

Всем сестрам по серьгам?

➤ Парковки во дворах мешают многим, но сегодня это – неизбежность



ПУБЛИКАЦИИ на страницах газеты о благоустройстве дворов не оставляют читателей равнодушными. Подтверждение тому – письмо из нашей почты.

Начну с того, что уважаю и люблю стариков. Мой дедушка, кстати, был автолюбителем с 58-летним стажем. Тем не менее, не могу согласиться с позицией автора заметки Михаила Анисимова «Оставьте дворы людям» – человека, видимо, преклонных лет.

Во-первых, хотелось бы разобраться: о каких людях и каких дворах идет речь? Я живу в районе, который в городе считается относительно благополучным, – в Ленинском. Про свой двор возле Дома печати могу сказать, что летом этот заросший бурьяном и деревьями участок с жуткими «тренажерами» – качелями, турниками – работающим и занятым людям не нужен. На работу уезжаем чуть свет, возвращаемся затемно. Свободного времени почти нет. Но даже если гипотетически предположить, что оно появилось, желания пройтись по двору не возникает. Двор полностью «окупирован» людьми без определенного места жительства. Они здесь «хозяева» – пьют, матерятся, дерутся, делают остальные «дела»...

Несколько раз обращалась к участковому, просила прекратить этот беспредел. Но, оказывается, он здесь бессилен: российское законодательство не позволяет навести порядок во дворах, так как люди, «отдыхающие» здесь, ничего противозаконного не совершают. Нет преступления – нет действий со стороны правоохранительных органов. Правда, иногда появляется машина патрульной службы, разгоняют бездельников по домам, а особо активных забирают. Через несколько минут после отъезда ППС все возвращается на круги своя.

Игровые площадки для детей также целиком во власти этих маргиналов. А ведь сколько сил и средств на их обустройство потратили наши депутаты! Поэтому мамочки и бабушки предпочитают собираться в сквере напротив Центрального рынка: здесь две отличные площадки, много места, относительно чисто и безопасно. И это

правильно, именно так делают в цивилизованных странах: живут в одном месте, а гуляют и отдыхают в специально предназначенных для этого парках и скверах. И так, про дворы и людей вроде бы все ясно.

Вернемся к автомобилям, которые стоят во дворах. Чьи они? Почему, когда вопрос встает о жителях и автомобилистах, их разводят по разные стороны? Кто такие автомобилисты? Может, инопланетяне? Или оккупанты иностранные? Смешно... Это жители того же дома и двора. Держать автомобиль во дворе и использовать его только для поездки в сад, как призывает автор заметки, в наше время – непозволительная роскошь. Для одних автомобиль – кормилец, для других – подспорье в работе. Женщинам автомобиль необходим, чтобы успеть ребенка в садик или школу завезти, родителей, бабушку проведать, на лечение их отвезти и тому подобное.

Время кооперативных гаражей и удаленных стоянок уходит в прошлое

Поэтому автомобиль и должен быть под рукой, то есть – под окном, во дворе. Именно для этого, например в Финляндии, и предназначены

дворы. При каждом доме – парковка по двойному количеству квартир. У нас же, подъехав к дому, припарковаться негде. Приткнешься кое-как и переживаешь: как там машина стоит, все ли с ней в порядке? Ситуация с парковками в городе, кстати, тяжелая во многих местах общественного пользования: это и поликлиники, и школы, и налоговые инспекции...

Порядок с парковками наводить надо. Но ни в коем случае не использовать карательные меры и без деления на автомобилистов и жителей. Автомобилисты числом превосходят жителей без автомобилей: в нашем дворе их большая часть, и число это постоянно растет. Кроме того, автомобилисты в основной массе – работающие люди, содержащие себя, свои семьи и российских пенсионеров, которые почему-то предпочитают об этом не знать.

Дворовую площадку в связи с утраченными функциями в современных реалиях необходимо трансформировать в приносящее пользу всем жителям комфортное место. Удобно должно быть всем: и автомобилистам, и жителям-пешеходам.

Территорию двора необходимо оптимизировать и обеспечить каждого проживающего в доме автомобилиста гарантированным парковочным местом. Плюс к тому должна быть и гостевая парковка – площади наших дворов вполне позволяют это. Жить и работать должно быть удобно и практично.

Держать авто в гараже, до которого добираться в общественном транспорте приходится час, а то и больше, неудобно и недешево. Пора признать, что время кооперативных гаражей и удаленных стоянок безвозвратно уходит. И административные решения должны идти в ногу со временем: дворы должны быть чистыми, освещенными, оснащенными достаточным числом парковочных мест, с асфальтированными или выложенными плиткой тротуарами для пешеходов и родителей с колясками. Именно на это надо расходовать народные деньги, а также деньги на содержание домов. Тогда каждому жителю двора будет комфортно.

ОЛЬГА ГОРБУНОВА

ОТ РЕДАКЦИИ. Проблема благоустройства дворов – одна из самых актуальных и злободневных в последние годы. Программа «Наш двор», успешно реализуемая депутатами городского Собрания, позволила привести в порядок многие детские площадки. Но проблема в том, что многие из них не переданы на баланс городу. То есть, фактически некому их содержать и обслуживать. Вот так они и разрушаются постепенно.

Парковки во дворах мешают многим, но сегодня это – неизбежность. Автопарк города прирастает ежедневно, и автомобили надо где-то ставить. То, что наши дворы к этому не готовы, – просчеты архитекторов, которые не могли десятилетия назад предполагать, что легковой транспорт будет почти у каждой семьи. С предложением Ольги Горбуновой о создании во дворах комфортной среды для всех жителей вряд ли кто поспорит. Только на какие средства? По идее, заниматься этим должны наши управляющие компании или ТСЖ. Но денег у них на это нет. Дополнительные поборы собственники квартир не потянут – и так все недовольны баснословными суммами в квитках по квартплате. Какой выход? Пока он видится лишь в мирном сосуществовании в наших дворах автомобилистов и пешеходов

➤ АНАЛИТИКА

Старье мое

СРЕДНИЙ возраст отечественного легкового автомобиля составляет 13 лет. Такие данные приводятся в исследовании аналитического агентства «Автостат».

Москва, несмотря на то что по дорогам столицы колесит множество новинок мирового автопрома, находится всего лишь на третьем месте по среднему возрасту легковушек с показателем 10,1 года; на первом месте – Республика Татарстан, где самые молодые автомобили со средним возрастом 9,3 года; на втором – Пермский край, где показатель равен 9,5 года.

Самые старые авто сосредоточены в крайних точках страны. В Калининградской области средний возраст легковушек – 19,7 года, а в абсолютных лидерах здесь дальневосточные регионы.

Самые старые авто на Камчатке, где их средний возраст – 20,5 года. За ним идет остров Сахалин, по которому колесят 19,7-летние машины. Средний возраст легковушек Магадана – 19 лет. В принципе, это и понятно. В Калининградской области до 2006 года для подержанных машин из Европы были введены льготные условия «растаможки», а Дальний Восток традиционно отдавал предпочтение праворульным иномаркам из Японии. И своих заводов там не было. Лишь относительно недавно власти задумались об этом: в 2009 году был открыт автозавод во Владивостоке, с конвейера которого соходят наш «УАЗ» и южнокорейский Ssang Yong. В начале марта японская Toyota на мощностях этого завода приняла окончательное решение организовать сборку Land Cruiser Prado с выходом на 12 тысяч автомобилей в год к 2012 году, альянс Renault–Nissan–АвтоВАЗ рассматривает площадки под строительство завода в Хабаровском крае.

Строительство заводов на территории субъектов Российской Федерации с проблемным средним возрастом автомобилей, достижение договоренностей с ОАО «РЖД» о субсидировании перевозок новых автомобилей, выпускаемых в Центральной России, в эти регионы – это один из путей снижения среднего возраста находящихся в собственности граждан автомобилей.

Однако не стоит забывать о том, что хороший новый автомобиль сегодня для россиянина продолжает оставаться труднодоступной роскошью. Согласно данным социологических опросов, первоочередными в списке покупок россиян продолжают оставаться недвижимость, образование детей и другие траты. В целом так оно и есть: в 2008 году, например, по исследованиям «Автостата», только 20 человек из 1000 смогли себе позволить приобрести новую машину. Несмотря на то что с тех пор ситуация реально изменилась в лучшую сторону, потенциал для роста в этом направлении еще есть.

➤ Дорожные знаки могут превратить шоссе в лабиринт. **Станислав ЛЕЦ**