

скидку на парковку, если приехать рано утром. Однако если на счетчике написано 2 Hours Only, такой счетчик не примет оплату на время дольше, чем два часа. В некоторых американских городах у магазинов стоят многоярусные парковки. С виду они выглядят как обычные платные парковки, но с маленьким условием: за парковку можно не платить, если покупаешь что-либо в магазине.

Самые строгие правила парковки в Нью-Йорке. Например, на Манхэттене парковка стоит до \$3 за час. При этом в городе существуют и более дорогие альтернативы — гаражи и многоуровневые паркинги, там стоянка может обойтись в \$40 за сутки. Штраф за истекшее оплаченное время выписывается, даже если вы опоздали на минуту — его сумма может составлять около \$100. Многие жители Нью-Йорка предпочитают оставлять машины на перехватывающих парковках и добираться до центра города на поезде, а затем пересаживаться на метро или автобусы.

СЕРТИФИКАТ НА АВТОМОБИЛЬ Американские правила парковки стали активно перенимать власти азиатских стран. В частности, в китайской столице парковка машин у тротуаров разрешена практически на всех улицах, но в большинстве мест является платной, и ее стоимость колеблется в зависимости от района. На большинстве пекинских парковок цена каждого последующего часа стоянки не уменьшается, а, наоборот, возрастает. Штраф за неправильную стоянку в Пекине в среднем составляет 200 юаней (около 1 тыс. руб.), причем обычно машины не эвакуируют, а просто крепят талон на лобовое стекло. Оплату услуг на большинстве пекинских парковок взимают специально нанятые люди, с которыми в том числе можно договориться о скидке. В Пекине автовладельцы также могут передвигаться по дорогам на машине только половину каждого месяца. Дни разделены поровну между автомобилями с четными и нечетными номерами — какой номер достанется, заранее угадать нельзя: номера разыгрывают в лотерею.

В середине 2000-х в столице Южной Кореи также началась реализация программы по усовершенствованию транспортной инфраструктуры. Власти города задалась целью пересадить как можно большее количество жителей на общественный транспорт. Одним из пунктов претворения программы в жизнь было сокращение парковочных 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



АЛЕКСАНДР МИРДОНОВ

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 обходится 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 лотерею — количество победителей зависит от общей загруженности дорог в стране.

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 вы-

сокими 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 ограничено.

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 de Mella еще в 1949 году. Сегодня подземные стоянки в испанской столице находятся рядом с большинством торговых центров, вокзалов и офисных зданий. Обычно стоимость одного часа парковки на них обходится в €1-2, но оставить машину можно и на наземной стоянке. Как правило, плата в размере все тех же €1-2 взимается по буд-

ням с 9:00 до 14:00 и с 16:00 до 21:00, а также в субботу с 9:00 до 14:00. В остальное время платить за парковку не придется. Но самое важное, что если дорожные службы все-таки увезли неправильно припаркованную машину, они должны оставить на асфальте наклейку с адресом штрафстоянки.

В Париже, как и в большинстве европейских столиц, парковать машину бесплатно можно в ночные часы и в воскресенье, а также в течение августа, когда парижане уезжают в отпуска и число автомобилей в городе сокращается. Все остальное время за стоянку придется платить. Париж разбит на три тарифные зоны, стоимость часа парковки в них колеблется от €1 до €3: чем ближе к центру города, тем дороже. Кроме того, на большинстве платных парковок оставлять машину дольше чем на два часа запрещено. Оплата стоянки осуществляется через автоматы, которые принимают только специальные парковочные карты Paris Carte. Припарковавшись, нужно сразу же оплатить услугу в терминале, а талон прикрепить на лобовом стекле. Что касается местных жителей, то они имеют право на льготные абонементы, дающие возможность парковать машину возле дома.

СОПУТСТВУЮЩИЕ УСЛОВИЯ Зачастую введение платных парковок происходит одновременно с развитием общественного транспорта или оригинальными транспортными решениями. К примеру, провинциальный город в Бельгии Хассельт известен за пределами страны, потому что с 1997 года в автобусах не используются билетные автоматы, не работают контролеры и кондукторы. Общественный автотранспорт в городе уже долгое время остается бесплатным. Из-за реконструкции дорог вокруг города автомобилисты не смогли использовать свой личный транспорт, и чтобы избежать протестов, власти решили на год сделать проезд в общественном транспорте бесплатным. В результате жители стали предпочитать общественный транспорт личному автомобилю, и было решено продлить эксперимент. Бесплатный проезд финансируется за счет средств регионального правительства Фландрии, оплачивающего 75% всех расходов на общественный транспорт. Оставшиеся 25% должны поступать от средств продажи билетов, но идут из городского бюджета. В результате в городе общественным транспортом в год пользуются 4 млн человек, при том что еще в 1996 году им пользовались 360 тыс. человек.

Один из самых действенных способов снизить загруженность дорог — взимать плату за въезд в центр города. Такая система функционирует в Стокгольме, Сингапуре, Нью-Йорке и других мегаполисах. К примеру, день перемещений по центру Лондона обойдется автовладельцу в £11,5 (693 руб.). Такая цена действительна в будние дни с 7 до 18 часов. Еще радикальнее оказались южнокорейские власти. В 2005 году бывший мэр Сеула, а затем и президент Республики Корея Ли Мен Бак потратил \$5 млрд на разрушение двухуровневого шоссе в центре столицы и получил за это премию «Герой окружающей среды» журнала Time. В результате на поверхность вернулся ручей Чонгечон, долгие годы считавшийся канализацией Сеула. Теперь набережная Чонгечона является излюбленным местом отдыха для горожан и центром притяжения для туристов. Прямо в воде корейцы разбили Сад затонувших камней — за первые шесть лет здесь побывали 10 млн туристов, при этом пробок стало меньше: лишившись автострады, корейцы пересели на общественный транспорт и стали больше ходить пешком. ■

«БИЗНЕС БОЛЬШЕ ГОВОРIT ПРО ПАРКОВКИ, А ДО РЕАЛИЗАЦИИ ДЕЛО НЕ ДОХОДИТ»

Ильдар Ибрагимов, главный архитектор Уфы:



— Строительство парковок в чистом виде — это вообще неэффективно. Если делать многоуровневую парковку, а их надо строить в новых жилых районах или там, где условия не позволяют строить подземные, то в них обязательна инвестиционная составляющая: ритейл, пункты обслуживания... У нас о строительстве многоуровневых парковок пока больше говорят, рисуют, но до реализации дело не доходит. Заинтересовался темой пока только предприниматель Ан-

дрей Носков — он хочет построить паркинг на тысячу мест на улице Горького и роботизированную парковку в центре. Но пока проект не пройдет госэкспертизу, я бы не стал о нем говорить подробно.

Парковочное пространство города мы сегодня рассматриваем в связке с транспортной системой. То есть говорим о строительстве перехватывающих парковок на транспортно-пересадочных узлах, о многоуровневых и подземных паркингах. Есть ряд проектов, реализация которых запланирована на ближайшее время, например строительство подземной и наземной автостоянок на Советской площади. Их проек-

тирование ведется, а построены они могут быть уже в 2016 году. Есть другая проблема: как бы мы ни говорили о дефиците парковок, на деле выходит, что парковки, которые есть, не заполнены. Скорее всего, в рамках принятия стратегии развития города будут приняты решения, чтобы эту ситуацию поправить.

При строительстве новых жилых домов мы требуем от застройщика обустраивать одно машино-место на каждую квартиру. Но, к сожалению, не все дисциплинированы. Есть те, кто понимает, что без парковок во дворах будет коллапс, но таких застройщиков мало.

ЗАПИСАЛ БУЛАТ БАШИРОВ