**СПРАВКА**  
*по вопросу парковок г.Алматы*

В период с 2016 по 2018 годы по г. Алматы в эксплуатацию введено 68 километров **велодорожек**, 100 км выделенных полос **для общественного транспорта** по 11 главным *(магистральным)* улицам, **внедрено одностороннее движение** по 10 центральным улицам города.

При этом, в рамках внедренных новшеств была произведена реконструкция и ремонт дорог, **с ликвидацией парковочных мест** (парковочных зон поквартально и островных парковочных карманов) с обустройством велодорожек.

В связи с введением велодорожек по обеим сторонам вдоль всей протяженности улиц Кунаева и Байтурсынова, **демонтировано 24 бесплатных парковочных зон** вдоль улиц *(ул.Кунаева - 12, ул.Байтурсынова - 12)*.

Учитывая **столь резкие изменения в организации дорожного движения**, напрямую связанного с действующим бизнесом, ввиду расположения многих субъектов предпринимательства вдоль головных улиц города, Палатой был осуществлен **анализ влияния новой системы организации дорожного движения на субъекты предпринимательства.**

При поадресном обходе (175 СПД) и телефонном обзвоне (500 СПД), установлено **снижение количества ежедневных посещений и среднего чека на треть**.

Кроме этого, **установлено отрицательное влияние от «желтых» линий**, запрещающих остановку вдоль дорог, внедрения одностороннего **движения и выделения полос для велодорожек.**

Также **проведен хронометраж движения велосипедов** на улицах города, с выделенными для велотранспорта дорожками *(к примеру, по ул.Байтурсынова, ул.Шевченко и ул.Кунаева поток не превышал 32 велосипеда в час, на каждой улице отдельно)*. Следовательно, по каждой из указанных улиц проезжает **не более 400-500 велосипедистов в сутки.**

По заказу «Атамекен» ОФ Центр политических и социальных исследований "СТРАТЕГИЯ" проведено **исследование по теме «Организация движения автомобильного транспорта в г.Алматы как фактор влияния на настроение в бизнес-среде».**

По результатам, экспертами сделаны следующие **выводы:**

**1. 57,8%** предпринимателей, ведущих бизнес на обследуемых участках улиц, понесли финансовые потери с введением новых правил организации движения в городе.

**3.** Чаще всего **финансовые потери связывают с:**

• введением одностороннего движения транспортных средств на улицах города в восточном и западном направлениях (57%);

• запретом стихийных парковок вдоль обочин улиц (49,6%);

• введением платных парковок (40,5%).

**4.** Больше всего от новых правил организации движения в городе **страдают предприятия общественного питания и торговли.**

**5. Только 15,6%** участников опроса так или иначе отреагировали на произошедшие изменения (обратились в «Атамекен», госорганы, СМИ и др.).

**К примеру, у предпринимателей, указанных ниже снижен ежедневный доход и посещаемость клиентов:**

- Никольский рынок и иные объекты сферы торговли и услуг (*300 субъектов МСБ: аптеки, торговые точки, салоны красоты, ателье и пр.*). В среднем данные объекты потеряли более 30% ежедневного дохода;

- кафе «МОМО» *(ТОО «Community cafe»)*, ул.Толе би 50-52, посещаемость снижена на 80%, выручка снижена на 83%.

- торговый дом «Восход», ул.Шевченко, угол ул.Кунаева, посещаемость снижена на 40%,

- кафе «Корея» *(ИП «Нигай»)* ул.Байтурсынова 141, посещаемость снижена на 90%, срежний чек снижен на 85%, привело к закрытию кафе;

- торговый дом «Bohemia crystal trading», ул.Байтурсынова 20, посещаемость снижена на 50%;

Предприниматели, расположенные вдоль следующих улиц, потеряли возможность парковки как со своей стороны улицы, так и с противоположной:

- вдоль ул.Байтурсынова, от ул.Тимирязева до ул.Макатаева – **225** субъекта МСБ;

- вдоль ул. Конаева, от пр.Абая до пр.Райымбека – **392** субъекта МСБ.

Следует отметить, что в мировой практике велосипедные дорожки строятся в городах, **где популярность велотранспорта достигает удельного веса от 10 до 50%** от всех видов транспорта *(Копенгаген, Дания – 615 тыс. жителей, из которых 50% велосипедистов; Амстердам, Голландия – 825 тыс. жителей, из которых 55% велосипедистов; Мальмё, Швеция – 310 тыс. жителей, из которых 25% велосипедистов; Берлин - 3,4 млн. жителей, из которых 13% велосипедистов)*.

В свою очередь, в г.Алматы данная цифра достигает **лишь 1%** или около 18 тысяч из 1,8 млн. жителей города. Для сверки данных цифр, **проведен хронометраж** *(17 - 22 августа 2018 г.)* **на улицах города**, с выделенными для вело транспорта дорожками.

Также, **по ул.Байтурсынова** велосипедные дорожки установлены с двух сторон дороги, а **в отрезке между ул.Гоголя и ул.Макатаева** они занимают **по 3,5-4 метра** ширины дороги **с каждой стороны.** Однако, фактический траффик движения велосипедов **свидетельствует об отсутствии повышенного спроса** именно на этом отрезке. Предлагаем с одной стороны улицы Байтурсынова *(от ул.Гоголя, до ул.Тимирязева)* **исключить велосипедную дорожку и заменить разметку на параллельную парковку вдоль улицы.**

Также необходимо отметить, что у предпринимателей, расположенных на вышеуказанных улицах имеются серьёзные проблемы доставки товаров до торгового объекта. У лиц, занимающихся доставкой товара отсутствуют возможность парковки для последующей разгрузки товаров. *(За указанное правонарушение в соответствии КоАП РК предусмотрен штраф в размере 10 МРП ст. 597 ч. 3. При повторном нарушении в течении года в соответствии с п. 5-1 ст. 597 предусмотрен штраф в размере 15 МРП)*.

**Предложения Палаты**

**По итогам** проведенного **анализа РПП предложены** **следующие предложения**:

1. Автотранспорту, следующему по улицам Байтурсынова и Конаева разрешить парковку по одну сторону дороги;
2. Использование велодорожек **по сезонному принципу** (*март-октябрь*), и создание на их базе платных автопарковок;
3. Изыскать возможность на существующих дорожках/тротуарах организации совместного движения пешеходов и велосипедистов, с отдельными полосами для пешеходов и велосипедистов *(по примеру пр.Абая, ул. Гоголя)*;
4. Установка платных парковок в определенных местах в вечернее и ночное время (*после 20:00*);
5. Установка (*в случае наличия, увеличение*) **платных парковочных мест** по указанным объектам;
6. Строительство и передача в управление **многоуровневых парковок** по принципу ГЧП, на примере многоярусного паркинга Центральной городской клинической больницы (*ул.Жандосова, 6*);
7. Организация **новых пешеходных улиц** и зон на примере улицы Панфилова, для создания центров притяжения пешеходов и бизнеса в сфере торговли и питания;
8. Внедрение через СПК «Алматы» **движения городского такси** по выделенным полосам для общественного транспорта;
9. Так как, решение о запрете на остановку и парковку влияет на большой круг лиц, и в большей мере касается субъектов бизнеса, **предлагаем рассматривать индивидуально обращение каждого предпринимателя**, **с выездом на место и предложением возможных альтернатив**.