

# Жилищная инфраструктура: управление отходами в многоквартирных домах

Партнеры проекта «Развитие потенциала устойчивости жилищного сектора — содействие повышению эффективности управления на различных уровнях в Республике Беларусь» проанализировали требующие внимания проблемы в жилищном секторе. Результаты анализа использованы в подготовке рекомендаций по улучшению правовых и институциональных условий управления в данной сфере.

Среди прочих, было уделено внимание вопросам жилищной инфраструктуры и управлению отходами в многоквартирных домах с целью выявления тех причин, которые препятствуют эффективной организации этого процесса. Эксперты исходили из того, что в нашей стране действительно поставлена задача значительно увеличить количество вторичных материальных ресурсов, собираемых из отходов. Но получить вторсырье из отходов, которые выбрасываются в мусоропровод, практически невозможно, так как весь мусор не сортируется: в общую домашнюю урну выбрасывают как стекло, бумагу, органические отходы, так и различные жидкости, вредные батарейки, пластик и ртутьсодержащие лампы.

**Надежда Черникова,**  
председатель ТС «Очаг»

## Существующая практика управления отходами в многоквартирных домах

В Беларуси из-за нехватки газа, нефти и других энергетических полезных ископаемых последнее время велась работа по использованию экологически чистой энергии солнца, ветра, воды, пара и др. Результаты анализа проведенной работы были рассмотрены на заседании Мингорисполкома 3 августа 2012 года.

Однако отдел энергетики при поддержке Совета министров Республики Беларусь заявил одним из приоритетных направлений деятельности совершенствование и расширение системы раздельного сбора коммунального мусора с последующим использованием и переработкой с целью извлечения вторичных ресурсов. Эта же цель зафиксирована в Программе развития жилищно-коммунального хозяйства Республики Беларусь до 2015 года, утвержденной Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 08.02.2013 № 97.

В этой связи необходимо выделить следующие проблемы. По словам исполняющего обязанности начальника отдела энергетики Мингорисполкома Анатолия ЛАВНИЧУКА, «лишь 18 – 20 % минчан разделяют бытовые отходы, тогда как в некоторых европейских странах процент жителей, следующих этому принципу, значительно выше: в Германии — почти 100 %, в Польше — около 70 %». Причины такой ситуации в Беларуси различны: от недоработок в информационно-пропагандистской работе с населением до недостатка контейнеров для раздельной утилизации бытовых отходов. Зная о том, что мусоропроводы не только рассадник болезнетворных бактерий и неприятного запаха в подъезде, но и преграда для организации раздельного сбора мусора, законодатели учитывают и нормативные препятствия, ведь для того, чтобы заварить в доме мусоропровод, нужно сто-процентное согласие жильцов, а этого добиться практически невозможно. Уход от использования мусоропровода предполагает создание контейнерной площадки, которую далеко не везде в эксплуатируемом жилье можно разместить с соблюдением санитарных норм. Площадка для контейнеров должна хорошо содержаться, по возможности быть эстетичной внешне, что усложняет решение проблемы, так как требует дополнительных средств.



**Татьяна Костюкова,**  
эколог, МОО «Экопроект»

Разные мнения бытуют о том, стоит ли проектировать мусоропроводы в новых жилых домах и заваривать их в старом жилом секторе. Опрашивая людей на различных форумах, соседей, коллег, скажу, что большинство против заваривания мусоропроводов. Я также солидарна с ними. Назову несколько причин. Во-первых, у нас маленькие кухни, а предлагаемая раздельная сортировка значительно увеличивает количество мешков для упаковки мусора.

Во-вторых, очень многим категориям граждан отсутствие мусоропровода доставит дополнительные неудобства. Например, пожилым людям, инвалидам. Ведь с палочкой или костылями трудно выносить несколько мешков во двор. Неудобно и мамам с детьми. Полагаю, что надо просчитать и сравнить экономические обоснования разных вариантов. У людей должен быть выбор, в каком доме покупать квартиру, — с мусоропроводом или без.

На мой взгляд, нужно сделать мусоропроводы большого диаметра, с вместительным мусороприемником. Жильцам следует выдать герметичные пакеты разного цвета для раздельного сбора сухого и мокрого мусора. Весь выбрасываемый мусор попадает в один большой контейнер, который затем забирается мусоровозом. На мусороперерабатывающем предприятии происходит сортировка: из мокрого мусора легко сделать удобрения, получить биогаз, а сухой мусор легко сортируется — пластик, бумага, стекло и т.д. Контейнер для сбора мусора быстро моется.

Поэтому проектанты, а вслед за ними подрядные строительные организации продолжают возводить в многоэтажных новостройках мусоропроводы согласно существующим санитарным нормам.

Признаем, что мусоропровод — это удобно, особенно в высотных домах. Однако использование этого приятного достижения технического прогресса двадцатого века требует достаточно частой прочистки, дезинфекции, соблюдения герметичности, что в белорусских условиях не соблюдается.

### Преимущества отсутствия мусоропроводов и опыт реализации инициатив по их закрытию

Закрытие мусоропровода позволяет решить сразу несколько проблем. Первая — экономическая: строительство дома без мусоропровода обходится дешевле. Вторая — гигиеническая: отсутствие мусоропровода ликвидирует очаг клопов, крыс, мух, различных микробов, а также неприятного запаха в подъезде. Третья — возможность организации раздельного сбора мусора с целью получения вторичных материальных ресурсов.

Говоря о мировом опыте, нужно отметить, что жители европейских мегаполисов уже давно перестали думать о том, как бороться с последствиями общественных мусорных проблем. В новых высотных домах Европы нет мусоропроводов, а есть специальная контейнерная площадка с кровлей (от дождя и снега), стенами (от ветра), и воротами. Жильцы дома или домов выбрасывают мусор в установленные на площадке контейнеры, в

определенное время приезжает мусоровоз, ворота открываются, контейнеры опорожняются, площадка подметается и моется.

Многие товарищества собственников как в Минске, так и в иных городах Беларуси также успешно решили эту проблему. Например, многие ТС, почистив мусоропроводы и повесив на них замки, организовали жильцам в помещениях мусорокамер что-то наподобие «колясочных» для хранения санок, велосипедов.

В Гомеле мусоропроводы начали закрываться еще 15 лет назад решением Гомельского горисполкома № 323 «Об организации контейнерной системы уборки бытового мусора на жилищном фонде местных Советов города Гомеля» от 20.06.1995 г. Местные жители восприняли такую практику абсолютно нормально. Более того, именно жилтоварищества в новостройках Гомеля все чаще ходатайствуют перед застройщиком о консервировании совершенно новых мусоропроводов перед сдачей дома в эксплуатацию. При этом сегодня областной центр по извлечению вторичных материальных ресурсов занимает второе место в стране. Но несмотря на то, что в Гомеле поддерживается инициатива закрытия мусоропроводов, пока не предполагается исключать их из проектных решений, ведь есть граждане, не согласные с такой идеей. Поэтому на сегодняшний день нельзя утверждать, что Гомель полностью перешел на сбор мусора в контейнеры на специализированных придомовых площадках, а сами мусоропроводы не используются больше в этом областном центре. Но в ближайшее время это может произойти.

Недавно с идеей отказаться от мусоропроводов выступили и столичные власти. Решений по этому вопросу пока не принято.

# «ОЧАГ» распространения

Часто бывая в разных городах страны, регулярно задаю один и тот же вопрос, который, думаю, произвольно задает себе каждый, кто оказывается в чужом городе: «Хотел бы я здесь жить?».

Улицы, скверы, площади, остановки общественного транспорта — все это и многое другое дает нам представление о том, насколько данный город может быть комфортным для проживания. Этот же вопрос рождает и вид како-нибудь конкретного дома. Непонятного цвета фасад здания, грязные с оторванными перилами лестничные марши, лифт, исписанный граффитистами, залепленный жевательной резинкой вентканал, загаженные собаками газоны и т.д. — могут свидетельствовать о степени «любви» к дому его жителей.

Между тем, думаю, каждый, кто оказался бы в столице в доме № 19 по Логойскому тракту, честно бы себе признался: «А неплохо было бы здесь жить». Дом этот принадлежит первому в Минске товариществу собственников «Очаг», который возглавляет Надежда ЧЕРНИКОВА. Об опыте существования

«Очага» в жанре «мысли вслух» — данный материал.

## Кадры решают все

— *Формирование штата обслуживающих дом работников поначалу шло крайне тяжело, — говорит Надежда Станиславовна. — Первыми кандидатами были рабочие ЖЭС. Прежде чем коллектив ТС «устоялся», сменилось по два-три десятка сантехников, уборщиц и рабочих по комплексной уборке. При этом многие уходили буквально в первый же день работы (иногда еще до его окончания), демонстративно отказываясь даже от зарплаты. Причина банальна: нежелание либо неспособность работать добросовестно.*

Сегодняшние претензии жителей дома к уборке в подъездах, как правило, не выходят за рамки требования «поменять моющее средство «Лаванда» на «Цитрусый» или наоборот.

## Совместно ли «совместное домовладение»?

Как ни парадоксально, но, несмотря на то, что о товариществах собственников говорится в стране уже давно, большинство людей до сих пор не представляют, что такое совместное домовладение. Информации на этот счет очень мало.

Одни жители заплывали семечками территорию у подъезда, другие — почистили обувь на лестничной площадке, кто-то залепил вентиляцию лифта жевательной резинкой, кто-то выгулял собак на детской площадке и т.д.



— *У нас в договоре на проживание в доме записано, что замусоривание подъезда наказывается штрафом до 5 базовых величин. И одному жильцу, который выполнял ремонт в своей квартире, дважды этот штраф был выписан. Весь он был выплачен уборщице, которая наводила порядок после строителей. Когда «виновный» узнал об этом, он был в шоке: «За два часа работы столько заплатили?!». Но сорить в подъезде перестал.*

Материальная ответственность за «общее добро» жителей дома — их лучший самоучитель. Даже в мелочах.

Однажды в «Очаге» ребяшня разбила теннисным мячом шильду с номером подъезда. Событие для города, в общем-то, заурядное. Для горожан это не является чем-то из ряда вон выходящим. Подумаешь, шильда... Мелочь какая-то...

Именно так и отреагировали поначалу жители дома, когда их созвали для решения столь мелкого вопроса. Они даже не хотели воспринимать проблему в качестве проблемы. Пытались снисходительно сунуть в руку пару тысяч рублей на восстановление. На деле все оказалось гораздо сложнее.



В городе (столице!) не было ни одной организации, которая бы соглашалась произвести шильду в одном (!) экземпляре. Только — партию. Но заказывать партию, когда нужна лишь одна, — слишком дорого.

А еще надо было раздобыть лестницу (ее, высоченную, из ЖЭС пришлось нести на себе две трамвайные остановки, а потом возвращать обратно), купить дюбеля, шурупы, раздобыть перфоратор, хороший удлинитель, кому-то лезть на высоту почти трех этажей (потому что, если для этого пришлось бы вызвать автовышку, — цена восстановления оказалась бы вообще фантастической) и там, на высоте, работать...

В итоге какая-то «мелочь» в глазах обывателя превратилась в глобальную проблему, которую пришлось решать в течение двух дней всем миром (всеми жителями). Это и есть «совместное домовладение». Когда каждый житель дома ответственен за его газон, лавки, фасад.

В Германии, например, товарищества собственников (кондоминиумы) как раз и создаются исключительно как форма владения общим имуществом. При этом ТС в Германии обязаны производить ежемесячные отчисления на капремонт, которые аккумулируют-



ся на банковском счете товарищества. Этим и ограничивается финансово-хозяйственная деятельность ТС. Управляет общим имуществом ТС управляющая организация, которую по действующему законодательству обязано нанять товарищество собственников. В свою очередь, управляющая компания, которая имеет специальный допуск на рынок услуг по управлению недвижимым имуществом, заключает договоры на обслуживание домов, на поставку иных коммунальных услуг, то есть ведет полноценную финансово-хозяйственную деятельность, как любая коммерческая организация. Главная ее задача — эффективно

управлять общим имуществом. При этом товарищество собственников на общем собрании утверждает баланс на следующий год, решает другие вопросы, которые, в свою очередь, готовит управляющая компания. Это вопросы текущего ремонта, благоустройства придомовой территории, капитального ремонта, проведения энергосберегающих мероприятий и др.

В идеале правильной было бы конкретизировать функции товариществ собственников и организаций застройщиков, чтобы они создавались исключительно как формы совместного домовладения без наделения их функциями по управлению имуществом. А управлением общим имуществом совместных домовладений должны заниматься специализированные организации.

Если говорить о товариществах собственников в Беларуси, законодательно они вроде и наделены полномочиями по управлению общим имуществом и техническому обслуживанию домов, но на деле их выполнение под силу только профессионалам. «Очаг» — тому подтверждение. Но пока — крайне редкое.

**Олег ВЛАДИМИРОВ**  
Фото автора



# С перспективой на продолжение

В Беларуси организация раздельного сбора мусора пока находится на начальном этапе. Контейнеры разных цветов, установленные возле многоэтажных домов, стали символом ближайших перспектив, но чаще всего большинство жителей по-прежнему бросают отходы «в общую кучу». Раздельным сбором мусора по статистике охвачено 80 % городских территорий. Но эта цифра является весьма условной. Раздельный сбор считается внедренным, когда площадки обеспечены соответствующим комплектом контейнеров. Но это всего лишь первый организационный этап. Гораздо сложнее и важнее приучить людей к раздельному сбору отходов. Так сложилось, что обязанности по воспитанию населения, а также проблема утилизации опасных отходов полностью возложены на коммунальные службы.

Сбор всех видов отходов производится в контейнеры с последующей досортировкой. Такая система является наименее затратной, а потому наиболее экономически оправданной в условиях, когда тарифы для населения не возмещают затраты на оказание услуг. Отсутствие навыков хозяйского подхода у населения к отходам не позволяет внедрить ее повсеместно.

Сортировочные станции в большинстве случаев представляют собой конвейерную ленту, на которую высыпается мусор из пакетов, а дальнейший процесс идет вручную. Тяжелые условия работы, низкая производительность труда, убыточность — все это последствия несовершенного сбора. Об этом должно знать население, чтобы чувствовать и свою ответственность.



Проект ЕС/ПРООН «Содействие развитию всеобъемлющей структуры международного сотрудничества в области охраны окружающей среды в Республике Беларусь» как раз и направлен на то, чтобы привлечь в союзники жителей.

На примере пилотных городов Кобрин и Мосты продемонстрировано, как много необходимо сделать для того, чтобы наши города стали чище и красивее.

## В поисках понимания

Основные направления реализации стратегии: увеличение числа площадок для сбора ВМР, оборудование сортировочных станций, организация работы с биоразлагаемыми и опасными отходами, обеспечение экологически безопасного захоронения. Но начался проект с широкомасштабной разъяснительной работы.

— *Опыт других стран говорит о том, что приучить население к раздельному сбору мусора довольно сложно,* — рассказывает тематический координатор проекта Вадим ЗУБРИЦКИЙ. — *Например, в Швеции, которая может сегодня служить эталоном в этом плане, работа началась более 30 лет назад и продолжается до сих пор.*

*Поэтому на мгновенный эффект рассчитывать не приходится. Наша цель — выбрать правильное направление и определить стратегию развития.*

Выступления в СМИ, пропагандистские листовки в общественных местах, собрания с жителями — для воспитания гражданской сознательности задействовали все ресурсы. При этом постоянно велся мониторинг общественного мнения. Отношение людей к проблеме менялось на глазах. Подавляющее большинство считают внедрение раздельного сбора отходов наиболее эффективным способом решения экологических проблем. Пожалуй, это самый важный результат активной разъяснительной работы, поскольку без участия населения даже при наличии достаточного числа контейнеров и специальной техники увеличить сбор ВМР вряд ли удастся.

## Цифры прогресса

Обеспеченность необходимым оборудованием и техникой является главным условием развития стратегии. Для Мостовского района за время действия проекта приобретено 424 горячеоцинкованных контейнера емкостью

1,1 м<sup>3</sup>, для Кобринского — 634 контейнера (0,75 м<sup>3</sup>) для отдельного сбора ВМР и 216 — для смешанных отходов. Кроме того, в арсенале коммунальщиков появилась новая техника: мусоровозы с задней и боковой загрузкой, машины с системой «Мультилифт», бульдозеры, сортировочные станции, прессы, перфораторы.

Реализация проекта ЕС/ПРООН дала возможность КУМПП ЖКХ «Кобринское ЖКХ» не только улучшить сбор и сортировку отходов, но и выстроить этот процесс на условиях самоокупаемости. За счет усовершенствования логистики расход топлива снижается на 20 – 30 %. Использование прессы позволило грузить на фуру 22 – 23 т ПЭТ бутылок вместо 3 т, как это было раньше. Извлечение ВМР за 10 мес. 2013 г. возросло в 2,2 раза и составляет уже более 12 %. Мощный бульдозер Четра Т-11.01С15BR-1 весом 19,5 т способен выполнить работы по ликвидации мини-полигона всего за два прохода.

В Мостах пять лет назад на одного жителя города собиралось 6,3 кг вторичных материальных ресурсов, а уже в 2012 г. эта цифра достигла 15 кг. Вдвое увеличился объем собираемой макулатуры, стеклобоя, в 1,5 раза — полиэтиленов. В 2012 г. было организовано три пункта по приему батареек и ртутных ламп. Это стало возмож-

ным после установки контейнеров для опасных отходов. Реализуется в городе и технология сбора био-разлагаемых отходов. В этот процесс планируется вовлечь более 2 тыс. домовладений.

## В ранге закона

За время реализации проекта накоплен значительный опыт, но чтобы применять его дальше, необходимо пересмотреть многие законодательные акты и привести их в соответствие с реальными условиями.

В ходе работы проекта в пилотных регионах пришлось искать решение таких непростых вопросов, как определение оптимального количества контейнеров на одной площадке, выдерживание расстояния от места сбора отходов до жилых зданий, кубатуры емкостей для ТБО и др. Параллельно с производственными вопросами шла работа и по совершенствованию законодательства. Результатом этой деятельности стали проекты нескольких постановлений Совета Министров Республики Беларусь, Минжилкомхоза, Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды, а также законов об обращении с отходами. Разработана инструкция о порядке организации сбора, разделения по видам, обезвреживания и использования отходов товаров

и тары. Всего 9 законодательных актов. Кроме того, разработаны и утверждены решениями исполнительных комитетов стратегии по обращению с отходами в пилотных районах.

Проектом также разработана и согласована с Минжилкомхозом и Минприроды рамочная концепция обращения с ТКО. Определены ключевые задачи на ближайшее время: обеспечить полный охват домовладений планово-регулярным вывозом отходов, расширить инфраструктуру по использованию ВМР с обеспечением полноценного рециклинга, создать механизмы стимулирования и принуждения использования вторичного сырья, обеспечить экологически безопасное захоронение ТБО на полигонах и др. Но прежде всего необходимо определить единые стандарты отдельного сбора отходов.

При содействии специалистов проекта разработан проект технического кодекса установившейся практики «Охрана окружающей среды и природопользование. Отходы. Правила обращения с коммунальными отходами». В нем не только обобщен опыт работы в пилотных регионах, но и пересмотрена вся практика обращения с коммунальными отходами в соответствии с наилучшими европейскими примерами. Этим документом предполагается закрепить законодательно полученный опыт. Его распространению способствуют региональные семинары для представителей ЖКХ Гомельской, Витебской, Могилевской и Минской областей, где у проекта нет пилотных регионов. Семинары проводились непосредственно в областях, а в текущем году специалистов с мест приглашали в Кобрин и Мосты, чтобы на практике продемонстрировать работу в рамках реализованных схем.



Виктор КИСЛЫЙ

# Вернуть дворы людям

Стихийные парковки автотранспорта в Минске приобрели настолько массовый характер, что превратились в основную проблему для столицы. Это беспокоит всех: от рядовых горожан до руководителей города и страны.



**Владимир ПРИЩЕПОВ**

Зачастую главные претензии в сложившейся ситуации предъявлялись тем, кто так или иначе вовлечен в градостроительный процесс, в том числе проектным институтам.

Мы попросили высказать свою точку зрения директора УП «Минскград» Леонида ДОБЫША и начальника транспортного отдела института Владимира ПРИЩЕПОВА. Им и слово.

## **Леонид ДОБЫШ:**

— Проектирование современного города начинается с его генерального плана, после чего разрабатываются так называемые детальные планы отдельных городских территорий, в которых мы просчитываем потребность в парковочных местах по каждому строящемуся объекту. Без этого экспертиза рассматривать план даже не будет.

В Минске проблему парковок можно решить путем резервирования территорий для строитель-

ства паркингов, особенно в районах многоэтажной панельной застройки, что мы и делаем. Но сегодня стоимость парковочного места в паркинге — очень высокая, в пределах 12 – 15 тыс. долларов (на плоскостной стоянке — 2 тыс), поэтому они остаются невостребованными. Кроме того, их строительство ведется чрезвычайно низкими темпами.

## **Владимир ПРИЩЕПОВ:**

— Зато за стоянку-парковку во дворах никто не платит.

Анализируя ситуацию в разных районах города, мы обнаружили такую тенденцию: утром и вечером многие дворы, включая детские игровые площадки и зеленые зоны, были забиты машинами, а плоскостная стоянка в 100 м от дома стояла в лучшем случае заполненной наполовину. Автовладельцам лень пройти 100 м. О чем же тогда говорить, если до парковки надо добираться вообще несколько остановок на общественном транспорте?!

## **Леонид ДОБЫШ:**

— У меня водительский стаж — более четверти века, живу на пл. Я.Коласа. И каждый день ставил машину на стоянку в районе Московского кладбища. Почему? Потому что во дворе у моей машины (как и у других автовладельцев) неоднократно снимали зеркала, щетки, сливали бензин, били стекла, вытаскивали магнитолы, снимали колеса... Сегодня это мало кого волнует: страховка все покрывает. Исчезли те мотивы, которые заставляли людей ставить машины именно на стоянках. И в настоящее время это могут сделать только инспекторы ГАИ. Но их



**Леонид ДОБЫШ**

не хватает, и они задействованы лишь в основных мероприятиях по безопасности движения на дорогах. А во дворах царит беспредел.

Чтобы изменить общую картину, необходимо совершенствовать законодательство таким образом, чтобы инспектор (или другое назначенное лицо) мог без долгих церемоний прикрепить к лобовому стеклу нарушителя стоянки (парковки) квитанцию на штраф либо вообще прислать ее по почте, как делают в Прибалтике и Польше (т.н. «письма счастья»).

Известно, насколько сложной была ситуация с парковками-стоянками в центре Москвы. Но мэрия российской столицы за год навела там порядок с помощью закупленных машин-парконов, которые фотографировали неправильно припаркованные авто. А в Минске, напротив, зафиксированы случаи, когда люди не могли выйти из подъезда из-за того, что двери были «запечатаны» припаркованными автомобилями.

## **Владимир ПРИЩЕПОВ:**

— Решение данного вопроса надо рассматривать в двух плоскостях: либо продолжать субсидировать поездки и удовлетворять спрос на пользование личным автомобилем, либо что-то изменять в

сознании людей, которые должны твердо усвоить, что содержание машин влечет затраты, в том числе и на парковки-стоянки. Горожанин должен четко сопоставлять затраты на свое передвижение с использованием личного автомобиля и общественного транспорта и делать правильный выбор. Сегодня плата за парковку, особенно в центре города, в таких расчетах отсутствует. К примеру, за последние годы уровень автомобилизации в Берлине упал с 350 до 280 машин на 1000 жителей. А у нас он в настоящее время — 320 машин на 1000 горожан. В столице Германии граждан перевоспитали экономически. Хочешь в центре ставить машину — никто и не запрещает! Только сполна плати. А у нас автовладелец занимает 10 м<sup>2</sup> городской площади совершенно бесплатно. После 10 штрафов, думается, он перестанет это делать. В Германии, кстати, размер штрафа таков, что недисциплинированные автолюбители понимают все с первого раза.

В Минске необходимо «строить» интермодальную транспортную систему, основанную на концепции «устойчивой мобильности» горожан, которая предполагает удовлетворение спроса на передвижение не только на личном автомобиле. Приоритетным направлением должно стать развитие пассажирского транспорта, обеспечивающего комфортность поездки и скорость передвижения.

#### **Леонид ДОБЫШ:**

— Причем в центре города навести порядок проще, чем во дворах спальных районов.

На весенней сессии парламента Беларуси будет рассмотрен законопроект, который позволит штрафовать за неправильную парковку автомобилистов.

Если законопроект «О внесении дополнений и изменений в некоторые законы Республики Беларусь по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения» будет принят, белорусские автомобилисты станут получать «письма счастья» со штрафами не только за превышение скорости, но и за неправильную парковку.

В парламенте считают, что это нововведение поможет навести порядок с транспортными средствами, брошенными где и как попало, которые мешают проходу граждан и проезду специального транспорта.

К примеру, когда на Комсомольской улице работали brave ребята-парковщики, здесь был идеальный порядок. А сегодня Комсомольская вместе с прилегающими Интернациональной и Революционной превратилась в самую настоящую автосвалку, сквозь которую и пешим ходом с трудом пробираешься.

#### **Владимир ПРИЩЕПОВ:**

— Следует признать и следующий факт. Концептуально паркинги и парковки присутствуют во всех планах. Но застройщики имеют лазейки, за счет которых могут уходить от обязанности строить эти объекты, потому что они не востребованы из-за их высокой стоимости. В связи с этим автостоянки для инвестора превращаются в самое настоящее бедствие. Вот, к примеру, руководство города убедило одного из застройщиков не отходить от плана, и тот возвел на пересечении улиц Некрасова и Богдановича паркинг на 600 машино-мест. Но он, увы, пустует.

То есть решение проблемы должно быть комплексным: надо и паркинги строить, и включать административно-экономические рычаги.

И последнее. Есть много предложений проектировать дома с заранее предусмотренным количеством мест под автостоянку на 100 – 150 % от количества возводимых квартир, ведь некоторые семьи имеют два и более авто. Представьте себе жилой квартал из нескольких домов на 1,5–2 тыс. квартир с одним общим двором, в котором будет размещаться 2 – 2,5 тыс. машин? Это же сколько футбольных полей они займут! Наши нормы — 25 % машино-мест от количества квартир. И это — гостевые парковки, которые могут быть в плоскостном исполнении. Приехали к вам гости, поставили машину на пару часов — уехали. Ночью на них ставят свои автомобили жители. Оставшиеся три четверти машино-мест — это автостоянки, которые могут быть в различном исполнении (плоскостные, разноуровневые, встроенные и т.д.). Иначе все мы будем жить не в домах, а на автостоянках. Пока же все мы на автостоянках — работаем.

**Олег ВЛАДИМИРОВ**  
Фото автора

#### **ВЕДУЩИЙ ПАРТНЕР**

**Инициатива «Жилищное хозяйство в Восточной Европе»,  
Берлин**

Татьяна Хартенштайн  
Тел.: +49 30 206 798 02  
hartenstein@iwovev.org

Кристина Пэшэлитэ-Шнайдер  
Тел.: +49 30 206 054 85  
peselyte@iwovev.org

#### **НАЦИОНАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖЕР ПРОЕКТА**

**МОО «ЭКОПРОЕКТ»**

Ирина Усова  
Тел.: +375 29 755 60 97  
iryna.usava@gmail.com

Ольга Лашкевич  
Тел.: +375 29 503 04 46  
olashkevich@mail.ru