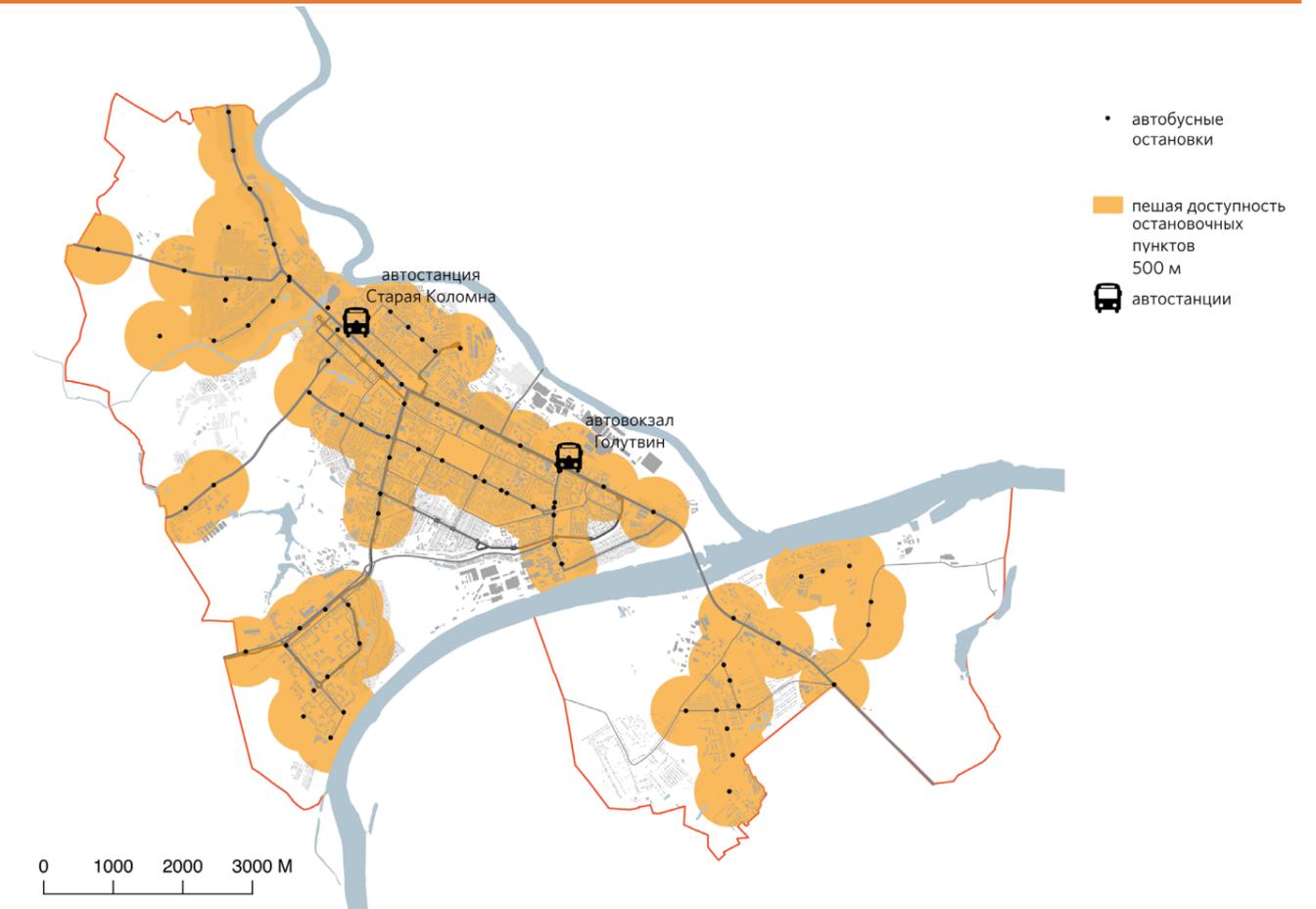
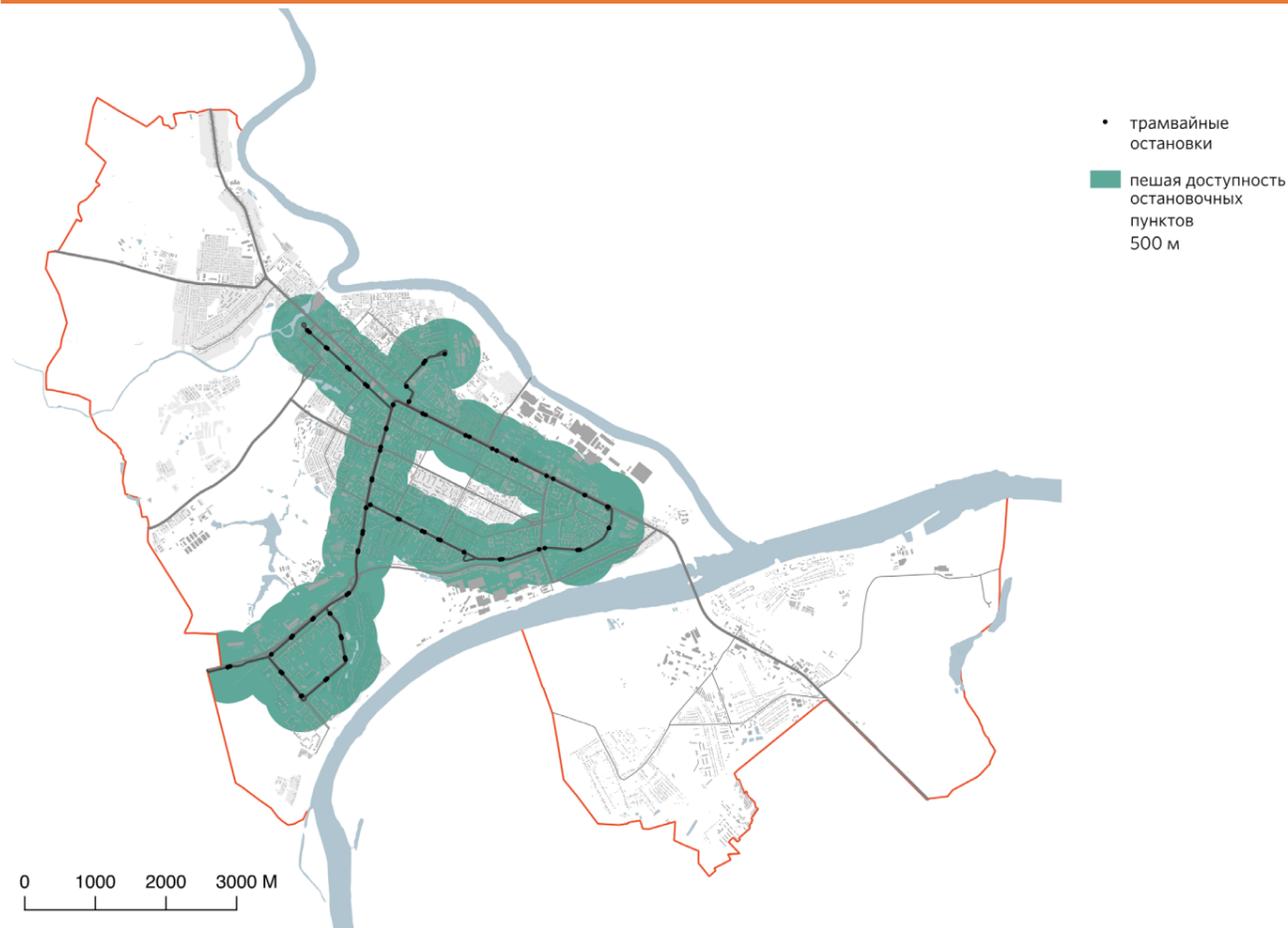
Протяженность автобусной сети (вместе с междугородними): **3857 км**
Количество маршрутов: **20 городских, 24 пригородных, 5 междугородних маршрутов** (Рязань, Ступино, Егорьевск, Зарайск, Озёры), **2 до Москвы**

Стоимость проезда (ГПТ): **46 руб.** (наличная оплата)/31,65 руб. (по карте «Стрелка»)
Стоимость проезда (междугородний): **от 140 до 250 рублей.**

ТРАНСПОРТ

Внутренний транспорт

ТРАНСПОРТ



Коломенский трамвай

автобусными остановками в пешей доступности в 300 м., тем самым покрывая порядка 50% застроенной территории города. На территории города находятся автостанция Старая Коломна в исторической части и междугородный автовокзал Коломна на площади Восстания, в непосредственной близости с крупнейшим транспортным узлом, станцией Голутвин (70 метров). Однако бесшовность пересадок с железнодорожного транспорта на НГПТ, личный автотранспорт, а также внешний автобусный, не обеспечена. Так, остановки автобусов и трамвая, подвозящие пассажиров к/от станции Голутвин, располагаются неоптимально, что обусловлено несогласованностью потоков пешеходов и транспортных средств, при этом на площадке перед выходом со станции Голутвин располагается ОРП для маршрутных автобусов, без возможности совершения посадки (остановочные павильоны отсутствуют), вдоль площади Восстания хаотично располагаются объекты розничной торговли,

объекты розничной торговли, несмотря на законодательно закрепленный статус собственности и вида использования. Нехватка организованных перехватывающих парковок, при условии, что значительное число пассажиров (порядка 1100 чел), отправляющихся со станции, совершающих поездки по типу park&ride. Городские и пригородные маршруты останавливаются как в Старой Коломне, так и на автовокзале. Междугородние маршруты отправляются со станции Голутвин. Одной из городских проблем, выделяемых жителями Коломны, является непосредственная близость автостанции Старая Коломна, где также останавливаются и экскурсионные автобусы, к объектам культурного наследия. Большое количество автобусов занимают все парковочные зоны, что создает препятствие для пешего прохода жителям города и пагубно влияет на качество городской среды и инвестиционную привлекательность исторического ядра города.



Станция "Голутвин"



Станция "Коломна"

361 а/м
1000 жителей

Автомобильный транспорт

По данным статистики, уровень автомобилизации Коломны достаточно высок, составляя порядка 361 автомобиля на 1000 жителей, при условии, что доля застроенной территории города, отведенная для дорог и улиц (LAS), равна 11%. Однако, по опросам жителей города, большинство из них предпочитают по городу передвигаться пешком либо на общественном транспорте. Автомобиль используется для дальних поездок. Расщепление транспортного потока (Modal Split): 60% - личный транспорт, 40% - общественный транспорт.

Улично-дорожная сеть Коломны

Основными загруженными участками являются проспект Кирова, связывающий район Колычево с историческим центром, пересечение ул. Пароходная и ул. Октябрьской революции, а также на подъездах к Митяевскому мосту. По данным Яндекса, даже в выходные скорость движения на некоторых участках не превышает 20 км/ч.

Статистика городских дорог по классам:

Дороги регионального значения - 22.889 км (ул. Октябрьской революции, Щуровская, Октябрьская, Малинское шоссе, проспект Кирова от ОР до Ленина, Ленина от пр. Кирова до Озерского шоссе, Озерское шоссе)

Дороги областного значения - 21.970 км (ул. Пароходная, Окский проспект, Бочманово, Ленина до пр. Кирова, проспект Кирова от Ленина в Колычево, частично Коломенская, 3 Интернационала)

Дороги городского значения - 38.556 км

Внутриквартальные улицы - 37.802 км

Проблемы:

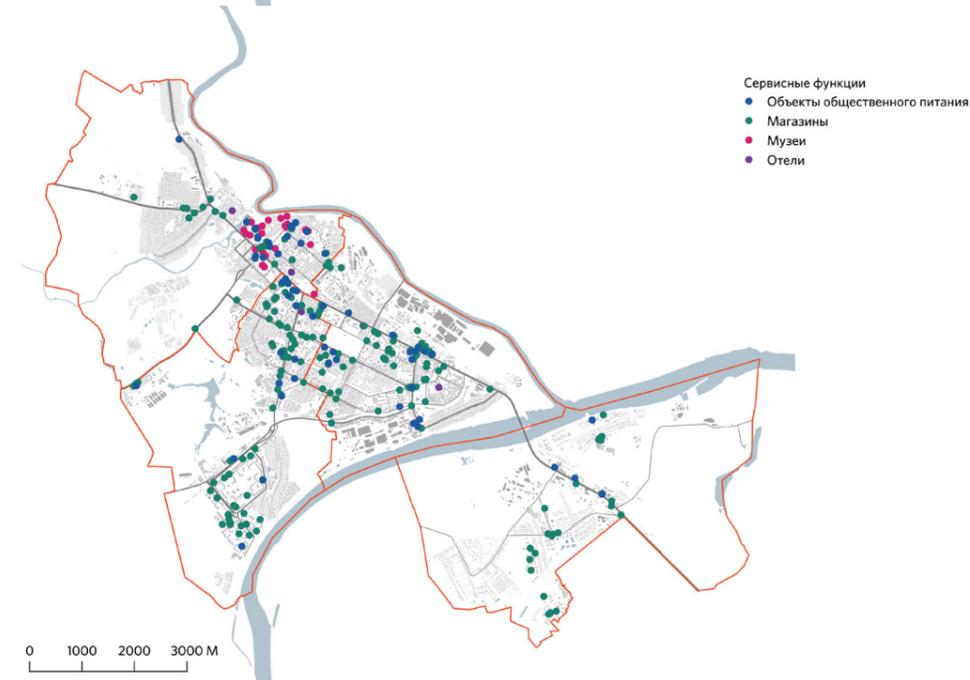
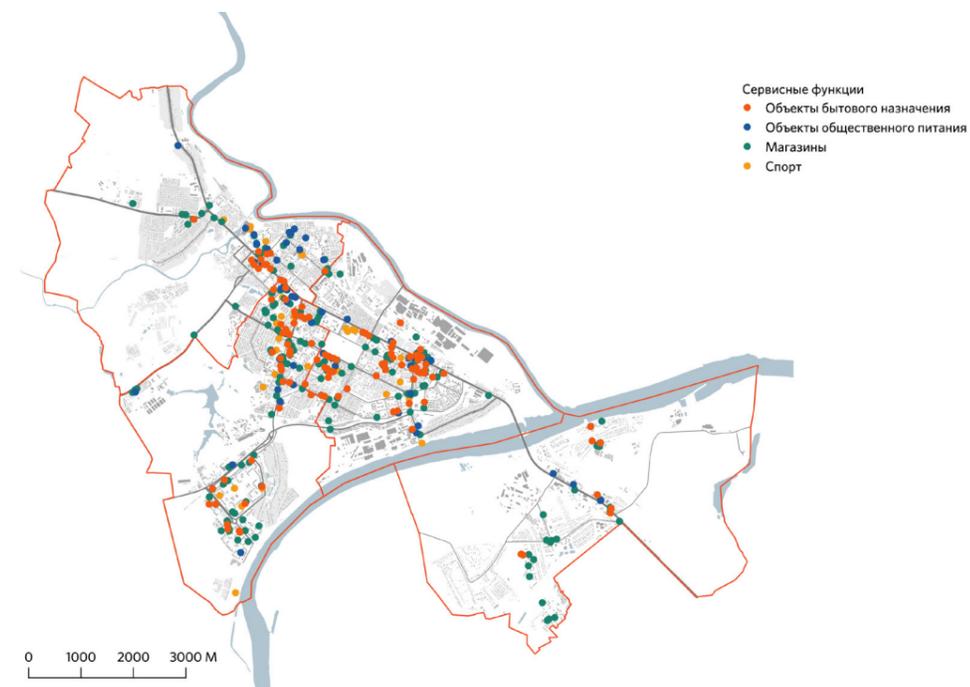
В ходе анализа транспортной системы выделен ряд проблем:

- Отсутствие единой программы развития транспорта;
- Отсутствие схем оптимальной организации движения;
- Низкая степень интеграции железнодорожного пассажирского транспорта с НГПТ;
- Высокий уровень автомобилизации при заданном значении LAS;
- Отсутствие схемы оптимальной навигации на территории крупнейшего транспортного узла города - станции Голутвин и прилегающих территорий.
- Расположение автобусной станции Старая Коломна в центре исторического ядра города;
- Износ подвижного состава ГПТ;
- Износ трамвайного полотна;
- Низкое качество транспортной инфраструктуры;
- Низкая связанность жилых части районов города, а также пригородов с основной территорией Коломны.

Для сервисной функции города можно выделить две группы потребителей: местные жителей и туристы. Большая часть мест обслуживания сосредоточены вблизи основных транспортных артерий города - ул. Октябрьской Революции, пр. Кирова, ул. Астахова и ул. Ленина.

Для местных жителей основные зоны концентрации сервисных функций в городе — это р-н Старого города, Репинский, Центральный, а также Колычево.

Для туристов также выделены места торговли и общественного питания. В городе отмечено несколько хостелов и отелей для размещения гостей Коломны в р-не Запруды, Центральном и Подлипки.



В рамках работы использовались несколько способов исследования социальных настроений жителей Коломны: анализ постов в социальной сети **“ВКонтакте”** и на городских форумах, а также проведение **фокус-группы**. С помощью анализа эмоциональной окраски публикаций и наиболее повторяющихся тем постов, так или иначе затрагивающих проблемы города, удалось выделить несколько основных вопросов, вызывающих беспокойство среди жителей Коломны.

Соцсети. Так, наиболее часто упоминаемыми проблемами, по мнению жителей, являются недостаточная благоустроенность территорий (наличие мусора), низкое качество дорог, недоулетворительная работа коммунальных служб, пробки и низкая безопасность пешеходов на проспекте Кирова. Беспокойство жителей вызывает и нерегулярная работа общественного транспорта (впрочем, в публикациях отсутствуют указания на конкретные маршруты). Одной из наиболее обсуждаемых тем стал ТБО “Воловичи”, расположенный поблизости к городу, в связи с которым жители выражали обеспокоенность экологической ситуацией в Коломне. Наконец, стоит отметить, что один из вопросов, вызвавших бурные дискуссии в интернет-сообществах, стал вопрос об инвестициях в туризм и развитие музеев Коломны: некоторые пользователи выражали мнение о том, что куда более важным и приоритетным является развитие инфраструктуры, предназначенной не для туристов, а для жителей.

Работа в фокус-группе позволила выявить то, каким жители видят развитие города и его текущие проблемы. Так, информанты негативно высказывались о «шаблонном благоустройстве», которое, по их мнению, превращает Коломну в среднестатистический город. При этом из беседы с респондентами можно сделать вывод о сильной идентичности города («город с историей», «бурлящий котел», «самодостаточный»). Кроме того, участники фокус-группы предлагали свои идеи по развитию территорий, отмечая необходимость создания общественных пространств и их благоустройства.



Выделение типов среды происходит на основе морфотипов застройки. Морфотип – это эволюционно сложившаяся разновидность планировочно-пространственной организации городской застройки. Морфотип отражает функциональную наполненность застройки, конкретизирует пространственную организацию территории, ее историко-культурологический аспект. Морфотипы – понятие, обоснованное в рамках теории архитектуры во второй половине XX века.

В морфотип входит целый ряд параметров городской среды, среди которых разные авторы выделяют: этажность строений; тип строений (серийная принадлежность домов); характер взаиморасположений строений в составе жилой группы квартала (периметральное, разреженное). Эти признаки относятся к первичным признакам морфотипа.

КРИТЕРИИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТИПА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ В КОЛОМНЕ

РАСПОЛОЖЕНИЕ В ГОРОДЕ

- Процент исторических зданий

ПЕРИОДИЗАЦИЯ ЗАСТРОЙКИ

- до 1917
- 1917 - 1953
- 1954 - 1991
- 1991 - по наст. время

ЭТАЖНОСТЬ ЗАСТРОЙКИ

- 1-3 этажа — малоэтажная застройка
- 4 -6 этажей — среднеэтажная застройка
- 7 - 9 — многоэтажная застройка
- >10 - высотная застройка

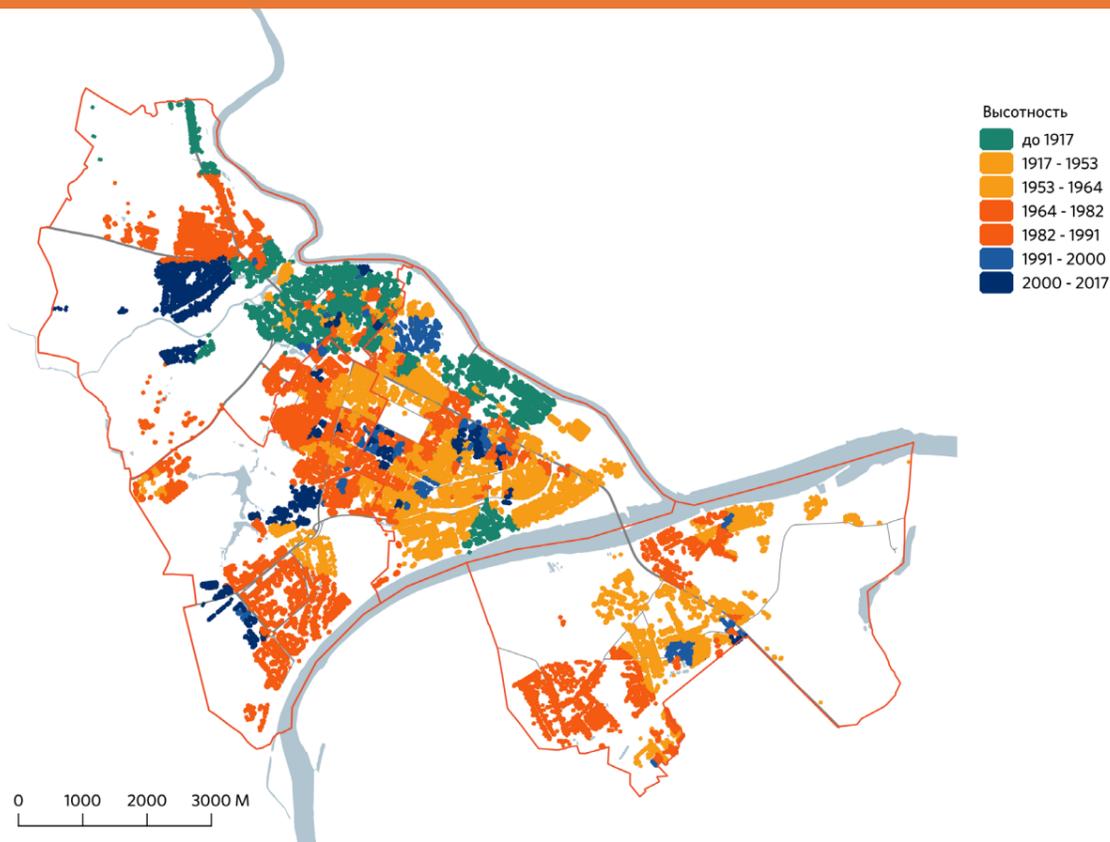
ПЛАНИРОВОЧНАЯ СТРУКТУРА

- Квартальная структура (периметральная, разреженная)
- Микрорайонная структура

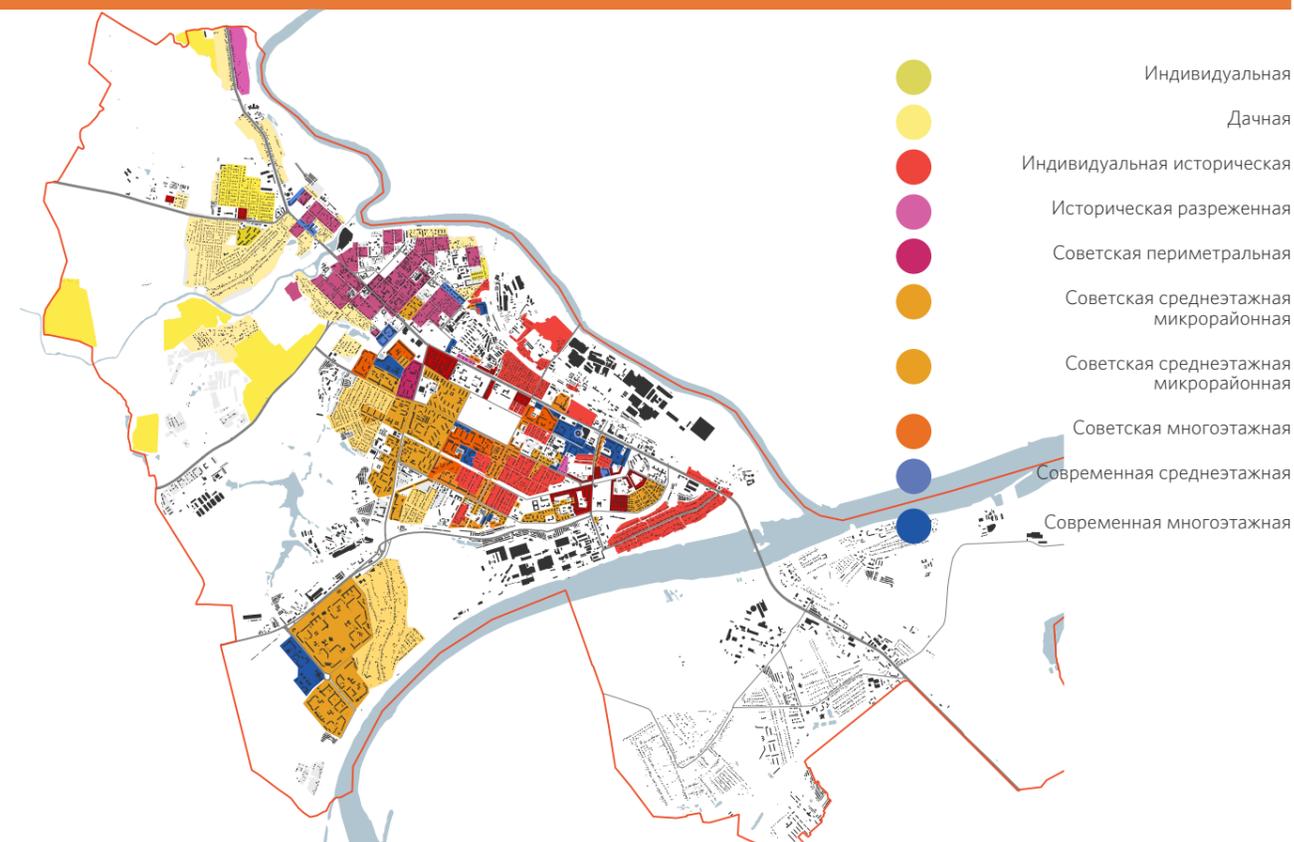
Преобладающим типом городской среды на территории города является индивидуальная среда, включающая в себя современную индивидуальную, коттеджную и блокированную застройку. Она составляет 39,7 процентов городской среды от общего количества жилой площади, занимаемая площадь около 2650 га. Распространена на периферийных районах города. Отдельно стоит упомянуть дачный тип среды, представленный территориями садоводческих некоммерческих товариществ (сокращенно СНТ). Из наиболее крупных товариществ можно выделить следующие СНТ : Аннино Поле, Нарцисс, Восход - 2.

Вторым по занимаемой площади типом городской среды является историческая разреженная среда. Это бывшие территории городских слобод, существовавшие с 18 века. Они были сформированы во время распространения регулярных градостроительных планов Екатерины II. В советский период данные дома

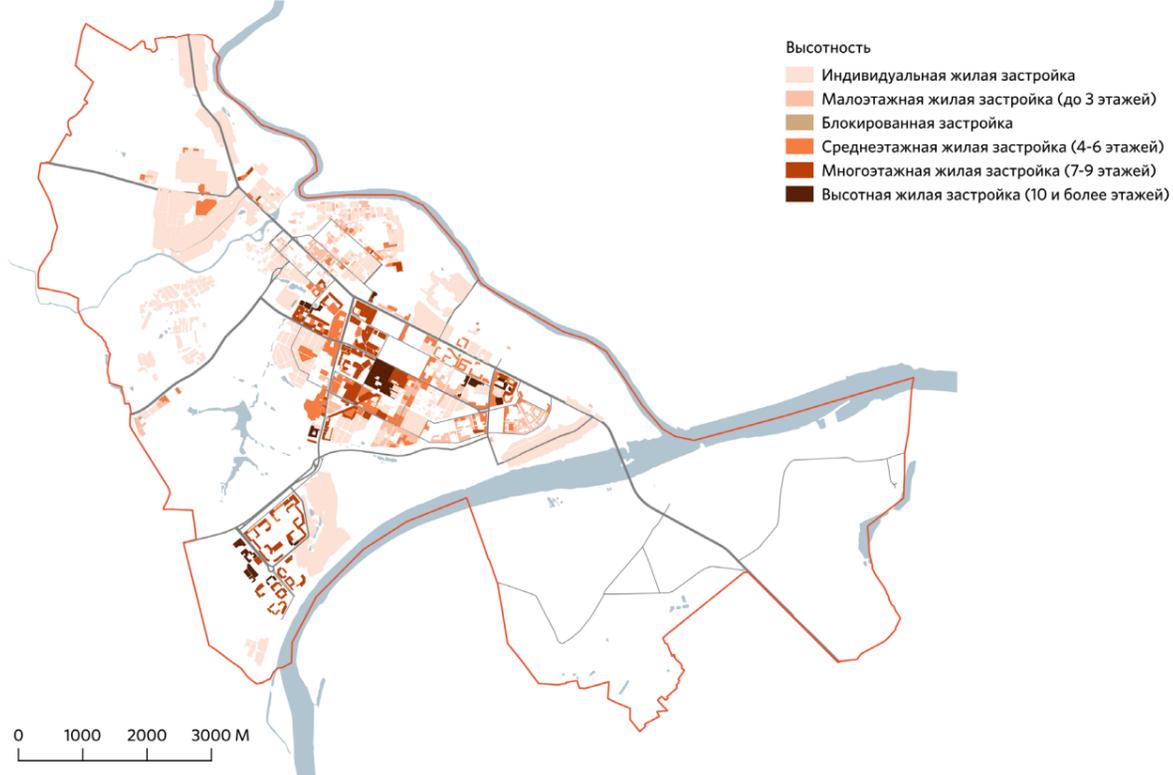
ПЕРИОДИЗАЦИЯ ЗАСТРОЙКИ



ТИПЫ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ



ЭТАЖНОСТЬ ЗАСТРОЙКИ



· Высшая
· школа
· урбанистики ...

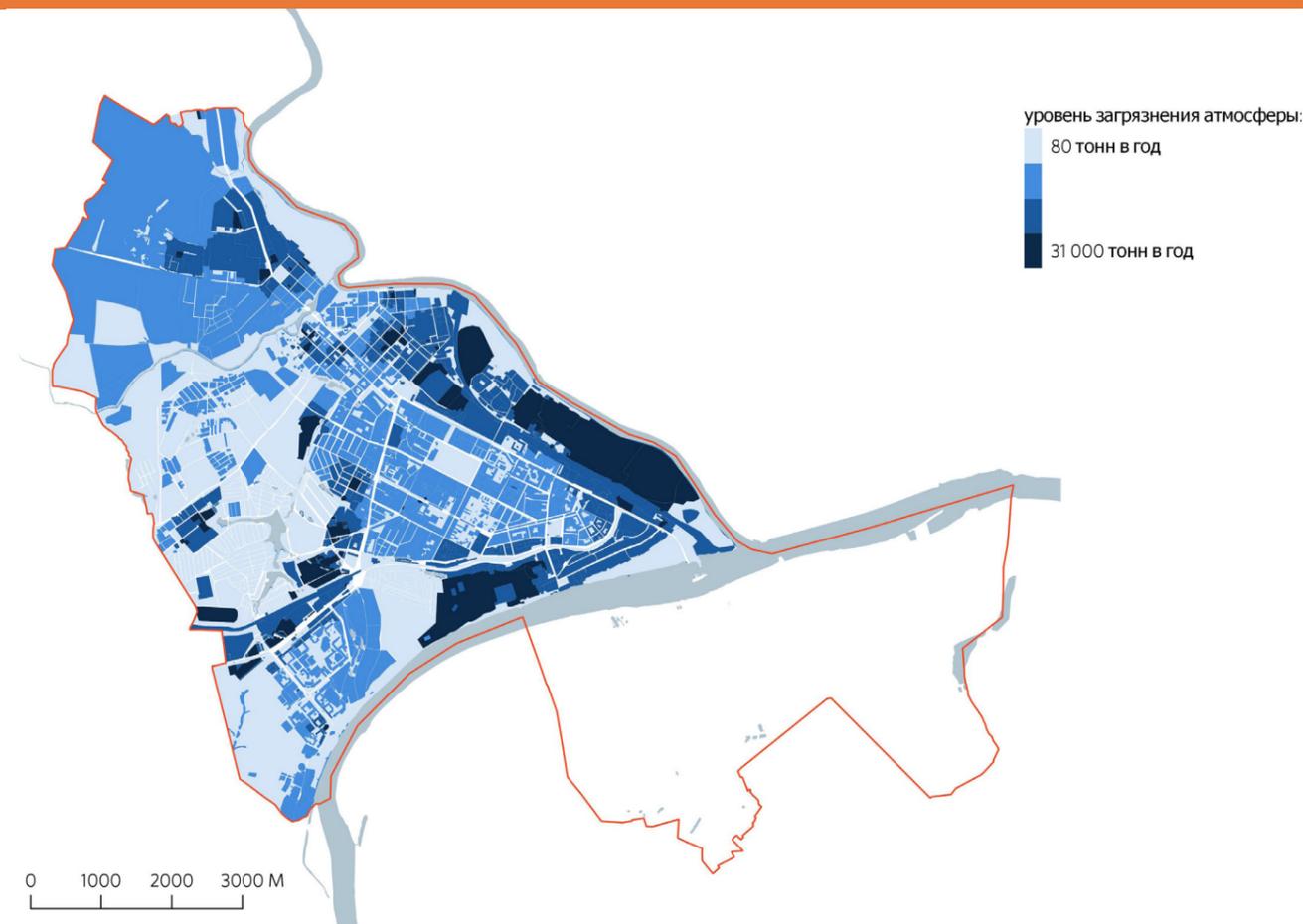
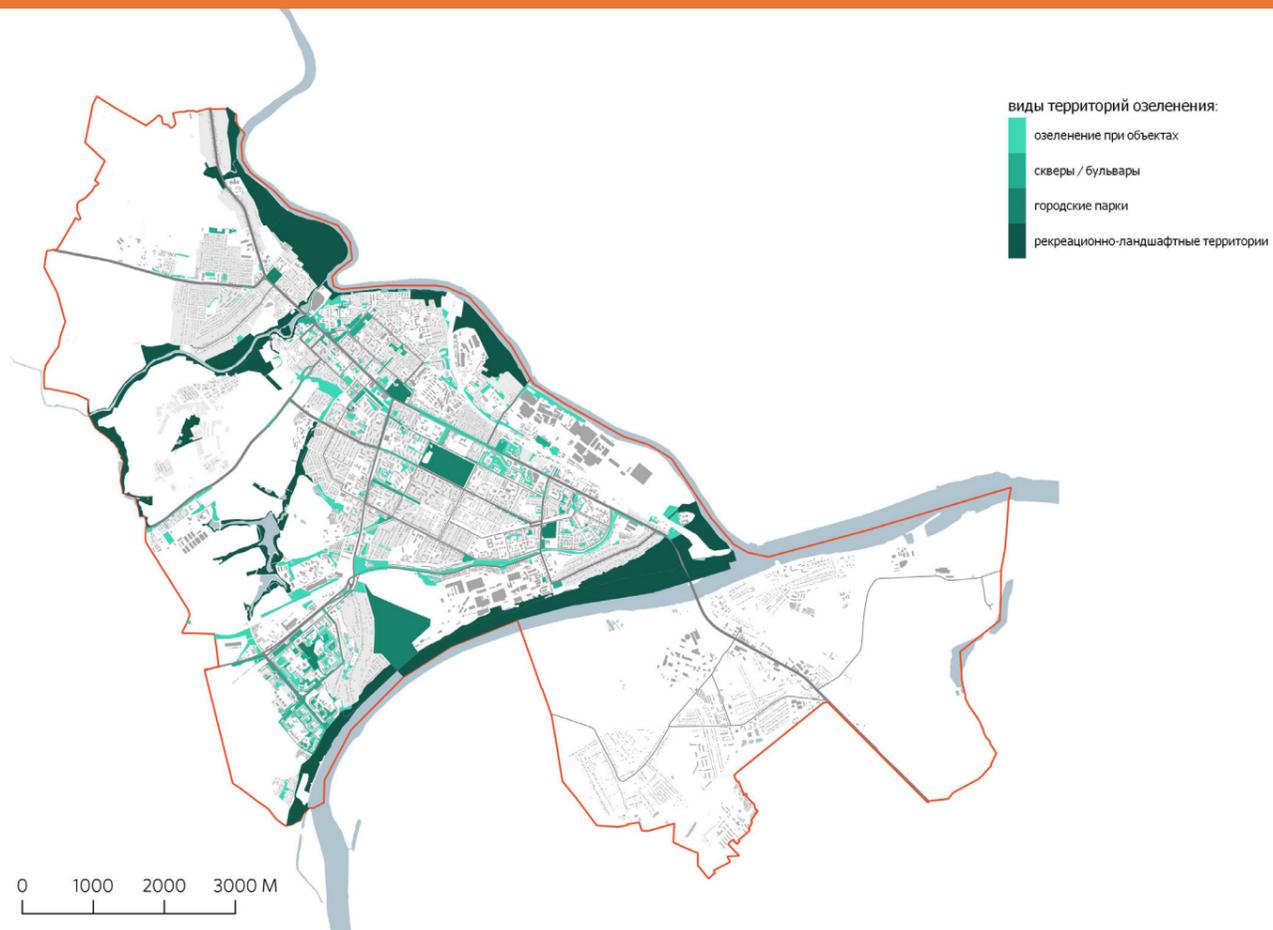
сохранили свою жилую функцию, но зачастую были разделены между несколькими семьями. Плотность улично-дорожной сети средняя, дома обычно не превышают трех этажей. Среда является довольно функционально насыщенной, уличный фронт сформирован торговыми улицами. К исторической разреженной тяготеют кварталы исторической индивидуальной застройки, сосредоточенные на северо - западе города.

Третьим по количеству площади типом городской среды является советская среднеэтажная застройка, зачастую микрорайонная. Самый большой район - Колычево. Сформированы застройкой конца - 1950 - х - конца 1960 - х гг. Начатая Никитой Хрущевым "Борьба с излишествами" положила начало переходу от крупноблочного жилого дома эпохи сталинизма к крупнопанельным

типовым жилым домам. В народе данный тип застройки получил название "хрущевки". В данный момент большинство жилого фонда находится в неудовлетворительном состоянии, так как эксплуатационный срок домов 50 лет. Незначительно количество современной застройки представлено в настоящий момент. Данный тип распространен в упомянутом ранее районе Колычево и на юго-востоке города, в районе Голутвин. Формирование таких территорий началось в 2000-е. Кварталы по планировочным характеристикам похожи на советские микрорайоны, однако имеют чуть меньшие размеры. Жилые дома зачастую формируют уличный фронт, хотя и располагаются со значительным отступом от красной линии.

ВЫВОД

- Исторический центр сохранил свою планировочную структуру и представлен 3-этажной застройкой
- Необходимость запрета строительства жилой застройки выше 10 этажей
- Большое количество СНТ в границах города
- Колычево - как центр современного строительства
- Необходимость капитального ремонта советских и исторических домов



Зелёный каркас города составляют скверы, бульвары, а также городские парки и леса. Самым крупным является Парк Мира, в Центральном районе города. Здесь собирается большинство горожан, чтобы провести свободное время, посетить городские мероприятия [1]. В р-не Старого города расположен Мемориальный парк, где возлагают цветы у вечного огня. Исторический центр окружён открытыми благоустроенными общественными пространствами, в том числе сквером им. Зайцева. В р-не Запруды есть небольшой “Запрудский парк у Московской заставы”, где предпочитают гулять молодые мамы с детьми, живущие вблизи [1]. В черте города расположена крупная лесо-парковая территория в р-не Колычёво “Парк 50-летия Октября”. Местные жители отмечали, что для них эта зелёная зона ценна тем, что “имеет нетронутую, необлагороженную природу, где чувствуешь себя, как в лесу”. При расчёте нормы озеленения по городу и районам учитывали озеленённые территории общего пользования [2] (парки, сады, скверы, бульвары), а также озеленённые части территорий при объектах жилищного строительства, при объектах образования, здравоохранения, культуры, спорта, административно-управленческих и иных объектах.

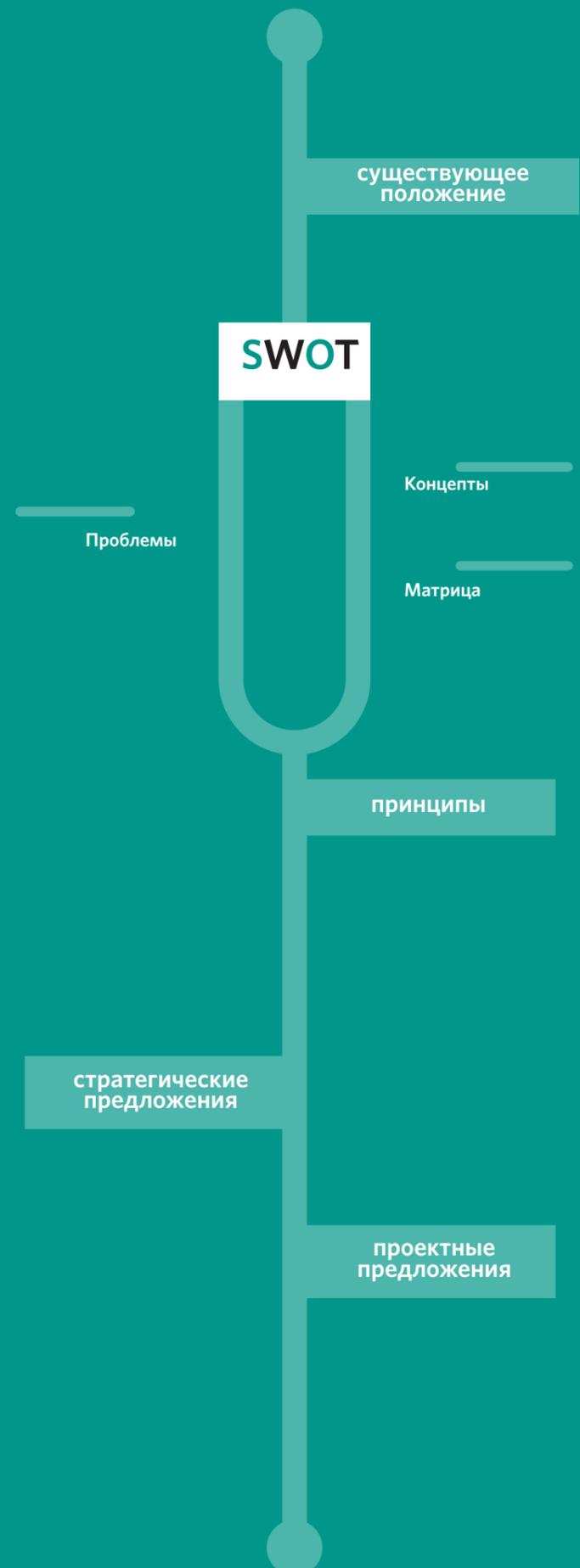
[1] по материалам фокус-группы

[2] Постановление Правительства Московской области от 17 августа 2015 г. N 713/30 “Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Московской области”, раздел 5.

Водный каркас города состоит из трёх рек, которые проходят вдоль границ города, а также разделяют территорию Коломны на три части. К северо-восточной границе города примыкает русло р. Москвы, которая переходит в р. Оку в южной части территории. Рядом с Историческим центром от р. Москвы отделяется небольшое русло р. Коломенки, которая разграничивает р-н Запруды на северо-западе с остальной частью города.

Благоустройство прибрежных зон слабо разработано или отсутствует. Однако некоторые участки рек и прибрежных зон активно используют горожане: для рыбалки или пляжного отдыха. В ходе фокус-группы респонденты отмечали, что благоустройство рекреационно-ландшафтных зон возле рек повысило бы их посещаемость и привлекательность для горожан. Таким образом, огромные территории прибрежных зон не используют в полной мере, не реализуют их потенциал как рекреационных мест в городе.

SWOT-АНАЛИЗ



S

- Положительное сальдо миграционного потока;
- Низкий уровень безработицы;
- Рост обеспеченности населения жильем;
- Сравнительно высокая степень самостоятельности местного бюджета;
- Достаточная обеспеченность социальной инфраструктурой;
- Статус исторического поселения;
- Большое количество объектов культурного наследия федерального и регионального значения;

W

- Низкий уровень естественного прироста;
- Старение населения;
- Средний доход ниже, чем по МО в среднем, при этом уровень цен сопоставим с московским;
- Более низкая, чем в соседних малых городах, доступность жилья;
- Высокая доля аварийного жилого фонда;
- Низкая развитость малого предпринимательства;
- Низкая связанность районов города, а также жилых пригородов с городом;
- Низкий уровень организации дорожного движения в городе;
- Отсутствие связного каркаса общественных пространств;
- Узкий спектр и неравномерное пространственное распределение предоставляемых услуг;
- Конфликт морфотипов застройки;

O

- Повышение доходов муниципалитета от сделок с имуществом;
- Повышение доходов муниципалитета после кадастровой переоценки земли;
- Увеличение потока туристов;
- Создание единой системы туристических маршрутов;
- Рост пользования общественным транспортом;
- Снижение выбросов в атмосферу;
- Развитие сложившейся структуры, состоящей из трех городских центров;
- Сочетание сравнительно низкого уровня плотности населения и застройки с городским уровнем обеспеченности сервисными и торговыми функциями;

T

- Депопуляция;
- Низкая доля оформленной в собственность земли;
- Возможное сокращение межбюджетных трансфертов;
- Большое количество санитарно-защитных зон;
- Генеральный план предполагает развитие города за счет разрастания селитебных территорий;
- Рост автомобилизации;
- Рост выбросов в атмосферу;

КОНЦЕПТЫ

Город-история.

История Коломны ведет свой отсчет с 1177 года – большой срок даже для европейских городов (примерно в то же время возник Ганзейский союз торговых городов). Каждый этап развития Коломны оставил свой след в городской ткани. Целью стратегии развития города, в том числе и пространственного, должна стать доступность этого наследия для всех желающих с ним познакомиться. Уже на данный момент Коломна привлекает больше 1 млн туристов в год. Преобразование пространства, в частности, в историческом центре города, будет способствовать увеличению потока туристов и их пребывания в Коломне, что, в свою очередь, станет драйвером роста благосостояния жителей.

Город размеренной жизни.

Одна из особенностей российских малых городов заключается в «полусельском» образе жизни: малоэтажная застройка, низкая плотность населения, возможность ведения индивидуального хозяйства сочетаются со сравнительно высокой концентрацией функций и сервисов, которые, как правило, предлагает город. Развитие обоих этих компонентов может стать конкурентным преимуществом города и привлекать граждан, которые желают отказаться от жизни в большом городе, сохраняя доступ к разнообразию товаров и услуг.

Планируя изменения в пространственной структуре города, необходимо понимать «целевую аудиторию» проекта. Кто те люди, которым необходимы эти преобразования? Анализ существующего положения дает понять, что условный «внешний рынок» пользователей для Коломны не менее важен, чем «внутренний рынок» - люди, которые живут в городе. Интересы этих групп отражены в матрице:

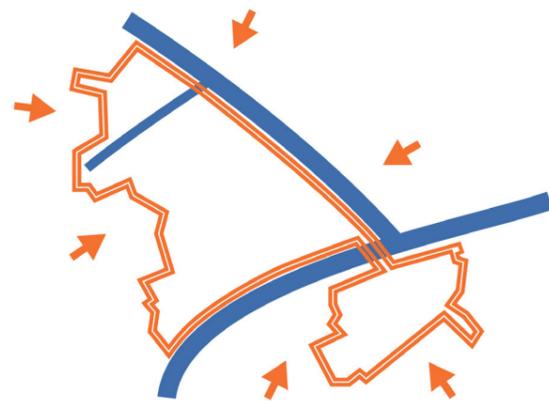
	Молодые люди (условно до 25 лет)	Люди средних лет (25-55 лет)	Пенсионеры (55 лет и старше)
Внешний рынок (Московская область, Россия, мир)	<p>Приезжают как туристы для посещения достопримечательностей или спортивных мероприятий. Недостаток точек притяжения и инфраструктуры не стимулирует эту часть целевой аудитории оставаться в городе больше, чем на один день.</p>	<p>Приезжают в качестве туристов “на день” или на продолжительный отдых, либо как рабочая сила. Как и в случае со сравнительно молодой частью туристического потока, недостаточное обеспечение сервисами и точками притяжения не позволяет им оставаться в Коломне надолго. Кроме того - отсутствует привлекательный для внешних агентов рынок труда.</p>	<p>По тем или иным причинам представители этой категории пользователей пространства не смогли или не захотели жить в крупном городе после выхода на пенсию.</p>
Внутренний рынок	<p>Город предъявляет спрос на их труд в сфере туризма или в промышленности. Кроме того, промышленные предприятия финансируют целевые программы обучения студентов в вузах Москвы (подразумевающие обязательство начать карьеру в Коломне).</p>	<p>Город предъявляет спрос на их труд. Работают в сфере услуг (в том числе - в туристической инфраструктуре). Потенциальные предприниматели.</p>	<p>В полной мере должны быть обеспечены необходимой социальной инфраструктурой. Часть этой категории продолжает работать после выхода на пенсию, однако располагаемые доходы, как правило, не позволяют предъявлять высокий платежеспособный спрос на товары и услуги.</p>

ПРИНЦИПЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ



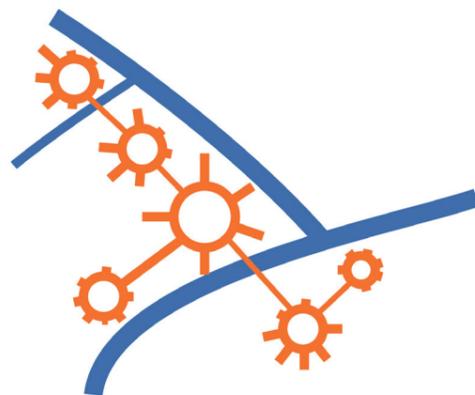
Компактный город

Концепция городского планирования и городского дизайна, которая способствует относительно высокой плотности населения при условии смешанного использования территорий. Данный подход основывается на эффективной системе общественного транспорта, а градостроительная деятельность основывается на мнении большинства. Высокая доля постоянного населения предоставляет возможности для социального взаимодействия, чувства безопасности. Данный тип считается более устойчивым в контексте городского развития, чем городское разрастание, поскольку оно в меньшей степени зависит от автомобилизации, требуя меньшего (и более дешевого на душу населения) обеспечения инфраструктурой.



Создание целостных районов

Целостные районы представляют собой концепцию городского планирования, которая направлена на удовлетворение основных потребностей всех жителей локального сообщества, независимо от доходов, культуры или политических идеологий, посредством комплексного планирования землепользования, транспортного планирования и проектирования.

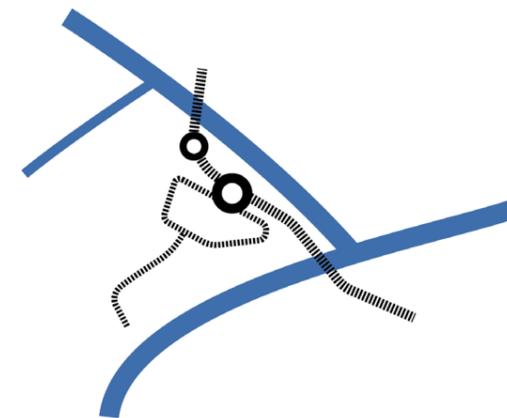


TOD

В городском планировании представляет собой развитие, ориентированное на транзит (Transit Oriented Development). Это такой тип городского развития, при котором максимизируется количество жилых, деловых, торговых и общественных функций в радиусе пешей доступности от остановок общественного транспорта. При этом планирование по TOD стремится увеличить пассажиропоток общественного транспорта за счет сокращения автомобильных поездок, содействия устойчивому росту городов.

TOD обычно включает в себя центральный транспортный узел (жд-станцию, автовокзал, ТПУ, станцию легорельсового транспорта, итд.), окруженную зоной с высокой плотностью используемых территорий. TOD также способствует созданию пешеходной среды за счет сокращения площади земли, предназначенной для автомобилей.

Самые плотные области TOD обычно расположены в радиусе от 400 до 800 м вокруг транспортного узла, так как это считается подходящим масштабом для пешеходов. Таким образом, решается проблема последней мили.

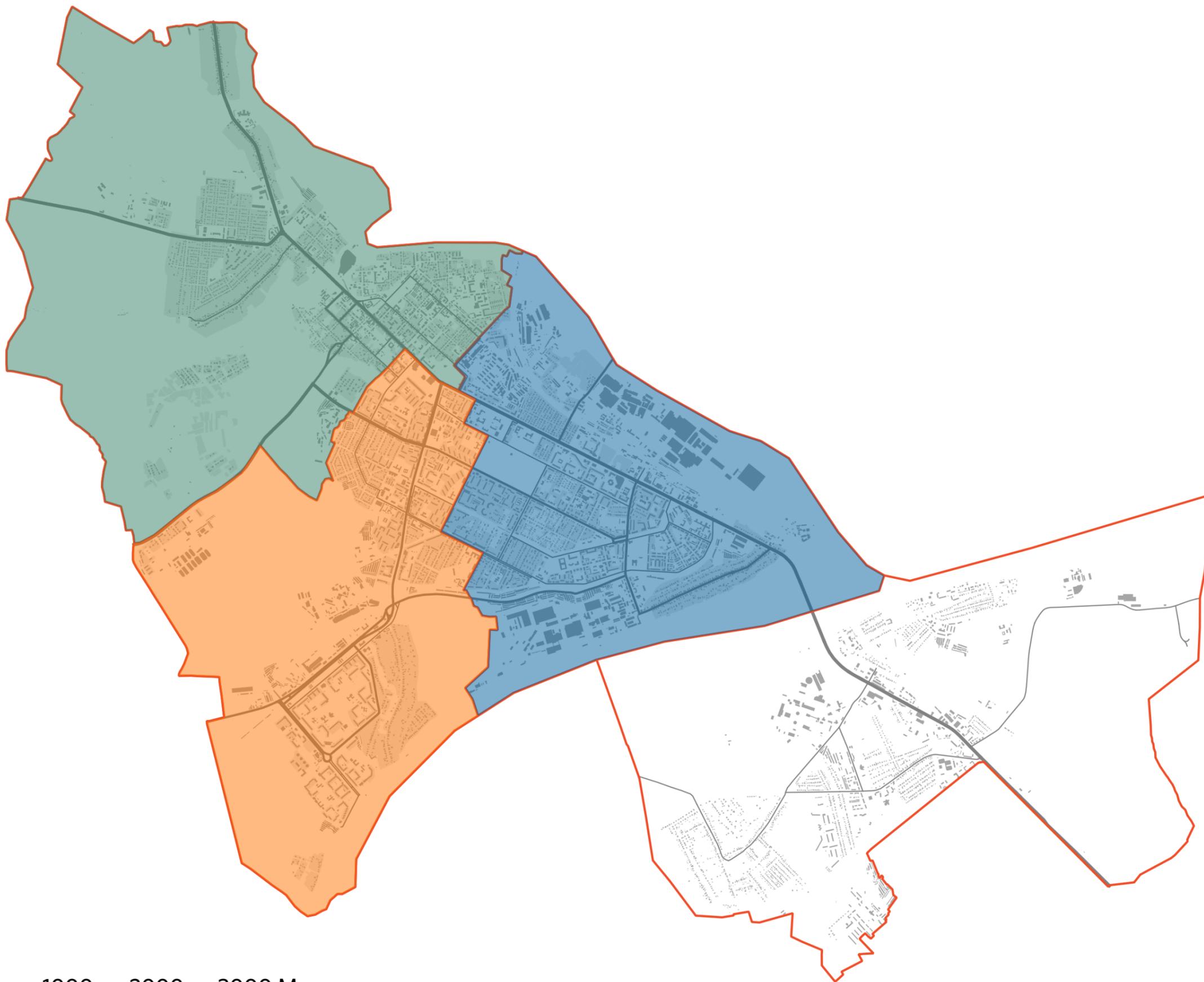


СТРАТЕГИЧЕСКИЕ И ПРОЕКТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ



Проектные участки

- #1
- #2
- #3

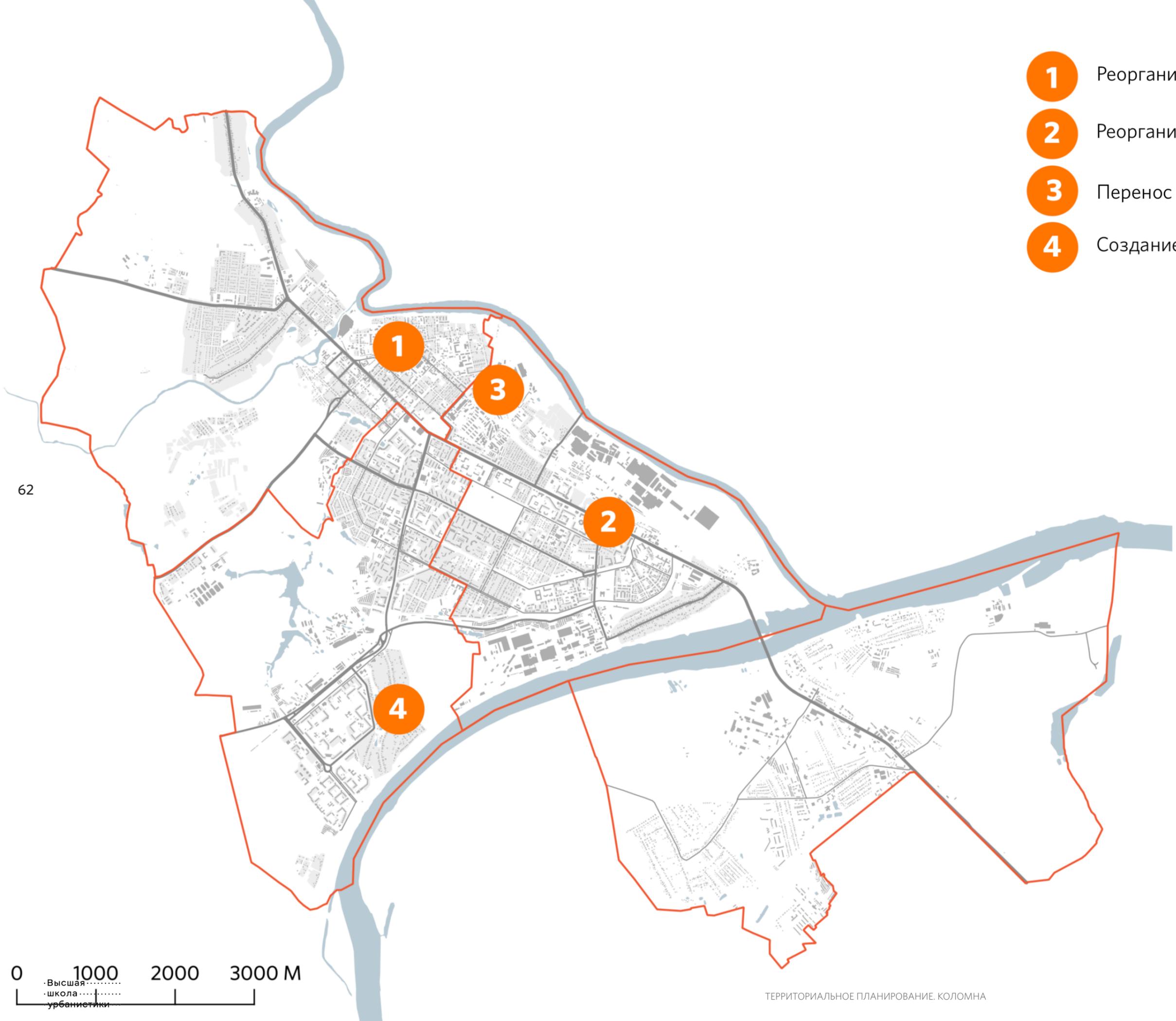


0 1000 2000 3000 M

·Высшая.....
·школа.....
·урбанистики...

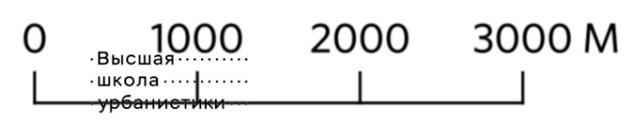


- 1** Реорганизация исторического центра
- 2** Реорганизация зоны ТПУ
- 3** Перенос ОРП
- 4** Создание рекреационной зоны

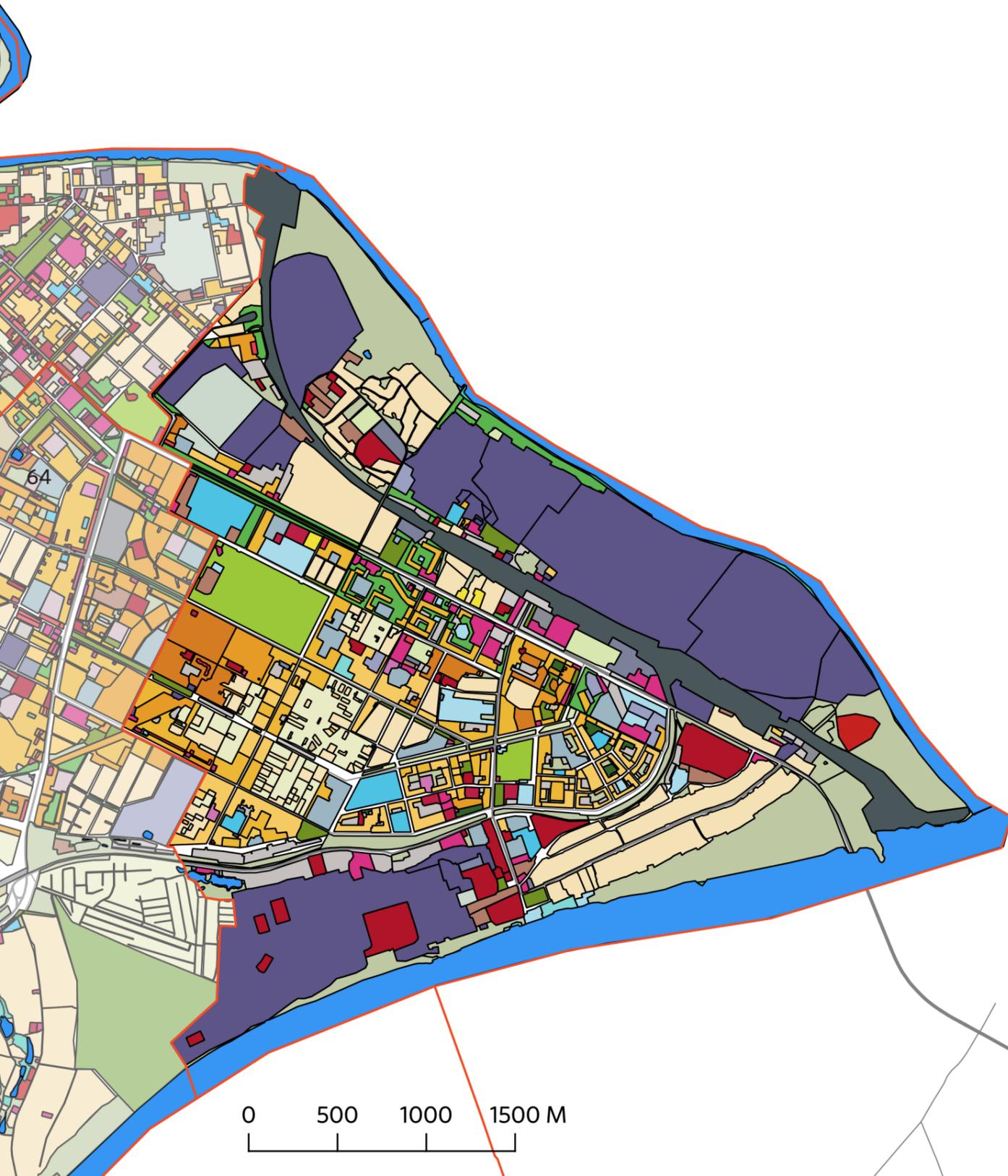


62

63



СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ УЧАСТКА



Центральные общественно-деловые и коммерческие зоны

- Объекты административного и делового назначения
- Объекты торговли, обслуживания
- Объекты культурного и развлекательного назначения
- Объекты религиозного назначения
- Объекты с коммерческими и деловыми функциями на первых этажах зданий

Специальные обслуживающие зоны для объектов с большими земельными участками

- Детские дошкольные учреждения
- Общеобразовательные учреждения
- Объекты высшего, среднеспециального образования и науки
- Объекты дополнительного образования
- Объекты здравоохранения
- Объекты спортивного и спортивно-зрелищного назначения

Жилые зоны

- Индивидуальная жилая застройка
- Малоэтажная жилая застройка (до 3 этажей)
- Блокированная застройка
- Среднеэтажная жилая застройка (4-6 этажей)
- Многоэтажная жилая застройка (7-9 этажей)
- Высотная жилая застройка (10 и более этажей)

Природно-рекреационные зоны

- Земли лесного фонда
- Отдых
- Благоустройство
- Рекреационно-ландшафтные территории
- Городские парки
- Скверы, бульвары
- Городские леса
- Неорганизованная зелень

Производственно-коммунальные зоны

- Производственные объекты
- Зона обслуживания промышленности, торговли, складирования и мелкого производства
- Инженерные и технические сооружения
- Объекты электроэнергетики и связи
- Коммунально-складские объекты
- Объекты обслуживания автотранспорта
- Территории железной дороги
- Транспортные предприятия, пожарные депо, вокзалы
- Гаражи для постоянного хранения автомобилей
- Стоянки временного хранения автомобилей/парковки

Зоны специального назначения

- Режимные объекты ограниченного доступа

Иные типы зонирования

- Земельные участки с планируемым использованием
- Руины
- Дачи
- Кладбища и мемориальные парки
- Тип использования не определен
- Земли водного фонда
- Земли резерва

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ УЧАСТКА

Участок #2 находится на востоке города Коломны в междуречье Москвы-реки и Оки и включает в себя территории районов Митяево, Центральный и Окский. С северо-запада участок граничит с территорией Старой Коломны, с юго-запада с районом Колычево.

Главная ось города – ул. Октябрьской Революции проходит через участок #2 вдоль железнодорожных путей и параллельно р. Москве. Также ключевыми в улично-дорожной сети являются ул. Ленина, Зеленая ул., проезд Станкостроителей и Окский проспект. В западной части участка #2 расположен Парк Мира – центральный городской парк. По территории проходит участок трамвайной сети города, который огибает участок по ул. Октябрьской революции, ул. Суворова и Зеленой ул. и связывает соседние районы. На территории также расположена железнодорожная станция «Голутвин», которая вместе с автовокзалом образует главный транспортный узел города. Между реками и железнодорожными путями расположены две крупные промышленные зоны. Анализ существующего положения помог выявить ряд особенностей и основную проблематику территории, что дополняет проведенный средовой анализ.

Участок #2 отличается разнообразием застройки. В Центральном районе и северной части Окского района преобладает многоэтажная застройка, рядом с парком Мира расположены современные коттеджные дома, а также есть территории с достаточно плотной индивидуальной жилой застройкой и дачами. Происходит обветшание ИЖС и растет доля ветхого жилого фонда, в том числе построенного в 30-50-е годы в Бочманово. Большая часть территории не приспособлена для пешеходов: отсутствуют тротуары, пешеходные переходы через автомобильные дороги, железнодорожные пути, что влияет на обеспечение безопасности дорожного движения. Внутридворовые территории зачастую не благоустроены и не обладают эстетической выразительностью.

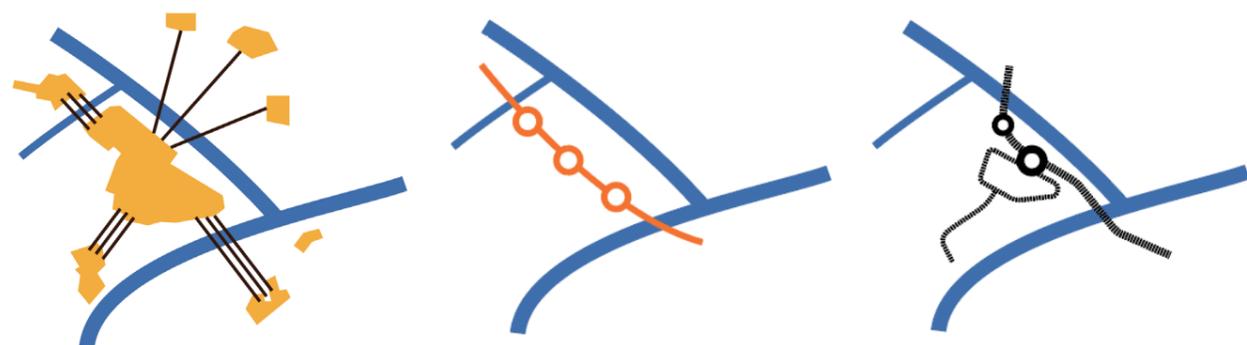
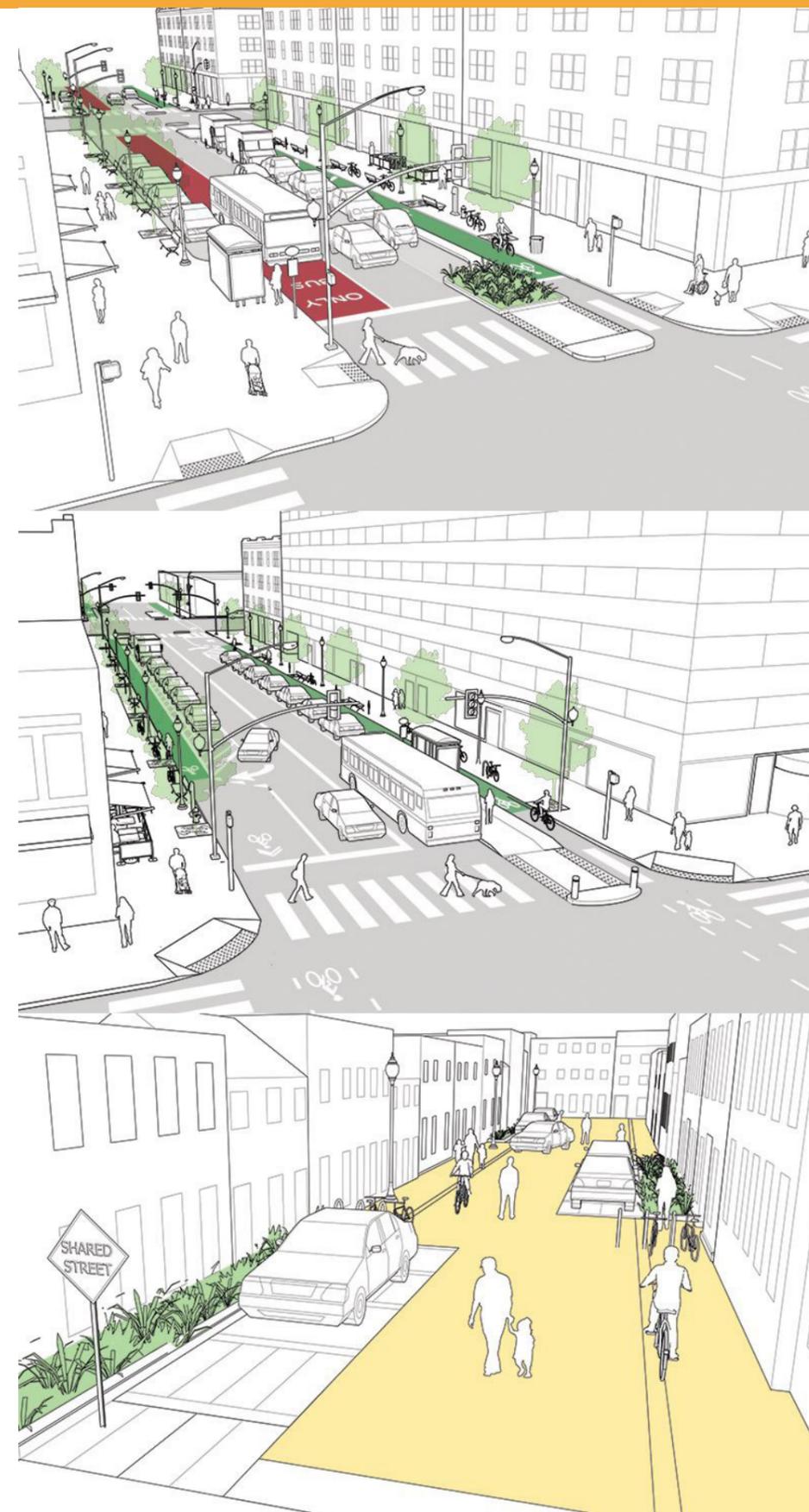
Богоявленский Старо-Голутвин мужской монастырь, расположенный на берегу р. Москва является объектом культурного наследия федерального значения, который был основан

в XIV веке, и уникальным архитектурным ансамблем XVI-XIX веков, привлекательным для туристов и важным религиозным объектом для паломников и горожан. Территория междуречья Москвы-реки и р. Оки частично попадает под санитарно-защитные зоны расположенных рядом промышленных предприятий. Большая ее часть не используется и представляет собой неорганизованную зелень, а берега рек и склоны оказываются неухоженными и недоступными для жителей. Из-за прилегающих закрытых складских и промышленных территорий нарушается связанность между городом и реками. Существующее использование объектов, расположенных на промышленной территории в границах проезда Станкостроителей, Окского проспекта и прилегающих к станкостроительному заводу, отличается большим числом собственников, которые заняты разными видами деятельности. Участок обладает неудовлетворительной пешей и транспортной доступностью и непроницаем со стороны улицы. Отсутствие интеграции рассматриваемых территорий в городскую ткань усугубляют железнодорожные пути, которые разрывают территорию города и нарушают связь со стрелкой рек и территорией Старо-Голутвин монастыря. На территории отсутствует удобная инфраструктура для пеших прогулок – наличие авто- и железнодорожных мостов через р. Оку, выступает как барьерный фактор для интеграции зеленых зон р-на Бочманово и монастыря. Кроме того, на территории вдоль улицы Суворова и проезда Станкостроителей находятся частные гаражные боксы.

Территория вокруг станции «Голутвин» является центром притяжения как для жителей Коломны, так и ее пригородов. Кроме транспортного узла здесь расположены объекты коммерческой деятельности, например, ТЦ «Кадо», ТЦ «Рио», ТЦ «Голутвин» и пр. Среди основных недостатков участка можно отметить низкий уровень организации мест временного хранения легкового частного автотранспорта и хаотично застроенную привокзальную территорию, где часть расположенных на ней объектов находится в частной собственности и стоит на кадастровом учете.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Повышение связанности города как между внутригородскими районами, так и с близлежащими населенными пунктами;
 - пример: строительство капитального моста через р. Москва
2. Создание Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города (ПКРТИ);
 - пример: Оптимизация осуществления перевозок ГПТ (пример: схема взаимодействия - контракт на территорию, выделение компании из структуры муниципальной собственности);
Обновление подвижного состава ГПТ;
3. сокращение темпов роста автомобилизации
пример: платные парковки в исторической части города, а также крупных городских аттракторов, таких как жд-станция Голутвин, повышение привлекательности общественного транспорта.



ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНОГО УЗЛА "ГОЛУТВИН"



Основным транспортным узлом города является площадь Восстания, соединяющая вокруг себя жд-станцию Голутвин - крупнейший остановочный пункт железнодорожного транспорта междугороднего сообщения, автовокзал Коломна. Остановки трамвая и городского автобуса расположены вдоль улицы Октябрьской Революции. В то же время территория вокруг пл. Восстания представляет собой важный аттрактор городского уровня: на ней сосредоточены основные торговые функции города (два крупнейших торговых центра).

В ходе анализа было выявлено, что остановки общественного городского и внешнего транспорта расположены неэффективно относительно друг друга. А именно:

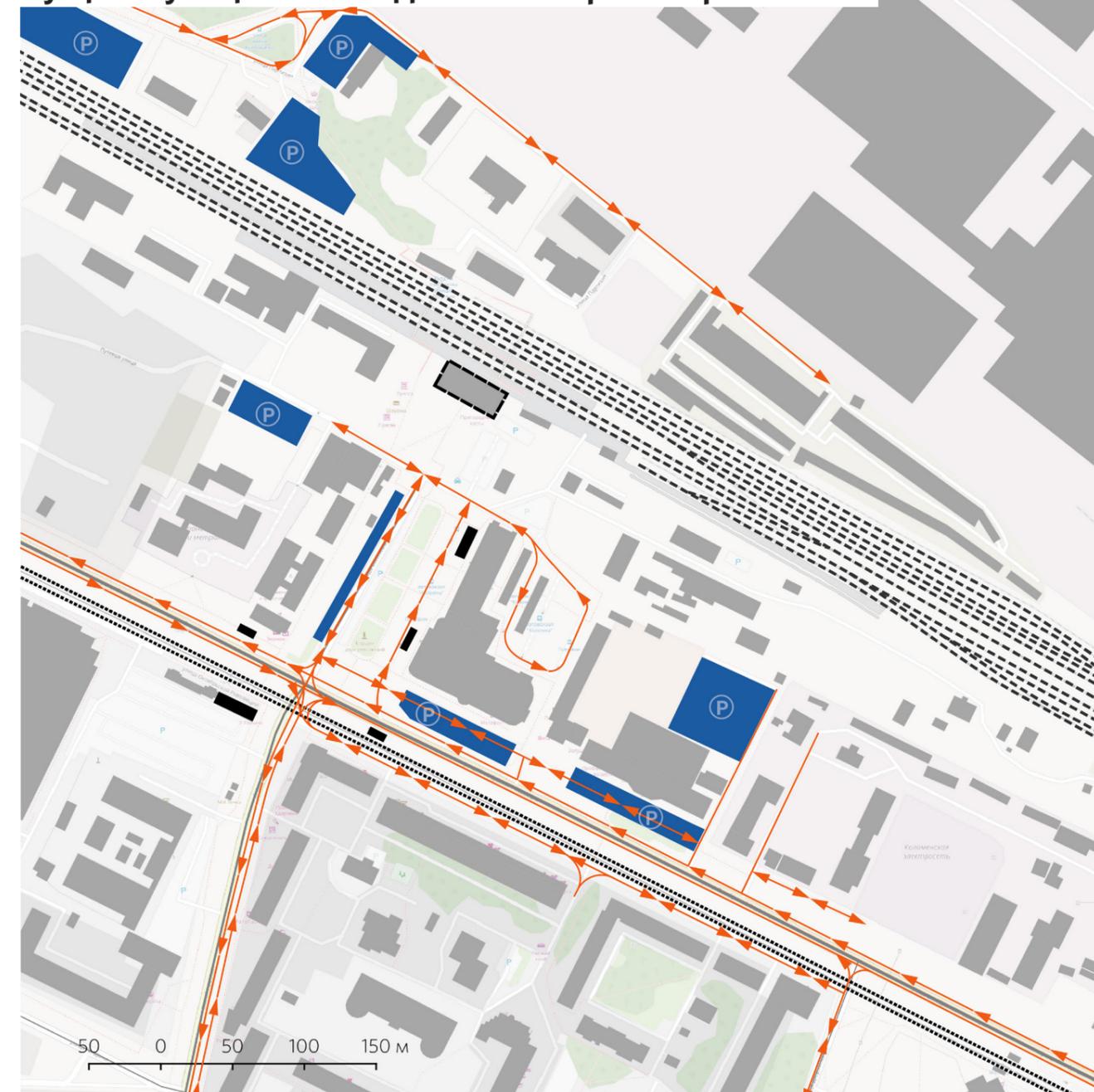
- пассажирам при пересадке с ГПТ на поезд приходится преодолевать минимум 2 автомобильные улицы;
- при этом расстояние от двух трамвайных остановок и одной автобусной до жд-станции и автовокзала составляет более 200 метров, что также не является оптимальным для осуществления бесшовной пересадки в рамках развития по принципу TOD.

В ходе анализа схемы движения на рассматриваемом участке был выявлен ряд недостатков:

- аварийно-опасный перекресток на пересечении ул. Октябрьской Революции и Окского проспекта, отсутствие сигнала левого поворота для участников движения по Окскому проспекту по двум сторонам движения, при этом данные повороты не запрещены;
- на южном дублере ул. Октябрьской Революции существует двустороннее движение при ширине колеи менее 5 метров и расположенной неорганизованной парковки на протяжении всего дублера;
- расположение неорганизованных парковок вдоль пл. Восстания, а также напротив здания вокзала;
- расположение ОРП микроавтобусов непосредственно перед выходом на платформы жд-станции, при этом осуществление посадки-высадки пассажиров не предусмотрено.

Объекты торговли, расположенные вдоль площади Восстания с северо-западной стороны, создают препятствия проходу пешеходов, соответствие нормам санитарной и пожарной безопасности подвергается сомнениям. Отсутствуют гостиницы. Нет единого регламента оформления фасадов и внешней рекламы.

Существующая схема движения транспорта





Изменение схемы движения на участке:

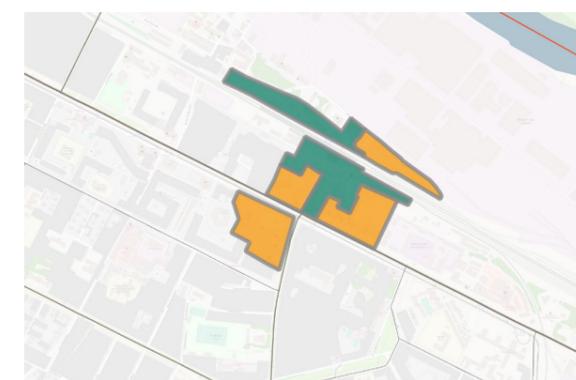
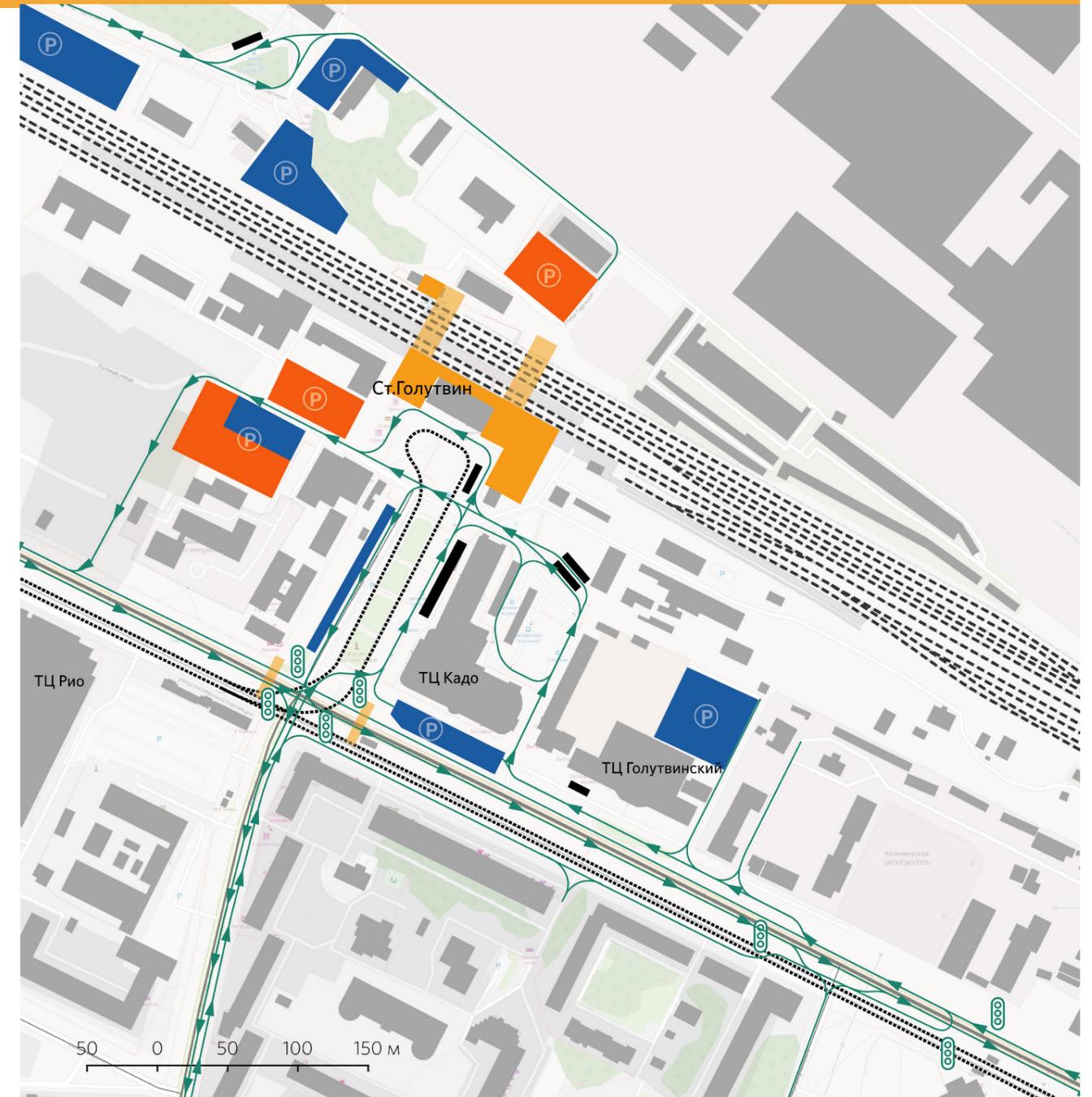
- Запрет левого поворота для участников движения с Окского проспекта на ул. Октябрьской Революции. Взамен предлагается объездной огибающий маршрут с предусмотрением "карманов" для поворота вокруг площади Восстания, с выездом на ул. Октябрьской революции напротив ТЦ "РИО", с односторонним движением;
- Осуществление заезда со стороны ул. Октябрьской революции в сторону исторического центра города между зданиями ТЦ "Кадо" и ТЦ "Голутвинский", вдоль ОРП автовокзала, с выездом на привокзальную площадь, с возможностью подъезда к выходам проектируемого здания железнодорожного вокзала, с выездом на ул. Октябрьской Революции напротив ТЦ "РИО";
- Создание остановок НГПТ на привокзальной площади;
- Организация одностороннего движения на южном дублере ул. Октябрьской Революции в сторону Рязани, организация полосы разворота по улице Октябрьской Революции в сторону исторического центра напротив строения 402.
- Организация одностороннего движения вокруг пл. Восстания.

Организация единого территориального комплекса - транспортно-пересадочного узла Голутвин:

- Сооружение двух одноэтажных крыльев вокзала с билетными кассами, техническими, административными, сантехническими, торговыми помещениями, и двух подземных переходов (для одного из переходов предусмотрен выход на перрон виде лестничного марша и лифта) в обход исторического здания станции, а также здания билетных касс, технических и сантехнических помещений со стороны Коломенского тепловозостроительного завода. Объединение всех сооружаемых конструкция под единым навесом (прим. на фото). В рамках проекта предусматривается выделение территорий под сооружения до двух верхних этажей под торговые помещения;
- Создание системы организованных перехватывающих парковок, в том числе на территории цеха по сборке мебели со стороны Коломенского завода, а также увеличение площади парковки за зданием ЦСМ в 3 раза;

Предложение по изменению зонирования на близлежащих территориях:

- Расселение жилого дома по адресу улица Партизан 54 с изменением вида разрешенного использования;
- Наложение КУРТа на территории ТК "Привокзальный", ТЦ "Айсберг" и рынка, а также на территорию Торгового комплекса "Голутвинский", ТЦ "Каро" и ТЦ "РИО".



Условные обозначения

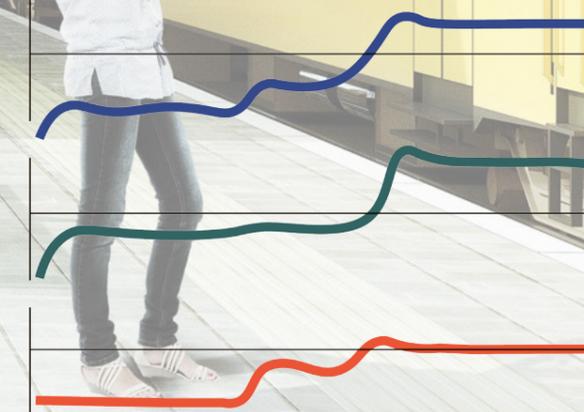
- КУРТ
- зона ТПУ
- паркинги проектные
- паркинги существующие
- здание ТПУ
- УДС
- подземные переходы
- остановочные пункты общественного транспорта

АНАЛИЗ ЗАТРАТ



В рамках проекта предполагается взаимное сотрудничество бизнеса и власти по модели государственно-частного партнерства. Расчетный срок проектирования и строительства на участке составил 5 лет, период окупаемости затрат частного инвестора - 5 лет. Предполагается заключение концессионного соглашения по типу ВВО (покупка - строительство - эксплуатация) и ВОТ (строительство - управление - передача), предусматривающее восстановление и расширение существующих объектов инфраструктуры ТПУ. Объект продается частному инвестору, который делает необходимые усовершенствования для эффективного управления. Для выявления оптимального объема частных инвестиций по модели ГЧП был проведен финансовый анализ. В ходе моделирования было выявлено оптимальное соотношение затрат инвестора и государства, составившее 51% частных инвестиций против 49% государственных затрат.

DCF (discounted cash flow)



Пассажиропоток на станции Голутвин, чел.	
В день	6 600,00
В месяц	198 000,00
В год	2 409 000,00
Потенциальная проходимость в месяц, чел.	
	344 160,00

Стоимость проекта (без GLA), руб	
Остановочные комплексы	1 760 000,00
Дорожное покрытие	149 211 354,00
Знаки	65 000,00
Шлагбаумы	2 429 280,00
Освещение	2 400 000,00
Озеленение	4 116 510,00
Отделка	120 000 000,00
Здание вокзала	315 000 000,00
ИТОГО	594 982 144,00

Стоимость проекта (включая 1 уровень GLA), руб	
Остановочные комплексы	1 760 000,00
Дорожное покрытие	149 211 354,00
Знаки	65 000,00
Шлагбаумы	2 429 280,00
Освещение	2 400 000,00
Озеленение	4 116 510,00
Отделка	144 000 000,00
Здание вокзала	630 000 000,00
ИТОГО	933 982 144,00

Стоимость проекта (включая 2 уровня GLA), руб	
Остановочные комплексы	1 760 000,00
Дорожное покрытие	149 211 354,00
Знаки	65 000,00
Шлагбаумы	2 429 280,00
Освещение	2 400 000,00
Озеленение	4 116 510,00
Отделка	204 000 000,00
Здание вокзала	892 500 000,00
ИТОГО	1 256 482 144,00

Общие затраты на реализацию проектов 2 команды, руб		с учетом субвенций, руб
без GLA	701 127 024,00	1 901 127 024,00
1 ур. GLA	1 040 127 024,00	2 240 127 024,00
2 ур. GLA	1 362 627 024,00	2 562 627 024,00

Сооружение трамвайного подъезда, руб
21 105 000,00

ПРОЕКТ ПЕРЕНОСА АВТОБУСНОЙ СТАНЦИИ "СТАРАЯ КОЛОМНА", СОЗДАНИЕ ТУРИСТИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА НА БАЗЕ Ж/Д СТАНЦИИ "КОЛОМНА", ПРЕДПОСЫЛКИ К СОЗДАНИЮ ПЕШИХ ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ



Железнодорожная станция Коломна расположена на границе районов Митяево и Гончарная слобода. Расположение в 2 км от стен кремля, а также непосредственная близость к поворотному кругу трамвая выгодно отличает станцию Коломна от ж/д узла Голутвин по части привлекательности для туристов. При этом на прилегающей территории расположен сквер, по кромке которого размещена неорганизованная парковка. А место установки железобетонной конструкции выходов на платформы не является оптимальным, так как выход с перрона в город может быть организован ближе к трамвайной

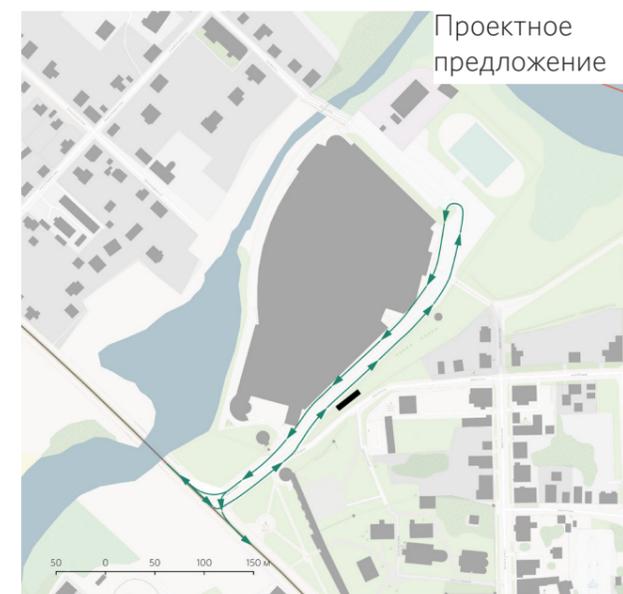
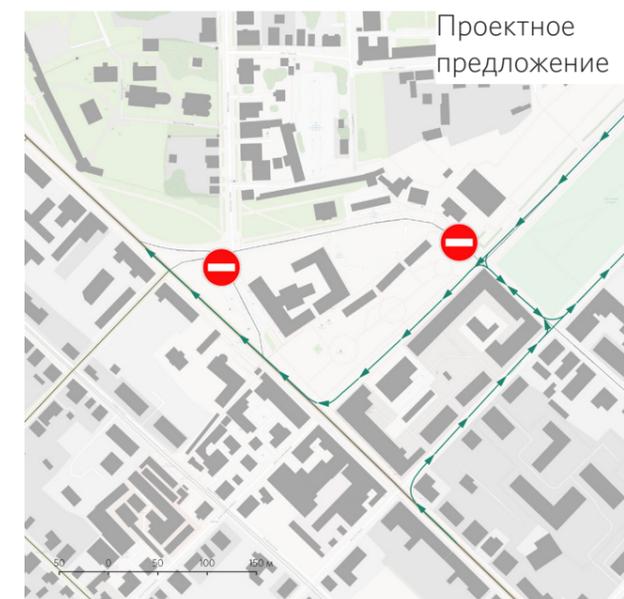
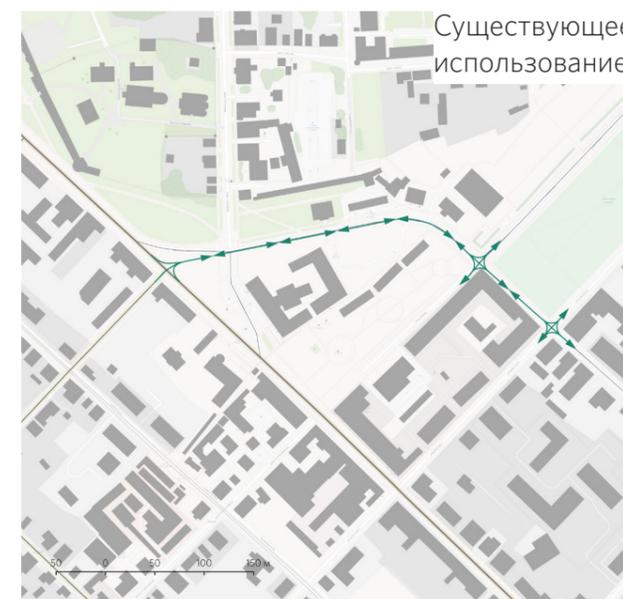
и автобусной остановкам, тем самым создавая бесшовность пересадки с междугородного магистрального железнодорожного транспорта на ГПТ, что соответствует принципу планирования TOD. Наличие одноуровневого перехода между перронами, совмещенного с железнодорожным полотном несет угрозу безопасности пассажиров. Схема организации дорожного движения устроена неоптимально, также порождая проблемы безопасности на УДС.

В рамках формирования Стратегии мы разрабатываем систему туристических маршрутов, ключевой задачей данного проекта является выявление возможности создания спроса на услуги и сервис со стороны туристов на длительное пребывание в городе (более 24 часов).

Из анализа существующего положения мы делаем вывод, что основной точкой прибытия и отправления туристов в/из город(а) является автостанция Старая Коломна, расположенная в центре исторического ядра города, непосредственно у стен Кремля. Такое положение, с одной стороны, является удобным для туристов (в том числе для маломобильных групп) исходя из непосредственной близости в радиусе пешей доступности наиболее известных объектов культурного наследия города. С другой стороны, такое размещение заведомо ограничивает территорию туристических направлений в пределах исторического центра, а также негативно сказывается на экологии района (выбросы автотранспорта в атмосферу) и историческом облике старого города.



ПРЕДЛОЖЕНИЕ



стоимость ТПУ КОЛОМНА, руб	
Остановочные комплексы	640 000,00
Дорожное покрытие	46 661 580,00
Знаки	65 000,00
Шлагбаумы	1 214 640,00
Озеленение	2 343 660,00
Отделка	16 200 000,00
Здание станции	34 020 000,00
Здание турист офиса	5 000 000,00
ИТОГО	106 144 880,00

Предложение.

- Перенос автостанции Старая Коломна на территорию около ж/д станции Коломна с организацией ОРП на площадке напротив старого здания жд-станции Коломна;
- Сооружение теплого выхода со станции с размещением билетных касс, технических и сантехнических помещений, а также предусмотреть надземный пешеходный переход с лифтом для маломобильных групп, с переносом на 30 метров на Север (В сторону Москвы);
- Возведение туристического центра с техническими, сантехническими помещениями, туристическим информационным центром, предусматривающие наличие арендных площадей под размещение торговых предприятий;
- Создание РП для туристических автобусов на территории Конькобежного центра для групп туристов, прибывающих в Коломну со стороны района Запруды.

• Высшая
 • школа
 • урбанистики ...



ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ. КОЛОМНА



СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ УЧАСТКА



Центральные общественно-деловые и коммерческие зоны

- Объекты административного и делового назначения
- Объекты торговли, обслуживания
- Объекты культурного и развлекательного назначения
- Объекты религиозного назначения
- Объекты с коммерческими и деловыми функциями на первых этажах зданий

Специальные обслуживающие зоны для объектов с большими земельными участками

- Детские дошкольные учреждения
- Общеобразовательные учреждения
- Объекты высшего, среднеспециального образования и науки
- Объекты дополнительного образования
- Объекты здравоохранения
- Объекты спортивного и спортивно-зрелищного назначения

Жилые зоны

- Индивидуальная жилая застройка
- Малоэтажная жилая застройка (до 3 этажей)
- Блокированная застройка
- Среднеэтажная жилая застройка (4-6 этажей)
- Многоэтажная жилая застройка (7-9 этажей)
- Высотная жилая застройка (10 и более этажей)

Природно-рекреационные зоны

- Земли лесного фонда
- Отдых
- Благоустройство
- Рекреационно-ландшафтные территории
- Городские парки
- Скверы, бульвары
- Городские леса
- Неорганизованная зелень

Производственно-коммунальные зоны

- Производственные объекты
- Зона обслуживания промышленности, торговли, складирования и мелкого производства
- Инженерные и технические сооружения
- Объекты электроэнергетики и связи
- Коммунально-складские объекты
- Объекты обслуживания автотранспорта
- Территории железной дороги
- Транспортные предприятия, пожарные депо, вокзалы
- Гаражи для постоянного хранения автомобилей
- Стоянки временного хранения автомобилей/парковки

Зоны специального назначения

- Режимные объекты ограниченного доступа

Иные типы зонирования

- Земельные участки с планируемым использованием
- Руины
- Дачи
- Кладбища и мемориальные парки
- Тип использования не определен
- Земли водного фонда
- Земли резерва

· Высшая
· школа
· урбанистики ...

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ УЧАСТКА

Аналитическая часть настоящего издания достаточно подробно раскрывает различные аспекты существующего социально-экономического и градостроительного положения г. Коломна. Данный раздел посвящен описанию непосредственно территории участка #1.

Участок #1 находится на северо-западе города Коломны. В его состав входят районы Старая Коломна, Подлипки, Запруды и Сандыри, частично – Репинский район. К восточной границе участка примыкает Москва-река, от которой отделяется русло р. Коломенки вблизи Коломенского Кремля. Рядом с юго-восточной стороной территории расположен участок железной дороги, а также Мемориальный парк, которые граничат с участком #2 по улице Льва Толстого.

На юго-западе анализируемого участка, по улице Октябрьской Революции, улице Уманской, сети озер в части СНТ и Озерскому шоссе, проходит граница с участком #3.

Каркас разрабатываемого участка составляют три ключевые улицы: ул. Октябрьской Революции, Озёрское и Малинское шоссе. По территории проходит участок трамвайной сети города через ул. Гражданская до Конькобежного центра, где расположена разворотная петля. Около одной из двух сохранившихся частей стены Коломенского кремля находится одна из ключевых транспортных точек Коломны – автостанция Старая Коломна. Вблизи Кремля протекает русло р. Коломенки, которое отделяет р-ны Запруды и Сандыри от остальной территории города.

Участок #1 можно разделить на 5 ключевых зон:

1. Исторический центр города вблизи впадения русла р. Коломенки в Москву-реку
2. Историческая часть города, расположенная в р-не Запруды;
3. Кластер ИЖС в р-не Запруды;
4. Территории СНТ в р-не Подлипки;
5. Рекреационная зона вдоль русла р. Коломенка.

Рассмотрим каждый из этих участков в отдельности:

Исторический центр является культурной доминантой города Коломны. На его территории находится Коломенский Кремль, а именно две оставшиеся части крепостной стены и семь башен. Его композиционным ядром является Соборная площадь, на которой находятся Успенский Кафедральный Собор. На территории Кремля находится монастырь, большое число музеев и церквей, а также ИЖС. Конькобежный центр «Коломна», который находится у подножия Кремля – другой важный объект городского значения. Этот спортивный объект принимает соревнования разного уровня, в том числе мирового уровня, а также организует досуговые мероприятия для местных жителей.

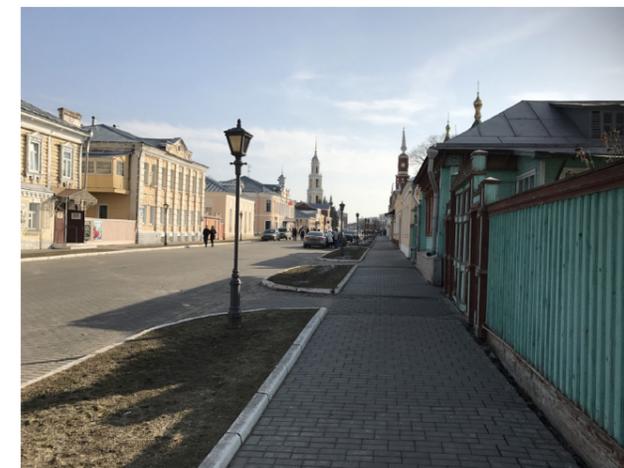
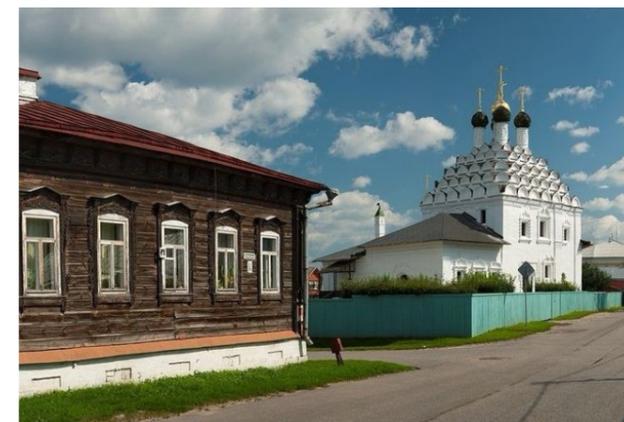
К территории Кремля примыкает сквер им. З.А. Зайцева – прогулочная зона для туристов и местных жителей. Ниже по ул. Октябрьской Революции расположен Мемориальный парк с Музеем боевой славы. Из других крупных объектов – Коломенский завод текстильного машиностроения и территории Коломенского Гарнизона. В районе много ИЖС, имеется незначительное число многоквартирных высотных домов (до 9 этажей), две школы и два детских сада. В целом, плотность населения на данной части территории низкая, имеется несколько магазинов и других объектов бытового назначения, а также туристических объектов – музеев, церквей, усадеб и объектов старой застройки, включённых в перечень объектов культурного наследия.

Историческая часть города в районе Запруды – территория, ограниченная ул. Октябрьской Революции, Заставной и Луговая, а также р. Коломенка. Этот участок также является исторической зоной города

Коломны, однако сейчас он непопулярен среди туристов по причине плохой связности и отсутствия включённости в туристические маршруты. В его границах расположен старейший храм Коломны (Храм святых мучеников Бориса и Глеба), небольшой Запрудский парк у Московской заставы. Объекты находятся в окружении старинной застройки, которая представляет культурно-историческую ценность и может демонстрироваться туристам. Основная часть селитебной зоны в районе Запруды застроена индивидуальными жилыми домами. Большая часть участков не поставлена на кадастровый учёт, что в некотором смысле представляет опасность для их владельцев. Территория имеет слабо развитую инфраструктуру: неудовлетворительное качество дорог, небольшое количество магазинов для повседневных потребностей, отсутствие объектов культуры и досуга.

СНТ в районе Подлипки занимает значительную территорию города вдоль Озерского шоссе. Эта зона носит сезонный характер использования. В некоторых домах проживают круглый год, однако эти строения не зафиксированы в кадастровом учёте как ИЖС. Из-за неопределённого вида использования территории возникают сложности с обеспечением необходимой безопасности и инфраструктуры.

Рекреационная зона р. Коломенка, которая протекает вдоль всего участка #1 от СНТ в районе Подлипки до Конькобежного центра, где она впадает в Москву-реку. Прибрежные зоны реки обустроены только вдоль Конькобежного центра. В других местах отсутствует безопасный подход к реке. Эти территории являются местами с высоким досуговым, рекреационным и коммерческим потенциалом.



2,67

млрд руб.
валовая выручка
от туризма
2017 г.

1,2

млн/ чел
поток туристов
2017 г.

Коломна является одним из наиболее привлекательных для туристов городов Московской области. Согласно оценкам администрации города, в 2017 году Коломну посетили 1,2 млн туристов. По расчетам команды, один день пребывания в Коломне обходится отдыхающему в 2970 руб. (корзина товаров и услуг включает в себя проживание, транспортные расходы, расходы на питание и другие категории затрат). Таким образом, расчетная валовая выручка от туризма в 2017 году составила 2,67 млрд руб. Для сравнения – объем доходной части бюджета в том же году равна 1,53 млрд руб. Муниципалитет может претендовать на ту часть доходов от туризма, которая уплачивается в местный бюджет в виде налогов, однако очевидно, что эти денежные потоки являются стратегически значимыми для города.

По расчетам команды, среднее время пребывания туриста в Коломне составляет 16 часов. Иначе говоря, существует два сценария поведения: отъезд из города вечером в день приезда либо утром следующего дня. Скорее всего, причиной тому могут быть два фактора: недостаточная обеспеченность гостиничным фондом (или низкое качество предоставляемых гостиницами услуг) или, что более вероятно, – отсутствие точек притяжения для формирования программы/маршрута на два или более дней. Таким образом, увеличение времени пребывания туристов в городе становится одной из задач, которые могут быть решены на территории участка #1.

В конце 2017 года номерной фонд города включал в себя 849 номеров. Очевидно, что на текущий момент гостиничный рынок Коломны не способен в полной мере удовлетворить спрос со стороны туристов (предполагая, что турист находится в городе не более одного дня, получаем, что ежедневный туристический поток равен 3288 чел.). Следовательно, невозможно говорить об увеличении времени пребывания туристов в городе без развития рынка гостиничных услуг. Для города существует две группы инструментов стимулирования предпринимательства в этой сфере: экономические меры и меры правового градорегулирования. В рамках стратегии пространственного развития города не предполагается планирование экономических мер стимулирования предпринимательства в тех или иных отраслях. В разделе «Проектные предложения» показаны участки земли в историческом центре города, обладающие высоким потенциалом для развития туристической инфраструктуры.

В рамках стратегии пространственного развития города не предполагается планирование экономических мер стимулирования предпринимательства в тех или иных отраслях. В разделе «Проектные предложения» показаны участки земли в историческом центре города, обладающие высоким потенциалом для развития туристической инфраструктуры.

На сегодняшний день район исторического центра занят преимущественно индивидуальной жилой застройкой и малоэтажной (до 3 этажей) исторической застройкой. Именно последний морфотип составляет наибольшую ценность для развития туристической отрасли в городе. Правила землепользования и застройки городского округа Коломна устанавливают 16 объектов культурного наследия федерального значения и 179 объектов культурного наследия регионального значения. Абсолютное большинство этих зданий находится на площади 2,08 кв. км., ограниченной улицами Коломенская, Пионерская, Октябрьской революции и Льва Толстого.

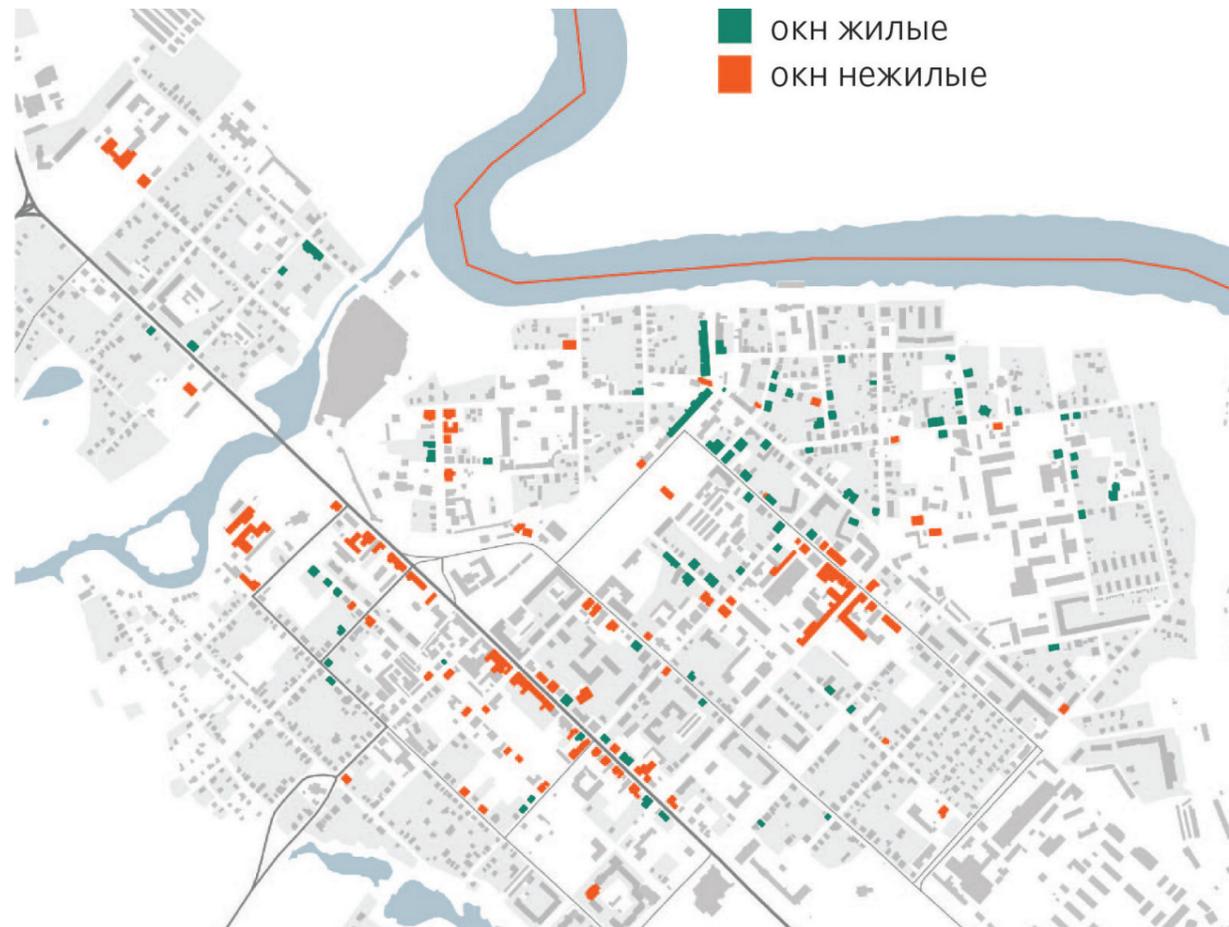
Объекты, входящие в список ОКН федерального значения, требуют более строгого подхода к реконструкции и содержанию; кроме того, финансирование их осуществляется за счет федерального правительства. Как следствие, они в меньшей степени подвержены деградации. Статус объекта культурного наследия федерального значения значительно ограничивает работу со зданием в рамках стратегии пространственного развития города; в то же время, почти все объекты из этого списка являются культовыми объектами, поэтому с точки зрения привлечения туристов интересны только как памятники архитектуры.

Значительно сложнее обстоит ситуация с объектами культурного наследия регионального значения. С одной стороны, региональные фонды финансирования реконструкции объектов культурного наследия не способны своевременно и в полной мере покрывать затраты на восстановление зданий. Это становится причиной деградации исторической застройки в городах. С другой стороны, эти здания в большей степени подходят для размещения в них торговых и сервисных функций и, следовательно, могут быть интересны не только с точки зрения эстетической, но и – при правильном подходе – с позиции их высокой коммерческой емкости. Согласно данным Публичной кадастровой карты, все объекты культурного наследия находятся на данный момент в муниципальной собственности.



Исторический центр г. Коломна

Проблемы участка



1. Плохая доступность прибрежных территорий р. Коломенка
2. Низкая степень благоустроенности прибрежных территорий р. Коломенка
3. Отсутствие точек притяжения и сервисов в прибрежных территориях р. Коломенка
4. Деграция исторической застройки
5. Ненадлежащее расположение автовокзала
6. Часть исторического центра за р. Коломенка не позиционируется как исторический центр
7. Отсутствие точек притяжения и низкая концентрация сервисных функций в исторической части города за р. Коломенка.
8. Большая доля неоформленной земли в зоне индивидуальной жилой застройки
9. Монофункциональность территории индивидуальной жилой застройки
10. Плохая связанность территории за р. Коломенка с основной частью города
11. Планирование Генеральным планом жилой зоны на Малинском шоссе указывает на вероятное разрастание города и провоцирует конфликт морфотипов застройки;
12. Потенциально возможное жилье на Малинском шоссе не обеспечено транспортной, коммунальной и социальной инфраструктурой и не востребовано рынком.

86

Объекты культурного наследия регионального значения в историческом центре г. Коломна



Деграция исторической застройки

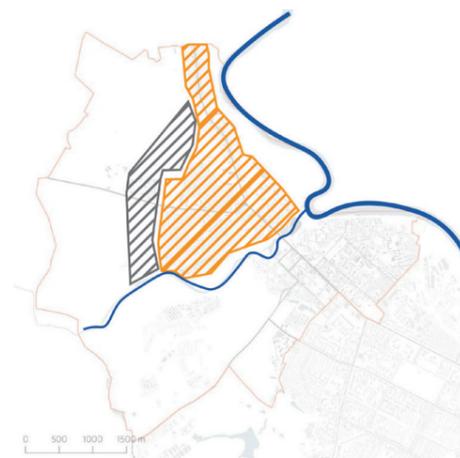
Отслеживание состояния объектов такого типа не является профильной деятельностью муниципалитета – это тот случай, когда местная власть не является эффективным собственником. Следовательно, полномочия по управлению объектами культурного наследия необходимо делегировать, предъявляя при этом контрагенту требование сохранения объекта культурного наследия. Вероятно, изменение структуры собственности или внедрение инструментов государственно-частного партнерства послужило бы драйвером развития таких объектов.

Список объектов культурного наследия определяет в качестве таковых и несколько объектов, расположенных в районе Запруды. Несмотря на существование на этой территории исторической застройки, зона не воспринимается как часть исторического центра Коломны – об этом заявляли жители города в ходе фокус-группы в марте 2018 года. Однако это не отменяет факт историко-культурной ценности и потенциальной коммерческой привлекательности целого ряда объектов. Именно поэтому отсутствие связности между двумя берегами р. Коломенка является одной из основных проблем участка #1.

87

Стратегические предложения

1. Сохранение и развитие прибрежных рекреационных зон;
2. Связь двух берегов р. Коломенка;
3. Обеспечение связности двух частей исторического центра;
4. Установление в градостроительной документации четких критериев реконструкции и строительства в зоне исторической застройки;
5. Перенос туристической автобусной площадки за пределы исторического центра;
6. Городская информационная программа оформления в собственность участков под ИЖС;
7. Определение границы роста застроенной территории в районе Запруды;
8. Сохранение сложившегося морфотипа застройки в пределах установленной границы;



ПРОЕКТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Реорганизация исторического центра

Увеличение концентрации ориентированных на туристов торговых и сервисных функций

Перенос отстойно-разворотной площадки для туристов из исторического центра к железнодорожной станции Коломна является лишь частью комплексного подхода к изменению модели мобильности туристов в городе. Эта мера, безусловно, стимулирует приезжих передвигаться пешком по историческому центру города, однако она требует создания в городе целостной сети пешеходных маршрутов. Мы выделили два критерия выбора улиц с высоким потенциалом. Первый из них – профиль улицы, позволяющий увеличить концентрацию на ней сервисов и торговли и создать достаточно широкие для многочисленного потока пешеходные зоны (от 8 метров в красных линиях). Второй – наличие на этих улицах зданий, входящих в список ОКН регионального и федерального значения, либо обладающих историко-культурной ценностью. При этом мы придерживались принципов компактного города, целостных районов и TOD при планировании маршрутов. Так, нами предложен вариант повышения связности территории Конькобежного центра и района Запруды, расположенного на противоположном берегу р. Коломенка.



Карта улиц, перспективных с точки зрения развития туризма

- Высшая.....
- школа.....
- урбанистики...

Реорганизация исторического центра

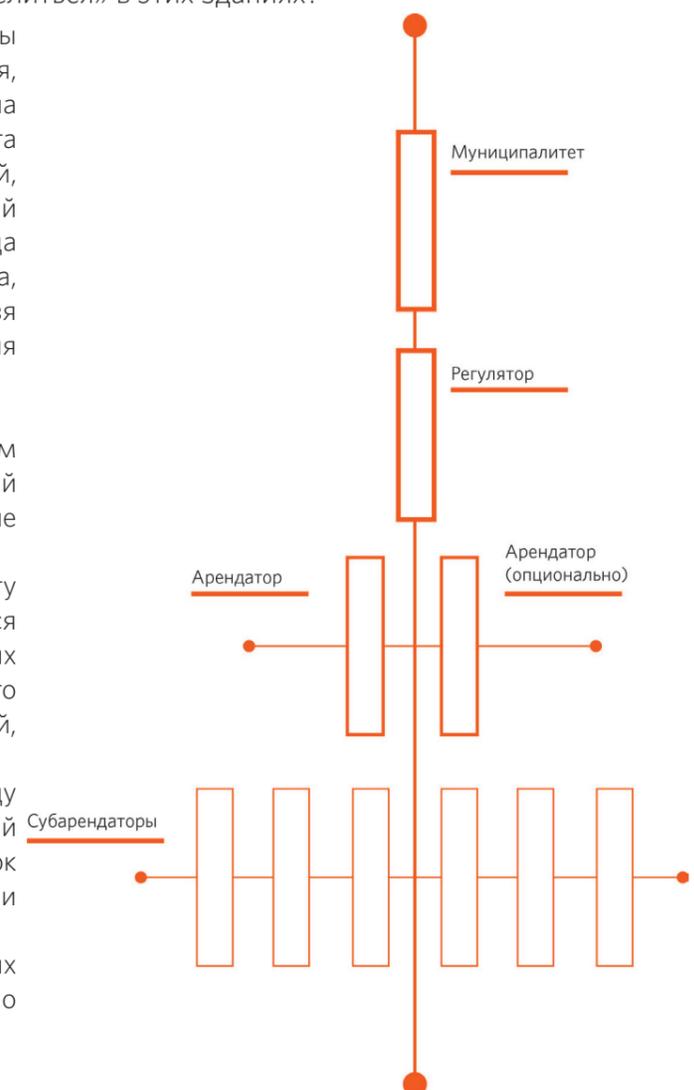
На карте обозначены улицы, удовлетворяющие обоим требованиям. Как следует из нее, мы предполагаем расширение условно освоенных туристами зон до района Запруды, что позволяет связать две части города с исторической застройкой.

Очевидно, что улицы будут отличаться друг от друга по объему пешеходного потока и маргинальности бизнесов, размещенных вдоль нее. Эти показатели зависят от времени перемещения между историческим центром (Кремлём) и железнодорожной станцией Коломна, другими транспортными узлами (остановками общественного транспорта и проч.) и центрами туристической активности (гостиницы и пр.). Улицы, обеспечивающие наиболее быстрое пешее перемещение, станут наиболее привлекательными для размещения ориентированных на туристов сервисов и торговли. В то же время, появление торговой и сервисной инфраструктуры диктует необходимость наличия достаточного количества подходящих площадей. Возникает несколько вопросов: существуют ли в Коломне такие объекты, где именно они расположены, и как именно предприниматели, удовлетворяющие спрос со стороны туристов, получают возможность «поселиться» в этих зданиях?

Ранее мы упоминали о существовании проблемы деградации объектов культурного наследия, находящихся в региональном подчинении. Правила землепользования и застройки городского округа Коломна определяют список таких строений, состоящий из 179 позиций. По данным Публичной кадастровой карты, по состоянию на март 2018 года все они находятся в собственности муниципалитета, однако существующую форму собственности нельзя назвать оптимальной с точки зрения сохранения объектов культурного наследия.

В рамках данной стратегии разработан механизм государственно-частного взаимодействия, дающий возможность удовлетворить все заинтересованные стороны.

1. Создание подконтрольной муниципалитету организации-регулятора, занимающейся определением пригодных для размещения торговых и сервисных функций объектов культурного наследия регионального значения, а также зданий, обладающих историко-культурной ценностью.
2. Передача выделенных объектов в аренду крупному арендатору (арендаторам) по низкой относительно рынка ставке на длительный срок с обязательством проведения реставрации и сохранения объектов.
3. Передача площадей в отреставрированных зданиях в субаренду малым арендаторам по рыночной ставке.





Карта объектов культурного наследия регионального значения

Здания, находящиеся в списке ОКН регионального значения, показаны на карте выше. Помимо этого, мы выделяем здания, не являющиеся памятниками, но имеющие потенциал историко-культурной ценности. Совмещая слои зданий с коммерческим потенциалом, мы получаем возможность выделить улицы с высокой и средней коммерческой емкостью. Это разделение показано на карте.

Самое быстрое перемещение от железнодорожной станции Коломна, которая является ключевой для туристического потока, обеспечивают прилегающие к ул. Льва Толстого улицы Красногвардейская, Савельича и Левшина. Это часть исторического центра, ограниченная улицами Яна Грунта, Лазарева и Октябрьской революции, уже в данный момент достаточно насыщенная сервисами и торговлей.



Здания, являющиеся историко-культурными ценностями





Улицы с высокой и низкой коммерческой емкостью

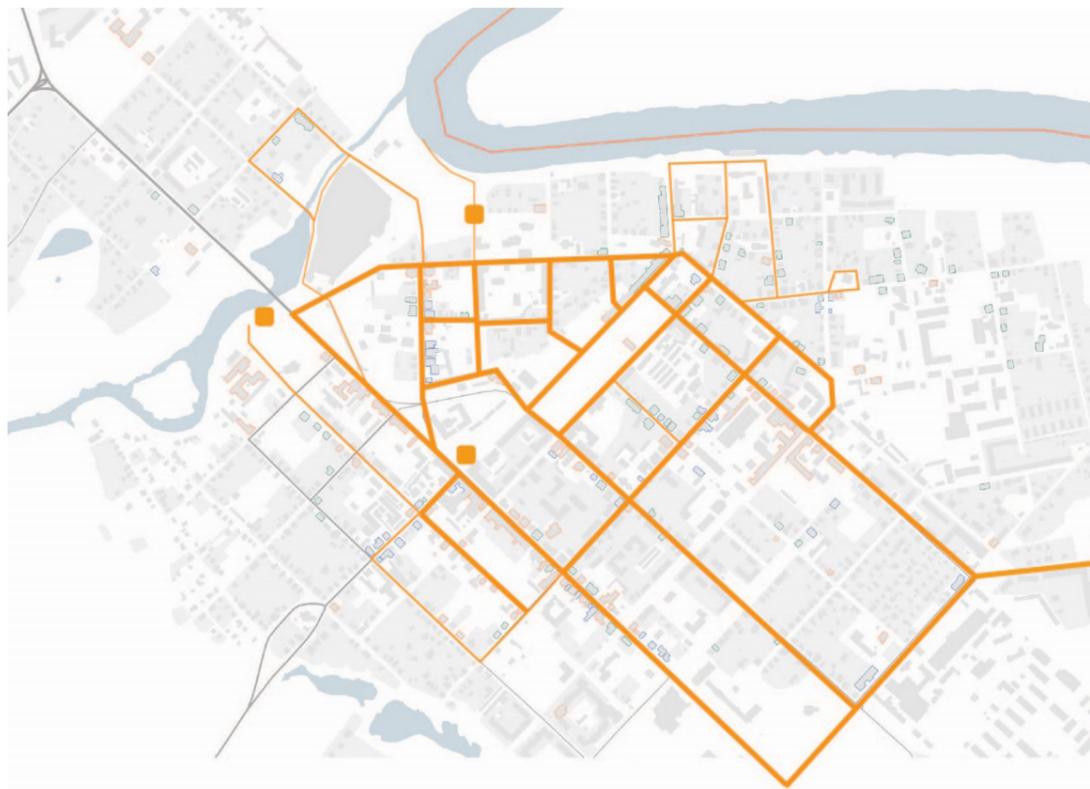


Схема пешеходных/автомобильных улиц и улиц со смешанным использованием в историческом центре Коломны

Анализируя вопрос организации пешеходного движения, мы также выделили пешеходную ул. Лажечникова и ул. Лазарева как улицы со смешанным использованием.

Совмещая слои зданий и улиц, мы получаем некую итоговую картину – направления движения массового потока пешеходов и объекты с коммерческими площадями, позволяющие удовлетворять спрос туристов на товары и услуги:



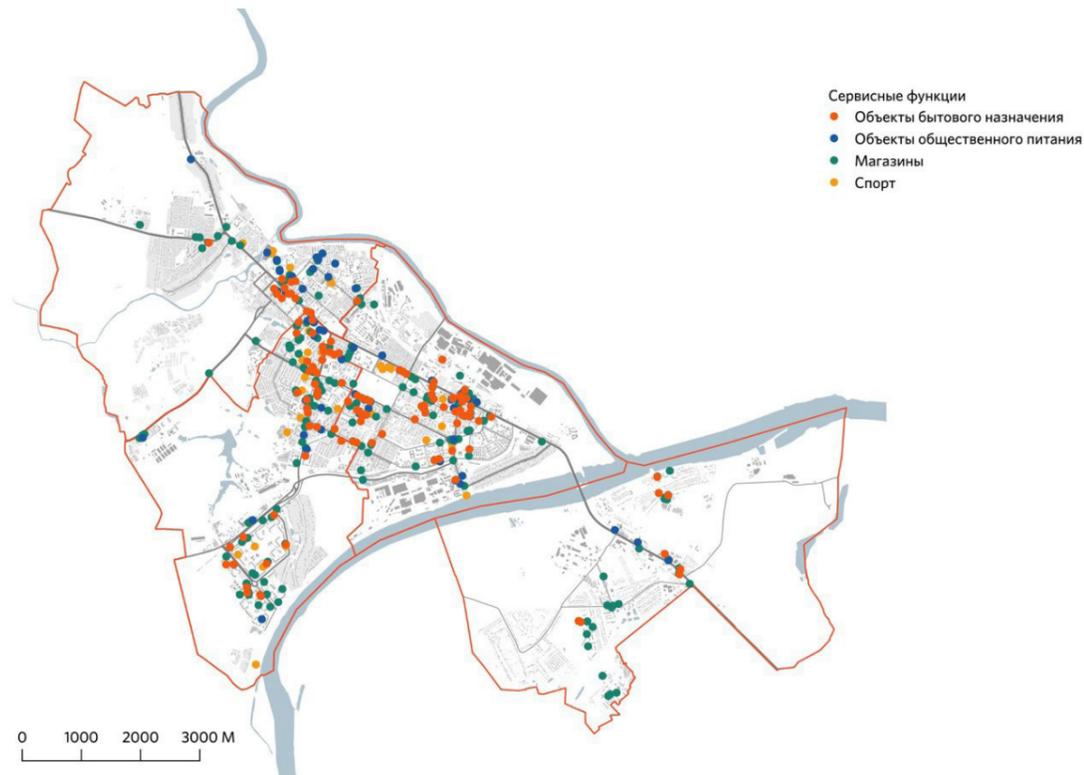
Улицы и дома, участвующие в реорганизации

На данный момент описанный механизм выглядит рабочим только с теоретической точки зрения. Простейший анализ с помощью геоинформационных систем позволяет выяснить, что на данный момент выделенные объекты уже заняты жилой или торгово-сервисной функцией, зачастую не удовлетворяющей запрос туристов. Каким образом должно происходить замещение расположенных там сегодня агентов на тех, что способны привлекать приезжающих и стимулировать их увеличивать время пребывания в Коломне, повышая, таким образом, коммерческую емкость улиц и туристической инфраструктуры в целом?

Проанализируем текущую ситуацию с точки зрения предпринимателя. Из теории экономики города известно, что арендные ставки в городе (и, следовательно, издержки фирмы), как правило, повышаются по мере

Реорганизация исторического центра

приближения к центру. В данный момент существенную часть коммерческих площадей в историческом центре занимают предприниматели, услугами которых туристы, вероятно, пользуются достаточно редко.



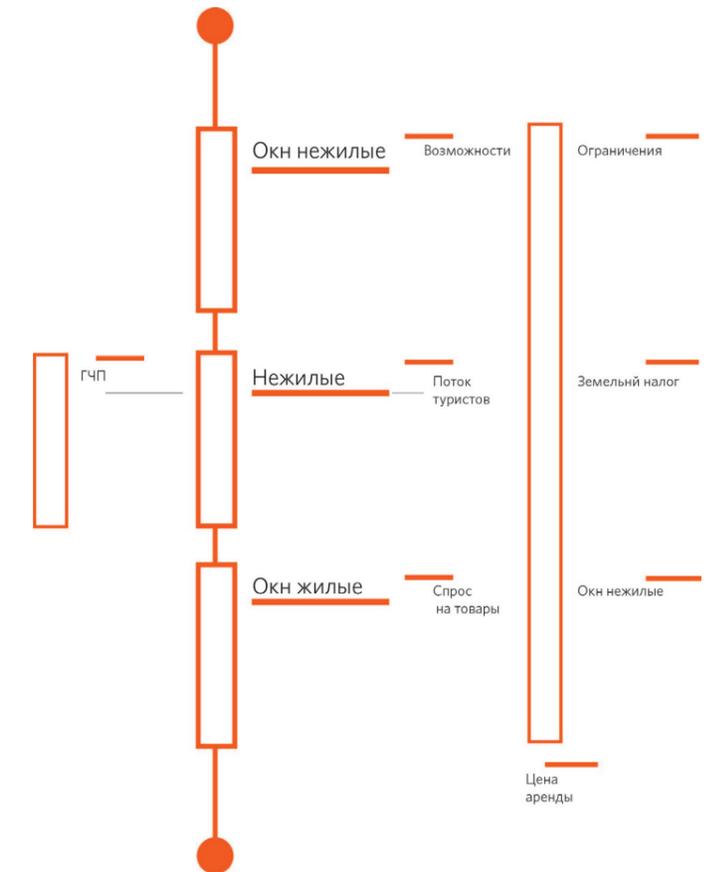
Карта сервисных функций, ориентированных на местных жителей

Часть таких объектов показана на карте. В эту же категорию входят авторынок на пересечении улиц Яна Грунта и Левшина, шиномонтажные мастерские, компании по предоставлению сантехнических услуг – иными словами, организации, предлагающие специфичный набор товаров и услуг, не предназначенных для туристов. Если такие компании располагаются в историческом центре города, разумно предположить, что создаваемые ими денежные потоки позволяют покрывать затраты на местоположение. Следовательно, изменение существующего использования коммерческих площадей может быть осуществлено через повышение издержек фирмы, создаваемых местоположением. С нашей точки зрения, инструментом реализации этой задачи может выступать кадастровая переоценка, повышающая налог на землю и недвижимость в историческом центре. Кадастровая переоценка должна быть проведена вдоль выделенных улиц с разделением их на улицы с потенциально высокой и средней коммерческой емкостью.

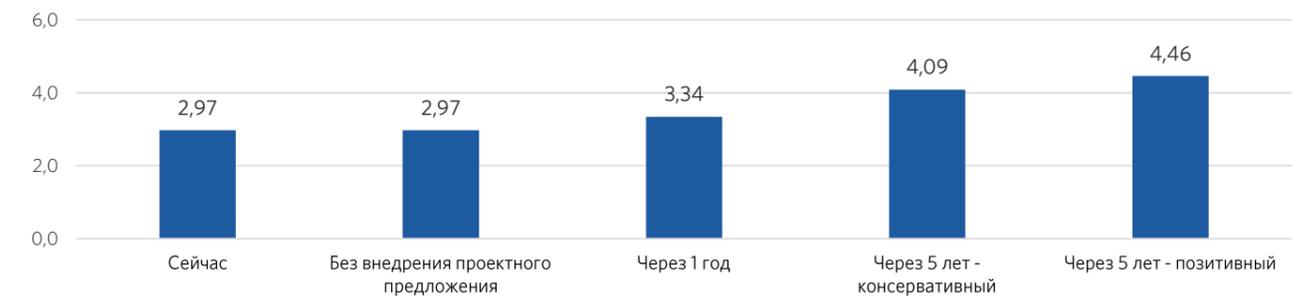
В рамках первичного финансового анализа введена предпосылка о том, что в ходе кадастровой переоценки средняя кадастровая стоимость квадратного метра земли вдоль улиц с высокой маржинальностью увеличится на 40%, вдоль улиц со средней маржинальностью – на 20%. По нашим расчетам,

внедрение проектного предложения позволит через пять лет достичь заданного администрацией города показателя в 2 млн туристов в год.

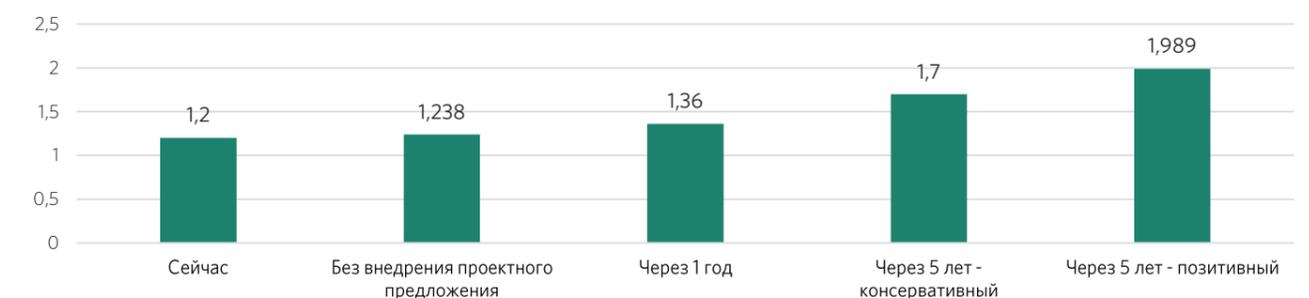
Кроме того, ожидаемое увеличение объема коммерческих площадей стимулирует не только увеличение времени пребывания туриста в Коломне, но и рост его среднего чека: за пять лет этот показатель возрастает ровно вдвое – с 2,97 тыс. руб. до 4,46 тыс. руб. Расчет увеличения доходов бюджетов разных уровней несколько усложняется существованием нескольких налоговых режимов для юридических лиц. Не имея возможности рассчитать объем прибыли таких компаний, предположим, что они платят налог на прибыль в размере 6% от выручки. В случае реализации проектного предложения поступления налога на прибыль от туристической деятельности в региональный и федеральный бюджеты вырастут в 2,5 раза: с 213 до 531 млн руб. Кроме того, расчетное изменение доходов местного бюджета от земельного налога в среднем составит 13 руб./кв. м. (сбор вырастет с 36,2 руб. до 49,2 руб.).



Средний чек, тыс. руб.

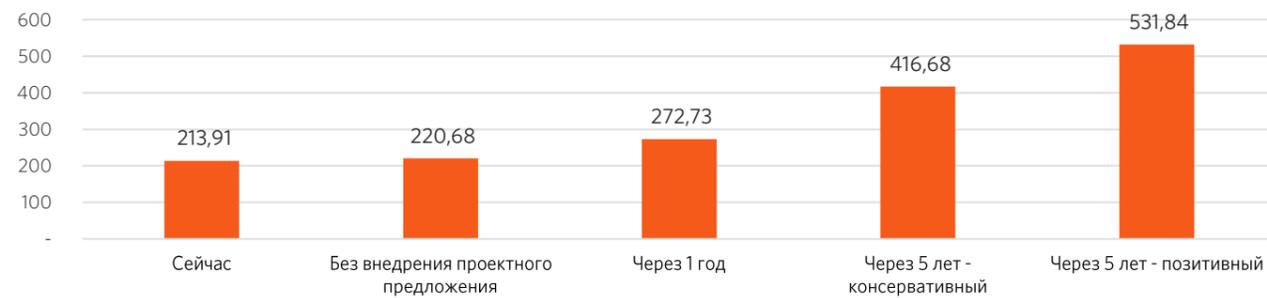


Количество туристов в год, млн чел.



Реорганизация исторического центра

Сбор налога на прибыль, млн руб.

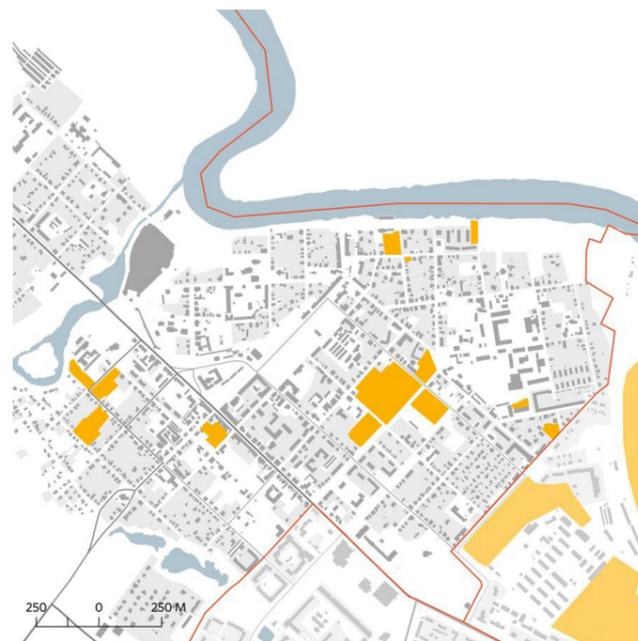


Другая статья доходов местного бюджета – увеличение трансфертов из бюджетов региона и федерации. Изменение этого показателя сложнее рассчитать в нашей модели, однако очевидно, что как экономические агенты и регион, и федерация стимулированы выделять большие объемы субвенций при условии растущей отдачи в форме налога на прибыль.

Развитию пешеходной инфраструктуры в историческом центре, а следовательно, и реализации коммерческого потенциала улиц может помешать каркас локальных промышленных и складских объектов.

Очевидно, что эти объекты не удовлетворяют запросам туристов, однако и не являются функциями ежедневного потребления для местных жителей. Поскольку мы предполагаем постепенное увеличение туристического потока,

одновременное изменение видов разрешенного использования для этих территорий кажется нецелесообразным. Следовательно, стоит вводить эти территории постепенно с тем, чтобы этот процесс был обоснованным. В зависимости от фонда, располагаемого в этих зонах, мы предполагаем здесь реорганизацию либо новое строительство. Важно иметь в виду, что Коломенский завод текстильного машиностроения (находится на пересечении улиц Уманской и Левшина) хотя и не функционирует как промышленное предприятие (последний отчет о финансовом состоянии предприятие предоставило в 2011 году), является объектом культурного наследия. Остальная часть ансамбля обладает высоким историко-культурным потенциалом. Именно поэтому в данном случае следует проводить именно реорганизацию территории с сохранением застройки.



Промышленные и складские зоны, предполагаемые под вынос из исторической части города



В рамках проектного предложения вынос из исторического центра промышленных и складских зон разделен на три этапа; ввод всего фонда планируется через 15 лет.

Очевидно, доступные правовые инструменты не дают возможность быстро и безболезненно изменить вид использования территории. В случае, например, с Коломенским заводом текстильного машиностроения возникает риск, что при сохранении действующего зонирования территория сменит владельца, но не назначение. Желая нивелировать этот риск, мы предлагаем внести изменения в Правила землепользования и застройки городского округа Коломна. Существующая редакция документа устанавливает в историческом центре города несколько промышленных зон, а также зон специализированной общественной застройки, занятой заброшенными складскими помещениями.



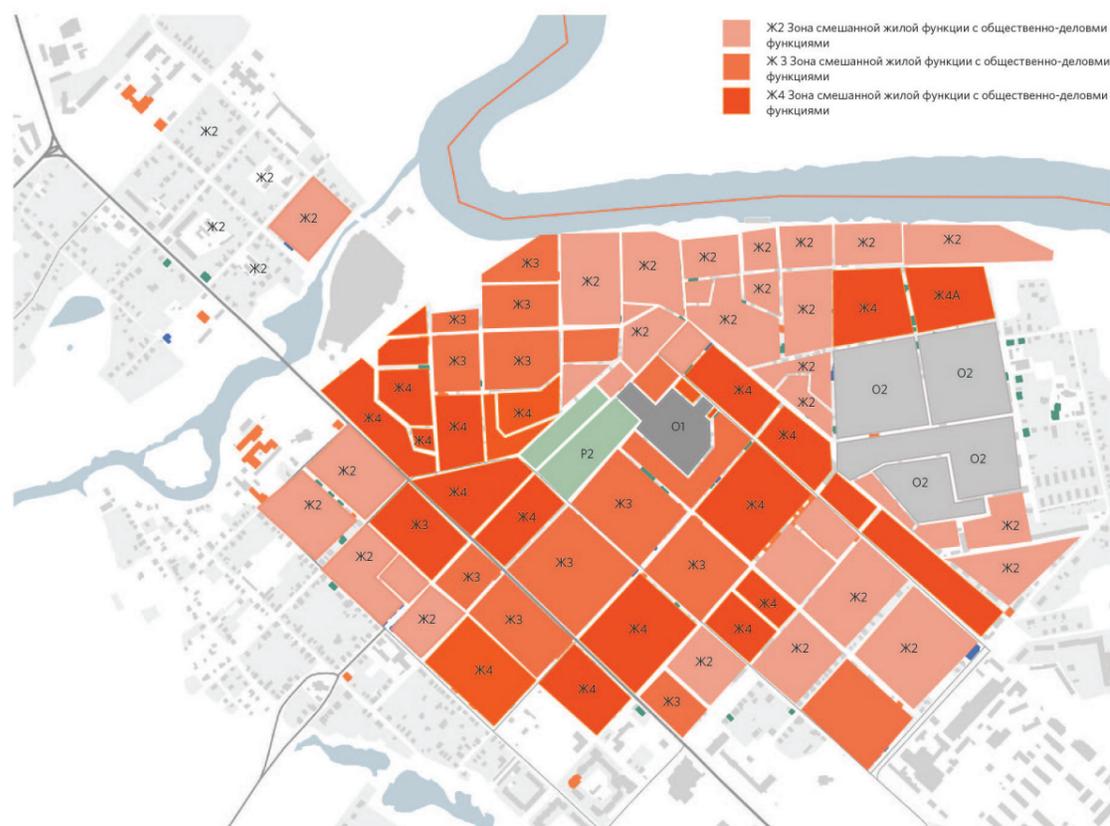
Таймлайн проекта по выносу промышленных и складских зон из исторического центра

Реорганизация исторического центра

В предложение входит реорганизация этих зон в зоны смешанной жилой застройки с общественно-деловыми функциями. Кроме того, в существующих ПЗЗ отсутствует дифференциация зон по этажности; это создает риск появления многоэтажной застройки и, как следствие, возникновения конфликта морфотипов. В зависимости от максимальной высоты существующих в квартале зданий, необходимо наложить зоны смешанной застройки с общественно-деловыми функциями до 2, 3 и 4 этажей.

Мы не дифференцируем территории на жилые зоны и зоны общественного использования, а создаем территории смешанного пользования с максимально расширенными видами разрешенного использования.

Нижепредставлены предложения по внесению изменений в Правила землепользования и застройки.



Предложение по внесению изменений в ПЗЗ

В предложение входит реорганизация этих зон в зоны смешанной жилой застройки с общественно-деловыми функциями. Кроме того, в существующих ПЗЗ отсутствует дифференциация зон по этажности; это создает риск появления многоэтажной застройки и, как следствие, возникновения конфликта морфотипов. В зависимости от максимальной высоты существующих в квартале зданий, необходимо наложить зоны смешанной застройки с общественно-деловыми функциями до 2, 3 и 4 этажей.

Мы не дифференцируем территории на жилые зоны и зоны общественного использования, а создаем территории смешанного пользования с максимально расширенными видами разрешенного использования.

Нижепредставлены предложения по внесению изменений в Правила землепользования и застройки.

Наименование ВРИ	Предельное количество наземных этажей / Предельная высота (м)	Мах % застройки, в том числе в зависимости от количества наземных этажей	Мин отступы от границ земельного участка (м)
Малоэтажная многоквартирная жилая застройка	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Для индивидуального жилищного строительства	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Рынки	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Общественное питание	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Культурное развитие	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Спорт	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Социальное обслуживание	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Бытовое обслуживание	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Гостиничное обслуживание	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Магазины	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Выставочно-ярмарочная деятельность	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Развлечения	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Объекты торговли (торговые центры, торгово-развлекательные центры (комплексы))	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Религиозное использование	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3
Гаражи/парковки	2	1 эт. - 59,0% 2 эт. - 50,8% 3 эт. - 44,1%	3



- Высшая
- школа
- урбанистики ...