вочных мест в центре Сеула, а также около торговых и офисных центров. Кроме этого тарифы на парковку были подняты почти на 40%: сегодня средняя стоимость одного часа стоянки на открытой, подземной или многоярусной парковке — около 3 тыс. вон. Также в Сеуле начали взимать плату за проезд через два ключевых тоннеля, соединяющих центр с окраинами. Сегодня бесплатные паркинги в столице Южной Кореи практически отсутствуют, а за парковку в неположенном месте предусмотрены серьезные штрафы.

Японские власти используют такую же практику: поскольку столица Японии обладает ограниченными земельными ресурсами, а уровень автомобилизации начал стремительно расти во второй половине XX века, власти страны пошли на достаточно радикальные по меркам других государств меры. Они обязали всех потенциальных автовладельцев предоставить доказательства того, что для хранения машины у них есть место. Для этого необходимо предъявить документы, подтверждающие факт владения или аренды гаража либо наличия парковочного места. Стоимость парковки зависит от района: у деловых центров или мест, привлекающих туристов, оставить автомобиль будет дороже, чем в спальном районе. Платят не только за час, но и за меньшие отрезки времени, например полчаса. Тем не менее в Токио эти 30 минут зачастую обходятся дороже, чем в других городах, вплоть до $5.

Однако самыми жесткими правилами контроля за автомобильным транспортом славится Сингапур. Как и в Японии, для покупки машины нужен отдельный документ — сертификат, тендер на который проходит раз в месяц, однако поставить купленную машину можно только в специально отведенном месте. В центре парковка на час обойдется в 1 сингапурский доллар, а в других районах — около 50 сингапурских центов. Также можно приобрести абонемент на парковку на более длительный срок. Штрафы за нарушение правил парковки в Сингапуре иногда достигают нескольких сотен сингапурских долларов, но нарушителей немного. Город-государство славится железной дисциплиной во многих сферах общественной жизни, и даже самые строгие законы здесь просто не принято нарушать. В городе существует и льготная парковка, но она предназначена только для местных жителей или людей, работающих по соседству.

Знаменитый ученый-урбанист Ян Гейл утверждал, что чем меньше места оставлять для автомобилей, тем меньше пробок они будут создавать: «Во всех городах уровень загруженности автомобилями никем не регулируется. Этот уровень определяется тем, какая территория покрыта асфальтом. Чем меньше заасфальтированных дорог, тем меньше транспорта». Один из наиболее радикальных методов борьбы с автомобилями предложил Сингапур. В городе-государстве были приняты запретительные меры для желающих купить автомобиль. Прежде чем приобрести машину, жителю Сингапура необходимо получить специальную лицензию стоимостью несколько тысяч долларов. Но чтобы потратить эту сумму, ему предстоит сразиться с множеством соперников в лотерее — количество победителей зависит от общей загруженности дорог в стране.

ЕКАТЕРИНА ЛИПАТОВА

В ИСТОРИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОРОДОВ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО НАЙТИ БЕСПЛАТНУЮ ПАРКОВКУ

ПРАВИЛА СТОЯНКИ В ИСТОРИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ

В Европе правила парковки зачастую не такие суровые, как в Азии или США, однако самые популярные туристические центры отличаются жестким регулированием. В частности, Амстердам занимает одну из верхних строк в рейтинге мировых столиц с самыми высокими ценами на парковку. Несколько лет назад власти столицы Нидерландов приняли решение ликвидировать в центре все бесплатные парковочные зоны. Сегодня стоимость часа стоянки на улицах Амстердама начинается от €0,9 на окраинах, а в историческом центре она почти в шесть раз выше и составляет €5 в час. Кроме этого в городе работает система перехватывающих парковок P&R. Заплатив €8, водитель получает 24-часовой билет на общественный транспорт для себя и, если необходимо, для двух пассажиров и может оставить машину на стоянке на сутки. Плата за услуги парковки взимается через специальные автоматы, а также посредством SMS. Чтобы парковать машину около собственного дома, необходимо обзавестись резидентским разрешением — правда, чтобы получить его, придется отстоять очередь, а затем ежегодно платить по €150.

Не во всех европейских городах такие высокие цены за парковку, как в Амстердаме. К примеру, парковка в Риме обойдется значительно дешевле: средняя стоимость часа парковки составляет около одного €1. Еще в конце 1980-х годов власти итальянской столицы задумались над тем, как уменьшить число машин в итальянской столице. В качестве одного из способов решено было ограничить доступ автомобилей в центр. В 1994 году была выделена Zona a traffico limitato — историческая часть Рима к востоку от Тибра, где вступило в силу ограничение на движение автотранспорта. Кроме этого на большинстве римских улиц нанесена синяя разметка, которая обозначает платную зону стоянки. Оставив машину, водитель должен приобрести в автомате парковочный талон и положить его под лобовое стекло. Также в Риме есть улицы с белой разметкой: там можно парковаться бесплатно, но, как правило, время стоянки ограниченно.

В свою очередь, власти Мадрида сделали ставку на развитие подземных парковок, их строительство в городе началось в середине прошлого века. Так, первый подземный паркинг открылся на мадридской площади Vazquez

ПРЯМАЯ РЕЧЬ А ВЫ ВВЕДЕТЕ ПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ?

Александр Карпушкин, исполняющий обязанности главы Самары:

— В Самаре, как и во всех крупных городах, количество автомобилей за последние несколько лет существенно выросло. Например, в 2010 году у нас было зарегистрировано 308 тыс. легковых автомобилей, в 2013-м их уже насчитывалось 375 тыс. Преобразования в развитии улично-дорожной сети необходимы. Сегодня в Самаре применяется современный подход в решении транспортных вопросов. Те или иные разработки в сфере организации дорожного движения, например установка светофора, строительство развязки, специалисты тестируют на основе математической модели города. У нас есть возможность спланировать и организовать движение транспорта на городских магистралях более точно и экономически обоснованно. В перспективе планируется создание интеллектуальной транспортной системы, которая позволит в режиме реального времени регулировать трафик. Проектные работы по созданию такой системы совместно с правительством Самарской области запланированы уже в 2015 году. Мы изучаем и другие возможности, которые могут разгрузить городские улицы, сделать их удобнее для пешеходов и общественного транспорта. Вопрос введения платных парковок в Самаре прорабатывается. Практика для города новая — подготовка займет определенное время. В следующем году планируем вплотную заняться реализацией. Мы стремимся создать комфортные условия не только для автомобилистов, но и для пользователей общественных маршрутов, для тех жителей и гостей Самары, кто любит совершать пешие прогулки по нашему городу.

Ирек Ялалов, глава администрации Уфы:

— Строительством многоуровневых парковок в городе занимаются частные инвесторы. Соответственно, решение, будут эти парковки платными или нет, остается на усмотрение владельцев. Что касается зон платной парковки на улицах города, которые создаются в первую очередь для того, чтобы снизить количество частного автотранспорта в определенном месте города, то, прежде чем вводить такие зоны, мы должны дать людям альтернативу. Например, разработать систему общественного транспорта. На данный момент в рамках Стратегии развития города разрабатывается транспортная модель. Работу планируется завершить в 2015 году. Только после того как станет ясно, как, в каком направлении будет развиваться город, будут приниматься решения об организации платных зон парковок или мы придем к выводу, что именно в нашем городе в этом нет необходимости. В Уфе есть проблема с пробками, такая транспортная ситуация характерна для всех крупных городов мира. Резкий рост уровня автомобилизации и отставание в развитии улично-дорожной сети привели к полному исчерпанию пропускной способности магистральных улиц. Международный союз общественного транспорта еще в 2002 году сформулировал принципиальную позицию: индивидуальный транспорт — основная причина, вызывающая глобальный кризис нормального функционирования городской среды, и никакие меры по расширению дорожно-уличной сети эту проблему не решат. Именно поэтому во всем мире идет возрождение общественного транспорта. Не стала исключением и Уфа. В столице планируется построить скоростной трамвай, канатную дорогу, обновляется автобусный парк. Совершенствуется улично-дорожная сеть, разрабатываются новые проекты планировок отдельных территорий, новые транспортные схемы.

Александр Якоб, глава администрации Екатеринбурга:

— В целях создания транспортной системы города, удобной для жизни населения в условиях высокого уровня автомобилизации, на основе проведения сбалансированной политики, включающей в себя улучшение качества услуг пассажирского транспорта и совершенствование магистральной улично-дорожной сети, мы разработали стратегические проекты: «Основной транспортный каркас. Магистрали непрерывного движения — скоростные дороги», «Развитие регулируемой улично-дорожной сети», «Комплексная схема организации дорожного движения», «Город для пешеходов», «Удобный общественный транспорт», «Дом для автомобиля». А так как проблема пробок характерна для всех крупных мегаполисов, был изучен опыт зарубежных стран по увеличению пропускной способности улично-дорожной сети и улучшению экологической обстановки. Мы проводим сбалансированную политику, она предусматривает снижение интенсивности движения в центральной части города.

Эдхам Акбулатов, глава Красноярска:

— Красноярск стабильно держит российское лидерство по количеству автомобилей на душу населения: в миллионном городе зарегистрировано около 500 тыс. частных авто. Причем только за прошлый год частный автопарк прирос еще на 20 тыс. машин. Для сравнения: в Москве на 1 тыс. жителей приходится 380 авто. Плюс исторически сложилось так, что Красноярск расположен на двух берегах реки Енисей, вдоль которых развивались промышленный сектор, жилые районы и, конечно, улично-дорожная сеть. Поэтому в настоящее время через центр Красноярска транзитом движется большая часть транспортных потоков города, делая проблему автомобильных пробок одной из самых актуальных для мегаполиса. Для изменения ситуации в Красноярске разработан и реализуется комплекс мер, включающий в себя в том числе проект платных парковок. Подчеркну, что он предлагается к реализации только в центральной части города и будет реализовываться в рамках муниципально-частного партнерства. Мы рассчитываем, что до конца года проект начнет работать в тестовом режиме. При этом главная цель проекта не наполнение бюджета города и не обогащение предпринимателей. Прежде всего механизм платных парковок необходим для создания комфортных условий для горожан: пешеходов, автолюбителей, пассажиров общественного транспорта.