



Где бы нам припарковаться?

На проходной круглосуточной стоянки автомобилей, расположенной по улице Джинта Латина в секторе Чокана, появилось объявление о повышении оплаты со 150 до 220 лей в месяц с 1 июля. Понятное дело, автовладельцы не в восторге, но плату могли бы смело повесить и вдвое- ведь у водителей есть лишь одна альтернатива- оставлять машины во дворах или на улице, рискуя быть обокраденными или оштрафованными.

Рыночная экономика приучила нас к мысли, что при подорожании продукта или услуги наверняка найдётся более дешёвый конкурентный вариант. Однако ситуация с поиском благоустроенного парковочного места для своего автомобиля в Кишинёве не только далека от рыночной, но и напоминает времена дефицита- двое из трёх столичных легковых автомобилей просто негде припарковать на ночь. Не лучше обстоит дело и в дневные часы в центре города- по подсчётам разработчиков Генерального плана развития муниципия, здесь нехватка достигает 4 тысяч машино-мест.

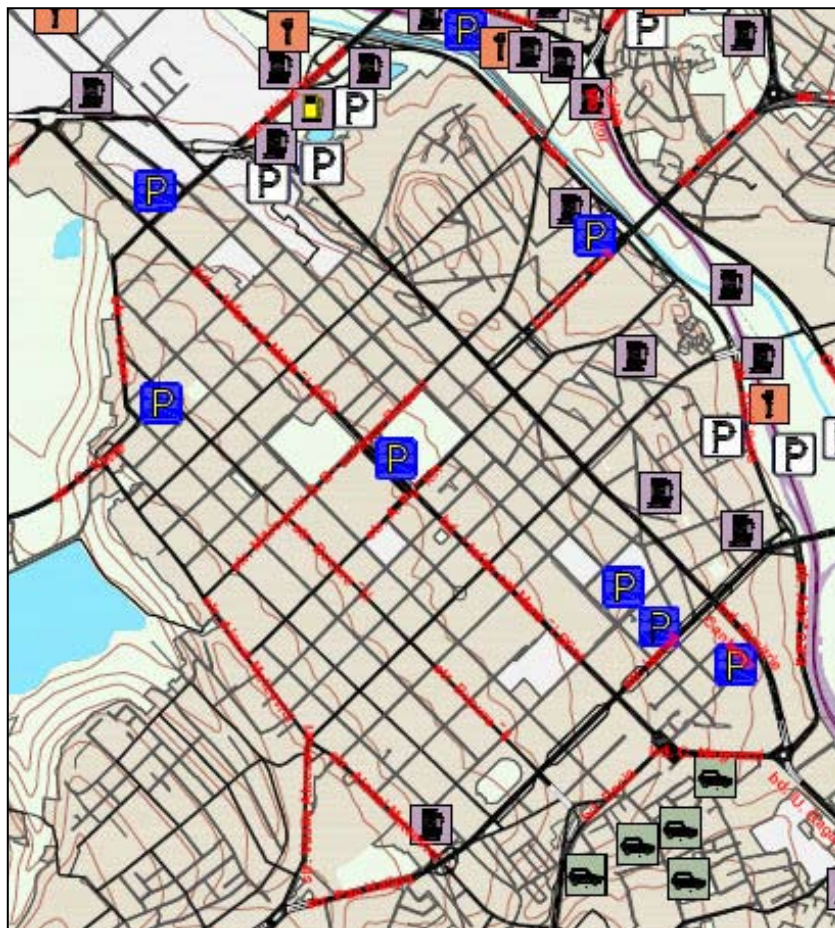
Положение усугубляется двумя противоположно направленными процессами. Первый- рост числа легкового автотранспорта в муниципии. Согласно данным исследования, проведённого в апреле этого года IMP "Chisinauproiect", в 2000 году на тысячу населения приходилось около 90 легковых автомобилей, а сейчас их около 240. Спустя 10 лет эта цифра почти удвоится- до 550 автомобилей. Второй процесс парадоксален и логичен одновременно: по данным муниципального Департамента общественного транспорта, за последние 3 года количество круглосуточных стоянок в сто-

лице сократилось наполовину. Их осталось около 130. Причина- бум жилищного строительства.

Путей решения тоже два. Первый относительно дешёв, но пригоден только для центра города: недавно разработанная «Схема организации движения транспорта в центральной зоне города Кишинёва» предполагает создание платных дневных парковок на проезжей части улиц местного значения (таких как ул. Армянская и Александри). «В настоящее время хаотично припаркованные машины занимают две из трёх полос движения. Если подойти к их

размещению правильно, то вполне реально удовлетворить существующий спрос в дневное время суток, заняв всего одну полосу», - уверен главный архитектор ГП «Urbanproiect» Владимир Бокачёв. Сама идея не нова: до 2002 года в столице действовало муниципальное предприятие «Parscare Service», обслуживавшее 35 платных дневных парковок. При стоимости 1 лей в час, ежегодные сборы в муниципальный бюджет достигали почти миллиона леев. Нашёлся и потенциальный инвестор: английская фирма Metric, которая была готова вложить в благоустройство парковок около 10 миллионов долларов. Однако принятое в 2002 году постановление правительства №1457 наложило запрет на организацию платных парковок на проезжей части и тротуарах, и после его вступления в действие предприятие было ликвидировано. Пока постановление остаётся в силе, парковки на проезжей части так и останутся лишь проектом. Попытка выяснить мотив запрета в Министерстве транспорта не увенчалась успехом.

Второй вариант - строительство многоуровневых паркингов и подземных гаражей во всех районах города. Следует отметить, что плоды успешной реализации подобных проектов уже есть - это, например, подземный гараж в отеле «LeoGrand» и двухуровневый паркинг в торговом центре «Jumbo». Ещё несколько многоуровневых паркингов находятся на стадии проектирования, и могут появиться через 2-3 года - это паркинги «DAAC-Hermes» на 260 мест, Союза Автоводителей на 300 мест и компании «Elita-5» на 300 мест. Кроме того, многие новые жилые дома снабжены



Генеральный план развития муниципия содержит лишь общие данные о возможном размещении будущих паркингов (отмечены голубым)

подземными гаражами. Тем не менее, проблемы в масштабах города это не решает, поскольку удовлетворяется в основном потребность в парковке для клиентов и сотрудников конкретной организации или жильцов дома.

Столичная примэрия уже несколько лет предпринимает попытки ускорить процесс - но пока безуспешно. Большинство из 13 участков, выделенных муниципальным советом в 2002 году под строительство многоуровневых паркингов, оказалось застроено жилыми или нежилыми зданиями. Схема была проста: после сдачи в аренду участка земли, являющегося муниципальной собственностью, арендатор менял её назначение, возводил здание, а по завершении

строительства земля приватизировалась. Это, в частности, произошло с участками по улицам Богдан Воевод, Дечебал, Албишоара и Мирча чел Бэтрын. «Примэрия не располагает средствами для выкупа земли и сноса имеющихся зданий, это могут сделать только частные инвесторы», - сообщил глава Отдела жилых, промышленных и гражданских конструкций муниципального Департамента архитектуры и урбанизма Штефан Георгицэ. Он также отметил, что альтернативные варианты всё же имеются. В частности, свободны территории около Тракторного завода и Северного автовокзала, а руководство расположенного между улицей Албишоара и Каля Мошилор завода железобетонных конструкций также рассматривает

Фото Александра Резника



Многоуровневые паркинги на несколько сотен мест - неотъемлемая часть застройки крупных городов США и западной Европы

возможность продажи части территории.

Большие надежды возлагаются также на площади, которые освободятся при реконструкции бульвара Кантемира, предусмотренной Генеральным планом развития муниципия. Утверждённый в апреле Генплан, казалось бы, должен был

наконец представить детальную картину по размещению паркингов, но на поверку оказалось, что в нём содержится лишь общая информация. «В Генплане отмечены лишь зоны предполагаемого размещения паркингов в зависимости от потребности, но не указаны точные места и сроки их размещения», - сообщил и.о.

главы Департамента общественного транспорта Алексей Вырлан.

Информация из официальных источников остаётся противоречивой. Так, согласно недавно сделанному в интервью газете «Комсомольская правда» заявлению бывшего и.о. примара Вячеслава Иордана, в мае муниципальный совет принял решение о выделении 13 участков земли по Кишинёву для строительства муниципальных парковок, и было создано АО «Parcări municipale». В то же время, ответственные лица в муниципальном Департаменте архитектуры и градостроительства не подтвердили эту информацию. Более того, как сообщил Штефан Георгицэ, муниципальный совет отклонил предложение по созданию акционерного общества.

Заявление Вячеслава Иордана - далеко не первое за последний год, сделанное высокопоставленными чиновниками примэрии. Осенью главный архитектор муниципального Департамента архитектуры и урбанизма Никон Запорожан высказал намерение о проведении в конце февраля – нача-

Цены на новом уровне

Многоуровневые паркинги и подземные гаражи дороги в строительстве. Сказать, во сколько именно обойдётся кишинёвскому автолюбителю место в паркинге, невозможно: слишком много здесь факторов, включая стоимость земли и проектных работ, а также «накрутку» инвестора. Однако, согласно предварительным оценкам IMP «Chişinău proiect», себестоимость одного места площадью 18 кв. м. в гараже, расположенном на почти бесплатной муниципальной земле под двором дома, варьировалась бы от 12 до 6 тысяч долларов - в зависимости от наличия подрядчиков и от того, кто будет благоустраивать двор после строительства. Ситу-

ация с паркингами несколько лучше - они где-то в полтора раза дешевле подземных гаражей, но это без учёта стоимости земли - а её-то как правило и надо покупать отдельно.

Цена в несколько тысяч долларов явно не по карману владельцам «бюджетных» авто, но в целом в условиях, когда средняя цена капитального гаража за пределами центра столицы составляет 3-4,5 тысячи долларов (данные биржи недвижимости «Лара»), покупка места в многоуровневом паркинге или подземном гараже, особенно на принципах ипотеки, не лишена смысла.

ле марта 2007 года аукционов для строительства трех-пяти парковок в центре города, и 13 на его периферии. Однако обещанные аукционы так и не состоялись.

«Городу нужна концепция размещения стоянок», - убежден руководитель транспортной группы отдела Генплана ГП "Chisinauproiect" Александр Барковский. По его словам, в столице есть фирмы, заинтересованные в строительстве паркингов, но их отпугивает неопределенность с выделением участков. Концепция позволила бы сформировать единую базу данных земель, пригодных для строительства, с учетом нынешних условий (таких как прохождение коммуникаций, состояние грунтов) и перспектив развития каждого микрорайона. Благодаря этому

“ В столице есть фирмы, заинтересованные в строительстве паркингов, но городу нужна концепция их размещения ”

потенциальным инвесторам не пришлось бы дублировать дорогостоящие заказы по проектной оценке. Одновременно отпал бы риск того, что фирма-инвестор вложит средства в строительство и позже обнаружит, что конкурент освоил более рентабельный участок, привлекающий больше клиентов. «Наш институт уже имеет опыт проведения подобных работ по микрорайону №1 в центре города, и на охват всей столицы ушло бы около полугода. Что же каса-

ется финансирования, то оно могло бы поступить не только из муниципального бюджета, но и от заинтересованных фирм в обмен на преференции при строительстве», - уверен Александр Барковский. Предложение будет направлено новому руководству столичной мэрии вскоре после начала его работы.

Пока же потребителю остается копить энную сумму, и ожидать, когда предложение наконец приблизится к спросу.