

«ОГРАНИЧЕНИЕ ВРЕМЕНИ ПАРКОВКИ — ОЧЕНЬ ДЕЙСТВЕННЫЙ СПОСОБ»

Нехватка парковочных мест — проблема, с которой сталкивается любой мегаполис, и Пермь — не исключение. Городские власти внедряют различные инструменты организации парковочного пространства, администрация намерена активизировать политику в этой сфере. О том, когда в Перми появятся платные муниципальные парковки, где еще будут введены ограничения по времени стоянки и зачем муниципалитету мобильные комплексы фото- и видеофиксации, рассказала и.о. руководителя департамента дорог и транспорта администрации Перми Ирина Ястребова.



— Ирина Евгеньевна, насколько остро сегодня стоит вопрос о создании новых парковочных мест в Перми? Как муниципалитет планирует решать проблему дефицита такого пространства?

— Для города-миллионника проблема с общественным пространством в границах города — явление обычное и повсеместное. Мы все видим Москву, другие мегаполисы, которые, как и Пермь, озабочены этой проблемой. Опыт разных городов и стран показывает, что сколько бы ни строилось дорог и ни создавалось парковок, количество транспорта все равно больше имеющегося ресурса. Поэтому необходимо принимать грамотные управленческие решения, чтобы пользоваться общественным пространством было удобно и комфортно. Важно найти наиболее эффективный способ организации улично-дорожной сети. Безусловно, это тема не новая, обсуждается она давно, и у города уже есть определенные наработки в этой сфере. Впрочем, вопрос о целостной парковочной политике становится все более актуальным. Ведь за последние четыре года количество личного автотранспорта в Перми выросло на 13%, сегодня этот показатель превышает 300 тыс. единиц. По нашим прогнозам, на следующий год объем поступлений от транспортного налога вырастет на 6%, а это напрямую свидетельствует об увеличении числа машин. И эта тенденция сохранится, то, что транспорта становится больше, — это очевидно. Поэтому надо комплексно подходить к тому, как использовать пространство и определять основы парковочной политики, в том числе принимать это на уровне нормативного документа. Задача муниципалитета — учесть при этом интересы и пешеходов, и владельцев личного автотранспорта, и пассажиров общественного транспорта. Какие-то ограничения все равно неизбежны.

— Какие именно мероприятия уже реализуются сегодня, какова их эффективность? Что еще планируете реализовать?

— На самом деле даже имеющиеся сегодня возможности улично-дорожной сети не так уж малы, хотя и не безграничны. Это наглядно показал эксперимент по ограничению времени бесплатной парковки. Его мы, как вы помните, начали в 2011 году. Сначала задействовали две площадки — рядом с городской администрацией на Ленина, 23 и рядом возле администрации губернатора на Куйбышева, 14. Недавно добавился участок на Сибирской (от Ленина до Петропавловской). Время парковки на них составляет три часа. Благодаря этому возможностей припарковаться в этих точках стало гораздо больше: количество припаркованного транспорта увеличилось, по последним данным, в 2,4 раза. Это значит, что настолько выросла сменяемость машин. Например, если раньше на парковке на Ленина, 23 могли стоять 30 машин в течение дня, то теперь их порядка 100 и даже больше. Введение лимитов по времени — очень действенный способ повысить эффективность использования пространства. Другой механизм — это установление платы за пользование парковочным местом, проще говоря — платные муниципальные парковки. Это одно из направлений парковочной политики, которое мы сейчас прорабатываем.

— Определено ли общее количество таких платных парковок, места их размещения?

— Эти решения как раз и предстоит принимать в ближайшей перспективе. Мы точно понимаем, что в Перми должны быть разные варианты использования парковочного пространства — и бесплатные места, и платные, и с ограниченным временем пребывания. Соотношение первых, вторых и третьих — это принципиальный вопрос. Его мы прорабатываем сейчас в администрации, в дальнейшем это будет вынесено на обсуждение Пермской городской Думы. Правила создания и использования парковок — это документ не одного дня. До конца августа мы подготовим предложения администрации в виде проекта. Наверняка он будет широко обсуждаться, в том числе и народными избранниками. Но первый шаг важно сделать уже сейчас, ведь тема назрела. Необходимо установить четкие и понятные правила. Прежде чем выносить проект на думу, мы, конечно, проведем расчеты, определим общее количество парковок, которое требуется, сколько надо создать новых. Для этого и нужны те же эксперименты по парковкам. Кроме того, мы смотрим опыт других го-

родов, например Москвы, Белгорода. Но при подготовке собственных правил будем учитывать и местные особенности, и мнение жителей.

— Где именно будут в первую очередь применяться новые правила?

— Когда мы говорим о парковочной политике, прежде всего речь идет о личном автотранспорте и его размещении в центральной части города. Начать планируем с центральных районов, где проблема с дефицитом мест стоит наиболее остро. Конечно, в спальных районах нехватка парковок тоже есть, на том же Парковом или Садовом. Постепенно принятые правила будут расширяться на всю территорию города.

— Какие еще эксперименты по организации парковок планируете проводить?

— Мы намерены расширить места, где парковка ограничена по времени. Цель в том, чтобы посмотреть разные территории, с разных точек зрения. Все-таки участки на Куйбышева, 14 и Ленина, 23 — очень специфические. Поэтому мы хотим понять, какой эффект будет от этого инструмента в других местах, там, где расположены крупные торговые, социальные объекты, жилые комплексы, а не только органы власти. Планируется установить ограничения вдоль Петропавловской, на Комсомольском проспекте до улицы Ленина, на Ленина от Компроса до Сибирской. Скорее всего, лимит бесплатной парковки составит три часа. Будем смотреть, как люди пользуются парковками, и корректировать при необходимости. Наша задача — не в том, чтобы создать какие-то препятствия жителям, автомобилистам, а сформировать условия для эффективного использования пространства, настроить людей на то, что это общая территория. Вполне возможно, что с платными парковками тоже попробуем сначала в виде эксперимента.

— Понятны ли уже средние тарифы по платным муниципальным парковкам?

— Глава администрации города уже поручил департаменту проработать этот вопрос. В разных городах

эта цифра варьируется. Просто взять и перенести чужой опыт на территорию Перми не получится. Например, в Москве плата высокая, порядка 80 рублей за час, привлекательная для муниципалитета, поэтому она действительно является самостоятельным источником доходов в бюджет. У нас такой уровень вряд ли получится сделать, потому что одновременно действуют частные платные автостоянки со стоимостью пребывания в течение дня от 30 до 50 руб. Плата на муниципальных парковках должна быть сопоставима и конкурентоспособна. Скорее всего, после того, как проведем анализ рынка, мы предложим механизм определения этой платы. Методику расчетов должна принимать дума.

— Чем еще, помимо платных парковок, для Перми может быть интересен опыт других регионов?

— В той же Москве наблюдается очень высокий уровень автоматизации платных парковок, этот подход весьма привлекателен. В частности, активно используются паркоматы, которые позволяют быстро оплатить парковку, а также контролировать время пребывания на стоянке. Эффективны и другие возможности, в том числе по способам оплаты, которые внедрены в Москве и Белгороде — это оплата банковскими картами или через SMS. В любом случае сначала нужно определить общие правила, а потом уже вводить такие технические вещи. Кроме того, когда будут приняты правила, важно контролировать их соблюдение.

— Какие механизмы контроля собираетесь использовать? Что уже применяется в настоящее время?

— Один из последних примеров — это совместные рейды сотрудников ГИБДД и пермской Дирекции дорожного движения (учредителем является департамент дорог и транспорта), с помощью которых мы усиливаем меры контроля. Количество неправильно припаркованных автомобилей, к сожалению, растет, несмотря на то что за это нарушение предусмотрена ответственность. На каждого нарушителя не напасешься

сотрудника ГИБДД и автоэвакуатора. Поэтому в порядке эксперимента мы проводим совместные рейды: если раньше сотрудники ГИБДД выходили в наряд в составе двух человек, то теперь они могут выйти уже двумя нарядами в два разных места, потому что в каждой группе теперь есть специалист дирекции. Это значительно увеличивает результативность работы, за счет этого процедура оформления нарушения ускоряется. Дирекция дорожного движения предоставляет не только специалистов, но и автомобили, оборудованные техническими средствами, в итоге протоколы составляются быстрее. То есть важно, чтобы люди увидели, что наказание неизбежно и неправильная парковка чревата серьезными последствиями. Тем более что неправильно припаркованные машины сегодня становятся причиной серьезных ДТП на пешеходных переходах, количество аварий в этих местах растет. Для контроля мы также активно используем фото- и видеофиксацию.

— Планируется ли в связи с этим увеличивать количество наружных камер?

— Да, такие планы действительно есть. В частности, к осени департамент намерен приобрести два мобильных комплекса фото- и видеофиксации. Это установленные на автомобиле средства фото- и видеофиксации. Они позволяют охватить большую площадь улично-дорожной сети с точки зрения правильности парковки. Комплексы будут перемещаться в тех местах, где мы введем ограничения по времени парковки. Кроме того, такой вариант дает возможность более эффективно использовать бюджетные средства. На покупку двух комплексов в бюджете предусмотрено около 3 млн руб. Без системы контроля парковочная политика не будет полной. Дорожная ситуация будет зависеть от того, насколько ответственно автомобилисты будут соблюдать Правила дорожного движения. Ведь на самом деле главная проблема сегодня заключается не в отсутствии мест, а в непонимании людей, что каждый имеет право на комфортное проживание.

