

Сталкиваясь со стойким не восприятием термина «временные двухъярусные паркинги с элементами инфраструктуры» наш юридический отдел разработал правовую базу, убедительно доказывающую правомочность их возведения.

Действительно, законодательная база крайне ограничена в секторе возведения паркингов и стоянок разных типов. На Сайте «Гаражи и паркинги» приводятся наши предложения, которые были утверждены решениями городских дум нескольких городов. По сути, прежде чем планировать паркинговую застройку необходимо тщательно подготовить правовое русло и исполнительную структуру. Характер выделяемых участков, их максимальное использование, детальный просчет коммерческой составляющей эти и иные факторы требуют специализированного подхода. Силами какого то департамента, мупа или гупа этот вопрос не решить. Если проследить схему выстраивания такого звена на опыте Москвы, то мои утверждения совершенно очевидны.

В рамках этой статьи хотел бы отметить один из основных аспектов – это стремление к капитальному строительству. Перефразируя древних скажу : «Не пытайтесь жить вечно, из этого ничего не получится». Опыт показывает, что 80% строений сносят исходя из фактора несоответствия изменившимся требованиям.

Кто сейчас хочет жить в «хрущевке»? Устарелость планировочных решений не позволяет даже думать об этом. Вместе с тем эти дома еще вполне надежны. Одесским инженерно – строительным институтом / теперь Академией/ еще при СССР разработаны варианты укрепления и частичной модернизации этих строений / пятиэтажек/.

СНиП определяют шесть групп капитальности жилых зданий и срок их службы от 15 до 150 лет соответственно. Но эти данные приведены по критерию физического износа. Я же хотел выделить фактор «морального износа». Определение этого фактора вполне академично :

Моральный износ следует понимать как несоответствие здания его функциональному назначению , возникающее вследствие меняющихся социальных запросов.

Выделяя участки под капитальную застройку при гаражно – парковочном строительстве администрации городов фактически проектируют проблемы в дне завтрашнем. Механизированные паркинги неизбежно придут в каждый город. Это очевидно. Как очевидно и то, что свободных земельных участков в местах, где наиболее востребованы паркинги уже нет. Капитальные, монолитные строения целесообразны при возведении мегапаркингов и то, при обязательном соблюдении архитектурной выразительности. Все же остальные строения должны носить статус «временного». И этот статус должен быть разбит на категории и определен в каждом городе для гаражно парковочного строительства в условиях сложившейся застройки.

На наших сайтах вы найдете варианты решений механической, частично механической и классической парковки. Но это инструментарии для локального решения конкретной задачи. Администрации городов /районов/ следует рассмотреть стратегию профильного паркингового строительства, с устройством отдельной структуры и правовой базы на местном уровне. На наших сайтах вы найдете контурные примеры таких разработок. Для более подробной информации обращайтесь в профильные подразделения группы компаний «Рустэк»

Черныш С.И.