

## ДОМ ЦЕНЫ

## В целостности и охранности

Покупателям дорогих квартир некуда ставить автомобили

## хранение имущества

Стоимость места на парковке в домах класса «бизнес» и «люкс» сопоставима с ценой двухкомнатной квартиры в панельной многоэтажке. Более того, дефицит парковочных мест в некоторых домах настолько велик, что цены на машиноместо взлетают до \$130 тыс. Застройщики утверждают, что они делают все возможное для решения проблемы дефицита парковочных мест. Препятствуют им строительные нормы, нехватка площадей и технические особенности расположения коммуникаций столицы.

## Свободны от поста

«Площадь подземного паркинга рассчитывается на стадии подготовки проектной документации на основании СНиПов, — объяснили „Ъ“ в пресс-службе департамента инвестиционных программ строительства города Москвы. — Согласно этим нормам, на каждую квартиру должно быть не меньше 1–1,5 машиноместа. Иначе проект просто не будет утвержден».

На практике заложенный СНиПами минимальный размер места для хранения машины — 2,3х5 м — ничтожно мал. Для иномарок предусмотренных площадей явно недостаточно. Разместить автомобиль на площадке такого размера можно, но к ней еще нужно подъехать и развернуться, не задев стоящие рядом машины. Поэтому на практике выходит, что, несмотря на соответствие дома нормативам, квартир в нем оказывается в несколько раз больше, чем мест в паркинге.

В отношении благополучном с точки зрения строительных норм малоэтажном комплексе «Три тополя» на Плющихе количество машиномест вдвое превышает количество квартир, в жилом комплексе «Камелот» это соотношение равно 1:1,3. Но на практике этого оказывается мало — у жильцов редко бывает меньше двух машин на семью.

«Как правило, мы сталкиваемся с тем, что машиномест оказывается меньше, чем даже квартир в доме, а не то что жильцов», — рассказывает менеджер компании «Инком-Недвижимость». — Кроме того, часто парковки предусмотрены только для покупателей дорогих квартир. Во многих домах машиноместо можно приобрести только вместе с квартирой от 150 кв. м».

Типичный пример — дом по адресу Новый Арбат, 29. Поскольку мест в паркинге по проекту оказалось меньше, чем квартир, машиноместа продавались только с жильем от 120 кв. м. В результате вся придомовая территория заставлена автомобилями. На аукционе, устроенном одним из жильцов, машиноместо было куплено за \$130 тыс. Застройщик югославская компания «Грубер» объясняет, что наличие городских коммуникаций не позволило оставить больше места для парковки еще на стадии проекта. Добавим, что в другом доме, который строила эта компания, — № 14 на Сивцевом Вражке — машиноместо было куплено за \$200 тыс. Впрочем, эти цифры — исключение из правил. В среднем по Москве стоимость машиноместа в организованном паркинге сейчас начинается от \$15 тыс.

«Если квартира в домах бизнес- и люкс-класса продается только с одним машиноместом или без площади для парковки, на ее продажу уходит в два-три



Максимум, что может предложить застройщик покупателю квартиры, — полтора машиноместа. ФОТО АЛЕКСАНДРА МИРДОНОВА

раза больше времени, чем на реализацию аналогичного предложения, но с паркингом на два автомобиля», — рассказывает Елена Капиркина, руководитель отдела элитного жилья агентства «БЕСТ-Недвижимость». — Застройщики понимают это, но не всегда могут построить адекватную парковку по техническим причинам. Квартиры-то все равно продаются — с машиноместом и без него».

## Всем места не хватает

К «техническим причинам» относятся прежде всего городские коммуникации, не позволяющие строить подземный паркинг. Стакой проблемой застройщики сталкиваются, как правило, в Центральном округе. При желании проблему паркинга все равно можно решить. К примеру, невозможно было бы парковать под несколькими домами на Цветном бульваре и для их жильцов выкупили парковочные места в наземном многоэтажном паркинге в Большом Головинском переулке.

В паркинге дома в Малом Сухаревском переулке не хватало мест для всех жильцов, и строительная компания выкупила для них места в ближайшем бизнес-центре. Здесь машиноместо продается по \$40–60 тыс.

Стой же проблемой столкнулся застройщик дома 29 по Гоголевскому бульвару. Еще на фазе начала строительства были предусмотрены зависящие места парковки: машину закупают на платформу, после чего

платформа поднимается, а место внизу занимает еще один автомобиль. Для застройщиков такой вид парковки оказывается весьма дорогостоящим: помимо высоты потолков от трех метров необходима круглогодичная служба парковки. Тем не менее зависимые места парковки становятся распространяемым явлением, сообщили нам в проектных институтах города. Оснащенные специальной техникой парковки предусмотрены почти в каждом втором разрабатываемом сейчас архитектором проекте новых домов люкс-класса.

Покупателям квартир в доме на Гоголевском бульваре ниже место обходится в \$65 тыс., верхнее — в \$45 тыс. Логичнее, на наш взгляд, было бы сделать наоборот. Поскольку кто будет платить за упавший автомобиль и за тот, который будет им разбит, риэлтеры скажут пока не могут — ответственность будет позже записана в домовом уставе.

Нужно сказать, что жильцы дома «Патриарх», где такая парковка уже работает, поначалу относились к ней негативно. Но со временем привыкли. Тем более что от дефицита машиномест не спасает и специализированная техника. Сейчас вместе с квартирами там продается всего одно место на паркинге.

В высотных жилых комплексах, признают риэлтеры, обеспечить всех жильцов местом для парковки оказывается

невозможно не только в теплом паркинге, но даже на придомовой территории. В результате дефицита мест на парковке заставлена вся дворовая территория жилого комплекса «Олимп» на Мичуринском проспекте, комплекса по Можайскому шоссе, 2, комплекса «Алые паруса».

«Проекты „Дон-строй“ вообще отличаются дефицитом парковочных мест и небольшой придомовой территорией, уставленной автомобилями», — отмечает Елена Каширина. В компании «Дон-строй» с этим не согласны. «Мы не слышали о проблемах парковки от домовых комитетов наших объектов», — сообщили нам в пресс-службе компании. — Что касается автомобилей, припаркованных во дворе «Алых парусов», то члены комитета говорят, что их оставляют жильцы дома, когда им это удобнее, чем заезжать в паркинг, или посетители офисов и спортивных клубов, располагающихся у нас».

Действительно, соглашаются риэлтеры, первые этажи многоквартирных жилых комплексов занимают нежилые помещения. В них находятся офисы, спортивные клубы, магазины. Все они нуждаются в парковочных местах для своих клиентов. В результате у жильцов домов забирают машиноместа, которых им и так не хватает.

Участники рынка объясняют сложившуюся ситуацию общим дефицитом мест под строительство. Когда площадь застройки ограничена, обеспечить всех жильцов машиноместами не позволяют размеры строительных площадок.

Для некоторых жильцов выходом из положения становится аренда машиномест в бизнес-центрах и муниципальных домах около дома. Если они есть, конечно. При этом стоимость аренды в подземном паркинге в среднем по Москве составляет от \$250 до \$1,5 тыс. в месяц.

Участники рынка единодушно в одном: утвержденные правительством Москвы нормы плотности застройки (соотношение площади здания и размера придомовой территории, а также количество парковочных мест) и нормативы наличия машиномест давно устарели. Машиномест становится все больше, а места для парковок не прибавляются.

Вероятно, поэтому время от времени возникают невероятные проекты устройства паркингов. К примеру, сооружение гаражей и парковок под Москвой-рекой (первый проект планируется реализовать на территории Золотого острова возле Кремля — на дне протоки, омывающей остров, будет сооружен многоярусный гараж на 3 тыс. машиномест). Или над железнодорожными путями — проект осенью этого года предложенный мэрией инвесторам для рассмотрения.

ОЛЬГА СОЛОМАТИНА

## Кто сказал, что жизнь должна быть бесплатной?..

## навстречу выборам

С 1 января 2006 года может вступить в силу местный закон о правилах парковки автомобилей в столице. Постановление уже принято депутатами Мосгордумы в двух чтениях. О том, как это изменит жизнь автолюбителей, рассказал корреспонденту «Ъ» Ольга Соломатина, руководитель рабочей группы разработчиков закона ЮРИЙ БАБЕНКО.

— После вступления закона в силу припарковать машину бесплатно в пределах Садового кольца будет невозможно?

— Почему же, возможно. Если найдете место, конечно. А все мы знаем, что места для парковки на дороге в центре крайне мало. Придется ехать на платные парковки.

— Когда вы успеете их построить?

— А мы и не будем ничего строить. Обойдемся теми, что есть. Сколько в центре ни построй парковок, места для всех желающих все равно не хватит.

К примеру, возьмем Красную площадь. Вон сколько места пустует. Почему же никому не приходит в голову превратить ее в парковку? Потому что это беспорядочная территория. Также есть исторический центр. Давайте не будем портить его припаркованными на каждом свободном месте автомобилями.

Просто не надо приезжать в центр на машине. Пользуйтесь городским транспортом. Цель нашего закона — не обеспечить горожан необходимым количеством парковочных мест, а отучить их от личного автотранспорта. Кто-то найдет бесплатное место на дороге, кто-то — на платной парковке, расположенной, возможно, в достаточном удалении от цели поездки. В сознании автолюбителей отложится, что ездить в пределах Садового кольца на машине неудобно, и в следующий раз люди предпочтут приехать на метро или троллейбусе.

Пропускная способность дорожной сети в центре — 20 тыс. машин, значит, парковочных мест должно быть не больше



20–25 тыс. Этогоизм граждан в данном случае ущемляется в интересах города.

— Эгоизм граждан заключается в том, что городской транспорт не справляется с имеющимся потоком пассажиров?

— Когда машин на дорогах становится меньше, наземный транспорт начнет ездить быстрее, а значит, сможет перевезти больше пассажиров. Мест-то в автобусе или троллейбусе больше, чем в любом автомобиле. В машине очень редко едет больше одного человека, а сколько места она занимает!

Позже планируют ввести платный въезд в центр Москвы. К примеру, в Лондоне как ругали введение платного въезда в Сити. Прошло время — и все довольны. Теперь там, кроме автобусов и спецтранспорта, практически ни одной машины не увидишь. Зато и пробок нет, автобусы со скоростью 50 км в час ездят. Я не говорю о Садовом кольце, но в пределах Бульварного это именно то, к чему нам нужно стремиться.

— Почему же тогда городские власти отменяют маршруты трамваев? Это ведь единственный вид транспорта, не зависящий от пробок.

— Ну это в общем-то нормально. Во всем мире сначала наращивали полосы для автомобильного транспорта, а потом убавляли, что именно оно спасение для мегаполисов. Трамваи еще вернутся на наши улицы.

## — Сколько будут стоить платные парковки?

— Предполагается, что базовая стоимость парковки составит 30 руб. в час. Стоимость часа на перехватных парковках

на окраинах города будет умножаться на коэффициент 1,8, к примеру. В центре же стоимость может возрастать в разы. В зависимости от спроса. Оплата будет производиться безналичным способом — выпуск парковочный талон на все городские парковки. Следить за исполнением правил парковки будет вновь созданная парковочная инспекция.

— Платные парковки будут нести ответственность за сохранность оставленных автомобилей?

— Скорее всего, нет. Водители будут платить за аренду муниципальной земли, а не за то, что их машины охраняют. Пусть лучше автолюбители страхуют свой транспорт.

— Неплохо вы увеличили расходы москвичей...

— Кто вам сказал, что жизнь должна быть справедливой или бесплатной? В Германии, к примеру, есть города, где количество автомобилей под 700 тыс. Там граждане покупают парковочные талоны, чтобы поставить машины на улицах.

— Но мы не в Германии и не в Лондоне. Доходы граждан РФ несопоставимы с доходами жителей в одной из названных вами стран. Допустим, на окраинах Москвы найти бесплатное место для парковки на дороге

можно. В центре хотя бы во дворах бесплатно парковаться можно будет?

— Дворовые парковки будут за выкуп автомобилей жителей.

— А если жители уехали на работу?

— Тем, кто не живет во дворе, парковаться будет нельзя. В целях борьбы с терроризмом.

Что касается паркинга во дворах, мы хотим ввести новые нормативы. Строится, к примеру, новый дом. Застройщик будет обязан построить столько парковочных мест, сколько квартир в доме. Жильцы должны будут покупать не только квартиры, но и парковочные места, если у них есть машины. — Это приведет к дорожному затору.

— Даже если и приведет, то к незначительному, на мой взгляд. Не обязательно же строить подземный паркинг, достаточно просто наземной стоянки.

— Жителям давно построенных домов тоже придется выкупать места для автомобилей?

— Да. Во дворах мы запретим ставить машины в местах, не предназначенных для парковки.

— Во дворах в центре Москвы, понятное дело, места на выделенной парковке всем не хватит. Что делать?

— Допустим, во дворе дома есть 20 мест на стоянку. А машин у жильцов 50. Для начала места предоставляются льготникам. Ясно, что инвалид-владелец «Оки» не может оставить ее в гараже вдалеке от дома. Остальные через аукционную систему покупают себе места. Тем, кому места не нашлось, или тем, у кого не хватило денег, машину придется оставлять на дороге.

Есть понятие градостроительного зонирования. Зона «жилого отдыха», к которой относятся дворы, предполагает повышенные требования к шуму и загазованности. Поэтому машины из жилых зон надо вытеснять как класс. За исключением тех случаев, когда жилец выехал во двор для погрузки-разгрузки.

— Прежде чем начинать работу над законом, вы не проводили опросы москвичей? Не боитесь, что нововведения будут встречены так же, как монетизация льгот?

— Честно? На 100% гарантии мы дать не можем. Но мы, как разработчики закона, по крайней мере предупреждаем правительство Москвы о возможных негативных последствиях. Я считаю, учитывая инерционность наших властей, закон нужно принять позднее.

В 2008 году, а не в 2006-м, как планируются сейчас. Власти же собираются в следующем году начать развивать инфраструктуру стоянок. В 2008 году планируется начать штрафовать за неправильную парковку. А за нарушение размещения автомобилей во дворах санкции начнут вводить вообще только в 2010 году.

Правильный дом в модном месте

- дмитровское направление, 56 км
- 13 авторских проектов в стиле «Альпийский шале»
- цена контракта от 112 до 260 тыс. долларов США
- дома площадью от 100 до 260 м²
- участки от 12 до 23 соток
- полный набор инженерного обеспечения
- удобные формы оплаты
- отличные возможности отдыха (Сорочаны, Волен, Яхромы)

**«Загорское» - шале в твоем вкусе**

**101-35-48**  
www.zagorskoe.ru

**КУТУЗОВСКАЯ РИВЬЕРА**  
на Кутузовском проспекте

**РЯДОМ ЛЕС. ВДОХНИТЕ РАЗНИЦУ!**

КУТУЗОВСКАЯ РИВЬЕРА — жилой комплекс PREMIUM-класса на Западе Москвы. Обширный лесной массив Волинский лес делает здесь воздух чище, а близость главной артерии столицы — Кутузовского проспекта — позволит Вам одинаково быстро добираться и за город, и в центр.

- квартиры свободной планировки
- панорамное остекление
- высота потолков 3,1 м
- уникальное благоустройство территории

- развитая инфраструктура
- фитнес-центр, бассейн
- детский сад
- собственный заповедник

КРУГЛОСУТОЧНО  
**721-1000**  
Все предложения по жилой и коммерческой недвижимости на сайте [WWW.7211000.RU](http://WWW.7211000.RU)