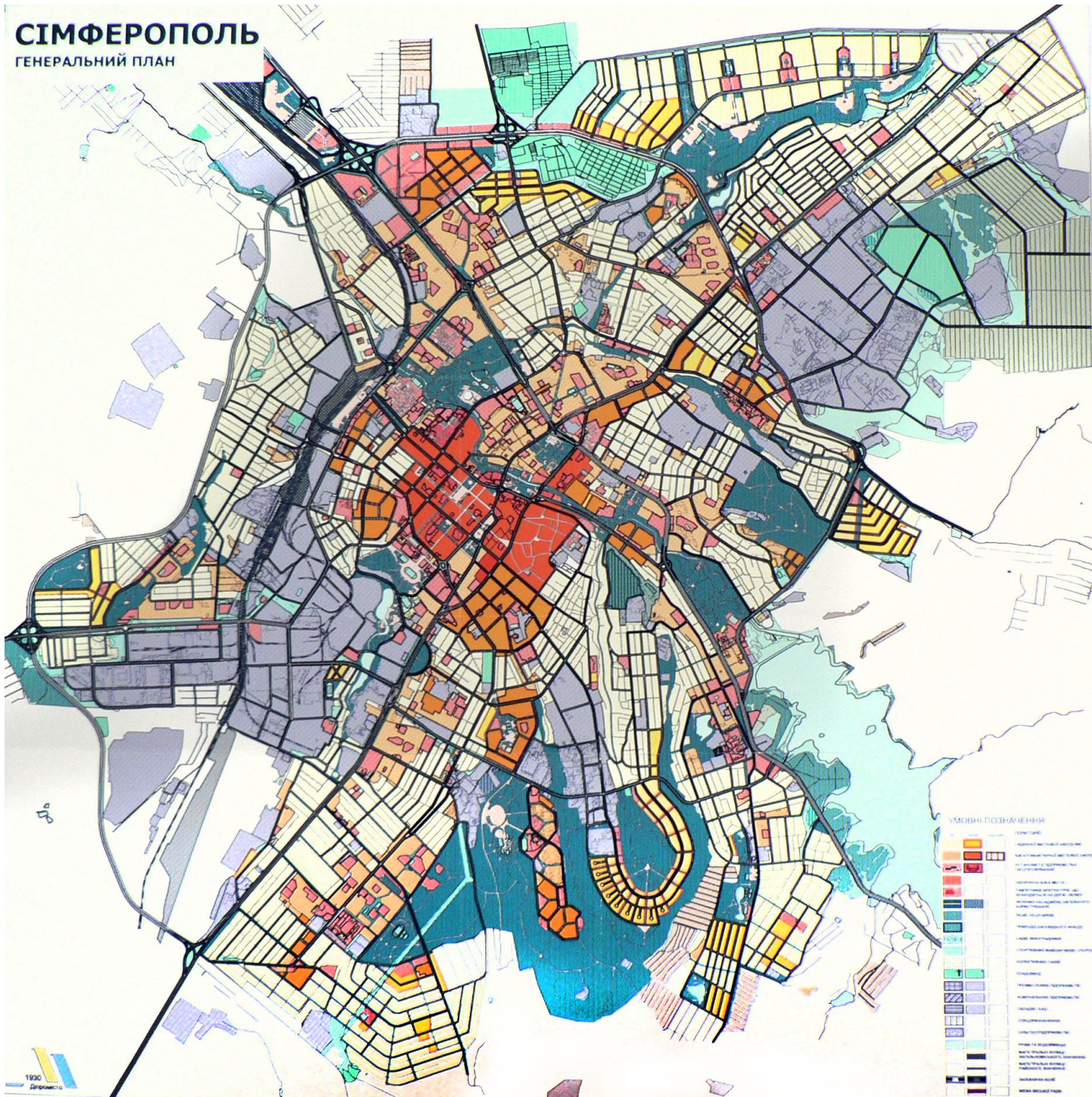




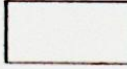

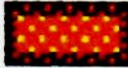



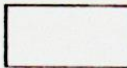

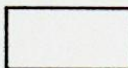
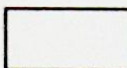

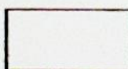
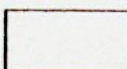


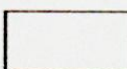

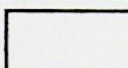
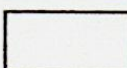

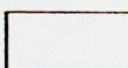
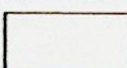
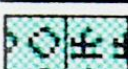
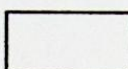
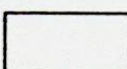

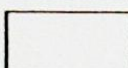
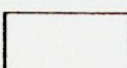

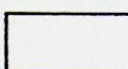
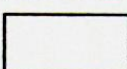


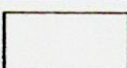


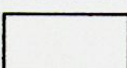


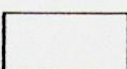


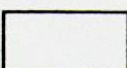

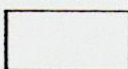
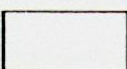

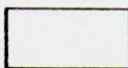
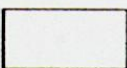
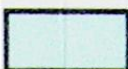
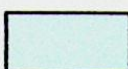
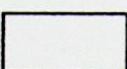
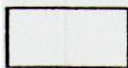

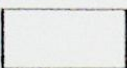
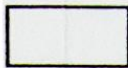
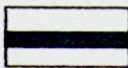
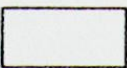
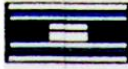

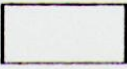
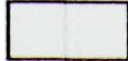
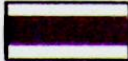
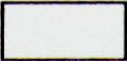
СИМФЕРОПОЛЬ

ГЕНЕРАЛЬНИЙ ПЛАН



1990
Держгеоцентр

УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ

ІСН.	ПРОЕКТ.	ПЕРСПЕКТ.	ТЕРИТОРІЇ:
			САДИБНОЇ ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ
			БАГАТОКВАРТИРНОЇ ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ
			УСТАНОВИ ТА ПІДПРИЄМСТВА ОБСЛУГОВУВАННЯ
			ОХОРОННА ЗОНА МІСТА
			ПАМ'ЯТНИКИ АРХІТЕКТУРИ, ЩО ЗНАХОДЯТЬСЯ НА ДЕРЖ. ОБЛІКУ
			ЗЕЛЕНИХ НАСАДЖЕНЬ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ
			ЛІСІВ, ЛІСОПАРКІВ
			ПРИРОДО-ЗАПОВІДНОГО ФОНДУ
			САДИ, ВІНОГРАДНИКИ
			СПОРТИВНИХ МАЙДАНЧИКІВ, СПОРУД
			КОЛЕКТИВНИХ САДІВ
			КЛАДОВИЩ
			ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ
			КОМУНАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ
			СКЛАДІВ І БАЗ
			СПЕЦПРИЗНАЧЕННЯ
			СІЛЬГОСППІДПРИЄМСТВ
			РІЧКИ ТА ВОДОЙМИЩА
			МАГІСТРАЛЬНІ ВУЛИЦІ ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЗНАЧЕННЯ
			МАГІСТРАЛЬНІ ВУЛИЦІ РАЙОНОГО ЗНАЧЕННЯ
			ЗАЛІЗНИЧНІ КОЛІЇ
			МЕЖА МІСЬКОЇ РАДИ

СІМФЕРОПОЛЬ
ГЕНЕРАЛЬНИЙ ПЛАН
Пояснювальна записка

Генеральний план міста Сімферополя (коригування) виконано інститутом «Діпромiсто».

Попередній генеральний план був розроблений у 1993 році інститутом «КримНДПроектом». Необхідність його коригування була викликана змінами, які відбулися в соціально-економічній діяльності країни. Перехід до ринкової економіки — один (з ключових принципів сучасної соціально-економічної політики в Україні. І сьогодні це диктує необхідність зміни і вдосконалення розробки генерального плану з урахуванням сучасних особливостей містобудування в умовах ринкової економіки.

У проєкті визначені:

- заходи по охороні навколишнього середовища;
- демографічний розвиток міста;
- обсяги та розміщення нового житлового будівництва;
- інженерне обладнання території;
- розвиток транспорту;
- магістральна вулична мережа;
- архітектурно-планувальна організація території тощо.

Генеральний план розроблений відповідно діючих Державних будівельних норм України «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» (ДБН 360-92), а також інших нормативних документів.

З метою інформування населення щодо розробки генерального плану та вивчення громадської думки стосовно цього питання, були проведені громадські слухання (28.04.2005).

Генеральний план міста розроблений на розрахунковий строк — 2026 рік.

Затверджений у чинному порядку генеральний план стане обов'язковим документом для всіх організацій та установ, які здійснюють будівництво на території міста, а також при використанні землі в межах міста.

АНАЛІЗ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОПЕРЕДНЬОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНУ

Попередній генеральний план м. Сімферополя був виконаний Кримським науково-дослідним і проєктним інститутом «КримНДПроект» у 1993 році.

Характер і особливості економічного, соціального розвитку Сімферополя, його забудова за останні 10 — 12 років, свідчить про відхилення від рішень і параметрів генерального плану міста. Це пов'язано з докорінними змінами в соціально-економічній перебудові суспільства, з надзвичайно складною економічною ситуацією, яка склалася як у цілому в нашій країні, так і в місті Сімферополі.

У генеральному плані м. Сімферополя («КримНДІпроект», 1993 р.) кінець розрахункового терміну визначений 2015 рік з виділенням періоду першої черги до 2000 року. Визначення рівня реалізації проектних рішень виявилось можливим шляхом порівняння з показниками кінця першої черги.

НАСЕЛЕННЯ

Згідно генерального плану населення м. Сімферополя на розрахунковий термін 2015 рік прогнозувалося в кількості 450 тис. чоловік і на чергу 2000 рік— 400 тис. осіб.

За даними на 15.12.2001 року населення м. Сімферополя склало 363,4 тис. осіб. Це пояснюється несприятливою демографічною ситуацією, яка склалася в Україні - збільшення смертності і зменшення народжуваності. Так на 1.01.2004 р. населення міської ради складає 363,5 тис. осіб, а міста Сімферополя — 342,5 тис. осіб і ця тенденція буде продовжуватися за прогнозами до 2015 - 2020 років.

Виходячи з демографічного прогнозу можна констатувати, що закладена в генеральному плані 1993 року чисельність населення не може бути досягнута ні в 2015 році, ні навіть у 2025 році.

ЖИТЛОВЕ БУДІВНИЦТВО.

Як видно з цифри проектної чисельності населення (450 тис. осіб) обсяги нового будівництва були розраховані виходячи з прогнозованого населення і склали 7315,0 тис. м² на 2015 рік і 4476,4 тис.м² на I чергу будівництва (2000 рік) або щорічне введення складає близько 330 тис.м².

Аналіз реалізації показав, що такий обсяг щорічного уведення житлового фонду виявився не реальним з різних причин.

Так за даними на 1.01.2004 житловий фонд м. Сімферополя склав 7377,7 тис. м², з них 5649,9 тис. м² багатоквартирного і 1727,8 - садибного, або за 11 років щорічне введення склало 128,3 тис. м² (39%) від запланованого введення.

За 11 років реалізації генерального плану було введено 1412,0 тис. м² загальної площі житлового фонду, з них 912,0 тис. м² — багатоквартирного і 500,0 тис. м² — садибного.

По адміністративних районах міста, в розрізі намічених площадок районів житлового будівництва, склалася наступна ситуація:

Центральний адміністративний район. З багатоквартирного будівництва реалізовано близько 250 тис. м² у районі «Залісся» з намічених 400,0 тис. м². З садибного будівництва частково реалізовані райони Фонтани і Ново-Миколаївка.

Не реалізовані намічені генеральним планом значні обсяги реконструкції і в Таврічеському районі (570 тис. м²) і Шевченківському районі (135 тис. м²).

Не освоєний майданчик під багатоквартирне житлове будівництво «Петровські висоти» з обсягом 530 тис. м².

Таким чином, можна констатувати, що з намічених генеральним планом на 2000 рік введення 2230 м² житлової площі реалізовано близько 350 тис.м² або 15% від запланованого.

Київський адміністративний район. Значне будівництво садибних ; будинків велося в районах «Біле» і «Кам'янка», частково освоювалися під багатоквартирне житло райони «Московський» по вул. Ростовській і «Загородне».

Слід зазначити, що з намічених до реалізації 1170,0 тис. м² на 2000 рік більш 50% обсягів були реалізовані. Не реалізований район «Строгоновка» в, обсязі 180,0 тис. м².

Залізничний адміністративний район. Досить активно велося садибне будівництво в районі «Миколаївка» і в селищах Аграрне, ГРЕС і Комсомольське. Майже цілком не починався процес реконструкції в районі «Привокзальний» в обсязі 380 тис. м².

На завершення можна сказати, що з намічених генеральним планом на 2000 рік 4476,0 тис. м² загальної площі на 1.01.2004 р. реалізовано 1412,0 тис. м² або 32%.

Рівень забезпеченості, визначений попереднім генеральним планом,

по більшості позицій не досягнутий по намічених показниках.

Реалізовані з перевищенням показники щодо магазинів, підприємств харчування, готелів, театрах. Залишилися на тих же позиціях, маючи нормативний рівень, показники по клубах, концертних залах.

Зменшення числа дитячих дошкільних установ зменшило й рівень забезпечення даними установами.

Одним з основних факторів, що вплинув на реалізацію рішення генерального плану щодо установ і підприємств культурно-побутового обслуговування - демографічний фактор. Згідно попереднього генерального плану передбачався ріст чисельності населення на розрахунковий строк (2015 р.) до 550 тис. осіб, а на 1 чергу реалізації генерального плану (2000 р.) до 400 тис. осіб.

Існуюча чисельність населення досягла 363,5 тис. осіб, що на ~10% менше прогнозованої генеральним планом чисельності населення на 1 чергу реалізації й менше на 4% від чисельності населення міста на рік розробки генерального плану (1992 р.).

Крім того, економічна криза середини 90-х років, вплинула на інвестування будівництва об'єктів культурно-побутового обслуговування. За період реалізації генерального плану державні інвестиції практично не здійснювалися (крім будівництва шкіл, добудови готелю); будівництво велося, в основному, підприємств торгівлі, харчування за рахунок приватних інвестицій.

Проектні пропозиції

Стабілізаційні процеси, що відбуваються на протязі останніх років на ведучих підприємствах міста, кількість яких збільшується, дозволяють їм обновляти асортимент продукції, освоювати нові види продукції, нарощувати обсяги виробництва конкурентноздатної продукції, отримувати прибуток, проводити необхідну реконструкцію і технічне переозброєння, вести інноваційну діяльність.

Надалі очікується зменшення і повна ліквідація кредиторської заборгованості, бартерних розрахунків між промисловими підприємствами, збільшення оборотних фондів підприємств.

Стабільні підприємства, кількість яких збільшується, зможуть надалі самостійно частково фінансувати технічне переозброєння і модернізацію виробництва, проведення нових технологій, зміна асортименту продукції

відповідно до вимог ринку і т.п. Крім цього, з'явиться потреба в зовнішніх надходженнях інвестицій з боку інвестиційних фондів, кредитних банків, зацікавлених фірм, окремих інвесторів.

Для подальшого стабільного розвитку промислового комплексу міста, на наш погляд, необхідно наступне:

- прийняти в комунальну власність об'єкти соціального призначення підприємств;
- обмежити закупівлю імпортованих товарів тих галузей, що фінансуються з місцевого бюджету, якщо така продукція виробляється в регіоні;
- забезпечити участь у тендерах на постачання ринків продукції місцевого виробництва;
- передбачити в місцевому бюджеті засобу на підтримку регіональних виробників усіх форм власності;
- забезпечити формування регіональних заявок на товари і послуги з місцевого бюджету.

Крім цього, з огляду на спеціалізацію промислового комплексу міста, на базі Сімферопольського Центрального проектно-конструкторського і технологічного бюро можлива організація мережі інноваційних структур.

ТРАНСПОРТ І ЗВ'ЯЗОК

Існуючий стан

Транспортними перевезеннями займаються 110 транспортних підприємств розташованих на території Сімферопольської міськради, з них зовнішні (міжміські) перевезення виконують 9 транспортних підприємств, у т.ч. 8 розміщені в самому місті.

Чисельність працюючих на підприємствах транспорту і зв'язку визначилась на початок 2004 року у 20229 осіб, що у порівнянні з 1993 роком склало 68,9%.

У 2003 році підприємствами транспорту перевезено 528,2 тис. т вантажів (з них підприємствами, розміщеними в місті — 84,6 тис. т) і 5156,3 тис. пасажирів (з них підприємствами, розміщеними в місті 4929,9 тис. пасажирів).

Чисельність працюючих в організаціях зовнішнього транспорту на початок 2004 р. склала 2084 осіб, у т.ч. у підприємствах, що розміщені в межах міста— 979 осіб.

Міжміські перевезення здійснюють 9 організацій і підприємств автомобільного, повітряного, залізничного транспорту.

При цьому, підприємствами автомобільного транспорту в 2003 році перевезено 17,1% загального обсягу пасажирських перевезень і 16% вантажних перевезень. У них працюють 18,8% працюючих на підприємствах зовнішнього транспорту.

Підприємства залізничного транспорту перевезли в 2003 році 2593,4 тис. пасажирів (49,7% від, залізничних перевезень 1993 року) 50,3% від усіх пасажирських перевезень, у них працюють 383 осіб або 18,4% від усіх працюючих у зовнішньому транспорті.

Підприємствами повітряного транспорту в 2003 році було перевезено 226,4 тис. пасажирів, що складає 88,5% повітряних перевезень 1993 року або 44% від усіх пасажирських перевезень. Вантажні перевезення склали 443,6 тис. т, що відповідає 28,8% вантажних перевезень 1993 року і 84,0% від усіх вантажних перевезень.

На підприємствах повітряного транспорту працює 1105 осіб, що складає 41,2% від працюючих у 1993 році, або 53,0% від усіх працюючих у зовнішньому транспорті.

Проектні пропозиції

На період розрахункового терміну очікується розвиток промисловості, будівництва і, у цілому, господарського комплексу; збільшення кількості відпочиваючих.

У зв'язку з цим, більшість підприємств транспорту, у т.ч. зовнішнього транспорту збільшать обсяги вантажних і пасажирських перевезень.

На початок 2026 року обсяги вантажних перевезень можуть зрости в 1,89 рази, а пасажирських перевезень — у 1,14 рази.

При цьому частка вантажних перевезень автомобільним транспортом складе 19,9% від усіх вантажних перевезень, пасажирських перевезень — 20,9%, чисельність працюючих — 18,9% від усіх працюючих у зовнішньому транспорті.

Повітряний транспорт зможе перевезти 80% усіх вантажних

перевезень і 8,5% пасажирських перевезень. При цьому, чисельність працюючих складе 56,8% від усіх працюючих у зовнішньому транспорті.

Очікується, що підприємства залізничного транспорту перевезуть 45% усіх пасажирських перевезень при чисельності працюючих — 17,0% від усіх працюючих у зовнішньому транспорті.

Очікуваний розвиток зв'язку в місті визначить чисельність працюючих в установах зв'язку на кінець розрахункового строку 1940 осіб.

Загальна чисельність працюючих на підприємствах транспорту і зв'язку на початок 2026 року може скласти 22000 осіб (у т.ч. на підприємствах, що розміщені в місті 14790 осіб), з них на підприємствах зовнішнього транспорту та зв'язку, відповідно, 4580 осіб та 3080 осіб.

Сільське і лісове господарство

Сільське господарство Сімферополя відіграє незначну роль у міському господарському комплексі. На даний час у сільському господарстві міста зайнято біля 1,24 тисячі чоловік. З них безпосередньо в сільському господарстві (рослинництві й тваринництві) працює близько 0,3 тисячі осіб; 0,9 тисяч осіб працює в сфері надання послуг у галузях рослинництва й тваринництва (це ветеринарні, карантинні, агрохімічні й інші організації).

Лісове господарство представлене державним лісомисливським господарством (ДЛМГ), у якому працює 9 осіб.

Сільськогосподарську діяльність на землях міста здійснюють: агрокомбінат «Виноградний», ТОВ «Флора-Юг» (тепличне господарство), ВАТ «Кримська Роза», ВАТ «Дубки», РСУ зеленого господарства (розплідник декоративно-плодових культур).

Слід зазначити, що землі найбільших сільгоспвиробників міста ВАТ «Кримська Роза» і ВАТ «Дубки» (розташовані в північній частині міста) в останнє десятиліття інтенсивно відчужувалися під житлове й цивільне будівництво. Даний процес буде мати подальший розвиток, у зв'язку із чим, прогнозується подальше скорочення сільськогосподарського виробництва у зв'язку зі зменшенням сільгоспугідь. Відповідно буде скорочуватися й чисельність працюючих у даній галузі. Чисельність працюючих безпосередньо в сільському господарстві на розрахунковий строк прогнозується в 0,1 тис. осіб, а сфері надання послуг у галузях рослинництва й тваринництва залишиться на сучасному рівні (0,9 тис. осіб), тобто по сільському господарству в цілому чисельність працюючих прогнозується на

рівні біля 1,0 тис. осіб.

ВИЩІ НАВЧАЛЬНІ ЗАКЛАДИ

Існуючий стан

Місто Сімферополь є значним освітнім центром, що готує висококваліфікованих фахівців для АР Крим й України. У місті зосереджено 17 навчальних закладів і філій III - IV рівнів акредитації, 18 навчальних закладів і філій I - II рівнів акредитації в яких у 2003/2004 навчальному році на денних відділеннях навчалось близько 35 тисяч студентів. Крім того, у місті функціонує 7 ПТУ, де навчається близько 5 тис. учнів.

Викладацький й обслуговуючий персонал навчальних закладів міста I - IV рівнів акредитації на 1.01.2004 року становив 5,39 тис. осіб, викладацький й обслуговуючий персонал ПТУ - 1,0 тис. осіб.

До аналізу реалізації генерального плану. Згідно генерального плану (1993 р.), у місті функціонував 1 університет, 3 інститути, 8 технікумів, 5 училищ, 13 ПТУ й СПТУ. Загальна чисельність студентів становила 33,1 тис. осіб, кількість педагогічного й обслуговуючого персоналу - 7,07 тис. осіб. Передбачалося збільшення числа персоналу на розрахунковий строк до 10,8 тис. осіб, у тому числі на 1 чергу реалізації генерального плану (2000 р.) до 7,6 тис. осіб.

Вищі навчальні заклади III - IV рівнів акредитації:

IV рівень акредитації мають:

7 державних вузів: Кримський агротехнічний університет; Таврійський національний університет ім. Вернадського; Кримський медичний університет ім. Георгіївського; Кримська академія природоохоронного й курортного будівництва; Кримський інженерно-педагогічний університет; Кримський інститут інформаційно-поліграфічних технологій української академії друку; Кримський економіко-правовий факультет Одеської юридичної академії; Кримський факультет Київського національного університету культури й мистецтва;

2 недержавних вузи: університет економіки й управління; Кримський центр Європейського університету фінансів, інформаційних систем, менеджменту й бізнесу.

III рівень акредитації мають:

3 державних вузи: Кримський державний інженерно-педагогічний університет; економічний факультет інституту Київського державного економічного університету; Кримський психолого-педагогічний факультет Полтавського педагогічного університету;

5 недержавних вузів: Кримський інститут економіки й державного права; Кримський інститут бізнесу; інститут країн Сходу й Африки міжнародного слов'янського університету; Таврійський екологічний інститут; Кримський юридичний інститут національного університету внутрішніх справ.

В порівнянні з 1992 роком кількість навчальних закладів III — IV рівнів акредитації збільшилася за рахунок відкриття нових навчальних закладів або їхніх філій, як державних вузів так і недержавних. За ретроспективний період було відкрито 7 недержавних вузів й 5 державних вузів або філій інших вузів III - IV рівнів акредитації.

Близько 60% із загального числа студентів навчається на стаціонарі, у тому числі по державних вузах ця частка становить 62%, а по недержавним вузах 52%. За період з 1992/1993 по 2003/2004 навчальні роки кількість студентів виросло в 2,6 рази, у тому числі в державних вузах в 2 рази. За цей час по всіх вузах, крім одного, припинилося навчання на вечірніх відділеннях. По кількості студентів державні вузи (76% студентів від загального числа) переважають на недержавними. У той же час чисельність студентів у недержавних вузах росте значними темпами; за період 1994/1995 - 2003/2004 навчальних років чисельність студентів зросла в 3,7 рази.

Флагманом серед вузів III - IV рівнів акредитації є Таврійський національний університет ім. Вернадського, де навчається 14,5 тис. студентів, що становить 1/3 від студентів вузів даної категорії. Значними по чисельності студентів є «старі» вузи міста: агротехнічний університет, медичний університет ім. Георгіївського, Кримський інженерно-педагогічний університет, Академія природоохоронного й курортного будівництва, а також «новий» вуз економічний факультет інституту Київського економічного університету. У цих вузах (разом із ТНУ ім. Вернадського) навчається 73,4% від всіх студентів вузів III- IV рівнів акредитації

3 недержавних вузів III - IV рівнів акредитації найбільшим є університет економіки й управління (понад 4 тис. студентів); інші недержавні вузи невеликі за кількістю студентів (у середньому близько 1,2 тис. студентів на 1 вуз).

Вищі навчальні заклади I - II рівнів акредитації:

II рівень акредитації мають:

1 державний навчальний заклад: Кримський факультет національної юридичної академії;

5 недержавні навчальні заклади: Кримсько-американський коледж; Південноукраїнський інститут економіки й права при НТУУ «КПІ»; ДП інститут економіки й управління «Відкритий Таврійський коледж»; представництво вузу «Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»; Сімферопольський економіко-гуманітарний інститут.

I рівень акредитації мають:

12 державних навчальних закладів: коледж національного університету харчових технологій; Сімферопольський технікум залізничного транспорту; Кримське училище культури; Кримське художнє училище; Сімферопольське музичне училище ім. Чайковського; Кримський факультет державної академії статистики, обліку й аудита; Сімферопольський юридичний технікум; Сімферопольський автотранспортний технікум; Сімферопольський технікум радіоелектронного приладобудування; державна школа-студія (вуз) при Кримському академічному російському драматичному театрі; Кримський медичний коледж; Сімферопольський технікум київського національного економічного університету (філія).

2 недержавні навчальні заклади: Сімферопольський торгово-економічний коледж і Кримський коледж економіки й управління.

За ретроспективний період відбулося невелике скорочення (на 8 %). При цьому число вузів у цілому майже те ж, що й 10 років тому. У середині 90-х років число вузів досягло 19, надалі, після ліцензування вузів, частина вузів підвищила рівень акредитації й перейшло з статусу державних у недержавні; нині число вузів становить 8 державних і 6 недержавних.

По числу студентів переважають державні (80%); кількість студентів у них у порівнянні з 1993/1994 навчальним роком скоротилося на 26%. Близько 80% із загального числа студентів навчається на стаціонарі. Крім автотранспортного технікуму, вузи I - II рівнів акредитації мають менше 1000 студентів кожний. Середня кількість студентів на 1 вуз - близько 600 по державним і 270 по недержавним вузам.

Професійно-технічні училища

Крім вищих навчальних закладів різних рівнів акредитації в місті працюють 7 професійно-технічних училищ, де навчається близько 5,0 тисяч учнів й працює близько 1,0 тисячі педагогічного й обслуговуючого персоналу.

Навчальні роки	Кількість училищ	Кількість учнів	Чисельність педагогічного й обслуговуючого персоналу
1993/1994	7	5050	978
2000/2001	7	4759	899
2001/2002	7	5015	1023
2002/2003	7	4961	970

За ретроспективний період кількість училищ не зменшилося, чисельність учнів і педагогічно-обслуговуючого персоналу, у цілому залишається на одному рівні, незначно коливаючись на рівні 5 тис. учнів й 1 тис. персоналу.

Перспективи розвитку

Ситуація щодо навчальних закладів Сімферополя буде й надалі визначатися статусом міста, як значного центра освіти республіканського й загальнодержавного значення. Даний статус постійно підвищується, як за рахунок підвищення статусу базових вузів міста, так і за рахунок розширення числа навчальних закладів. Так, в останні роки в місті були відкриті нові вищі навчальні заклади або їхні філії, в основному із платною формою навчання. Ці навчальні заклади, враховуючи сучасні вимоги ринку праці, готують кваліфіковані кадри за спеціальностями, на які є найбільший попит.

Крім того, у місті є вищі навчальні заклади, які готують не тільки фахівців різного профілю, але й є активними науковими центрами (мають у своєму складі науково-дослідні підрозділи й аспірантури). Дані вузи - Таврійський національний університет ім. Вернадського, агротехнічний університет, медичний університет ім. Георгіївського, Кримський інженерно-педагогічний університет, Академія природоохоронного й курортного будівництва, університет економіки й права - є флагманами університетської освіти й становлять «кістяк» вищої освіти в Криму.

Варто також урахувати фактори, які впливають на розвиток системи навчальних закладів. Це фактори кількісного росту: на розрахунковий строк буде ймовірно відбуватися подальше збільшення числа навчальних закладів за рахунок відкриття нових недержавних навчальних закладів і філій (факультетів) вузів, що мають високий рейтинг в освітній системі країни; з

огляду на тенденцію щорічного росту числа студентів, як у цілому, так і на стаціонарі, прогнозується подальше збільшення кількості студентів.

Стримувати кількісні фактори будуть фактори ефективності і якості. Це жорсткість умов ліцензування; відмови від вечірньої форми навчання (яка залишилася лише в деяких вузах); конкуренція між однопрофільними вузами з можливими злиттями, укрупненнями або ліквідацією деяких (у середовищі недержавних вузів); впливу демографічної ситуації (скорочення народжуваності в 90-х роках відіб'ється також на кількості абітурієнтів і студентів починаючи після 2010 року).

З огляду на дані передумови, а також аналіз динаміки розвитку вищих навчальних закладів всіх рівнів і ПТУ, були виявлені наступні тенденції.

Навчальні заклади III — IV рівнів акредитації. Передбачається подальший розвиток мережі закладів за рахунок відкриття недержавних вузів або їхніх філій. З огляду на середньорічні темпи приросту числа студентів (до 1998/1999 навчального року становили 13%, а надалі впали до 7%), можна чекати збільшення числа студентів до 65 тисяч до 2010 року. Надалі (з урахуванням впливу демографічної ситуації) очікується зниження чисельності на 20 - 25%, що дасть на розрахунковий строк чисельність студентів у близько 50 тисяч.

Протягом розрахункового строку передбачається розвиток матеріальнотехнічної бази вузів.

Так, намічене будівництво головного навчального корпусу (4-19 поверхів) Таврійського національного університету ім. Вернадського на 2633 студентів й 534 викладацького й обслуговуючого персоналу (Укрдїпровуз, Харків, 2004 р.).

Навчальні заклади I — II рівнів акредитації. Аналіз динаміки чисельності студентів за останні 10 років показав, що в даній групі навчальних закладів відбувається нерівномірність розвитку. У другій половині 90-х років відбувалося падіння, а в останні роки невелике підвищення числа студентів.

За цей період середньорічний коефіцієнт приросту числа студентів становить 1,00. При цьому число студентів у державних вузах з 1997/1998 навчального року залишається постійним, коливаючись у районі 7,7 тисяч, а в недержавних вузах після дворазового падіння числа студентів з 2688 в 1993/1994 навчального року до 1300 в 2000/2001 навчальному році, в останні роки спостерігається збільшення (близько 15% щорічного збільшення), але це менше максимуму 1996/1997 навчального року на 10%.

Таким чином, у даній групі навчальних закладів імовірність росту чисельності студентів можлива до максимального рівня, досягнутого в 1994/1995 навчальному році, тобто до -12 тисяч.

Ситуація щодо професійно-технічної освіти на розрахунковий строк очікується на рівні існуючого стану. Можливі невеликі коливання чисельності учнів, пов'язані з демографічною ситуацією.

Педагогічний й обслуговуючий персонал. Прогноз чисельності персоналу навчальних закладів визначений залежно від чисельності студентів. У навчальних закладах I - II рівнів акредитації й ПТУ чисельність персоналу збережеться на існуючому рівні (по 1 тисячі у кожній групі даних навчальних закладів), у навчальних закладах III - IV рівнів акредитації очікується збільшення до 6,5 тисяч осіб у 2010 році й залишиться на цьому ж рівні до кінця розрахункового строку.

Таким чином, чисельність педагогічного й обслуговуючого персоналу навчальних закладів на розрахунковий строк і на 1 чергу реалізації генерального плану (2010 р.) можна очікувати на рівні приблизно 8,5 тисяч осіб.

ПРОЕКТНІ І НАУКОВІ ОРГАНІЗАЦІЇ

У Сімферополі знаходиться біля 20 наукових і науково-дослідних організацій (із чисельністю працюючих понад 10 осіб), біля 30 проектних, дослідницьких організацій (із чисельністю працюючих понад 10 осіб), без врахування науково-дослідних секторів вищих навчальних закладів. Дані організації спеціалізуються на дослідженнях, розробках і проектуванні в галузях сільського господарства, машинобудування, будівництва, землевпорядкування, науково-технічної інформації тощо.

У проектних і науково-дослідних організаціях на початок 2004 року працювало 3,6 тис. осіб, у тому числі 2,4 тис. осіб у проектних організаціях й 1,2 тис. осіб у науково-дослідних організаціях.

Найбільші наукові, науково-дослідні й проектні організації із чисельністю працюючих понад 50 осіб: «Кримгеофізика» (349 осіб), КП «Південькогеоцентр» (320 осіб), інститут ефіроолійних і лікарських рослин (230 осіб), «СІ ЕН ЖІ СІ інжиніринг» (197 осіб), ТОВ «Інститут «Шельф»» (184 осіб), Кримське відділення геологорозвідувального інституту (168 осіб), ДПВІ «Кримпроектреконструкція» (131 осіб), інститут «КримДПНТВ» (123 осіб), Кримський державний інститут проектування об'єктів комунального господарства «Кримкомунпроект» (123 осіб), науково-виробниче

об'єднання «Селта» (119 осіб), Кримський науково-дослідний і проектний інститут землевпорядкування (103 осіб), державний проектно-конструкторський технологічний інститут «Плідмашпроект» (80 осіб), ДП Кримський регіональний центр державного земельного кадастру (67 осіб), Кримський НДІ судових експертиз (58 осіб), інститут проектування садів і виноградників «Укрдіпросад» (54 осіб), ЗАТ «Інститут «Кримагропроект» (53 осіб).

В науковому потенціалі Сімферополя відбувається трансформація, що має 2 тенденції. Перша тенденція — зниження числа фахівців, що виконують науково-технічні роботи в профільних наукових установах.

Інша тенденція - збільшення наукової діяльності з відповідним збільшенням числа фахівців, що виконують науково-технічні роботи (у тому числі з науковим ступенем) із профільних наукових установ у науково-дослідні сектори вищих навчальних закладів.

Згідно генерального плану 1993 р. у проектних і науково-дослідних організаціях міста працювало 10,56 тис. осіб. Прогнозувався ріст чисельності зайнятих у них до 12,5 тис. осіб на розрахунковий строк й 11,4 тис. осіб до 2002 року.

Таким чином розрахункові показники не виправдалися. Навпаки, за ретроспективний період відбулося падіння чисельності зайнятих майже в 3 рази. Цей факт ускладнює прогнозування розвитку щодо майбутнього даних організацій.

У той же час, виконання програм промислового, житлового, громадського, комунального й іншого видів будівництва, реставрації пам'ятників історії культури й архітектури викличе необхідність вивчення умов, попередньої розробки проектної документації, що можуть розробляти проектні, дослідницькі, конструкторські організації міста.

Однієї з важливих передумов, що впливає безпосередньо на роботу промислових підприємств міста в ринкових умовах, є залучення наукових і проектно-конструкторських організацій, впровадження сучасних технологій, їхню адаптацію, освоєння конкурентноздатної продукції. Даний фактор взаємопов'язано вплине на інвестування даних проектів і ріст зайнятих у наукових і проектних організаціях.

У той же час, частина організацій, не пов'язаних з господарським комплексом міста (переважно сільськогосподарської спрямованості) зіллються з науковими відділами однопрофільних вузів.

Прогноз щодо чисельності зайнятих у наукових, науково-дослідних, проектних, дослідницьких організаціях є досить обережний: тут передбачається невеликий ріст, який надалі збалансується на рівні біля 4 тис. осіб.

ТУРИСТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ

Згідно генерального плану (1993 р.) туристична інфраструктура була представлена турбазою «Таврія», бюро подорожей й екскурсій; у туристичній діяльності працювало 0,44 тис. осіб. Передбачалося, що на розрахунковий строк у туристичній діяльності буде зайнято 0,7 тис. осіб, у тому числі на 1 чергу (2000 р.) - 0,55 тис. осіб.

У даний час у сфері туристичної діяльності міста відбулися зміни. Турбаза «Таврія» втратила статус туристичної й стала готелем. Крім бюро подорожей й екскурсій, у Сімферополі туристичну діяльність нині здійснює 200 суб'єктів (189 юридичних осіб й 11 структурних організацій), у яких працює 2336 штатних й 248 позаштатних працівників.

У місті функціонує 3 санаторії-профілакторії загальною ємністю в 50 ліжко-мість, у яких в 2002/2003 році оздоровилося 2715 осіб. Готельний фонд міста (14 готелів) має ємність 2159 місць (940 номерів).

Сімферополь є «воротами» Криму, великим транзитним вузлом по прийому відпочиваючих, через який прибуває більше 80% відпочиваючих у Криму, звідки відбувається їхній розподіл до місць відпочинку й туризму.

За даними Міністерства курортів і туризму АР Крим, потік відпочиваючих за 1996 - 2003 роки мав наступну динаміку (у млн. осіб):

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Усього прибуло, у тому числі:	3,3	2,2	2,9	2,7	3,5	4,4	4,0	4,1
організованих відпочиваючих	1,2	1,0	1,1	0,8	0,9	1,0	1,0	1,1
неорганізованих відпочиваючих	2,1	1,2	1,8	1,9	2,6	3,4	3,0	3,0

Основною метою туристів при відвідуванні Криму є відпочинок (у середньому 60%), лікування (13,8%), спортивно-оздоровчий туризм (8,4%), конгресійний туризм (10%).

Діловий (конгресійний) туризм у Сімферополі пов'язаний, в основному, з його адміністративною роллю й навчанням і перепідготовкою,

підвищенням кваліфікації кадрів, а також міжнародним співробітництвом.

З 852 суб'єктів підприємницької туристичної діяльності Криму на Сімферополь припадає 23%.

Із загального обсягу реалізації туристичних послуг у Криму в 2003 році на Сімферополь припадало 19,6%, незважаючи на те, що місто виконує переважно транзитні функції (прийом приїжджих на вокзали (авіа, залізничний, автобусний), відправлення в регіони Криму, організація харчування й культурно-побутового обслуговування).

На Сімферополь за 2003 року припадало 19,9% витрат по наданню туристичних послуг у Криму; 22,7% кількості обслужених туристів; 10,4% кількості екскурсантів й 22,7% наданих туро-днів.

Якщо розглядати експорт послуг санаторно-курортного, туристичного комплексу й готельного господарства, то місто виділяється з районів і міст республіки найбільшою питомою вагою в структурі послуг саме туристичного комплексу (понад 90%).

Слід також зазначити ріст експорту санаторно-курортних, туристичних і готельних послуг у Сімферополі, з яких на туристичні послуги припадає майже весь обсяг послуг (95% в 2002 р.), що наводиться в таблиці нижче.

Види послуг	2000 р.	2002 р.
послуги санаторно-курортного комплексу	\$2,52 тис.	\$14,17 тис.
туристичні послуги	\$475,94 тис.	\$1565,83 тис.
послуги готельного господарства	\$28,58 тис.	\$65,65 тис.

У той же час «внутрішній» туризм у місті розвинений слабо. Епізодично (за бажанням іноземних туристів) проводяться екскурсії у Неаполь Скіфській й оглядові екскурсії по місту. Сімферополь - місто з багатою історією, місце зосередження історичних і культурних пам'яток, має потенціал для розвитку короткочасного екскурсійно-пізнавального туризму.

І все ж, перспективи розвитку туристичної галузі є залежним від розвитку туризму в Криму в цілому. Обсяг посередницьких і транзитні послуг, що надаються суб'єктами туристичної діяльності Сімферополя, залежать від потоку туристів. З огляду на можливості регіонів Криму по прийому організованих відпочиваючих (близько 2,2 млн. осіб у рік), а число неорганізованих відпочиваючих за прогнозами може скласти до 5 млн. осіб,

загальне число туристів, які можуть відвідати Крим, на розрахунковий строк складе 7 - 8 млн. осіб у рік.

Ці можливості майже в 2 рази вище існуючого стану, що говорить про додаткові резерви для розвитку туристичної діяльності в Сімферополі. Так, у порівнянні з 2000 роком в 2003 році кількість суб'єктів підприємництва, що здійснюють туристичну діяльність, збільшилося в 1,8 рази. Таким чином, можна прогнозувати подальший розвиток туристичної діяльності в Сімферополі на розрахунковий строк, а збільшення чисельності зайнятих у туристичній діяльності в -2 рази. Тобто, чисельність працюючих у туристичній діяльності по Сімферополю можна очікувати на рівні біля 5 тис. осіб.

МАЛЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО

Існуючий стан

За станом на 1.01.2004 у Сімферополі функціонувало 4682 підприємств малого бізнесу, що перевищує показники 2001 року на 18,4% і на 11,8 % 2002 року. Близько 75 % усіх підприємств мали обсяги роботи. Чисельність працюючих на малих підприємствах склала 30290 осіб, що перевищує показники 2001 року на 15,3 % і на 4,7 % 2002 року.

Динаміка зайнятих у малих підприємствах наводиться нижче.

Показники на початок року	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Кількість підприємств	3223	3418	3955	4383	4440	4682
Кількість працюючих (штатних і позаштатних)	22846	23295	26278	28757	31820	30290

Обсяги виробництва продукції (товарів, робіт, послуг) малими підприємствами склала 5128,8 млн. грн., що перевищило показники 2001 року на 38,2% і 2002 року на 20,3 %.

У розрахунку на 1 тис. населення міста припадає 13 малих підприємств, у 2002 році було 11.

Основними видами діяльності підприємств малого бізнесу є торгівля і сфера обслуговування — 37,9 %.

На частку підприємств, що виробляють промислову продукцію, припадає 14 %, підприємств будівництва — 11%, соціального забезпечення й охорони здоров'я — 6%.

Найбільші обсяги продукції, що випускається, здійснені на малих

підприємствах, що вироблять промислову продукцію — 48,2% від усієї продукції, що випускається. У них же працює 21,8 % від усіх працюючих на малих підприємствах.

Для розвитку матеріальної бази малого підприємництва в 2002 році суб'єктам підприємництва передано в оренду нежилых приміщень площею 81 тис. м², що відносяться до комунальної власності, укладено 890 договорів оренди, виділено 145 земельних ділянок для будівництва і розміщення торговельних павільйонів, магазинів, літніх площадок і кафе. У 2003 році надано в оренду представникам малого бізнесу 110 тис. м² нежилых приміщень комунальної власності.

АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ТЕРИТОРІЇ

СУЧАСНИЙ СТАН ПЛАНУВАННЯ ТА ЗАБУДОВИ МІСТА

Сімферополь є адміністративним, економічним і культурним центром республіки Крим.

Мережа магістральних автомобільних доріг зв'язує Херсон з Миколаєвом, Новою Каховкою, Кримом та районними центрами Херсонської області.

Забудова міста історично формувалась на лівому і правому березі ріки Салгір. З появою залізничного сполучення почали активно формуватися промислові вузли та мережа магістральних вулиць. Мережа магістральних автомобільних доріг зв'язує Сімферополь з континентальною Україною, а також з великими містами і курортними районами Кримського півострова Севастополем, Керчю, Євпаторією, Алуштою, Ялтою і Феодосією.

Територія міста в його нинішніх межах складає 10741,0 га.

Ретроспективний аналіз історичних етапів планування і забудови міста, а також містобудівних і природних умов формування загальної планувальної композиції, дозволяє зробити висновок про відсутність єдиної планувальної структури міста. У зв'язку з вищезазначеним для характеристики існуючого планування і забудови міста на наш погляд доцільно поділити місто на шість основних планувальних утворень, що мають загальні часові і планувальні характеристики - центральну, правобережну, південно-західну, північно-східну, західну та північно-західну частини.

Центральна, найбільш давня історична частина міста займає територію, що обмежена з північного сходу р. Салгір, з північного заходу

залізницею КиївСевастополь, з півдня вул. Балаклавською і зі сходу вул. Ялтинською. На горі Петровський, де було закладено скіфське місто, розташовано Кримський археологічний заповідник «Неаполь-Скіфський», де не збереглися жодні наземні споруди.

На заході розташована найбільш стара збережена частина міста татарська Ак-Мечеть з „Циганською слободою“, для планування цієї частини характерні хвилясті вузькі вулиці, провулки (до 4-5 м), дрібна малоценна і зношена забудова, повна відсутність зовнішнього благоустрою.

Далі до північного заходу розташовано центр міста з прямокутною мережею вулиць, що встановлена планом комісії за підтвердженням Катерини II в кінці XVIII ст.

Район найбільш щільно та капітально забудовано житловими будинками та спорудами адміністративно-господарського, торгового і культурно-побутового призначення. Композиційно виділяються площа Леніна з будівлею уряду Криму і театром, а також будівля Верховної Ради зі сквером Перемоги. Забудова цього району переважно 2-4 поверхи зі значним числом одноповерхових будинків. Район забезпечено повним інженерним обладнанням і зовнішнім благоустроєм.

За межами регулярного центрального району, обмеженого вулицями Павленко, Р. Люксембург, Севастопольською та Гоголя, розташована лівобережна частина міста, яка за планувальною структурою випадкова хаотична, не впорядковується будь-якої планувальної ідеї.

Основні масиви садибного житлової забудови зосереджені в районі вулиць Жигаліна, Павленко, Калініна і в привокзальному районі. Тут зосереджено найбільш старий житловий фонд, що не має достатнього інженерного облаштування.

Аналогічна ситуація з житловим фондом в районі вулиць Караїмська, Крилова, Козлова. Такі райони потребують активних реконструктивних заходів.

Значних реконструктивних заходів потребують і квартали історичного центру, впровадження яких ускладнюються не тільки у зв'язку з історикокультурної та архітектурною цінністю їх житлової та громадської забудови, але і через труднощі, що пов'язані з організацією руху транспорту.

У зв'язку з несвоєчасними рішеннями питань реконструкції магістральної вуличної мережі у місті в цілому, пропускна здатність вуличної

мережі на сьогодні не відповідає інтенсивності транспортних потоків, що прямують через центр міста по вул. Севастопольській, К.Маркса, Воровського.

В центральній лівобережній частині міста розташовано ряд скверів, парк ім. Шевченка, зелений театр і спортивний комплекс „Локомотив”.

Основні промислові об'єкти розташовані в південній частині району: об'єднання «Фотон», завод «Пластмас», підприємства харчової промисловості, НПО «Пневматика», завод фурнітурних виробів та інші.

Правобережна частина в планувальному відношенні являє собою більш організовану структуру.

Житлова і громадська забудова сформувалася, в основному, уздовж основних магістральних вулиць — Київської, проспекту Кірова, проспекту Перемоги, вулиці Гагаріна, вулиці Кечкеметської.

Даний район з півночі і сходу обмежений об'їзною дорогою — КиївСімферополь — Ялта (Е-105); з південно-сходу — р. Салгір.

Особливістю цього району є наявність зелених насаджень загального користування, які представлені основними міськими парками — ім. Гагаріна, дитячим парком, Салгірка і меморіальним парком партизанам і підпільникам Криму.

На території правобережної частини знаходяться основні медичні установи міста: лікарняне містечко, центральна районна клінічна лікарня, а також академія природоохоронного і курортного будівництва.

З промислових підприємств у районі розміщений завод «Фотон», «Сантехпром», завод автомобільних кермів, а також декілька АТП і гаражно-будівельних кооперативів.

Усі ці підприємства відносяться до III класу шкідливості і мають санітарно-захисну зону 50 м.

Південно-західна частина міста одержала активний розвиток за останні 15-20 років. Ця частина міста охоплює території південніше вул. Балаклавської, на заході граничить з аеропортом Заводський, на сході з вул. Ялтинською.

Тут сформувалися мікрорайони багатоквартирної забудови «Залісся»

(р-н «Пневматика»), а також райони по вул. Російській і вул. 60 років Жовтня.

Для розселення депортованих татар та інших народностей були виділені території в даній частині міста і сформувався район компактного розселення АкМечеть, Новомиколаївка в районі вул. Абул Тейфика та Акь-Къая. Це в основному садибна забудова, яка має недостатній рівень зовнішнього благоустрою й інженерного устаткування.

Із громадської забудови у цій частині міста розташований лікарняне містечко, ПТУ, а також торгово-побутовий комплекс «Молодіжний», будинок Торгівлі, музей археології Криму й інститут економіки і управління.

Північно-східний район сформований уздовж проспекту Перемоги і Феодосійського шосе в районах селищ Біле і Кам'янка. Активний розвиток набула садибна забудова для компактного розселення депортованих кримських татар і інших народностей.

Рівень зовнішнього благоустрою й інженерного устаткування досить низький і вимагає значних капітальних вкладень.

З установ обслуговування на території району розташований речовий ринок, торговий центр, автоцентр ВАЗ та інші установи торгівлі.

Основні промислово-комунальні об'єкти представлені АТП, тролейбусним парком, автостанцією «Східна» і т.п.

Західний район розташований на захід від магістральної залізничної лінії Сімферополь — Севастополь і являє собою промислово-сельбищне утворення.

За останні 15-20 років тут виникли райони садибної забудови «Жигулин Гай» і багатоквартирної забудови в районі вул. Героїв Сталінграда.

Промисловість представлена досить великими підприємствами, заводами «Сільмаш», «Електротехнічний», «Криммеблі», «Ім. Куйбишева», завод ЗБІ.

Ця частина міста пов'язана з центральною частиною трьома шляхопроводами через залізницю — у створі вул. Героїв Сталінграда — вул. Новомиколаївська (у південній частині), вул. Кіма з виходом на вул. Гагаріна в районі залізничного вокзалу, і з Євпаторійського шосе на вул. Київську.

Північно-західна частина міста сформувалася в післявоєнні роки в зв'язку з будівництвом автодороги Москва-Ялта і будівництвом Сімферопольського водоймища, що обмежило розвиток міста в південнозахідному напрямку.

Розвиток селищ або точніше сельбищних зон при визначених видах господарської діяльності — це типова структура промислово-селітебних зон для соціалістичної економіки. Будувалася ГРЕС для постачання міста електроенергією, при ній будувалося селище і т.д.

Таким чином, у північно-західній частині виникла група селищ: Аерофлотський при аеропорті, Бітумне при залізничній станції, Комсомольське й Аграрне для сільгоспвиробництва.

Житлові селища досить упоряджені, мають повне інженерне устаткування і гарний транспортний зв'язок з м. Сімферополем.

Таким чином, у результаті аналізу існуючого стану планування і забудови міста Сімферополя виявлено ряд проблем, які необхідно врахувати при розробці нового генерального плану, а саме:

- сформована планувальна структура міста не відповідає як сучасним, так і перспективним вимогам, і тому вимагає значних змін і удосконалення;
- магістральна вулична мережа міста не відповідає сучасним (по пропускній здатності) вимогам як у центральній частині, так і в периферійних районах;
- житлова забудова недостатньо забезпечена інженерно-транспортною інфраструктурою для нормального функціонування, у районах садибної забудови відсутній зовнішній благоустрій;
- існуючі зелені насадження загального користування не відповідають нормативним і повинні бути значно збільшені.

МІСЬКІ КЛАДОВИЩА

На сьогоднішній день на території Сімферополя знаходиться 13 кладовищ з традиційними похованням.

Кладовище Абдал № 2 має територіальні резерви для поховань до 16 га.

Виходячи з повного нормативного розрахунку згідно з таблицею 6.1 "ДБН 360-92" - 0,24 га на 1 тис. мешканців потрібна територія для кладовищ на розрахунковий строк складе 93,6 га. Тому, враховуючи існуючі територіальні резерви кладовища та планувальні можливості його розвитку, генеральним планом передбачено покриття дефіциту в територіях для нових

поховань за рахунок розширення ділянки саме цього кладовища на 28,5 га, а також розміщення нового кладовища в районі діючого полігону ТПВ - 50 га, який на перспективу підлягає закриттю.

На проектний строк пропонується будівництво крематорію (розміщення визначається окремим завданням на проектування). Площа земельної ділянки за нормативом складає 7,8 га.

ОХОРОНА КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ МІСТА

У місті є ряд пам'ятників архітектури, культури, історії й археології, що мають цінність для міста. Серед пам'ятників – 7 мають статус національного значення:

1. Городище Неаполь Скіфський, некрополі III ст.. до н.е. – III ст.. н. е;
2. Садиба П.С. Палласа, кінець XVIII ст.. – початок XIX ст.;
3. Комплекс замиського будинку М.С.Воронцова, будівля 1826 р.;
4. Колишній страноприємний будинок А.С. Таранова-Білозерова, 1822-1826р.;
5. Колишній будинок Мюльгаузена, 1878 р.;
6. Будинок у якому працював Н.И.Пирогов, друга половина XIX ст.;
7. Пам'ятник К.А.Треньову, 1960 р.

В охоронну зону історичного ядра Сімферополя включена територія колишнього середньовічного міста «Ак-Мечеть» і частина забудови Сімферополя XIX — початку XX вв. Границя зони проходить по планувальних і природних рубежах: по ріці Салгір по вул. Річковій, Павленко, Казанській, по вододільному гребені, що ділить візуально цю частину міста (вул. Крейзера), по загальноміських магістралях: вул. Калініна, Маяковського, по пр. Кірова, по вулицях Чехова, Нижньогоспітальній і Студентській, лівому берегу Салгіра, по вул. Мокроусова, Київській, Лютневій і Шполянській.

Зона історичного ядра міста не є заповідником, воно несе на собі сьогодні функції загальноміського центра й отже має тенденцію до свого подальшого розвитку.

Режим використання зони суворого регулювання забудови історичного ядра Сімферополя

Першорядним завданням при плануванні й виконанні будь-яких робіт у зоні історичного ядра є:

- Збереження історичного середовища, охорона архітектурно - планувальної структури історичного центра.
- Охорона й обґрунтоване використання пам'ятників архітектури, історії й культури, збереження всіх цінних будинків фонові забудови. При поганому матеріальному збереженні будинків відтворення їх методом нового будівництва.
- Збереження існуючої сітки вулиць. На даній території неприпустиме будівництво нових загальноміських транспортних магістралей. Зміна категорії вулиць, що тягне за собою архітектурно-просторові зміни. Зміни погоджувати з органами по охороні пам'ятників.
- Збереження квартальної забудови, як єдиного принципу забудови історичного центра.
- Будівництво нових будинків вище 1/3 висоти існуючих вимагає спеціального обґрунтування й повинне виходити з міркувань розвитку саме історичного центра.
- При функціональному зонуванні загальноміського центра враховувати в першу чергу сформовану забудову й можливості адаптації до неї цих функцій.

Охоронні зони комплексних пам'ятників за межами зони історичного ядра. Територія межі, режим використання.

За межами зони історичного ядра Сімферополя розроблено 6 охоронних зон на комплекси пам'ятників архітектури, історії й культури, археології. Ці охоронні зони поєднують групи будинків і споруд які представляють архітектурну й культурну цінність для всього міста, групи зв'язані між собою історично, асоціативно й візуально. Це:

- охоронна зона городища Неаполь Скіфський. У зоні регулювання всі земляні роботи треба проводити під контролем інституту археології. Архітектурних обмежень по новому будівництву на цій ділянці немає.
- охоронна зона архітектурного комплексу колишнього заміського маєтку доктори Мюльгаузена - 0,56 га.
- охоронна зона архітектурно-паркового ансамблю колишнього заміського маєтку «Салгірка» -42,35 га. Площа зони регулювання забудови - 12,1 га.
- охоронна зона архітектурного ансамблю по вул. Батурина - 2,8 га
- охоронна зона Вірмено-Григоріанського і військового цвинтаря по вул. Старозенітній - 4,97 га
- охоронна зона Християнського цивільного цвинтаря над Анатрінськими ставками - 13,3 га

Передбачити поступове зменшення функціональних навантажень на територію зони історичного центра, де обмежене будівництво і е складність

транспортного обслуговування.

- облік візуального впливу пам'ятників й архітектурних доміант, збереження коштовних панорам у межах охоронної зони.
- всі реставраційні, проектні й будівельні роботи повинні вестися під контролем органів по охороні пам'ятників.

РОЗРАХУНОК УСТАНОВ ТА ПІДПРИЕМСТВ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Розрахунок ємності установ і підприємств обслуговування населення міста Сімферополя (міськрада) та населення прилеглого району виконаний на період розрахункового строку до 2026 р. у відповідності до норм та вимог ДБН 360-92.

Чисельності населення Сімферополя (міськрада) на розрахунковий строк приймалася у 390,0 тис. осіб (див. розділ «Прогноз чисельності та статевовікового складу населення»).

Населення прилеглого району визначено згідно з додатком 6.1 (рекомендований). Додаткові місткості установ і підприємств культурно-побутового обслуговування, враховують населення Сімферопольського району і населення АР Крим (без населення Сімферополя (міськрада) Сімферопольського району).

Чисельність населення (на початок 2026 року) для Сімферопольського району прийнята орієнтовно у 150,0 тис. осіб, а чисельність населення АР Крим прийнята орієнтовно у 1460 тис. осіб (без населення Сімферополя (міськрада) і Сімферопольського району).

ТРАНСПОРТ

1. ІСНУЮЧИЙ СТАН

1.1 Зовнішній транспорт

Положення Сімферополя в загальній дорожньо-транспортній мережі України дозволяє віднести його до одного з найбільших її транспортних вузлів. Саме тут перетинаються основні транспортні потоки Кримського півострова, розташовано центральний аеропорт Криму і основні пасажирська та вантажна залізничні станції.

Внутрішньоміські, приміські і міжміські пасажирські і вантажні перевезення Сімферополя обслуговує досить потужний транспортний комплекс, інфраструктура якого включає ряд споруд зовнішнього транспорту (автомобільного, залізничного, повітряного), мережі залізничних і

автомобільних доріг державного і місцевого значення, магістральної вуличної мережі міста і мережі міського пасажирського транспорту.

1.1.1 Автомобільні дороги і автотранспорт

Автомобільні дороги і автотранспорт відіграють значну роль в забезпеченні внутрішніх пасажирських і вантажних перевезень. До Сімферополя підходять 5 доріг державного значення, а також дороги місцевого значення.

Всього по Сімферопольському адміністративному району налічується 554,6 км автомобільних доріг. З них державного значення — 160,7 км (141,2 км магістральних і 19,5 км — регіональних), місцевого значення — 393,9 км (50,6 км територіальних; 80,1 — районних; 263,2 км — сільських).

За даними служби автомобільних доріг в АР Крим, на її обліку відсутні дороги загального користування з ґрунтовими ділянками, тобто всі дороги загального користування мають тверде покриття.

Основною транспортною магістраллю у межах зони впливу є магістральна дорога, траса якої співпадає з проходженням доріг міжнародного класу. Це магістраль М26 — Харків — Сімферополь — Севастополь, що співпадає з дорогою Е105 — Москва — Орел — Харків — Сімферополь — Алушта — Ялта.

Інтенсивність руху вимагає реконструкції існуючих автодоріг і їх підходів до міста, доведення їх технічних параметрів (поздовжніх профілів, ширини проїзної частини, вертикальних і горизонтальних радіусів і т.п.) до існуючих нормативів для доріг 1-ї технічної категорії.

Особливістю Сімферополя як транспортного вузла є той факт, що значну частку в транспортному потоці, що підходить до міста, складає транзит. Вагома частка транзитного легкового автотранспорту проходить через місто, у той же час відчутна і частка вантажних автомобілів, що проходять через місто. Оскільки рух вантажного транспорту через центральну частину міста заборонено, весь цей потік, що збирає вантажний транзит з Євпаторійського, Харківського, Феодосійського і Ялтинського напрямів, проходить по існуючій ділянці обхідної дороги. У свою чергу, потік, що рухається по Севастопольському Миколаївському напрямках, через відсутність обхідної дороги на даній ділянці вимушений рухатися по периферійних вулицях міста, не розрахованих на таку інтенсивність руху, створюючи додаткові складнощі для внутрішньоміського транспортного руху.

Зовнішні автобусні пасажирські перевезення здійснюються з трьох автостанцій і автовокзалу, деякі з яких по рівню свого технічного оснащення, розташуванню в плані міста і зайнятої території не відповідають нормативним умовам їх експлуатації.

За даними ВАТ «Кримавторанс», кількість відправлень автобусів з автовокзалу і автостанцій міста Сімферополя за 2004 рік склала: автовокзал — 1993 (серпень — 221; в середньому — 166 за місяць); автостанція «Курортна» — 5143 (серпень — 668; в середньому — 429 за місяць); автостанція «Західна» — 2183 (серпень — 192; в середньому — 182 за місяць); автостанція «Східна» — 1977 (серпень — 192; в середньому — 165 за місяць);

У рішеннях попереднього генерального плану розвитку міста було закладено заходи щодо розвитку мережі автостанцій із закріпленням земельних ділянок для розміщення на них нових автостанцій, проте, до теперішнього часу вони не реалізовані, і автостанції продовжують функціонувати в обмежених умовах.

1.1.2 Залізничний транспорт

Залізничний вузол Сімферополя формують обслуговуючі місто станції Сімферополь, Бітумна, Чистенька і підходи з боку Джанкоя (двоколійна, електрифікована) і Севастополя і (однопутна, електрифікована).

Перегін	Кількість головних колій	Вид тяги	Розміри руху потягів, пар за добу			
			пасажирських	приміських	вантажних	
					графік	факт
Бітумне - Сімферополь	2	електротяга	24 + 47 ¹	9	15	7
Сімферополь - Чистенька	1	електротяга	5 + 4 ¹	8	11	4

Електрифікована двоколійна залізнична магістраль Москва — ДжанкойСімферополь — Севастополь проходить в північно-західній частині Сімферополя, в напрямі з півночі на південь.

Саме місто Сімферополь і його промислові підприємства обслуговуються залізничним транспортом за допомогою станцій Сімферополь і Бітумна. У обслуговуванні підприємств південно-західного промислового вузла міста задіяна станція Чистенька. На даний момент пропускна спроможність перегону Сімферополь — Чистенька практично вичерпана. Проблема може бути вирішена за умови будівництва другої пасажирської станції Сімферополь на північному в'їзді в місто.

Характеристика пасажирських і вантажних перевезень по станціях за 2003 рік приведена нижче.

Пасажирські перевезення (2003 рік)				
Станція	Відправлення пасажирів за рік, тис. осіб			
	Всього	В т.ч. в прямому сполученні	у місцевому сполученні	у приміському сполученні
Бітумне	97,1	-	-	97,1
Сімферополь ²	8319,7	2128,0	465,4	5726,3
Чистенька	17,0	-	-	17,0
Всього	8433,8	2128,0	465,4	5840,4

Вантажні перевезення (2003 рік)						
Станція	Прибуття, тис. тонн				Відправлення, тис. т	
	Всього	зокрема			Всього	В т.ч. будівельні матеріали
		Кам'яне вугілля	Нафто-продукти	Будівельні матеріали		
Бітумне	556,7	84,5	153,1	245,3	61,2	12,6
Сімферополь	326,7	-	76,6	96,3	32,9	-
Всього	883,4	84,5	229,7	341,6	94,1	12,6

1.1.3 Авіаційний транспорт

У Сімферопольському регіоні за допомогою авіаційного транспорту виконуються вантажні і пасажирські авіаперевезення через державне підприємство «Міжнародний аеропорт Сімферополь». Також в Сімферополі базується Кримське державне авіаційне підприємство «Універсал — Авіа».

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт Сімферополь». Призначення аеропорту — організація прильотів і вильотів пасажирських і вантажних літаків і вертольотів, основний вид діяльності — відправлення (прийом) пасажирів і вантажів, обслуговування повітряних суден. Статус аеропорту — міжнародний. Цілодобово і цілорічно виконується прийом повітряних суден всіх класів.

Аеропорт має в своєму розпорядженні дві злітно-посадкові смуги (ЗПС-1 і ЗПС-2). ЗПС-1 споруджена в 1959 році, довжина — 2700 м, ширина — 45 м; ЗПС-2 споруджена в 1980 році, довжина — 3700 м, ширина — 60 м. В даний час використовується тільки ЗПС-2.

Приймаються літаки таких типів: Ан-24, Як-40, Як-42, Ту-134, Ту-154, Іл-62, Іл-76, DC-10, Boeing-737 і ін. Нижче в таблиці представлена

характеристика виробничої діяльності аеропорту за 2002-2004 роки

Показники	Звітний період		
	2002 рік	2003 рік	2004 рік
<i>Відправлення</i>			
пасажирів (усього, тис. осіб)	179,3	226,3	280,0
у т.ч. за межі України	125,9	150,0	165,0
вантажів ¹ (усього, т)	324,2	443,6	500,0
у т.ч. за межі України	297,8	421,0	450,0
<i>Середньодобова кількість рейсів</i>			
Усього, у т.ч. по типах	13	14	15
АН-24	5	5	5
Як-40	2	2	2
Як-42	1	2	3
Ту-154	1	1	1
Ту-134	1	1	1
Boeing-737	1	1	1
Boeing-735	1	1	1
Іл.-86	1	1	1

Основні напрямки авіаперевезень аеропорту:

Україна: Київ, Донецьк, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Львів, Маріуполь, Миколаїв, Полтава, Одеса, Тернопіль, Ужгород, Харків, Хмельницький, Чернівці.

Країни СНД: Москва, Єкатеринбург, Казань, Красноярськ, Мурманськ, Новосибірськ, Самара, Оренбург, Санкт-Петербург, Сургут, Уфа, Хабаровськ, Актау, Атирау, Єреван, Тбілісі, Ташкент.

Країни далекого закордону: Франкфурт, Тель-Авів, Варшава, Стамбул, Вільнюс, Гамбург, Венеція, Мюнхен, Дюссельдорф, Лас-Пальмас, Ріміні, Софія, Рим, Хартум, Цюріх, Штутгарт, Хельсінкі.

Крім того, керівництвом аеропорту ведеться постійна робота з авіакомпаніями України і закордонних країн по відкриттю нових авіаліній з Сімферополя (до Сімферополя).

На даний час ведеться реконструкція пасажирського терміналу (виліт) міжнародних авіаліній; почата розробка бізнес-плану по реконструкції ЗПС-1.

В майбутньому для нормальної роботи аеропорту окрім реконструкції ЗПС-1 необхідний ремонт ЗПС-2; будівництво до 2015 - 2020 років нового

аеровокзального комплексу. У 2005-2006 роках планується реконструкція пасажирського терміналу внутрішніх авіаліній.

Кримське державне авіаційне підприємство «Універсал-Авіа». Аеродром займається в основному авіаційно-хімічними роботами, обслуговуванням морських бурових установок, будівельно-монтажними роботами з використанням літаково-вертолітного парку, патрулюванням лісів, гасінням пожеж; останніми роками вантажними і пасажирськими перевезеннями не займається. Працює цілорічно, в світлий час доби.

Статус аеродрому — місцеві (кримські) авіалінії. Приймає літаки типу Ан-28 і Л-410 із злітною вагою не більше 5 т. Аеродром має в своєму розпорядженні одну злітно-посадкову смугу, довжина — 1800 м, ширина — 60 м. ЗПС побудована в 1950 р.

За 2003 рік повітряними суднами аеродрому оброблено 40,6 га сільськогосподарських площ. Як вже наголошувалося, останніми роками вантажними і пасажирськими перевезеннями підприємство не займається.

В даний час підприємству потрібне оновлення вертолітного парку. З цього питання керівництвом ведуться переговори з Улан-Удінським вертолітним підприємством (Російська Федерація).

1.1.3 Митні пункти пропуску

На даний момент у межах зони впливу м. Сімферополь функціонує один повітряний міжнародний пункт пропуску (№010100) — міжнародний аеропорт «Сімферополь».

Нижче в таблиці приведені показники його роботи за 2002 - 2004 роки.

	Одиниця виміру	Звітний період		
		2002 рік	2003 рік	2004 рік
Відправлення пасажирів за межі України	тис. осіб.	125,9	150,0	165,0
Відправлення вантажів за межі України	тон	297,8	421,0	450,0

1.2 Міський пасажирський транспорт.

Існуюча транспортна схема Сімферополя включає лінії автобусного і тролейбусного руху. Нижче приведені основні показники роботи масового пасажирського транспорту за 2004 рік.

Показники	Одиниця виміру	Види ТРАНСПОРТУ		
		АВТОБУС	ТРОЛЕЙБУС	УСЬОГО
Обсяг пасажирських перевезень	тис. пас. / добу	439,0	335,5	774,5
	%	56,7	43,3	100
	млн. пас. / рік	89,60	68,48	158,1
Середня довжина поїздки	км	4,55	2,59	-
Пасажирська робота	млн. пас-км / рік	407,7	177,4	585,1
Кількість маршрутів	одиниць	86	14	100
Середня довжина маршруту	км	6,43	9,52	-
Середній інтервал руху	хвилин	4,5	8,2	-

1.2.1 Міський троллейбус

Значну роль в забезпеченні міських перевезень грає троллейбусний транспорт, роботу якого забезпечує Кримське державне виробниче підприємство «Кримтроллейбус». До складу КДВП «Кримтроллейбус» входять наступні структурні підрозділи:

- 1) Сімферопольський троллейбусний парк №1, розташований за адресою: Сімферополь, вул. Київська, 78. Площа земельної ділянки — 4,70 га. Проектна потужність — 100 одиниць рухомого складу; фактично експлуатуються — 127 одиниць рухомого складу.
- 2) Сімферопольський троллейбусний парк №2, розташований за адресою: Сімферополь, вул. Глінки, 69. Площа земельної ділянки — 6,12 га. Проектна потужність — 200 одиниць рухомого складу; фактично експлуатуються — 112 одиниць рухомого складу.
- 3) Служба аварійно-відновних і капітальних ремонтів (САВіКР), автогосподарство, ремонтно-будівельна ділянка, відділ матеріально-технічного постачання, розташовані за адресою: Сімферополь, вул. Тургенєва, 11. Площа земельної ділянки — 2,10 га. Потужність — 190 ремонтів в рік; фактична кількість ремонтів за 2004 рік — 24.

На міських маршрутах на даний час працює 139 одиниць рухомого складу, практично весь парк потребує оновлення (зношення рухомого складу досягає практично 90%). Якщо в період з 1985 року по 1992 парк троллейбусів в місті виріс на 14%, то за період з 1992 по 2003 рік було закуплено всього декілька одиниць рухомого складу. Такий стан троллейбусного господарства спричинений невизначеністю, пов'язаною з адміністративною підлеглистю КГПП «Кримтроллейбус», нерегулярністю дотаційних виплат, і т.п.

За останні 10 років ліквідований маршрут №2 (Мар'їно — Залізничний вокзал), продовжений до залізничного вокзалу маршрут №13, відкрита

тролейбусна лінія в мікрорайон «Загородній» (кінець 2004 року), введений в експлуатацію (березень 2002 року) маршрут №15 («Балаклавській ринокплоща Куйбишева»).

Усього в місті функціонує 14 троллейбусних маршрутів, загальною довжиною 129,4 км. Протяжність троллейбусної мережі по осі вулиць — 47,6 км.

Всього, за звітними даними КДВП «Кримтролейбус», за 2003 рік троллейбусним транспортом перевезено 84449,4 тис. пасажирів, (з них 34336,1 тис. пільгових), в т.ч. по місту Сімферополь — 68482,4 тис. пасажирів (з них 27336,8 пільгових).

1.2.2 Автобус

Сімферополь має розвинену мережу маршрутів автобусного транспорту. Загальна довжина 86 маршрутів (20 міських автобусних і 66 автобусних в режимі маршрутного таксі) складає майже 570 км, протяжність ліній руху по осі вулиць складає 155,4 км. На міських автобусних маршрутах, які обслуговує єдине АТП, задіяні 132 одиниці рухомого складу різної місткості. Кількість рухомого складу, що працює на маршрутах таксомоторів, точно невідомо, з огляду на те, що на даних маршрутах працюють приватні перевізники. Орієнтовно ця цифра коливається в районі 1000-1100 транспортних засобів.

Останнім часом в місті різко (майже на 70%) знизилася частка автобусів великої і дуже великої місткості. В той же час, вулиці перенасичені мікроавтобусами, що не може не позначатися на загальному режимі руху транспорту і пропускній спроможності магістральної мережі міста в цілому. На основних магістралях міста спостерігається надмірна концентрація пасажирського транспорту:

— Бульвар Леніна — вул. Карла Маркса (Рози Люксембург) — вул. Леніна — вул. Воровського (мікроавтобуси — 318 од./год., автобуси — 50 од./год., троллейбуси — 32 од./год.)

— Вулиця Київська (мікроавтобуси — 358 од./год., автобуси — 72 од./год., троллейбуси — 32 од./год.)

— Проспект Перемоги — проспект Кірова — вул. Севастопольська (мікроавтобуси — 316 од./год., автобуси — 74 од./год., троллейбуси — 39 од./год.)

Саме завдяки такій кількості маршрутів, таксомоторів, і їх концентрації на основних магістралях, в місті досить низький коефіцієнт пересадки на автобусному транспорті, близько 1,05-1,13.

Проте, незважаючи на певні позитивні моменти ситуації (низький коефіцієнт пересадки, малі інтервали в русі маршрутних таксомоторів), що склалася, така кількість мікроавтобусів малої місткості, в комплексі з концентрацією маршрутів, створює значні навантаження на переобтяжену магістральну мережу. Крім того, на цих маршрутах працюють в основному застарілі мікроавтобуси марки «Газель», лише невелика частина рухомого складу — це новіші і місткі мікроавтобуси типу «Богдана» і «Еталон».

1.2.3 Легковий транспорт

За даними відділу Державтоінспекції, на 01.01.2003 парк автомобільного транспорту в м. Сімферополі складав 87373 одиниць (255 одиниць на 1 тисячу мешканців), зокрема:

- в особистій власності громадян — 66625 одиниць (195 одиниць на 1 тисячу мешканців);
- на балансі підприємств і організацій — 20747 одиниць (60 одиниць на 1 тисячу мешканців).

Кількість легкового автотранспорту по Сімферополю склала 62232 одиниці (182 одиниці на 1 тисячу мешканців), зокрема індивідуального — 57239 одиниць (167 одиниць на 1 тисячу мешканців). Кількість мотоциклів на той же період склала 2596 одиниць (8 одиниць на 1 тисячу мешканців).

Легкові автомобілі індивідуального користування зберігаються власниками на автостоянках, в гаражних кооперативах, а також по місцю мешкання власників на території індивідуальною жилою забудови.

У місті існує 38 гаражно-будівельних кооперативів (ГБК), що забезпечують 17655 машино-місць для зберігання індивідуального легкового автотранспорту; крім того, існує 48 автостоянок, що охороняються, для постійного зберігання легкових автомобілів, які забезпечують ще 6736 машино-місць. Таким чином, показник забезпеченості місцями зберігання індивідуального легкового автотранспорту (без урахування можливості зберігання на території індивідуальною жилою забудови) досить низький, і складає 43%.

Технічне обслуговування легкового автотранспорту забезпечує мережа АЗС і СТО. Кількість АЗС по районах міста представлена в таблиці нижче.

Адміністративний район	Кількість АЗС	
	Що функціонують	Проектних
Центральний	19	8
Залізничний	27	10
Київський	32	9
<i>Всього по місту</i>	78	27

Мережа СТО в місті представлена, в основному, невеликими станціями, що не надають повного комплексу послуг з обслуговування легкового автотранспорту. За даними Державтоінспекції, в Сімферополі функціонує 3 великих станції технічного обслуговування, що пропонують повний комплекс послуг з сервісного обслуговування і ремонту легкового автотранспорту, це:

- сервісний центр «Крим-Лада», пр-т Перемоги, 210
- сервісний центр АвтоЗАЗ-Daewoo, вул. Київська, 148
- сервісний центр «Таврія-Авто», вул. Училищна, 42.

В цілому ж по місту спостерігається тенденція розвитку малих приватних СТО з малою кількістю постів і вузьким профілем пропонованих послуг.

1.3 Вулично-дорожня мережа міста.

Існуюча магістральна мережа Сімферополя має чітко виражену радіальну структуру, сформовану магістралями загальноміського значення, такими як вул. Київська, вул. Севастопольська, проспект Перемоги, вул. Ялтинська, проспект Кірова. Напрями цих магістралей співпадають з напрямками зовнішніх автодоріг на Харків, Євпаторію, Феодосію, Ялту, Севастополь, що підходять до міста. Також, північно-східну частину міста, від Євпаторійського шосе до виходу на Ялту охоплює обхідна дорога. Таким чином, основою мережі є два діаметри, напівкільцевою магістраллю.

Перший з діаметрів — Харківське шосе — вулиця Київська — вулиця Ялтинська — Ялтинське шосе — проходить в напрямі з північного заходу на південний схід міста по дотичній до міського центру, зв'язуючи віддалені райони міста між собою і з центром міста. Окрім цього, в даний час по цій магістралі проходять потужні транзитні потоки пасажирського, легкового, а на деяких ділянках і вантажного транспорту.

Другий діаметр, Феодосійське шосе — проспект Перемоги — проспект Кірова — вулиця Севастопольська, проходить з північного сходу

міста через його центр на південний захід, виконуючи на ділянці проспекту Кірова функцію головної вулиці міста. Він зв'язує віддалені житлові райони по вулиці Севастопольській і проспекту Перемоги, як між собою, так і з центром міста, забезпечуючи пропуск внутрішньоміського і транзитного транспорту. На ділянках проспекту Перемоги і вулиці Севастопольської проходить вантажний автотранспорт.

Зв'язує ці 2 діаметри напівкільцева магістраль вулиця Кечкеметська вулиця Гагаріна, а також ділянка обхідного кільця міста виконують функцію зв'язку периферійних районів міста із загальноміськими магістралями, а також пропуску транзитного легкового і вантажного руху в обхід центру міста або міста взагалі.

Крім вказаних доріг загальнодержавного значення, в магістральну мережу міста вливаються наступні дороги: Євпаторійське шосе (з півночі) — регіональна дорога загальнодержавного значення, Миколаївське шосе (із заходу) територіальна дорога місцевого значення. Вони пов'язують Сімферополь з курортними зонами, розташованими на західному узбережжі Кримського півострова. В той же час ділянка Євпаторійського шосе в межах міської межі є магістральною вулицею загальноміського значення, пов'язуючи центральний аеропорт міста Сімферополь, селище Комсомольське і район ГРЕС безпосередньо з містом.

Одним з важливих зв'язків в системі загальноміських магістралей є магістраль бульвар Леніна — вулиця Карла Маркса (Роза Люксембург) — вулиця Леніна — вулиця Воровського, яка зв'язує між собою автовокзал, центр міста, станцію міжміського тролейбуса і залізничний вокзал.

Всього по магістральній мережі міста налічується: магістральних вулиць загальноміського значення — 45,5 км; магістральних вулиць районного значення — 80,1 км; об'їзна дорога — 13,3 км.

Класифікація вулично-дорожньої мережі була прийнята по функціональному значенню магістральних вулиць для міста з урахуванням інтенсивності транспортного руху на них.

Довжина магістральної мережі (без об'їзної дороги) складає 125,6 км, існуюча ж щільність магістральної мережі в середньому по місту складає 1,9 км/км. Магістральна мережа центральної частини міста характеризується прямокутною сіткою вулиць з частими її перетинами (в середньому через 100-150 м), що негативним чином позначається на режимі руху транспорту, спричиняючи його затримки на перехрестях, утруднюючи організацію руху, знижуючи швидкість. На окремих ділянках швидкість руху транспортних потоків падає до 10 км/год.

У районах периферійної старої забудови збереглася мережа звивистих, вузьких, неупорядкованих вулиць, які не пристосовані для пропуску по ним транспорту.

Вулична мережа районів з малоповерховою забудовою (уздовж вул. Севастопольської, вул. Куйбишева і ін.) також характеризується частою прямокутною сіткою вулиць, багато з яких не мають твердого покриття. Крім того, багато з вулиць, що виконують функції магістралей загальноміського і районного значення, не відповідають нормативним вимогам і параметрам.

Всі ці чинники знижують швидкість руху, пропускну спроможність вуличнодорожньої мережі і не забезпечують необхідної безпеки руху.

Система магістралей, що склалася вмісті, в достатній мірі забезпечує зв'язки у напрямі Пн.-Зх. — Пд.-Сх. До основних зв'язків по цьому напрямку слід віднести:

— Ялтинське шосе — вулиця Ялтинська — вулиця Київська — Московське шосе, що зв'язує віддалені райони міста між собою і з центром міста;

— Вулиця Куйбишева — вулиця Лермонтова — вулиця 51-й Армії, що зв'язує великий житловий район на північному сході міста з радіальною магістраллю — проспектом Перемоги, що веде в центр міста;

— Бульвар Леніна — вулиця Розі Люксембург (Карла Маркса) — вулиця Леніна — вулиця Воровського — вулиця Беспалова, що зв'язує центр міста, залізничний і автовокзал, житлові райони;

— Вулиця Калініна — вулиця Маяковського — вулиця Козлова — вулиця Руська, що зв'язує район Петровської балки, центральну промзону з районом «Українка», прилеглою до залізниці складською зоною, центром міста.

Слід зазначити факт незадовільного зв'язку району вулиці Ялтинської з центральною частиною міста, яка здійснюється по вулицях Крилова, Верхньо-Петровській і спуску по вулиці Беспалова, де значні подовжні ухили, обумовлені характером рельєфу, не дозволяють забезпечити пропуск громадського транспорту.

З іншого боку, зв'язки по напрямку Пн.-Сх. — Пд.-Зх. явно недостатні: Феодосійське шосе — проспект Перемоги — проспект Кірова — вулиця Севастопольська, основна поздовжня вісь даного напрямку. Крайню

перевантаженість цих магістралей зумовлює той факт, що основний об'єм руху транспорту, що рухається в поздовжньому напрямі, здійснюється саме по ним.

За даними обстеження інтенсивності транспортного руху до Сімферополя, проведеного інститутом «Діпромiсто» в 2004 році, на деяких ділянках інтенсивність руху транспорту в час пік по проспекту Перемоги досягає 3300 приведених одиниць в годину в одному напрямі, по проспекту Кірова— 2800, по вулиці Севастопольській - 2900. Становище погіршується з настанням курортного сезону, коли об'єм транспортних потоків, серед яких досить велика частка транзиту, зростає на 20 — 30%.

Створення дублера для проспекту Кірова — вулиці Караїмської в якійсь мірі знижує навантаження в центрі міста по даному напрямку, але значного ефекту цей захід не має, оскільки створення повноцінного дублера потребує пробивку вулиці Шмідта до проспекту Перемоги і вулиці Караїмської до вулиці Севастопольської, що до теперішнього часу не реалізовано.

Єдиним зв'язком на даний час, який доповнює основну поздовжню магістраль напрямку Пн.-Сх – Пд.-Зх, є магістраль вулиця Кечкеметська — проспект Гагаріна — провулок Товарний — вулиця Жигаліної — вулиця Елеваторнавулиця Зарічна. Ця магістраль також переобтяжена транспортом (значною мірою вантажним), і на окремих ділянках вимагає серйозної реконструкції (пробивка провулка Товарного як ділянки проспекту Гагаріна). В той же час, значна віддаленість даної магістралі від основної осі не дозволяє розглядати її як повноцінний дублер магістралі проспект Перемоги — проспект Кірова— вулиця Севастопольська, і, отже, друга магістраль не забезпечує розвантаження основного діаметру.

Існуючий хід вулиця Толстого — вулиця Тролейбусна — вулиця Лермонтова по технічних параметрах проїзної частини на цих вулицях розташування в плані міста на даному етапі може служити лише допоміжний зв'язком.

Перелічені факти чітко вказують на необхідність створення нових додаткових дублюючих зв'язків, які зможуть зняти надмірне транспортне навантаження з магістралей в центральній частині міста, зв'яжуть найбільш віддалені частини міста по найкоротших відстанях, забезпечать надійний зв'язок з майданчиками нового житлового будівництва і допоможуть найбільш раціональним чином здійснити організацію міського пасажирського транспорту.

За даними обстежень, в структурі транспортного потоку значної

частини магістралей вагому частку займає вантажний транспорт. Цей факт дає передумови до вживання заходів по організації руху таким чином, щоб прибрати вантажний транспорт з основних магістралей міста і житлових вулиць.

У місті функціонують наступні транспортні споруди: 12 позавуличних пішохідних переходів; 12 автомобільних мостів; 3 розв'язки в різних рівнях по обхідній дорозі; 3 шляхопроводи через залізницю.

Практично всі перетини міських магістралей виконані в одному рівні. Для більшої частини з них характерна перевантаженість транспортними потоками, що зумовлює зниження пропускної спроможності вузлів, це в свою чергу призводить до зниження пропускної спроможності магістральної мережі міста в цілому. Частина перетинів організована з рухом транспортних потоків по кільцю. Це такі вузли, як Московська площа, площа Куйбишева, Радянська площа, площа Радянської Конституції.

Вже нині пропускна спроможність даних вузлів вичерпана, так, коефіцієнти завантаження для перелічених перетинів (при нормі 0,80...0,90) рівні, відповідно: 1,63; 2,10; 1,95; 1,00. Це переконливо свідчить про необхідність реконструкції кільцевих перетинів з перетворенням їх на першому етапі у вузли зі світлофорним регулюванням і ізольованими правими поворотами, а надалі — з будівництвом розв'язок в різних рівнях.

Існуюча в місті лінія залізниці відокремлює північно-західну його частину від основних районів. Транспортні зв'язки забезпечуються завдяки наявності 3-х шляхопроводів через залізничне полотно — по вулиці КІМ, по вулиці Героїв Сталінграду і в створі вулиці Гоголя. Мала ширина і незручні підходи до шляхопроводу по вулиці Гоголя роблять пропуск автотранспорту по ньому важким, особливо це стосується великогабаритних і великовантажних транспортних засобів. Як наслідок — виникнення «корків», затримки руху і т.п.

Крім усіх вище перелічених проблем, вказані недоліки провокують виникнення дорожньо-транспортних випадків. Нижче приводиться таблиця, що відображає динаміку зміни кількості ДТП на основних проблемних вузлах міста.

	2002 рік	2003 рік	2004 рік	Разом
Кількість ДТП	368	479	474	1321
Кількість потерпілих	155	215	197	567
у т.ч. загиблих	11	7	4	22

Як видно з таблиці, кількість ДТП виросла в порівнянні з 2002 роком

майже на 30%, кількість потерпілих — майже на 25%. В той же час, спостерігається зниження числа загиблих при ДТП, що говорить про зменшення ступеня їх тяжкості.

До найбільш «аварійних» можуть бути віднесені вулиці Київська (20,2% від всіх ДТП), проспект Перемоги (11,6%), Севастопольська (10%), Гагаріна (8,9%). Найбільш аварійними вулицями як і раніше залишаються площі Куйбишева, Радянська, Московська, перетин вулиць Леніна, Воровського і Шмідта; загальна кількість ДТП на них складає 17,5%.

2.ПРОЕКТНІ ПРОПОЗИЦІЇ

2.1.Зовнішній транспорт.

2.1.1 Автотранспорт

Система автошляхів державного і місцевого значення, яка склалася в зоні впливу Сімферополя, не розрахована на пропуск інтенсивних потоків транспорту, з огляду на те, що їх технічні параметри не відповідають існуючим показникам інтенсивності руху. В майбутньому мережа зовнішніх автошляхів в зоні впливу Сімферополя повинна мати значний розвиток для освоєння потужних потоків і забезпечення безпеки руху транспорту.

Враховуючи той факт, що Сімферополь в своєрідними «воротами Криму», одним з основних рішень було створення нового ходу в Ялтинському напрямі. Він бере початок в районі дороги на Строгонівку (з будівництвом транспортної розв'язки в різних рівнях), далі через Денисівку виходить до с. Дружне і в районі с. Перевального вливається в існуючу автодорогу М18. Таке рішення допоможе вирішити проблему пропуску транзитного автотранспорту, що рухається в Ялтинському напрямі, розвантаживши частину існуючої обхідної дороги в районі північної частини Сімферопольського водосховища, і магістральні вулиці в районі «Мар'їно». У проекті передбачено і південний обхід міста, він пройде від існуючого виходу на Севастополь через с. Фонтани, Залісся, Українку, і вийде на автодорогу М18 в районі с. Лозове.

Одним з рішень генерального плану також є будівництво транспортної розв'язки в різних рівнях на примиканні автодороги Р07 Сімферополь - Євпаторія до автодороги М24 Херсон — Красноперекопськ — Сімферополь.

Також в проекті пропонується розміщення ще двох (крім тих, що існують — Курортної, Західної і Східної, а також автовокзалу) автостанцій

— в районі існуючої тролейбусної станції «Мар'їно» і на виході на Миколаївку по вулиці Героїв Сталінграду (у районі пиво-безалкогольного комбінату «Крим»). Крім того, ще одна автостанція буде розміщена на північному напрямі в комплексі з новим залізничним вокзалом.

2.1.2 Залізничний транспорт

Існуючий залізничний вузол Сімферополя входить в перспективну систему високошвидкісних залізниць України. Так, планується впровадження швидкісного сполучення (зі швидкостями руху до 200 км/рік) на напрямках Харків — Мелітополь — Сімферополь, Синельникове — Запоріжжя — МелітопольДжанкой — Сімферополь. Крім того, слід зазначити, що із зростанням пасажирських потоків, пропускної спроможності існуючих перегонів буде недостатньо.

Беручи до уваги ці чинники, стає очевидно, що місту необхідна серйозна модернізація існуючого залізничного вузла.

Існуючий в місті залізничний вокзал «Сімферополь», що утворює з автостанцією «Курортна» і міжміською тролейбусною станцією великий транспортний пересадочний вузол, вже вичерпав свою пропускну спроможність.

Крім того, наявність такого могутнього фокусу тяжіння практично в центрі міста призводить до значного перевантаження вулиць в цій зоні, порушенню екологічної ситуації і до значних складнощів, пов'язаних з організацією руху транспорту і пішоходів в районі залізничного вузла. Більш того, територіальні ресурси вокзалу, тролейбусної і автостанції вичерпані.

Виходячи з вище перелічених чинників, проектом передбачено будівництво нового пересадочного вузла з залізничним вокзалом, тролейбусною і автобусною станціями (а також, в перспективі, станцією швидкісного міжміського монорельсового транспорту) на північному заході міста, за обхідною, дорогою в районі існуючої розв'язки на перетині обхідної дороги і автодороги М-26 Харків — Сімферополь — Севастополь. Таким чином, буде вирішена проблема надмірного завантаження вузла існуючого залізничного вокзалу. Цей же захід в деякій мірі допоможе вирішити проблему пропуску транзитного транспорту через місто, відразу відводячи частину потоку з пересадочного вузла на обхідну дорогу. Передбачається також рух міжміського тролейбуса Сімферополь — Алушта, Сімферополь — Ялта перенести на обхідну дорогу, з урахуванням того, що в новому комплексі буде і тролейбусна станція.

Існуючий залізничний вокзал обслуговуватиме тих пасажирів, що

прибувають безпосередньо до м. Сімферополя, тоді як новий комплекс розрахований в першу чергу на обслуговування транзитних пасажирів, що ідуть на південне узбережжя Криму або в інші райони АР Крим.

Надалі, із зростанням пасажирських потоків на період до 2050 року, як вже вказувалося, може виникнути проблема з пропускною спроможністю перегонів на підходах до вузла. Відповідно, можливо перспективне будівництво 3-ї коли по напрямку Джанкой — Сімферополь і 2-ї коли по напрямку Сімферополь — Севастополь.

2.1.3 Авіаційний транспорт

Нині авіаційний транспорт в Україні є досить слабо прогнозованою галуззю, тому проектні пропозиції генерального плану ґрунтуються, на пропозиціях самих підприємств.

Одним з основних напрямів розвитку «Міжнародного аеропорту Сімферополь» є перспективне відкриття нових повітряних ліній по наступних напрямках: Архангельськ; Калінінград; Кишинів; Красноярськ; Могильов; Перм; Рівно; Хабаровськ; Чернівці. Відкриття цих ліній залежить від, авіакомпаній, яким підприємство «Міжнародний аеропорт Сімферополь» надає послуги із забезпечення прильоту і вильоту повітряних суден.

В той же час, основними заходами щодо розвитку аеропорту повинні стати: реконструкція ЗПС-1 з повним набором аеронавігаційних пристроїв; ремонт ЗПС-2; будівництво до 2015-2020 років нового аеровокзального комплексу.

Що ж до Кримського державного авіаційного підприємства «Універсал— Авіа», то в місті давно постало питання про винос його території (аеропорт «Заводське») з нинішніх меж; це ж передбачалося і в розробках попереднього генерального плану.

2.1.4 Швидкісні види транспорту.

Проектом генерального плану пропонується створення на зв'язку Ялта — Алушта — Сімферополь лінії швидкісного транспорту типу ЛАТС (монорейковий транспорт). Його траса пройде від Алушти уздовж магістралі М-18 до с. Перевальне, далі уздовж нової ділянки автодороги Сімферополь — Ялта, уздовж обхідної дороги міста і вийде до нового залізничного вокзалу на півночі міста.

Там же буде споруджена станція для посадки і обслуговування

пасажирів. Надалі траса монорейкової дороги буде продовжена до аеропорту «Сімферополь».

Дане рішення обгрунтоване тим фактом, що в перспективі тролейбусний рух на даному зв'язку буде ліквідований, міжміський тролейбус обслуговуватиме тільки населені пункти по автодорозі М-18 до с. Перевальне. Крім того, використання швидкісного виду транспорту істотно скоротить тривалість поїздки і значно підвищить рівень комфорту пасажирів на такому важливому транспортному зв'язку, як Сімферополь — Південне узбережжя Криму.

Таким чином, на північному підході до Сімферополя буде створений потужний транспортний вузол, що включатиме інфраструктуру залізничного, автомобільного, тролейбусного і монорельсового видів транспорту. Більш того, той факт, що вказаний вузол знаходиться на невеликій відстані від міжнародного аеропорту «Сімферополь», дозволяє говорити про дійсно комплексне рішення задачі створення великого пересадочного транзитного транспортного вузла.

2.1.5 Митні пункти пропуску

Виходячи з того, що в зоні впливу Сімферополя відсутні інші митні пункти пропуску, окрім терміналу «Міжнародний аеропорт Сімферополь», основні пропозиції і рекомендації по розвитку торкатимуться розвитку інфраструктури даного терміналу.

Для нормального функціонування пункту і забезпечення максимальної зручності для пасажирів необхідно врахувати такі рекомендації:

- забезпечити поділ пасажирських потоків внутрішніх і міжнародних авіарейсів, а також на «Приліт» і «Відліт» в залі VIP;
- забезпечити в залі VIP ізоляцію пасажирів від контактів з тими, що проводжають і зустрічають;
- збільшити пропускну спроможність терміналу «А», запобігти можливості проникнення сторонніх осіб із залу очікування в зону прикордонно-митного контролю;
- передбачити зал для транзитних пасажирів;
- передбачити ряд спеціальних приміщень, необхідних для нормального функціонування митної служби.

2.2. Міський пасажирський транспорт.

2.2.1 Тролейбус

Проектом передбачається розвиток мережі тролейбуса по таких напрямках:

— нова лінія до мікрорайону «Загородній», від бульвару Леніна по новій пробивці вулиці Гагаріна — вулиця Жигаліної — вулиця Елеваторна — вулиця Генерала Васильова — вулиця Новомиколаївська — вулиця Героїв Сталінграду — вулиця Маршала Жукова (6,55 км);

— лінія по створу вулиць Караїмської, Пролетарської, Кавказької, Шмідта до проспекту Перемоги (3,00 км);

— продовження лінії від Радянської площі по вулицях Леніна, Воровського до площі Радянської Конституції (2,10 км);

— лінія по вулицях Маяковського, Калініна (у зворотний бік — вулиця Гоголя) від проспекту Кірова до вулиці Жигаліної (3,15 км);

— продовження тролейбусного руху до нового транспортного вузла, розташованого на північному підході до міста в районі проектного залізничного вокзалу; від Євпаторійського шосе (0,75 км), і від Московської площі (2,90 км);

— лінія для обслуговування районів прилеглих до вулиць Київської Куйбишева, району „Красна Гірка" (2,30 км).

Також буде перенесена траса руху міжміського тролейбуса, який зараз рухається по центральних магістралях міста, створюючи додаткові проблеми в русі транспорту. Нова траса пройде від північного транспортного вузла по обхідній дорозі, через тролейбусну станцію «Мар'їно» і далі по старій трасі.

На кінець розрахункового терміну довжина ліній руху тролейбуса (по осі вулиць) складе 68,35 км (без урахування міжміського тролейбусу).

Для нормального функціонування тролейбусного транспорту, місту необхідно на період до 2010 р. заміна (оновлення) 53 одиниць рухомого складу, а на розрахунковий термін — 100 одиниць. Всього ж, на розрахунковий термін, інвентарна кількість рухомого складу повинна скласти 235 одиниць. Враховуючи це, генеральним планом пропонується будівництво ще одного тролейбусного депо на 100 одиниць в районі

північного транспортного вузла, а також реконструкція тролейбусного парку №1 по вул. Київській.

2.2.2 Автобус

Рішеннями генерального плану прийнято значно розширити і оптимізувати мережу міського автобуса. Основними тезами щодо організації оптимальної мережі автобуса повинні стати:

- оптимізація існуючих маршрутів, що працюють в режимі маршрутних таксомоторів (переведення їх в комбінований режим, заміна рухомого складу на одиниці більшої місткості, ліквідація або переведення в експрес-режим слабо навантажених маршрутів);
- перенесення ліній руху міжміських автобусів і маршрутних таксомоторів з магістральних вулиць міста на об'їзну дорогу (на час завершення її будівництва на розрахунковий термін);
- створення базових АТП, які займатимуться автобусними пасажирськими перевезеннями в місті, будівництво одного з них пропонується по Феодосійському шосе, в районі автостанції «Східна».

Всього на кінець розрахункового терміну довжина мережі ліній руху автобуса по осі вулиць досягне 221,7 км.

2.2.3 Легковий автотранспорт

Розрахунок кількості одиниць автомобільного парку виконаний на основі закладеного рівня автомобілізації на розрахунковий термін 300 автомобілів на 1 тис. осіб, а індивідуального легкового — 250 автомобілів на 1 тис. осіб (сучасні показники рівні, відповідно, 255 і 167 автомобілів на 1 тис. осіб). Виходячи з цих показників, на кінець розрахункового терміну (2026 рік), при очікуваній чисельності населення до м. Сімферополя 370,4 тис. осіб кількість автомобілів складе 111,12 тисяч, зокрема парк індивідуального легкового автотранспорту складе 92,6 тисячі автомобілів.

Враховуючи, що легкові автомобілі власників, що проживають на території садибної забудови, зберігатимуться на території їх земельних ділянок, на розрахунковий термін необхідно забезпечити 90325 машино-місця для зберігання автомобілів. Кількість існуючих в місті машино-місць на територіях ГБК і автостоянок рівне 24390, отже, додатково необхідно 65935 машино-місць. Рішеннями генерального плану намічене будівництво багатоповерхових гаражів для постійного зберігання автомобілів, зокрема з використанням підземного простору. З урахуванням цього, при нормі площі

для даного типу гаражів 12,0— 15,0 м² на одне машино-місце, необхідна площа для забезпечення місць зберігання легкового автотранспорту в гаражах складе 98,9 га.

Виходячи з розрахункового парку автомобілів в місті 111,12 тисяч одиниць і середній нормі в 700 автомобілів на одній ТРК (при середній потужності АЗС — 3 ТРК), місту на розрахунковий термін необхідне $111120 / 700 = 160$ ТРК, тобто близько 54 АЗС. Враховуючи, що міськими АЗС користуються і транзитні транспортні засоби, які складають близько 20% від міських автомобілів, загальна кількість АЗС на розрахунковий термін повинна скласти 65 АЗС. Нині в місті функціонує 78 АЗС. Враховуючи це, можна сказати, що даної кількості АЗС цілком достатньо, з урахуванням 20% (по відношенню до міського транспорту) транзитного транспорту.



**Автономная Республика Крым
Симферопольский городской совет
-я сессия VI созыва**

Р Е Ш Е Н И Е

г.Симферополь № _____

Об утверждении Генерального плана
города Симферополя

В соответствии с Законом Украины «О планировке и застройке территорий», институт «Діпромiсто» (г.Киев) выполнил корректировку действующего Генерального плана города Симферополя, разработанного институтом «КрымНИИпроект» и одобренного решением 5-ой сессии Симферопольского городского совета XXII созыва от 10.10.1996г. №46.

В соответствии со статьями 26, 30, Закона Украины «О местном самоуправлении в Украине», статьей 12 Закона Украины «Об основах градостроительства», статьей 17 Закона Украины «О регулировании градостроительной деятельности», решением 38-й сессии Симферопольского городского совета IV созыва от 23.02.2006 № 520 «О Генеральном плане города Симферополя», решением 7-й сессии Симферопольского городского совета VI созыва от 30.12.2010 № 48 «О рассмотрении и утверждении основных положений Генерального плана города Симферополя», решением 17-й сессии Симферопольского городского совета VI созыва от 19.05.2011 № 158 «Об утверждении границ исторических ареалов и зон регулируемой застройки», а так же учитывая проведенные общественные рассмотрения и обсуждения материалов Генерального плана города Симферополя 28.04.2005, 06.06.2006 и 25.11.2009, материалы стратегического развития города Симферополя от 29.09.2004, проведенные общественные рассмотрения и обсуждения историко-архитектурного опорного плана города Симферополя от 27.07.2011, заключение комплексной экспертизы проектной документации Генерального плана города Симферополя, выполненную Государственным предприятием «Научно-исследовательский и проектный институт градостроительства» (г.Киев) № 2006-12, Симферопольский городской совет
РЕШИЛ:

1. Утвердить Генеральный план города Симферополя с технико-экономическими показателями согласно приложению 1.

2. Утвердить технические разночтения к Генеральному плану, указанные в приложении 2.

3. Считать составной частью корректировки Генерального плана города Симферополя градостроительные обоснования размещения отдельных объектов, проекты застроек отдельных территорий, генеральные планы жилых образований, в том числе и территорий индивидуальной усадебной застройки разработанные и утвержденные в установленном законном порядке.

4. Главному управлению архитектуры, строительства и регионального развития Симферопольского городского совета осуществлять мониторинг Генерального плана города Симферополя в установленном законном порядке.

5. Контроль за выполнением настоящего решения возложить на первого заместителя городского головы по вопросам деятельности исполнительных органов совета Секлецова А.В.

Городской голова

В.Н. Агеев

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

№ п/п	Показатели	Единицы измерения	Существующее положение	Расчетный срок
1	2	3	4	5
1	Население	тыс.ед.	363,5	390
2	Территория, всего	га	10741	10897,6
3	Жилое строительство			
	жилой фонд	кв.м общ.пл.	7377,7	9695,8
	исключение жилого фонда	кв.м общ.пл.	-	164,2
	объемы нового жилого фонда, в том числе:	кв.м общ.пл.	-	2482,3
	многоквартирного	кв.м общ.пл.	-	1894,1
	усадебного	кв.м общ.пл.	-	588,2
	жилая обеспеченность, в том числе:	кв.м/чел	20,3	24,9
	в многоквартирной застройке	кв.м/чел	20,7	24,8
	в усадебной застройке	кв.м/чел	19,2	25
4	Сфера строительства			
-	детские дошкольные заведения	месяц	8996	10663
-	общеобразовательные школы	месяц	38505	39526
-	больницы	месяц	8350	8808
-	поликлиники	посещ. в смену	9200	11357
-	пожарное депо	автомоб.	35	53
5	Транспорт, уличная сеть			
	Длина автобусной сети	км	155,4	221,7
	Плотность автобусной сети	км/кв.км	2,38	2,95
	Протяженность троллейбусной сети	км	47,6	68,4
	Плотность троллейбусной сети	км/кв.км	0,73	0,91
	Подвижный состав троллейбуса (инвентарное количество)	ед.	139	235
	Среднее транспортное движение населения	поездок в год	462	600
	Общее количество пассажирских перевозок	млн.пас. в год	158,1	205,3
	Общая длина магистральной сети, кроме	км	125,6	192,6
	- магистралей общегородского значения бесперерывного движения	км	-	26
	- магистралей общегородского значения регулируемого движения	км	45,5	45,6
	- магистралей районного значения регулируемого движения	км	80,1	121
	Плотность магистральной сети	км/кв.км	1,92	2,52
	Количество развязок в разных уровнях	ед.	3	17
6	Инженерное оборудование территории			
	Суммарный отпуск воды	куб.тыс.м/сут	121,17	324,61
	- воды питьевого качества	куб.тыс.м/сут	106,77	227,01
	- технической воды	куб.тыс.м/сут	14,4	48,8
	Мощность главных сооружений водопровода	куб.тыс.м/сут	415	415

	Источник водоснабжения, который используется: поверхностные воды: р.Аян (Аянский водоем), р.Салгир (Симферополь-ское водохранилище), р.Альма (Партизанское водохранилище), Межгорное водохранилище (система ССК) - подземные под русловые воды р.Салгир			
	Общее поступление сточных вод	куб.тыс.м/сут	145	217,56
	Суммарная мощность очистных сооружений	куб.тыс.м/сут	120	240
	Санитарное очищение	куб.тыс.м	590,4	643,5
	Объемы бытового мусора	тыс.т/год	-	128,7
	Усовершенствованные свалки	единиц/га	1/25,65	1/28,15
	Мусороперерабатывающий завод, мощность	тыс.т/год	-	130
	Суммарная электрическая нагрузка (хозяйственно-бытовые и коммунальные потребности населения)	тыс. кВт	-	168,2
	Суммарная электрическая нагрузка (промышленность)	тыс. кВт	-	160,7
	Мощность централизованных источников тепла	МВт	1243,7	1447
	Подача тепла, всего	МВт	411	1347
	Расходы на меры для обеспечения необходимого теплового потока	млн.грн	-	65
	Потребление газа	куб.млн.м/год	602,6	855
	Количество ГРС	единиц	3	4
	Количество ГРП, ШРП	единиц	254	276
	Расходы на меры для обеспечения намеченного газоснабжения	млн.грн	-	3,4
7	Специальная инженерная подготовка			
	Регулирование русел рек и ручьев (расчистка)	км	-	85
	Противоэрозионные меры	га	-	268
	Защита от подтопления	га	-	58
	Противооползневые меры	га	-	68
	Рекультивация нарушенных территорий	га	-	176
	Защита от подтопления (противо-половодная защита - реконструкция водозащитных дамб)	км	-	3,4
	Берегоукрепления (реки Малый Салгир и Абдал)	км	-	2,6
	Благоустройство набережной	км	-	6,4
	Расчистка существующих водоемов	га	-	33,6
	Расчистка Симферопольского водохранилища	га	-	32,3

Управляющий делами исполнительного
комитета городского совета

С.Ю.Ткачев

И.О.начальника Главного управления
архитектуры, строительства и
регионального развития

Ю.А.Иванченко