

Individualių namų kvartalų ateitis – satelitinės gyvenvietės

Maždaug prieš dešimtmetį kai kurie NT ekspertai teigė pastebintys, kad dalis atokiau nuo miesto centro ar priemiesčiuose individualiuose namuose įsikūrusių šeimų grįžta į miestą, ir prognozavo, kad antros kėlimosi į priemiesčius bangos nebus.



**Juozas
Lapienis**

„NewReal“ įmonių grupės vadovas, „Lapino namų“ kvartalų koncepcijos autorius



Bet atsitiko priešingai – ši banga sparčiai auga, nes vis daugiau šeimų atranda gyvenimo nuosavame name privalumus. Tai reiškia, kad artėja laikas, kai ir Lietuvoje atsiras satelitinės individualių namų gyvenvietės – tokios, kokios supa didžiuosius pasaulio miestus. Tad kur ateityje kursis erdviai gyventi norintys vilniečiai ar kauniečiai ir kaip atrodys tos gyvenvietės?

NAMŲ PIRKĖJAI NT RINKOS TENDENCIJŲ NEPAISO

Žmonių, vertinančių gyvenimo nuosavame name privalumus, nuolat daugėja, rodo vasarį paskelbti naujaisi Registrų centro (RC) duomenys. O įdomiausia, kad augantis namų populiarumas nepaiso daugiametį NT rinkos tendencijų, kurios rodo, kad metų pradžioje šioje rinkoje būna ramesnė. 2022 m. pradžioje NT pirkėjai irgi elgėsi beveik tradiciškai.

Sakau „beveik“, nes mano skaičiavimais,

kuriuos išvedžiau iš Registrų centro duomenų, pirmąjį šių metų mėnesį butų pirkimo-pardavimo sandorių įregistruota ne tik gerokai mažiau nei 2021 m. pabaigoje, bet ir beveik 4 % mažiau negu praėjusių metų sausį, kurį praleidome karantine. O individualių gyvenamųjų namų segmente situacija priešinga: 2022 m. sausį Lietuvoje įregistruota net 11 % daugiau individualių gyvenamųjų namų pardavimų nei 2021 m. sausį.

Apsisprendimą gyventi nuosavame name atokiau nuo miesto centro ar priemiestyje lemia kelios priežastys. Visų pirma, kaip jau esu minėjęs, maždaug už tą pačią kainą žmonės gali įsigyti gerokai erdvesnį nei butas namą su nemenku privačiu kiemu. Šiuolaikiniai namai energiškausiai taupūs, funkcionaliai suplanuoti, todėl juos pirkdami nemokate už praktiškai nepanaudojamą plotą, o jų eksploatavimas nebrangus. Jų patrauklumą didina ir tai, kad norėdami pritraukti klientą bei

gauti maksimalią kainą modernių individualių kvartalų plėtotojai sukuria būsimiems gyventojams reikalingą inžinerinę infrastruktūrą ir nutiesia komunikacijas.

Be to, miestui plečiantis, gerėjant keliams, vystantis viešajam transportui, o nuosaviems automobiliams tampa vis ekonomiškesniems, kvartalai, kurie prieš gerą dešimtmetį atrodė esantys labai toli, tarsi savaime priartėjo, todėl žmonėms, kurie vertina gyvenimo nuosavame name privalumus, keliolikos ar dvidešimties km atstumas nuo miesto centro neatrodo toks didelis, kad dėl to jie atsisakytų savo svajonės. Juo labiau kad ne viename moderniaame kvartale steigiami vaikų darželiai, į mokyklą vaikus pavėžėja geltonieji autobusai, o populiarėjant nuotoliniam darbui daugeliui šeimų šį atstumą reikia įveikti net ne kasdien.

NAUJOS GYVENVIETĖS – DIDMIESČIŲ PALLYDOVĖS

Pastaruoju metu naujākuriai noriai renkasi individualius namus naujuose moderniuose kvartaluose, kurie sparčiai plėtojami į vakarus ir pietvakarius nuo Vilniaus: Kauno, Trakų ir Lentvario kryptimis. Tačiau kol kas daugeliui sunku įsivaizduoti, kad galime gyventi 40–50 km nuo didmiesčio centro nutolusiame nedideliame miestelyje, kur dar daugiau žalumų, o dirbti Vilniuje ar Kaune – kaip berlyniečiai, londoniečiai ar kitų didžiųjų Vakarų Europos miestų gyventojai, kurie šiuose miestuose tik dirba, o gyvena atokiau esančiuose miesteliuose palydovuose ir į darbą bei iš darbo patogiai ir be jokių kamščių važiuoja greitaisiais traukiniais. Pas mus, jei neturi automobilio, atvažiuoti į darbą Vilniuje ar Kaune, tarkim, iš Vievio ar Kaišiadorių, užtrunka gana daug laiko.

Ir vis dėlto drįstu teigti, kad patogūs gyventi satelitiniai miesteliai tarp Vilniaus ir Kauno – netolima ateitis. Kai tik geležinkelio linija „Rail Baltica“ pradės kursuoti greitieji traukiniai, kurie, kaip kol kas planuojama, sustos Lentvaryje, Vievyje ir Kaišiadoryse, laikas, kurį sugaišite vykdami iš jų iki didmiesčio centro, priartės prie laiko, kurį sugaišate vykdami į centrą iš didžiųjų miestų miegamųjų rajonų. Kadangi iš šių miestelių pasiekti Vilnių ar Kauną bus galima per 15–20 minučių, jie taps patrauklia alternatyva gyventi



dirbantiems šiuose didmiesčiuose. Svarbu ir tai, kad traukinių stotys ir Vilniuje, ir Kaune yra strategiškai patogiose vietose: senamiestis pasiekiamas pėsčiomis, centrinės miestų dalys taip pat netoli, gausu viešojo transporto, o vasarą galima ir dviračiu ar paspirtuku nuvažiuoti – nuvykti į darbą bet kurioje Vilniaus ar Kauno dalyje iš Kaišiadorių neužtruks daug ilgiau, nei vyktumėt, pvz., iš Pašilaičių ar Justiniškių. Kita vertus, važiuoti greituoju traukiniu patogiau negu autobusu ar automobiliu, o važiuojant galima ir kompiuteriu padirbėti, ir paskaityti ar ką nors apmąstyti.

Prielaidas, kad šie miesteliai gali tapti patraukliais gyventi mūsų didmiesčių satelitais, didina investicinė aplinka. Jau dabar nemažai didelių įmonių kuriasi būtent tarp Vilniaus ir Kauno, todėl šių miestelių gyventojai galės dirbti ne tik juose, bet ir greta jų įsikūrusiose įmonėse. Skaičiuokite, kiek laiko užtrunka kelionė iš šiaurinės Vilniaus dalies, pvz., į Grigiškes ar Lentvarį. Valandą? O kiek užtruktumėte važiuodami traukiniu ar automobiliu iš Kaišiadorių ar Lentvario? 10–20 minučių. Be to, šių miestelių patrauklumą dar labiau padidins elektromobiliai arba įkraunami hibridai, kurie per kelierius artimiausius metus, manau, daugeliui taps įperkami. Jų eksploatacijos ir kitus privalumus jau esame aptarę, todėl šįkart tepriminsiu, kad kai nuo namų iki didmiesčio tik keliasdešimt kilometrų, vieną kartą jį įkrovę ant nuosavo namo stogo įrengtos saulės elektrinės pagaminta pigia energija, tikrai nuvažiuosite pirmyn ir atgal ir dar pakeliui kur nors užsuksite.

Dar viena priežastis, dėl kurios bus patrauklu gyventi šiuose miesteliuose, ta, kad galite rinktis, kuriame iš didžiųjų miestų mokysis jūsų vaikai, nes nuo stoties jie patogiai nuvažiuos į geriausias Vilniaus ir Kauno gimna-

zijas. Po pamokų jie savarankiškai nuvyks į užsiėmimus įvairiuose būreliuose, kurių pasirinkimas didmiesčiuose tikrai gausus, o užsiėmimams pasibaigus greituoju traukiniu patogiai grįš namo. Nusprendę studijuoti aukštojoje mokykloje jaunuoliai taip pat galės rinktis, kuriame iš didžiųjų miestų tęsti mokslus, ir nebus būtinybės nuomotis bendrabutį ar butą, nes kasdien galės grįžti namo. O turintiems mažų vaikų nereikės sukli galvos dėl vietos darželyje, nes paprastai mažesniuose miesteliuose jų pakanka. Pradinės ir pagrindinės mokyklos juose taip pat yra, tad nereikės rūpintis, kas nuveš vaikus į pamokas, o joms pasibaigus parveš namo. Beje, teko girdėti, kad jau svarstoma steigti KTU gimnazijos klases Kaišiadoryse, tad tikėtina, jog gimnazistams net nereikės važiuoti į Vilnių ar Kauną – nebent tada, kai reikės atlikti praktines užduotis KTU laboratorijose.

ŽALIOSIOS GYVENVIETĖS ARBA GYVENIMAS PARKE

Žinau, ką dabar galvojate: niekas naujų individualių namų parduoti šiuo metu nei Kaišiadoryse, nei Vievyje nestato, o pirkti seno nesinori. Bet taip yra tik kol kas, viskas pasikeis per 4–5 metus, o pokyčius tarp Vil-

niaus ir Kauno paskatins būtent „Rail Baltica“. Taip pat galvojate: kodėl, užuot įsikūręs keliolika kilometrų nuo Vilniaus centro, turiau pirkti namą du tris kartus toliau? Todėl, kad tuose miesteliuose aplink individualius namus bus kelis kartus daugiau žaliosios erdvės, negu dabar statomuose moderniuose individualių namų kvartaluose. Tai bus gyvenvietės-parkai.

Žinoma, jos neatsiras staiga. Manau, kad pirmiausia kursis nedidelės keliolikos naujų individualių namų salelės prie pat miestelių, pvz., Vievio priemiestyje, o antrajame etape pradės formuotis dideli modernūs kvartalai, kurie užims gal net 50–100 ha. Aplink Kaišiadoris, Vievį yra gerokai daugiau laisvos žemės nei prie pat Vilniaus ar Kauno. Be to, ji daug pigesnė, todėl visai nebūtina naujus namus sprausiti į nedidelius laisvus sklypelius tarp jau esančių pastatų ir formuoti sklypus individualiems namams tvora prie tvoros.

Manau, kad patys sklypai išliks 8–15 arų, bet naujųjų gyvenviečių-satelitų užstatymo tankumas būtų gerokai mažesnis nei didžiųjų miestų priemiesčiuose. Dabartiniuose kvartaluose 1 ha vidutiniškai gyvena 7 šeimos, o ten galėtų gyventi 3–4, ir patys kvartalai būtų suplanuoti visai kitaip. Dabar sklypų masive namų valdoms skiriama vidutiniškai 70 % viso ploto, 30 % ploto skiriama gatvėms ir želdynams, o ten, kur žemė pigesnė, ši proporcija galėtų būti priešinga. Manau, šiose gyvenvietėse būtų ne tik bendros poilsio zonos, bet ir nedideli parkeliai, skiriantys gulinis namų gyvenimą, tad kaimynus kiekvieno namo gyventojai turėtų tik iš dviejų pusių – kairės ir dešinės. Arba visa gyvenvietė galėtų būti kaip parkas, kuriame įkomponuotos vienodo architektūrinio stiliaus individualių namų salelės, pavyzdžiui, kaip „Lapino namų“ gatvės dabar plėto-

SUDARYTA NT SANDORIŲ LIETUVOJE

	2021 m. sausis	2022 m. sausis
Iš viso	10 tūkst.	9,8 tūkst.
Butai	2,6 tūkst.	2,5 tūkst.
Individualūs namai	0,9 tūkst.	1 tūkst.

Registrijų centro duomenys



jamuose individualių namų kvartaluose ar kt., o visa kita erdvė skirta aktyviam poilsiui: bėgioti, važinėti dviračiu, žaisti ir pan.

Tokias gyvenvietes galima būtų kurti prie upių ar ežerų kelių kilometrų atstumu nuo miestelių, o tarp gyvenvietės ir Kaišiadorių ar Vievio traukinių stoties galėtų kursuoti savas, pvz., elektrinis viešasis transportas, kurio grafikas suderintas su traukinių tvarkaraščiu. 300–400 namų bendruomenei jau būtų racionalu pačiai išlaikyti nuolat kursuojantį transportą, tarkim, autobusą, kuris sustotų keliose tokios gyvenvietės vietose ir labai greitai bei patogiai nuvežtų gyventojus į stotį ir parvežtų atgal. Negana to, šios gyvenvietės-palydovai galėtų tapti savarankiškomis ekosistemomis – tokiomis kaip nutolę nuo didžiųjų megapolių Amerikos priemiesčiai. Čia veiktų vaikų darželis, mokykla, sporto kompleksas, restoranai bei parduotuvės.

Kaip gyvenimas parke prie Vievio ar Kaišiadorių keistų namo kainą pirkėjui? Iš esmės jis kainuotų tiek pat, kiek Vilniaus priemiestyje, nes pastatyti namą kainuoja tiek pat, skiriasi tik sklypo aro kaina. Sklypo kaina sudaro vidutiniškai 10–15 % visos namo kainos, tačiau būtent tas žemės kainos skirtumas leis kurti naujasias gyvenvietes parkuose, o būsimieji gyventojai už tą pačią kainą galės mėgautis didelėmis žaliosiomis erdvėmis.

PLĖTRA PRIKLAUSO IR NUO SAVIVALDYBIŲ

Vis dėlto individualių namų kvartalai – parakai arba didžiuosius miestus supančios gyvenvietės-palydovės atsirastų ne iš karto ir ne visur. Visų pirma to turi norėti Vilnių ir Kauną supančios savivaldybės – laisvos žemės plotai dažniausiai yra žemės ūkio paskirties,

todėl jos savo bendruosiuose planuose turi numatyti vietas tokių kvartalų plėtrai, nes tik po to bus galima keisti žemės paskirtį ir statyti gyvenamuosius namus. Ir tik tada ateis plėtotojai, kurie ims kurti naujuosius kvartalus.

Kur jie gali atsirasti pirmiausia, taip pat priklauso nuo savivaldybių ir jų pastangų pritraukti naujus gyventojus bei bendradarbiauti su plėtojais. Kadangi atstumas nuo miesto centro turi vis mažiau įtakos perkantįjį namus sprendimams, o „Rail Baltica“ dar labiau palengvins susisiekimą, plėtojajai turi daugybę alternatyvų ir plėtoti naujus individualių namų kvartalus iš esmės gali bet kur – Vilniuje ar Kaune, Vilniaus, Kauno, Kaišiadorių, Trakų ar Elektrėnų rajonuose. Tačiau jie ateis ten, kur savivaldybės politika, tarkim, panaudojant infrastruktūros mokesčio lėšas, yra draugiškesnė plėtojajui ir būsimam naujakuriui. Mat plėtotojai ateina ten, kur gali pačiomis palankiausiomis sąlygomis sukurti ir pasiūlyti pirkėjui didžiausią pridėtinę vertę. Pz., Trakų ir Kaišiadorių rajonų savivaldybių atstovai, su kuriais neseniai teko bendrauti, suinteresuoti naujų individualių namų kvartalų plėtra, nes tai reiškia, kad rajone daugės gyventojų, o savivaldybės biudžetas surinks daugiau mokesčių. Vadinaisi, gerės ir naujakurių, ir seniau apsigyvenusių žmonių gyvenimo kokybė. Todėl jie linkę kartu ieškoti sprendimų, kurie būtų naudingi ir savivaldybėms, ir plėtojams, ir būsimiems gyventojams. Tarkim, infrastruktūros mokesčiai, kurį moka plėtotojai, bus panaudotas gatvėms asfaltuoti, vaikų darželiams steigti, kitiems objektams, kurie didins kvartalo patrauklumą būsimiesiems naujakuriams. O kai kurios savivaldybės, pvz., kaišiadoriečiai, ir patys pasirenge prisidėti – ir taip ska-

tina plėtotojus statyti naujų namų kvartalus būtent jų teritorijoje.

Tačiau yra savivaldybių, kurios plėtojų sumokėtą infrastruktūros mokesčių panaudoja visai kituose objektuose ar kitose vietose, todėl plėtotojas ten eiti neskubės: visų pirma jis investuos tuose rajonuose, kur infrastruktūros mokesčiai kurs pridėtinę vertę jam pačiam – konkrečiai tai vietai, kur jis investuoja, nes tai padidins žmonių norą kurtis būtent jo plėtojamame kvartale. Mes ir patys turime sklypų tiek Vilniaus mieste, tiek aplinkiniuose rajonuose, bet kol kas esame pristabdę dalies projektų plėtrą dėl to, kad nežinome, ar infrastruktūros mokesčių savivaldybės panaudos tam, kad su vystytojais kurtų patogesnę gyvenimą ir plėtotų paslaugas gyventojams būtent tuose kvartaluose, kur jis sumokamas, ar kur nors kitur. Todėl pagrindines investicijas šiuo metu nukreipėme būtent į Trakų rajoną, nes manome, kad jų sprendimai racionaliausi.

DELSTI NEAPSIMOKA

Tiems žmonėms, kurie nori įsikurti nuosavame energiškai efektyviame name su erdviu kiemu per artimiausius trejus ketverius metus, patarčiau nedelsti. Visų pirma tai apsimoka ekonomiškai, nes gerokai erdvesnį namą priemiestyje, kuriame bus patogų gyventi, įsigysite maždaug už tą pačią kainą kaip mažesnį butą gana toli nuo miesto centro, o jo išlaikymas bus pigesnis nei buto. Be to, statybinių medžiagų kainos ir toliau išlieka neprognozuojamos, infliacija auga jau sparčiau nei atlyginimai, todėl įpirkti namą, tarkim, po pusmečio ar metų gali būti sunkiau. Laukti rizikinga ir dėl to, kad jei dėl jau minėtų priežasčių naujų kvartalų plėtra stabtelės ir pasiūla sumažės, namai neabejotinai dar pabrangs.

Kita vertus, šiuo metu Vilniaus priemiestiuose yra puikių modernių kvartalų, kuriuose statomi funkcionalūs patogiai suplanuoti individualūs namai, tad rinktis yra iš ko. Svarstote, ar tai ne toloka? Bet jei jau kalbame apie tai, kad naujosios gyvenvietės kursis 40–50 km nuo Vilniaus, tai 15–20 km atstumas nuo miesto centro tikrai nėra didelis. Juo labiau kad atstumo reikšmė, palyginti su gyvenimo nuosavame name privalumais, tobulėjant transporto priemonėms tampa nykstantai menka.

Tačiau patarčiau ne statyti namą pačiam, o pirkti jau pastatytą, nes tokio namo kaina fiksuota ir nepasikeis. O jei nuspręsite įsigyti tebestatomą namą, rinkitės tokią plėtoją, kuris į preliminarų sutartį įtrauks fiksuotą galutinę jo kainą. Be to, jei nenorite, kad kaimyniniai sklypai dar 5 ar 10 metų „džiugintų“ jus nesibaigiančiomis statybomis ir vešniomis piktžolėmis, rinkitės namą kompleksiskai plėtojamame vienodos architektūros kvartale, kuriame plėtotojas visus namus stato panašiu metu. Taip išvengsite ir architektūrinio chaoso, kuris atsiranda, kai greta vienas kito statomi skirtingo architektūrinio stiliaus, vienas prie kito nederantys namai, ir abejotino malonumo daugybę metų gyventi tarsi statybų aikštelėje. Patikėkite, „savaiame besivystantys“ kvartalai pasižymi ne tik architektūrine kaksfonija, bet ir kvepia statybų aikšte keliolika metų, o kai kada net kelis dešimtmečius. ■