

Паркинги пристроят к бизнес-центрам

предварительно запретив парковаться на улицах

Вчера на конференции «Пробки в мегаполисе: современные технологии ликвидации» председатель профильной плановой комиссии Законодательного собрания Санкт-Петербурга Никита Ананов презентовал очередную программу борьбы с пробками в Петербурге. Для ее реализации понадобится отдельный орган в структуре Смольного и минимум \$3 млрд. Так что реализована она будет не скоро. А поскольку строителям бизнес-центров строить паркинги невыгодно, пробки Петербургу обеспечены на несколько лет вперед. Если только парковку в центре полностью не запретят.

Предлагаемая господином Анановым программа предполагает строительство по периметру центра 50 пятиуровневых паркингов на 5 тыс. машиномест каждый, а также закупку 4 тыс. экспресс-автобусов. «Приехав в паркинг, человек оставляет машину, спускается на лифте и, не выходя на улицу, садится в автобус, который едет в центр по специально выделенной полосе движения. Дорога от Кушчина до центра займет 15–20 минут. 50 паркингов на 250

тыс. автомобилей при затратах \$500 за квадратный метр обойдутся в \$2,5 млрд. Экспрессы потребуют еще \$0,5 млрд. За 3–4 года вложения должны окупиться», — уверен председатель комиссии. Разработчик программы считает, что бизнес вполне может заинтересоваться проектом, если он будет реализован на основе концессии. Впрочем, первый заместитель председателя комитета по транспорту администрации города Николай Константинов считает, что на борьбу с пробками уйдет гораздо больше времени: «Для это потребуются специальный орган в структуре Смольного, целевая программа по безопасности дорожного движения, проектирование самих парковок займет еще 1–2 года. Кроме того, необходима новая реформа общественного транспорта, а также строительство новых обходных магистралей».

Проблему парковки в центре можно было бы решить и силами бизнеса — например, за счет строительства встроенных паркингов при бизнес-центрах. Эксперты рынка недвижимости отмечают, что при соотношении три этажа офисов на два этажа паркинга такие проекты могут быть

окупаемы. Но большинство бизнес-центров не идет по этому пути. Директор по развитию агентства недвижимости «Беккар» Игорь Горский указывает на то, что владельцам коммерческой недвижимости выгоднее ставить автомобили на улице и платить незначительные штрафы — ведь вместо паркинга выгоднее построить дополнительные офисы. Так что в ближайшее время пробки должны появиться на Московском проспекте, где активно развиваются девелоперские проекты.

● На 1 тыс. жителей в Санкт-Петербурге приходится 260 автомобилей, 232 из них — легковые. Автомобильный парк города на конец 2005 года составлял 1189,2 тыс. автомобилей, из них легковых — 1063,4 тыс. (89%).

«Встроенные паркинги в центре предполагают сдачу машиномест в аренду, а это увеличивает срок окупаемости таких проектов. Система пересадки на общественный транспорт требует серьезного улучшения качества последнего. При этом не стоит забывать и о том, что автолюбитель будет оставлять машину в паркинге, только если парковку в центре полностью запретят», —

отмечает в свою очередь директор по профессиональным услугам ООО «Knight Frank» Николай Пашков. Впрочем, он указывает на то, что наличие паркингов при бизнес-центрах в ближайшие годы станет одним из ключевых факторов успешности на рынке. «Уменьшение количества пробок на 20 процентов в окрестностях офисной недвижимости увеличивает ее стоимость на 25 процентов», — соглашается Игорь Горский. Например, помещения, выходящие окнами на Гороховую, стоят сейчас дешевле на 20%, чем на менее загруженных магистралях центра.

Не исключено и то, что правительство города, войдя, например, в концессию по строительству паркингов, в качестве гарантий инвестору действительно запретит парковаться на центральных улицах города. Тогда автомобилистам ничего не останется кроме как пользоваться наземным экспрессом, оставляя свои автомобили на частных-государственных паркингах.

Окончательно городскую концепцию борьбы с пробками планируется утвердить летом 2007 года.

Ирина Бычина