

## Инфраструктура

**Типичная ситуация. Молодая мама привезла малыша в поликлинику. На гостевой стоянке яблоку негде упасть. Пришлось припарковаться на остановке. Когда вышла из медучреждения, автомобиля и след простыл.**

Первая мысль – угнали! Но добродетели «успокоили» – машину увезли на эвакуаторе за нарушение правил парковки. Сколько нервов, сил, времени и средств пришлось потратить, чтобы вызволить машину со штрафной стоянки, автолюбители знают не понаслышке.

За свежими примерами далеко ходить не надо. Проедем по центру города, проспекту Ленина, от улиц Гагарина до Комсомольской. Крайний правый ряд проезжей части забит машинами. Надо проявить немало ловкости, чтобы не задеть выпирающие железные «зады». Стихийная, но не нарушающая ПДД парковка, «урезает» шоссе на одну треть. В снежную зиму проезжая часть становится однопослойной, снижая и без того вялый трафик. На дорогах Магнитогорска он не превышает 33-х километров в час. Несанкционированные парковки напротив детских садов, школ, поликлиник, магазинов, развлекательных и заведений культуры создают пробки и увеличивают аварийность.

Наряду с парковками не менее острой остаётся и проблема стоянок. Уточним, автостоянки предназначены для круглосуточного хранения транспорта, парковки – для кратковременного. Эксперты подсчитали, что в российских городах обеспеченность стоянками составляет 35–40 процентов, парковками – примерно 25 процентов от требуемого количества. И Магнитка не исключение. Города, которые проектировались десятки лет назад, не были рассчитаны на многочисленные потоки машин, и нынешняя власть вынуждена решать вопросы издержек автомобилизации населения. Можно ли снизить дефицит парковочного пространства без серьёзных финансовых вливаний, используя комплексный подход, властные рычаги регулирования и опыт городов, сумевших решить вопросы транспортной напряжённости? Исследуя проблему, журналист обратился к специалистам различных городских служб, представителям исполнительной власти, которые имеют отношение к строительству, реконструкции, развитию и планированию автостоянок и парковок.

## Нет цифр – нет проблемы

На первый взгляд, решение вопроса лежит на поверхности: чтобы разгрузить дворы и дороги, надо выяснить дефицит парковочных мест и определить, сколько машиномест требуется построить для размещения более 160 тысяч автомобилей. Столько, по сведениям отделения пропаганды безопасности дорожного движения УМВД России по Магнитогорску, зарегистрировано в городе машин.

По автостоянкам, кажется, проблем нет: на сайте администрации города дана полная информация по трём районам. Указаны арендаторы, площадь, адреса и время окончания аренды. В Орджоникидзевском районе зарегистрировано 112 коммерческих автостоянок, в Правобережном – 71, в Ленинском – 54. Всего 237. Однако информацию о количестве машиномест на автостоянках найти не удалось, как и сведения о парковках.

То есть, экономически обосновать возведение дополнительных стоянок и парковок не удастся.

# Эпоха автомобильного царства

Ситуация с нехваткой парковок в новых микрорайонах города абсолютно непонятна



Ю. Андрей Серебряков

Придётся взять за основу общероссийские показатели: 40 и 25 процентов – таков дефицит автостоянок и парковок соответственно. Есть другой вариант – окинуть взглядом родной двор, заполонённый машинами.

Решить вопрос с парковками в центре города можно волюнтаристским способом: запретить! Но если знак «стоянка запрещена» появится рядом с кафе, рестораном или магазином, то через месяц-другой они разорятся. Необходимо искать компромисс.

– В центре, на проспекте Ленина, следует нанести горизонтальную разметку, обязав парковать автомобили не под углом, а параллельно бордюру камню. Его придётся переместить чуть ближе к домам, немного потеснив пешеходов, – предлагает начальник отделения пропаганды безопасности дорожного движения УМВД России по Магнитогорску Фёдор Сумароковский.

Предложение, за которое двумя руками должны голосовать бизнесмены: просторнее парковки – больше покупателей. Траты на незначительную реконструкцию пешеходной зоны окупятся сполна. К слову сказать, предприниматели, имея на руках разрешение местных властей, самостоятельно могли бы обустроить парковки.

Подобных малобюджетных предложений наберётся немало. Необходимо лишь комплексный подход с обязательным участием представителей ГИБДД и властных структур, в компетенцию которых входят вопросы транспортной инфраструктуры, определение объёмов инвестиций и вложений.

## В ракурсе власти

В Магнитогорске вопросы обустройства и планирования парковок и стоянок входят в компетенцию нескольких структур: управления капитального строительства и благоустройства, управления архитектуры и градостроительства, ЖКХ.

Управление капитального строительства и благоустройства возведение парковочных карманов отдельной строкой не выделяет:

– Парковки – составная часть работы по благоустройству дорог, – говорит исполняющий обязанности начальника управления капитального строительства и благоустройства Илья Сикерин. – Выполняя

работу по реконструкции старых и строительству новых магистралей, обязательно предусматриваем возведение парковочных карманов. Иногда работа по расширению дорожного полотна сводится на нет. На проспекте Ленина, от улиц Завенягина до Труда, поставили пешеходные ограждения. Но поскольку нет знака, запрещающего парковку, владельцы некоторых магазинов самовольно «реконструировали» ограждения, сделав их на шарнирах, как калитку. И крайняя правая полоса превратилась в парковку, сократив проезжую часть.

Управление ЖКХ в числе прочего занимается обустройством парковочных карманов внутри домовых территорий. Работает управление в рамках программы «Наш двор», помогая депутатам МГСД выполнять указы избирателей. В прошлом году обустроили десять заездных карманов, большая часть которых находится в Правобережном и Орджоникидзевском районах. В нынешнем году планируют оборудовать ещё восемь парковок на 65 машиномест по адресам: Индустриальная, 30, Галиуллина, 3/3, Завенягина, 1/5, Труда 11/1, 11/2, Доменщиков, 21, Советская, 217, проспект Карла Маркса, 166/1. Небольшой, но всё же вклад, способный сократить дефицит парковочных мест в городе.

## Дефицитный карман

В прошлом году внимание властей к состоянию парковок и автостоянок было особенно пристальным. Приняли документ с указанием нормативов, которым должны соответствовать круглосуточные стоянки: бетонное, асфальтированное или щебёночное покрытие, свето- и воздухопроницаемый забор. Определили даже размеры и материал кровли для будки охраны. Глава города Виктор Бахметьев поручил провести разъяснительную работу и ознакомить с новыми требованиями тех, кто арендует муниципальные земли. Но по сравнению с коммерческими автостоянками популярности парковочных карманов во дворах неоспорима. Коммерческие, расположенные даже в шаговой доступности от жилья, – полупустые. В нынешнее экономически нестабильное время для немалого числа семей услуга стала дорогой – от одной до двух тысяч рублей в месяц. Кроме того, стихийные парковки стали безопаснее: можно не бояться проколотых

шин и сожжённых автомобилей – методов некогда криминального бизнеса, который таким образом вынуждал заполнять стоянки.

Дефицит парковочных мест во дворах жильцы решили в два счёта: внутривозовые проезды превратили в несанкционированные стоянки. Проблемы водителей мусоровозов, пожарной службы и скорой помощи автолюбителей интересуют мало. Но если теснота во дворах и дефицит заездных карманов в Ленинском районе, возведённом в прошлом столетии, объяснима, то ситуация с нехваткой парковок в новых микрорайонах абсолютно непонятна.

Парковочные места предусмотрены государственными стандартами. Контроль за соблюдением ГОСТов входит в функцию управления архитектуры и градостроительства. По словам начальника управления Илья Рассохи, в планировке соблюдаются региональные нормативы. Ранее на тысячу жителей закладывали 350 квадратных метров парковочных площадей, сейчас на одну квартиру – одно парковочное место. Но если нормы соблюдаются, то почему внутривозовые проезды нафаршированы машинами в южных микрорайонах города, например, на Зелёном Логге?

Разгрузить дворы помогли бы бесплатные стоянки. Может, муниципальное предприятие «Магнитогорские городские автостоянки» этим занимается? Однако оно существует на коммерческой основе.

– Доход, который поступает от стоянок в городскую казну, небольшой, в этом году планируем заработать 250 тысяч рублей, – говорит директор Виктор Ильин. – В ведении предприятия ночная парковка и пять круглосуточных стоянок: на улицах Имени газеты «Правда», Советской, 88/1, Труда, 1/1, Кирова, 84. Плата – от 1200 до 1500 рублей в месяц. Парковки хорошо оборудованы, на стоянке по улице Кирова установлены видеокмеры.

Виктор Александрович поделился своим видением перспектив для муниципального предприятия: заняться обустройством стихийных парковок, расположенных вдоль проходных комбината. Придать единый архитектурный стиль, установить видеокмеры. Увеличить парковки можно за счёт оборудования несанкционированных и площадей арендаторов-должников. Но реализация планов требует больших вложений и победы на торгах. С марта прошлого года зе-

мельные площади разыгрываются на аукционах, и муниципальное предприятие участвует на общих условиях.

## С глаз долой

Ещё одна возможность решить проблему – подземные парковки. Такие задумки были у магнитогорских властей. Но пока в городе лишь две подземные стоянки, расположенные в торговых центрах. Время подземных хранилищ наступит, когда стоимость земли превысит затраты на строительство. В Европе это время наступило – дворы отданы жильцам, а не автомобилям. И российские города разными способами снимают остроту проблемы: активнее используют механизированные автостоянки роторного типа, которые устанавливают за три дня. Стальная башня вмещает от восьми до 14 автомобилей, занимая всего два машиноместа.

Новостройки сдаются в комплексе с многоуровневыми наземными паркингами, в которых у каждого жильца своё место. Правда, квартира стоит много дороже. В Магнитогорске тоже не сидят сложа руки: строят, реконструируют, расширяют. Но во дворах по-прежнему царствуют машины, а на центральных магистралях возникают стихийные парковки. Может, дело в том, что эти вопросы входят в компетенцию многих структур и у семи нянек парковки оказались без глаза?

**P.S.** Пока готовилась статья о проблеме парковок и стоянок в Магнитогорске, в Госдуму внесён законопроект, который уже прозвали «гаражной» амнистией. Автор проекта – глава комитета Госдумы по законодательству Павел Крашенинников. Закон содержит порядок приобретения, эксплуатации и продажи так называемых машиномест в «народных гаражах» и под многоквартирными жилыми зданиями, в гаражных кооперативах, на придомовых, крытых и иных автостоянках. Что же касается огороженных мест на придомовой территории, то они не могут быть в собственности граждан. «Потому что придомовая территория входит в общее имущество многоквартирного дома, – пояснил Павел Владимирович в интервью «Российской газете», – и наряду с другим общим имуществом, как лестничные клетки и подвалы, является собственностью дома».