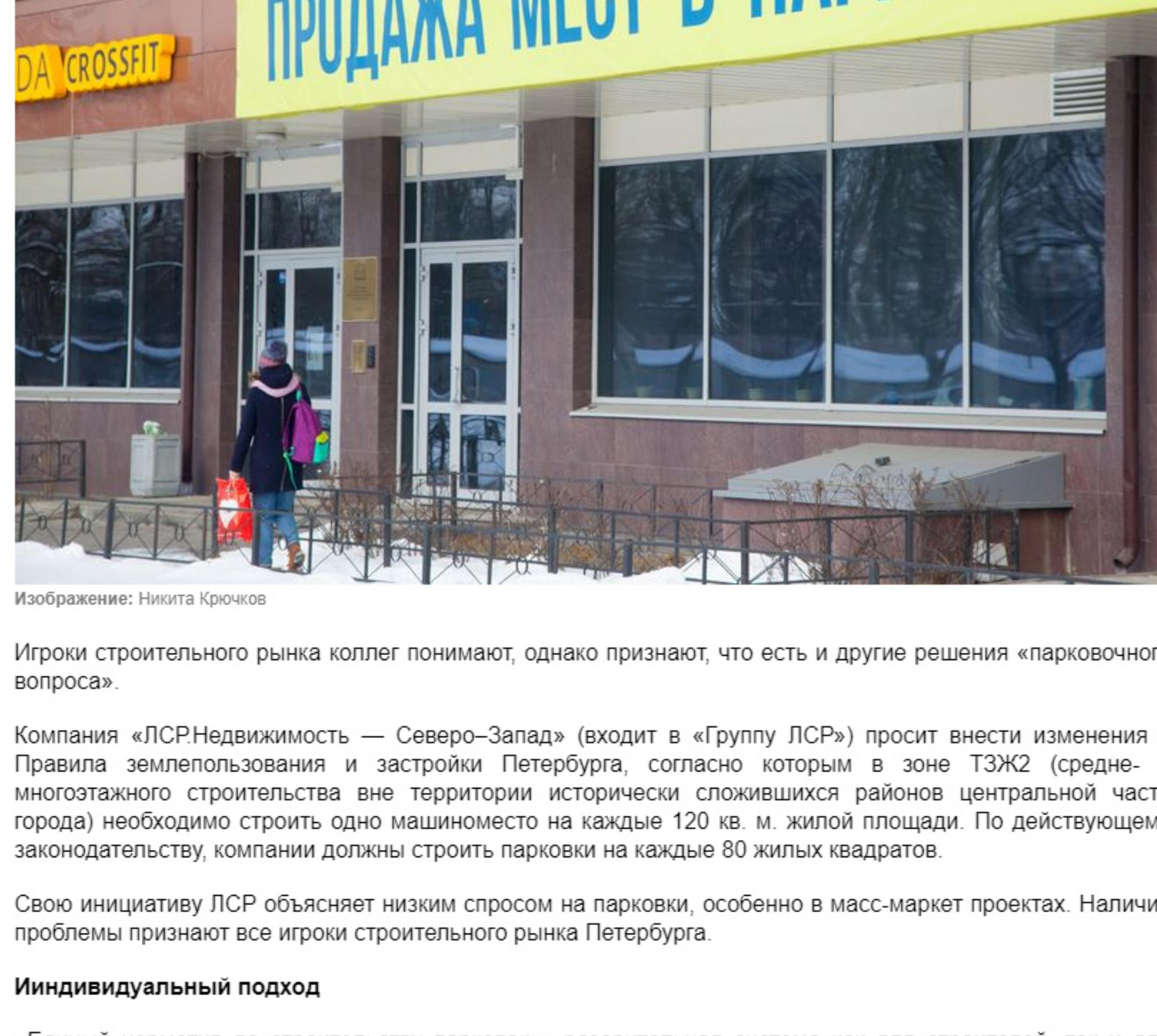


Эксперты оценили предложение «Группы ЛСР» о снижении парковочного норматива

[Главная страница](#) / [Статьи](#) / Эксперты оценили предложение «Группы ЛСР» о снижении парковочного норматива

08.04.2019 — 17:56

«Группа ЛСР» сделала то, о чем многие строительные компании давно мечтали – призвала Смольный пересмотреть единый норматив о количестве парковочных мест, которые необходимо строить при реализации жилых проектов. Причем сразу на 40%.



Изображение: Никита Крючков

Игроки строительного рынка коллег понимают, однако признают, что есть и другие решения «парковочного вопроса».

Компания «ЛСРНедвижимость — Северо-Запад» (входит в «Группу ЛСР») просит внести изменения в Правила землепользования и застройки Петербурга, согласно которым в зоне ТЭЖ2 (средне- и многоэтажного строительства вне территории исторически сложившихся районов центральной части города) необходимо строить одно машиноместо на каждые 120 кв. м. жилой площади. По действующему законодательству, компании должны строить парковки на каждые 80 жилых квадратов.

Свою инициативу ЛСР объясняет низким спросом на парковки, особенно в масс-маркет проектах. Наличие проблемы признают все игроки строительного рынка Петербурга.

Индивидуальный подход

«Единый норматив по строительству парковок – разорительная система как для строителей, так и для покупателей жилья. Эту практику давно необходимо пересмотреть», – считает **начальник отдела продаж компании «БФА-Девелопмент» Светлана Денисова**.

Эксперт уверена, что больше всего «обязательные парковки» усложняют жизнь покупателям жилья эконом- и комфорт-классов. «Они, как правило, сильно ограничены в бюджете, поэтому у них просто нет возможности приобрести машиноместо. При этом платить им все равно приходится, ведь расходы на строительство парковок по нормативу девелоперы включают в цену жилья. Как после этого можно говорить о доступном жилье?»



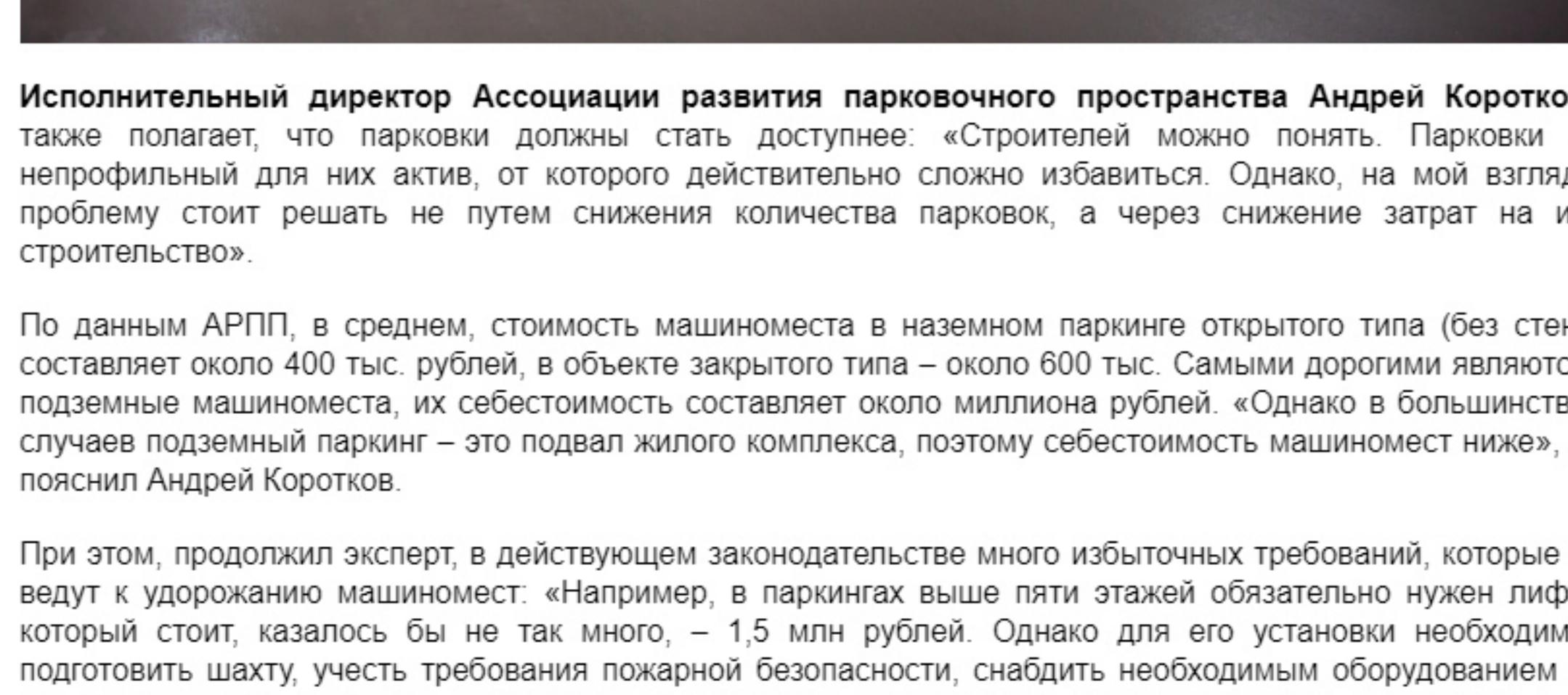
Кроме того, продолжила начальник отдела продаж «БФА-Девелопмент», новоселы никогда не задумываются о покупке машиноместа, если есть возможность припарковать автомобиль бесплатно. «Если в центре города места нет, то на окраинах пространства достаточно. И люди будут скорее парковаться на газонах, чем решат купить машиноместо. В результате, город обязывает бизнес строить парковки, однако не обязывает автомобилистов их покупать. Было бы логично, если бы новоселам запрещали использовать свободные городские пространства вместо парковок», – считает эксперт.

Светлана Денисова уверена, что количество парковок необходимо рассчитывать, исходя из характеристик конкретного жилого проекта: «Необходимо учитывать класс жилого комплекса и его расположение. Недорогому жилью или комплексам, реализующимся на пустырях много машиномест не требуется». Эксперт полагает, что городские власти могли бы дать возможность девелоперам обосновать, почему для того или иного комплекса парковок нужно меньше, чем требует единый норматив. «Однако здесь возникает риск появления коррупционной составляющей», – констатирует Светлана Денисова.

Дешевые парковки

Руководитель отдела маркетинга строительно-инвестиционного холдинга «Аквилон Инвест» в Санкт-Петербурге Яна Булмистре уверена, что парковки новоселам нужны, однако большинству они просто не по карману. «Машиноместа в специализированных паркингах, действительно, продаются дешевле, чем квартиры, однако спрос на них определенно есть. Часть клиентов сразу понимает необходимость приобретения машиноместа, другие же начинают интересоваться паркингами уже после заселения, столкнувшись с неудобством постоянного поиска бесплатного места для машины», – сообщила она.

Эксперт отметила, что активизировать продажи машиномест могут привлекательные условия покупки: «В домах эконом-сегмента продавать паркинги гораздо сложнее, просто потому что у жителей нет нужной суммы для их приобретения. Выходом могут стать, к примеру, удобные условия покупки, в том числе, беспроцентная рассрочка от застройщика».



Исполнительный директор Ассоциации развития парковочного пространства Андрей Коротков также полагает, что парковки должны стать доступнее: «Строителей можно понять. Парковки – непрофильный для них актив, от которого действительно сложно избавиться. Однако, на мой взгляд, проблему стоит решать не путем снижения количества парковок, а через снижение затрат на их строительство».

По данным АРПП, в среднем, стоимость машиноместа в наземном паркинге открытого типа (без стен) составляет около 400 тыс. рублей, в объекте закрытого типа – около 600 тыс. Самыми дорогими являются подземные машиноместа, их себестоимость составляет около миллиона рублей. «Однако в большинстве случаев подземный паркинг – это подвал жилого комплекса, поэтому себестоимость машиномест ниже», – пояснил Андрей Коротков.

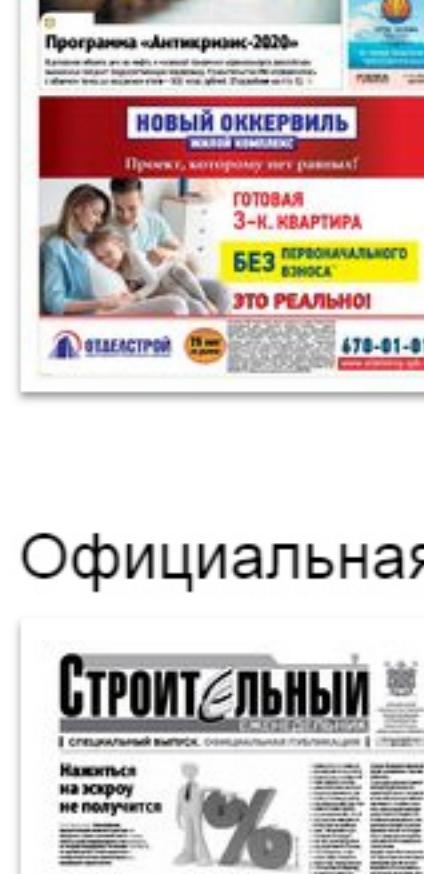
При этом, продолжил эксперт, в действующем законодательстве много избыточных требований, которые и ведут к удорожанию машиномест: «Например, в паркингах выше пяти этажей обязательно нужен лифт, который стоит, казалось бы не так много, – 1,5 млн рублей. Однако для его установки необходимо подготовить шахту, учесть требования пожарной безопасности, снабдить необходимым оборудованием и т.д. В результате, его цена достигает 10 млн рублей. Естественно, все эти расходы отражаются и в рыночной цене машиноместа. И подобных требований много». Андрей Коротков отметил, что АРПП готова поддержать строителей, если они будут требовать сокращений избыточных требований, но не количества парковок.

Кроме того, Андрей Коротков призвал строителей делать ставку не на продажу машиномест, а на сдачу их в аренду: «Как показывает практика, решение о покупке машиномест горожане принимают в течение пяти лет после заселения. При этом арендовать парковку многие готовы уже на первом году после заселения. При этом аренда машиноместа актуальна не только для владельцев жилья, но и для арендаторов квартир».

АВТОР: Мария Мельникова

МЕТКИ: [ЛСР](#), [АНДРЕЙ КОРОТКОВ](#), [СВЕТЛАНА ДЕНИСОВА](#), [АРПП ПАРКИНГИ МЕГАПОЛИСА](#), [ЯНА БУЛМИСТРЕ](#)

Издания



СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК
© Подписка

Официальная публикация



СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК