

Две стороны медали

Риторический вопрос

Извечная проблема парковок с каждым годом только обостряется



Жильцы домов по собственной инициативе проводят общие собрания, на которых принимают решение обустроить во дворе парковочные места. При условии, что они не мешают детским площадкам и не ограничивают доступ к подземным коммуникациям

© Андрей Серебряков

Автомобиль давно стал не роскошью, и теперь свои «колёса» имеет почти каждая магнитогорская семья. А некоторые – и не по одному автомобилю.

Но парковочных мест и стоянок больше не становится. Даже в районах новой застройки очень тесно. Тема давно замысленная, и пока решения этой проблемы не предвидится. Вот и стоит наш автотранспорт на газонах, клумбах, детских площадках, тротуарах и пешеходных дорожках.

Из-за недостатка парковочных мест всё чаще возникают конфликты, иногда доходящие до рукоприкладства и порчи чужого имущества. Накаляется обстановка и в тех дворах, где «инициативные» граждане огораживают муниципальную территорию тросиками с замками, считая это «своим законным местом».

В прошлом году по программе «Комфортная городская среда», когда жители многоквартирных домов самостоятельно выбирали, какие благоустроительные работы провести в их дворе, на многих территориях были обустроены парковочные карманы. Но кое-где дошло до того, что «предприимчивые» автомобилисты поделили их между собой и даже нарисовали на асфальте буквы и цифры номерных знаков своих авто. После таких случаев председатель городского Собрания депутатов Александр Морозов настойчиво рекомен-

довал главам районов разобраться с ситуацией. Разрешилась ли она? Вопрос риторический.

«Что делать, если транспорт попросту некуда поставить?» – вопрошают водители. «Как пройти по тротуару, выйти из подъезда, если всё заставлено автомобилями?» – парируют пешеходы.

Ситуация усугубляется зимой, когда очень заметно сужается пространство дворов

В это же время начинается сезон «подснежников»: в каждом микрорайоне нетрудно найти брошенный на всю зиму транспорт. И не только во дворах, но на обочинах центральных улиц. Обстановку на дорогах это, естественно, никак не облегчает.

Какие пути решения проблем с парковками видятся? Рассчитывать на то, что муниципалитет или бизнес будет вкладываться в строительство многоуровневых парковок, не приходится: для города это слишком обременительно и, скорее всего, может быть квалифицировано как нецелевое использование бюджетных средств. Бизнесу неинтересны «длинные» проекты, окупаемость которых растягивается на годы.

Есть успешные примеры локального решения проблем: во многих избирательных округах депутатов МГСД схема

выстроена давно. Она такова: собственники жилых помещений многоквартирного дома по собственной инициативе проводят общее собрание, на котором принимают решение обустроить во дворе парковочные карманы. При условии, что они не мешают детской площадке и не ограничат доступ к подземным коммуникациям. Важно учитывать, что снос деревьев в этом случае необходимо согласовывать в районной и городской администрации, дело это хлопотное. Затем своё решение жильцы адресуют депутату и в управляющую компанию. Такой путь – самый высокий шанс, что парковочный карман появится. Но места в нём должны быть доступны всем автовладельцам.

Безусловно, общей проблемы такие решения не устраняют. С другой стороны – большой вопрос к застройщикам, которые воздвигают многоэтажки вплотную друг к другу, не оставляя места для организации цивилизованных парковок. А ведь примеры обратных решений есть: ЖИФ «Ключ», комплексно застраивая микрорайоны, предусматривает места и для будущих больших детских площадок, и для парковок транспорта.

А какие решения злободневной проблемы видят читатели «ММ»? Свои отзывы и предложения вы можете присылать письменно или на электронный адрес почты нашей редакции: inbox@magmetall.ru.

© Михаил Скуридин

Дорога

Сработали оперативно

Возле крупного торгового центра наконец-то появился оборудованный пешеходный переход

О его востребованности «ММ» рассказал читателям на прошлой неделе, 19 июля. Речь шла о западном переходе в районе Т-образного перекрёстка улиц Ворошилова и Завенягина. Раньше он здесь был, но потом странным образом исчез. Этим летом вновь появился в качестве дорожной разметки: знаков, его обозначающих, не установили. Это внесло путаницу во взаимоотношения водителей и пешеходов, по привычке переходящих дорогу там, где это удобнее. В редакцию газеты поступало много обращений с просьбой вернуть полноценный переход.

Надо отдать должное дорожным службам: на следующий же день после публикации в «ММ» были установлены знаки «Пешеходный переход». А на втором переходе-дублёре через улицу Завенягина, несколькими метрами восточнее, знаки «Пешеходный переход» демонтировали. Что гораздо логичнее, поскольку восстановленный переход во много раз больше загружен.

© Михаил Скуридин

Страховка

Назревшая реформа

подавляющее большинство автовладельцев России голосуют за справедливые тарифы по обязательному страхованию автогражданской ответственности.

Об изменении подхода к формированию тарифов ОСАГО разговоры как среди автовладельцев, так и в экспертном сообществе идут не первый год. Похоже, только теперь реформа «автогражданки» приобретает внятные контуры. Начало либерализации ОСАГО ожидают к концу нынешнего лета.

Издание «Аргументы и факты» провело опрос своих читателей на эту тему. На сайте был задан вопрос: «Вы бы хотели, чтобы тарифы ОСАГО изменились?». В голосовании участвовали 18750 человек.

подавляющее большинство респондентов убеждены, что тарифы ОСАГО должны стать справедливыми, отмечает пресс-служба информационного проекта «ОСАГО: общественная экспертиза». А именно: те, кто ездит безаварийно, должны платить гораздо меньше, покрывая убытки страховых компаний за злостных нарушителей правил дорожного движения, тех, кто регулярно попадает в дорожно-транспортные происшествия. Такого мнения придерживаются 13875 опрошенных – 74 процента всех проголосовавших.

Результаты независимого опроса впечатляют, но не удивляют, – резюмирует автоэксперт, партнёр аналитического агентства «АВТОСТАТ» Игорь Моржаретто. – Необходимость в реформе назрела давно, и дальше откладывать её невозможно. Сегодня пользователи открыто заявляют, что готовы к либерализации ОСАГО. Водители устали расплачиваться по чужим счетам, они не готовы к очередному повышению тарифов по вине недобросовестных посредников или плохих водителей. Те, кто водят аккуратно, ждут бонуса за своё вождение. А те, из-за кого отрасль терпит убытки, должны получить по заслугам.

Категорически против «автогражданки» выступают 12 процентов респондентов: они считают, что ОСАГО необходимо вообще отменить.

Здесь тоже нет ничего удивительного, – продолжает комментировать эксперт. – Недовольные будут всегда. Как и всегда будут люди, которые привыкли решать вопросы силой. Но те из нас, кто за рулём уже давно, помнят дорожные разборки 90-х годов прошлого века и точно не захотят повторения. Цивилизованный путь решения проблемы куда лучше, пусть он и обязывает нас к некоторым тратам. Но это небольшая цена за собственное спокойствие на дороге.

Оставшиеся 14 процентов респондентов разделились на три группы. Одни хотя бы безоговорочного снижения тарифов, хотя это неизбежно повлечёт за собой уменьшение страховых выплат и дефицит страховых полисов. Другую группу устраивает нынешняя ситуация. Третьи готовы платить любые деньги за полис ОСАГО.

© Михаил Скуридин

Инициатива

Резонансная тема



Проблема недолива топлива на российских автозаправках не теряет актуальности: к её решению подключились федеральные структуры.

Напомним: в начале июля Федерация автовладельцев России опубликовала собственное исследование, проверив десятки АЗС в 13 регионах страны. По её данным, 76 автозаправок грешат недоливом бензина. Это заявление вызвало широкий резонанс. Вскоре независимый топливный союз обвинил ФАР в клевете. А эксперты Роскачества заявили: на АЗС бензин поступает уже фальсифицированным.

Не так давно стало известно: Росстандарт предлагает штрафовать АЗС за недолив топлива. Значит, косвенно подтверждает, что такие факты не редкость? По замыслу, если на АЗС недолив выявили впервые, то станция будет оштрафована в размере процента от го-

дового оборота. Если нарушителя поймали за руку вторично – на три процента. Учитывая цены на топливо и объём оборота – весьма солидные суммы.

Как сообщил Интерфаксу руководитель Росстандарта Алексей Абрамов, результаты общественного мониторинга дали картину достаточно близкую к объективности. По его данным, недолив составляет от одного процента до двадцати. Там, где недолив более пяти процентов, это уже, скорее всего, система незаконного зарабатывания на потребителях.

Инициативу ведомства можно только приветствовать. Если бы не одно большое «но». Тот же господин Абрамов сообщает: действующие меры государственного метрологического контроля не

позволяют установить факты недолива топлива. Дело в том, что о проверке автозаправки ведомство должно уведомить её заранее. Нетрудно догадаться о результатах подобных проверок.

Очевидно, что необходимы законодательные изменения в этой сфере. К примеру, ввести методику «тайный покупатель», которую как раз и использовала в своём исследовании ФАР.

Росстандарт готов представить поправки в законодательство на рассмотрение государственной комиссии по борьбе с контрафактом. Но произойдёт это после того, как Минэнерго, Минпромторг, Минэкономразвития и топливные союзы выскажут свою точку зрения по поводу новых рычагов контроля за АЗС.

Ожидается, что проблема масового недолива топлива будет вынесена и на обсуждение Государственной комиссии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции. Кроме Росстандарта активизировать проверки автозаправок планируют Роскачество и Росакредитация.

Судя по отзывам в социальных сетях, магнитогорские автовладельцы нередко сталкиваются не только с недоливом топлива на АЗС: часто в баллоны автомобилей, на которых установлено газовое оборудование, на заправке умудряются впихнуть, по показаниям счётчика на колонке, больше газа, чем сам баллон. Но это уже немного другая история.

© Михаил Скуридин