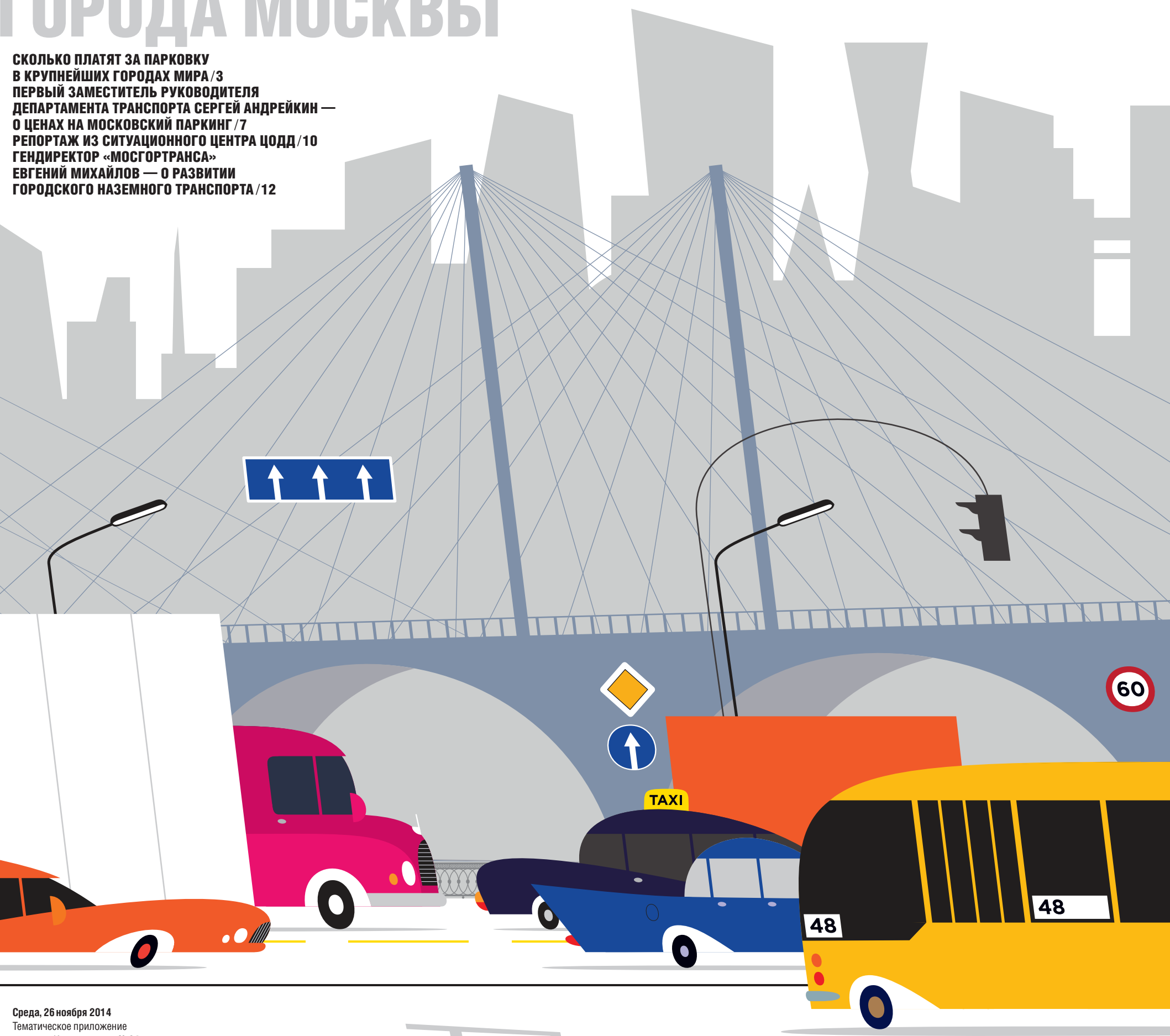


ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ГОРОДА МОСКВЫ

СКОЛЬКО ПЛАТЯТ ЗА ПАРКОВКУ
В КРУПНЕЙШИХ ГОРОДАХ МИРА / 3
ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ
ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА СЕРГЕЙ АНДРЕЙКИН —
О ЦЕНАХ НА МОСКОВСКИЙ ПАРКИНГ / 7
РЕПОРТАЖ ИЗ СИТУАЦИОННОГО ЦЕНТРА ЦОДД / 10
ГЕНДИРЕКТОР «МОСГОРТРАНСА»
ЕВГЕНИЙ МИХАЙЛОВ — О РАЗВИТИИ
ГОРОДСКОГО НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА / 12



Среда, 26 ноября 2014
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №64

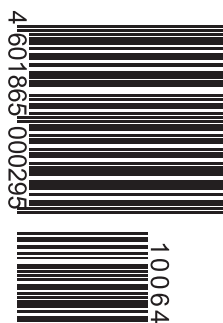
Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА



РЕКЛАМА



KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





АЛЕКСАНДР ГРИВНЯК,
РУКОВОДИТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО
КАЗЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
«АДМИНИСТРАТОР МОСКОВСКОГО
ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА»

ДРУЖЕСТВЕННЫЙ СЕРВИС

Самый главный итог создания и развития парковочного пространства Москвы — это осязаемое становление новой культуры вождения в столице. Нарушителей становится меньше, а игнорирование платной парковки или препятствование оплате становится в городе по-настоящему дурным тоном. Что предшествовало этому?

Раньше как таковой службы эвакуации не существовало: администрирование нарушений правил парковки производилось, однако не имело упорядоченного формата. Одной организации было необходимо решать ряд задач совершенно разной направленности. Автомобилисты парковались с нарушениями, не ожидая за это серьезных наказаний.

Сейчас же, с появлением службы эвакуации, парконов, парковочной инспекции, автомобилисты привыкают к обратному. Конечно, все новое, противоречащее сложившимся привычкам, принимается не сразу: людям необходимо время, чтобы адаптироваться и почувствовать на собственном опыте пользу реализуемых мер. Тем не менее мы строим удобную систему, которая позволяет обеспечить порядок в городе и получает видимое одобрение горожан. В особенности одобрение высказывают многодетные семьи, люди в возрасте, люди с ограниченными возможностями, а также эксперты транспортной отрасли. Жители видят, что центр и постепенно другие проблемные улицы становятся более свободными, передвигаться стало проще как на городском транспорте, так и на личном.

Обобщая, могу сказать, что совместное с жителями мы создаем слаженный, эффективный, удобный и дружественный сервис, который учитывает интересы всех жителей нашего города.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Транспортная инфраструктура города Москвы)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»

Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»

Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»

Анатолий Гусев — автор дизайн-макета

Павел Кассин — директор фотослужбы

Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»

Рекламная служба:

Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»

Андрей Воскресенский — выпускающий редактор

Ольга Боровягина — редактор

Сергей Цомык — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор

Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб». Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия

Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ПАРКИНГ НАШЕГО ПЕРИОДА

В КОНЦЕ XX — НАЧАЛЕ XXI ВЕКОВ КРУПНЕЙШИЕ МИРОВЫЕ МЕГАПОЛИСЫ ЗАПУСТИЛИ СОБСТВЕННЫЕ ПРОГРАММЫ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ. ЧАЩЕ ВСЕГО МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ РЕШАЛИ ОГРАНИЧИТЬ ДВИЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ, ВВЕСТИ ПЛАТНУЮ ПАРКОВКУ И ПЕРЕСАДИТЬ ЖИТЕЛЕЙ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. В НЕКОТОРЫХ ГОРОДАХ ПРИМЕНИЛИ БОЛЕЕ ОРИГИНАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ, НАПРИМЕР ЗАПРЕТИЛИ ВЪЕЗД В ЦЕНТР ПО ЧЕТНЫМ ИЛИ НЕЧЕТНЫМ ДНЯМ. В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ МИРОВОЙ ОПЫТ ПОКАЗЫВАЕТ: СПРАВИТЬСЯ С ПРОБКАМИ БЕЗ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР НЕВОЗМОЖНО.

АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

ПРЕИМУЩЕСТВА «РАННИХ ПТАШЕК»

Родиной платных муниципальных парковок, как и всей мировой автомобильной индустрии в целом, считаются США, однако правила парковки и система управления транспортом зависят от штата. К примеру, в столице США Вашингтоне практически нет мест, где днем можно было бы оставить машину, не заплатив за это. Стоимость часа парковки в центре Вашингтона начинается от \$2, однако припарковаться больше чем на два часа нельзя. Стоимость парковки зависит от района города и от его близости к центру, причем второй час стоянки может обойтись владельцу автомобиля дороже первого. Зато оплатить парковку в Вашингтоне можно несколькими способами: через специальные автоматы, которые принимают как кредитные карты, так и наличные, или же отправив сообщение с необходимыми данными в колл-центр. В свою очередь, горожане, в чьих домах расположены платные зоны парковки, делают ежегодный взнос и получают специальное разрешение на стоянку. Впрочем, ночью и в выходные дни парковаться на washingtonских улицах можно бесплатно.

В свою очередь, в Калифорнии используется оригинальная система обозначения парковочных мест: о возможности парковки можно узнать по цвету бордюра. Красный цвет означает, что нельзя ни парковаться, ни останавливаться,

белый — остановка только для посадки-высадки пассажиров, зеленый — парковка ограничена по времени, синий цвет означает парковку для инвалидов. Если бордюр неокрашенный, то, скорее всего, вдоль него можно парковаться, но нужно осмотреться на предмет знаков No Parking. Во многих американских городах за парковку не надо платить по выходным. В США также используется система Early birds, по которой можно получить серьезную 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 многоэтажные 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 задались целью пересадить как можно большее количество жителей на общественный транспорт. Одним из пунктов претворения программы в жизнь было сокращение парко-



ТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ В КРУПНЕЙШИХ МЕГАПОЛИСАХ МИРА НАВОДИТ НА МЫСЛЬ О ТОМ, ЧТО ПОРА ВЗЛЕТАТЬ НА ВОЗДУХ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

→ 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 неподходящем 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 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 за-



В ИСТОРИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОРОДОВ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО НАЙТИ БЕСПЛАТНУЮ ПАРКОВКУ

претительные 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 высокими ценами на парковку. Несколь-

ко 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

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. Магистраль 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.

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 будням 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 автомагистралей, корейцы пересели на общественный транспорт и стали больше ходить пешком. ■

ЛОНДОН БЕЗ АВТОМОБИЛЕЙ

ЧТОБЫ ОТЧЕТЛИВО ПРЕДСТАВИТЬ СЕБЕ ЖИЗНЬ В СОВРЕМЕННОМ МЕГАПОЛИСЕ СО ВСЕМИ ЕЕ ПРЕИМУЩЕСТВАМИ И НЕДОСТАТКАМИ, ЛУЧШЕ ЛОНДОНА ПРИМЕРА НЕ НАЙТИ. СЕЙЧАС В ГОРОДЕ 8,3 МЛН РЕЗИДЕНТОВ, И ОКОЛО ПОЛОВИНЫ ИМЕЮТ АВТОМОБИЛИ. ПРИ ЭТОМ, ПО ДАННЫМ ГОРОДСКОГО СОВЕТА, ТОЛЬКО 35% ПЕРЕДВИЖЕНИЙ СОВЕРШАЮТСЯ НА МАШИНАХ. ЗАГРУЖЕННОСТЬ ДОРОГ ОСТАЕТСЯ ВЫСОКОЙ, НО ВЛАСТИ ПЫТАЮТСЯ ДЕЛАТЬ ВСЕ ВОЗМОЖНОЕ, ДАБЫ ИЗБЕЖАТЬ СКОПЛЕНИЯ МАШИН, ОСОБЕННО В ЦЕНТРЕ ГОРОДА.

МАРИАННА МОДЕНОВА

БИЛЕТ НА ПАРКОВКУ Лондон разделен на административные районы, каждый из которых имеет свои (часто отличные друг от друга) правила парковки. Кстати, многие водители жалуются, что дорожные знаки, обозначающие возможную стоянку, не всегда понятны и четко видны. Для непосвященных водителей парковка может стать минным полем, так как правила все время меняются и уследить за ними крайне сложно.

Существуют определенные факторы, влияющие на возможность парковки в городе. Первый — это «контролируемые парковочные зоны», которые регулируют разрешенное время для стоянок. Они ограничиваются специальными знаками при въезде в них и выезде, которые показывают время, в течение которого парковка запрещена. Это в первую очередь сделано для того, чтобы уменьшить количество машин на улицах и дать больше места проезжающему транспорту.

В центре города как таковых бесплатных парковочных мест нет вообще. Однако оплата распространяется на определенное время суток (указанное на дорожных знаках). За тем, чтобы все правила были соблюдены, а часы стоянки оплачены, неустанно следят специальные люди. Они готовы вручить так называемый билет за нарушение правил парковки, если водитель хоть что-нибудь нарушит. Такие билеты стали предметом многих историй, переросших в расхожие шутки среди местных жителей.

Как правило, оплата за стоянку осуществляется с 9:00 до 18:30 по будням и с 8:00 до 11:00 в субботу. В воскресенье оставлять машину на улицах можно бесплатно. Дни государственных праздников и официальных выходных регулируются отдельно.

На участках разрешенной парковки всегда есть необходимые указатели. На этих местах установлены специальные автоматы, в которых можно купить билет. Они, как правило, принимают монеты достоинством 20, 50 пенсов, £1 или £2. Оплатить парковку можно и онлайн или воспользовавшись приложениями для телефонов и планшетов. Сумма оплаты зависит от района и длительности стоянки.

Также существуют места парковок, где останавливать машину могут только обладатели специальных разрешений. В эту категорию входят жители близлежащих жилых домов (permit holders only), которые вместе с покупкой дома приобрели и это разрешение, водители с инвалидностью, имеющие льготы по парковке (disabled badge holders only), сотрудники офисов по предварительным договоренностям и оплате.

Чтобы избежать штрафов, сохранить время, деньги и нервы, городские власти рекомендуют заранее изучить правила стоянок в районах, куда автомобилист держит путь.

ЗОНА, МИЛАЯ ЗОНА Следующий важный момент, на который нужно обратить внимание, — это congestion charge, то есть сбор за перезагруженность, или плата за въезд в центр города. Этот сбор взимается практически со всех транспортных средств, которые въезжают на территорию соответствующих зон Центрального Лондона с 7:00 до 18:00 в будние дни. Оплата не предусматривается в выходные дни, государственные праздники, а также с 25 декабря по 1 января включительно. Такие порядки существуют во многих мегаполисах, но в Лондоне территория, за въезд на которую надо платить, считается самой большой в мире. Сумма оплаты составляет £11,5 в день.



АЛЕКСАНДР МИРЯНОВ

АВТОБУС И ВЕЛОСИПЕД — САМЫЕ ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА В СТОЛИЦЕ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Есть несколько вариантов, когда эта цифра может быть меньше. Среди них оплата въезда за сутки до или же сразу на несколько дней.

Впервые идея введения платы за въезд в центральные части города возникла еще в 1964 году по результатам, опубликованным в государственном отчете «Дорожные цены: экономические и технические возможности». Исследование предлагало альтернативные методы оплаты пользования городскими дорогами и возможности снизить их загруженность.

Сам же сбор был введен только в феврале 2003 года. Он взимался на территории внутреннего кольца Лондона, в которые входят такие всем известные районы, как Кенсингтон и Челси, Найтсбридж, Мейфэйр, Вестминстер, Сити и пр. В первые же дни после введения оплаты в центральную зону въехало около 190 тыс. транспортных средств, снизив загруженность городских дорог на 25%.

МАШИНОМЕСТО ПО ЦЕНЕ ДОМА Побеседовав с представителем городского совета Лондона Джимом Рейнджером, мы выяснили, что ежегодно в казну города поступает около £300 млн от оплаты парковочных мест. Эти деньги идут на улучшение системы управления парковками, поддержку городского транспорта и состояния дорожного покрытия. Из-за увеличения общего количества машин и спроса на парковочные места стоимость стоянок, по словам представителей совета, будет увеличиваться, но конкретного плана, как это будет сделано, пока нет.

«Я считаю, в городе лучше вообще на машине не ездить, — говорит один из жителей, который переехал в Лондон более 20 лет назад. — Да, у меня есть машина, но я ею не пользуюсь в течение недели. На работу предпочитаю ходить пешком или подъезжать на такси, чтобы не тратить время на поиск парковки и не портить настроение разборками с контролером».

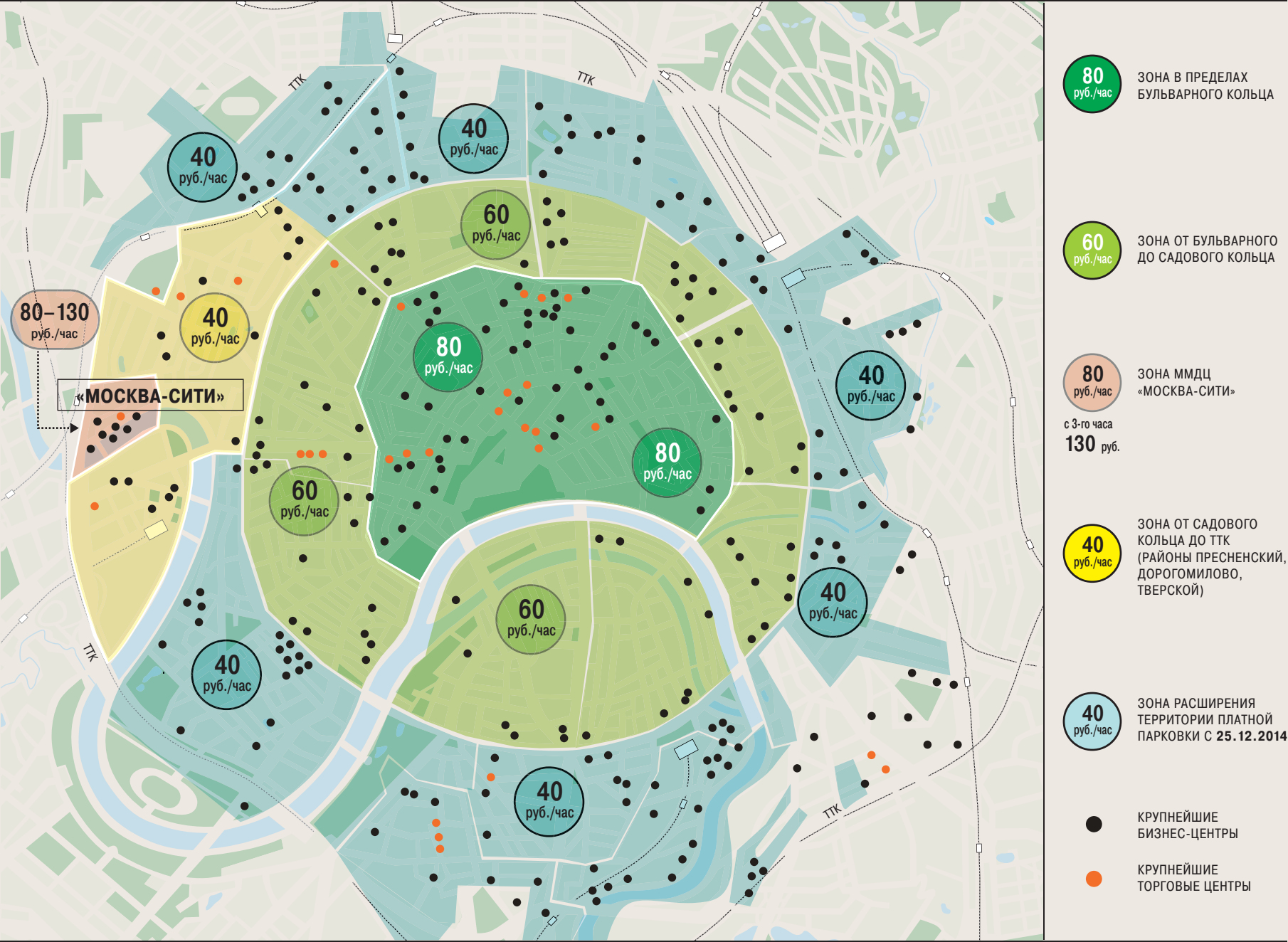
Для водителей, живущих в центре, существует множество частных парковок. Многие из них находятся внутри жилых комплексов или же в непосредственной близости от них. «При покупке квартиры в центре, особенно в новом доме, всегда стоит приобретать и парковочное место», — говорит представитель лондонской компании по недвижимости Astons Денис Климчук. «Мы всегда рекомендуем своим клиентам покупать квартиру и парковку. Таким образом, приезжая домой, им не надо беспокоиться о том, где оставить машину, объезжать улицы вдоль и поперек, зависеть от изменчивых правил парковки в том или ином районе. К тому же при сдаче квартиры в аренду или ее перепродаже всегда выгоднее и легче работать с недвижимостью с парковочным местом», — заключает господин Климчук.

Но покупка такого места в центре — это отдельная история. Любой кусочек столичной земли стоит очень дешево. Так, недавно на продажу были выставлены новые парковочные места стоимостью £85 тыс. (6,2 млн руб. по нынешнему курсу). За такую сумму можно приобрести дом с гостиной и тремя спальнями в Корнуоле на юге Англии. Стоит ли покой и беззаботность таких денег, остается судить лишь потенциальным покупателям, которых такое приобретение тем не менее не освобождает от платы за пользование центральными дорогами и парковочными местами в любом другом месте города. ■

В ЛОНДОНЕ ТЕРРИТОРИЯ, ЗА ВЪЕЗД НА КОТОРУЮ НАДО ПЛАТИТЬ, СЧИТАЕТСЯ САМОЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ. СУММА ОПЛАТЫ СОСТАВЛЯЕТ £11,5 В ДЕНЬ



ЗОНЫ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК В МОСКВЕ



СТОИМОСТЬ ПАРКОВОЧНЫХ АБОНЕМЕНТОВ (РУБ.)

НА ПАРКОВКУ В ПРЕДЕЛАХ ТТК (ВКЛЮЧАЯ САДОВОЕ И БУЛЬВАРНОЕ КОЛЬЦА)		16 000 —→ МЕСЯЦ 160 000 —→ ГОД
НА ПАРКОВКУ В ПРЕДЕЛАХ САДОВОГО КОЛЬЦА (ОТ ВНЕШНЕЙ СТОРОНЫ БУЛЬВАРНОГО КОЛЬЦА ДО ВНЕШНЕЙ СТОРОНЫ ТТК)		12 000 —→ МЕСЯЦ 120 000 —→ ГОД
НА ПАРКОВКУ В ЗОНЕ ТТК (ОТ ВНЕШНЕЙ СТОРОНЫ САДОВОГО КОЛЬЦА ДО ВНЕШНЕЙ СТОРОНЫ ТТК)		8000 —→ МЕСЯЦ 80 000 —→ ГОД
ПАРКОВОЧНЫЕ АБОНЕМЕНТЫ В ЗОНЕ ММДЦ «МОСКВА-СИТИ» НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ		

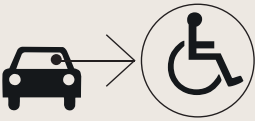
2500 руб.



ШТРАФ ЗА НЕОПЛАТУ ПАРКОВКИ

ВЕДЕТСЯ АВТОМАТИЗИРОВАННЫЙ КОНТРОЛЬ СОБЛЮЖДЕНИЯ ПРАВИЛ ПАРКОВКИ

С 1 МАЯ ПО 31 ДЕКАБРЯ 2014 ГОДА ПО ВОСКРЕСЕНЬЯМ И ПРАЗДНИЧНЫМ ДНЯМ ПАРКОВКА БЕСПЛАТНА



ДЛЯ ТРАНСПОРТА ИНВАЛИДОВ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ПРАВО БЕСПЛАТНОЙ КРУГЛОСУТОЧНОЙ ПАРКОВКИ НА МЕСТАХ, ОТМЕЧЕННЫХ СПЕЦИАЛЬНЫМ ЗНАКОМ И РАЗМЕТКОЙ*

*Необходимо оформить парковочное разрешение инвалида.

«НАША ЗАДАЧА НЕ ПОЛУЧЕНИЕ ДОХОДА, А РАЗГРУЗКА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ»

25 ДЕКАБРЯ ЗОНА ПЛАТНОЙ ПАРКОВКИ В МОСКВЕ РАСШИРЯЕТСЯ ДО ГРАНИЦ ТТК. КАК РАССЧИТЫВАЕТСЯ ЦЕНА НА ХРАНЕНИЕ МАШИН, КАК МЭРИЯ ТРАТИТ СОБРАННЫЕ ДЕНЬГИ, ЧТО БУДЕТ С ПЛОСКОСТНЫМИ СТОЯНКАМИ И В КАКИЕ РАЙОНЫ СКОРО ПРИДЕТ ПЛАТНАЯ ПАРКОВКА, РАССКАЗАЛ ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕРГЕЙ АНДРЕЙКИН.

BUSINESS GUIDE: В первое время, когда проект платной парковки только начинался, жители выражали недовольство. Как вы считаете, с тех пор восприятие изменилось? **СЕРГЕЙ АНДРЕЙКИН:** Безусловно, изменилось. Больше стало позитивных и положительных отзывов. Первоначальные негативные эмоциональные высказывания возникали, потому что не было эффекта, который можно было бы наблюдать, проезжая по улицам. Сейчас он виден: многие улицы разгрузились. Горожане сами это видят и не только спокойнее воспринимают ввод новых зон, а даже больше — сами просят нас об этом. В ходе последнего расширения местные жители просили сделать платную парковку ближе к домам, чтобы офисные работники не занимали места, предназначенные для хранения машин резидентов.

BG: Как определялась стоимость парковки в Москве?

С. А.: Мы много советовались со специалистами, причем как с отечественными, например из Высшей школы экономики, так и зарубежными. Основными факторами были объективные показатели: количество парковочных мест на улицах, данные по трафику в разные дни, праздники, рабочие, в летний и зимний период, а также особенности работы городского транспорта в разных районах. Но больше всего мы ориентируемся именно на уровень загруженности парковочных мест. 65% — тот средний уровень, который нужен для того, чтобы парковочные места можно было найти в любое время дня. В итоге были определены тарифы, которые позволяют регулировать трафик в центральной части города. При этом они абсолютно доступны для населения, в особенности если мы говорим о стоимости резидентного разрешения: 3 тыс. руб. в год, или порядка 8 руб. в день.

BG: Какие экономические методы использовались для расчета конечной цены — 40, 60, 80 руб.

С. А.: Расчеты, которые мы применяли, описаны в книге известного исследователя по парковочному пространству Дональда Шоупа «Установление правильных цен: оценка стоимости парковки в зависимости от спроса». Там приводится формула эластичности спроса по цене — довольно известная вещь в экономической теории. Проще говоря, расчеты позволили нам подставить в эту формулу желаемый уровень загрузки улично-дорожной сети и другие данные, чтобы получить на выходе цену за парковку. В центре Москвы спрос гораздо менее эластичен: если человек целенаправленно едет туда по какому-то делу, то низкая цена на его решение совершить поездку на автомобиле не повлияет. Поэтому здесь и тарифы выше. Отдаляясь от центра, мы видим обратную картину.

BG: Предусмотрен ли механизм индексации цены в зависимости от инфляции?

С. А.: Такого механизма не предусмотрено. Все зависит от трафика: если будет увеличиваться уровень загрузки улиц в связи с привыканием, повышением благосостояния граждан, ростом числа автомобилей, то это может привести к пересмотру тарифов.

BG: Планы по изменению цены будут обсуждаться в ближайшей перспективе?

С. А.: Мы сейчас анализируем уровень загрузки сети. К концу декабря мы сможем озвучить позицию, стоит ли, по нашему мнению, изменять тарифы или нет.

BG: По последним данным департамента, скорость движения машин в центре из-за введения платной парковки выросла. Означает ли это, что тариф, скорее всего, пересмотрен не будет?

С. А.: Да, с одной стороны, скорость увеличивается, но с другой, мы смотрим еще и на уровень загрузки парковочных



СЕРГЕЙ АНДРЕЙКИН УТВЕРЖДАЕТ, ЧТО РЕАЛЬНЫЕ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПОЛУЧАЮТ МОСКОВСКИЕ СТАРОЖИЛЫ И ИХ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

мест. Сейчас мы анализируем данные, в течение одного-полтора месяцев завершим эту работу и сообщим итоги.

BG: Как собираются деньги за парковку, куда они идут и на что в итоге расходуются?

С. А.: Деньги от парковок поступают напрямую в бюджет города. Это всегда неизменное правило, и никаких исключений быть не может. Все суммы, которые автомобилисты платят на парковках, идут в казну. Налажен строгий учет этих денег, поэтому у нас есть возможность направлять их в те же управы, где были собраны деньги за парковку.

BG: А объем средств, возвращаемый в управу, пропорционален собранной плате с парковок в этом районе?

С. А.: Да, ровно то же количество средств и возвращается. Порядка 1,9 млрд руб. было собрано во всех зонах с конца 2012 года. Эти деньги тратятся на благоустройство районов. В 2013 году большая часть собранных средств была потрачена на дворовые территории, аналогично происходит и в этом году. В последнее время префектуры информируют жителей с помощью информационных табличек: та или иная детская площадка появилась именно благодаря средствам, собранным на парковках.

BG: Какая зона приносит больше денег бюджету?

С. А.: Это определяется простой математикой. Даже с учетом нового расширения до ТТК зона внутри Садового кольца будет обеспечивать наибольший объем поступлений, поскольку там и количество мест больше, и тарифы выше.

BG: Не так давно в блогах поднялась шумиха о том, что часть собранных за парковку денег через SMS на короткий номер якобы уходит в кипрский офшор. Откуда появилась такая информация?

С. А.: Легенда эта появилась исключительно по той причине, что простому человеку довольно сложно понять нюансы взаимодействия сотовых операторов со своими агентами. Ни для кого не секрет, что, когда вы платите через короткий номер за парковку, взимается еще и комиссия, которую забирает себе оператор на свои внутренние нужды для оплаты служб коммерции, банков, которые об-

служивают платеж. В свое время номер 7757 обслуживался компанией, один из собственников которой был зарегистрирован на Кипре. Но платеж за парковку всегда идет напрямую в городской бюджет, никаких платежей через номер 7757 в офшоры не уходило! Сейчас, для того чтобы прекратить все эти инсинуации, номер переоформлен на ГКУ АМПП, он находится у ГКУ в собственности.

BG: Почему установлены столь жесткие требования при получении резидентных разрешений? В частности, получить его может только человек с пропиской.

С. А.: Раньше у нас действовали довольно вольные правила получения разрешений, и весной 2014 года мы столкнулись с пиком злоупотреблений. Появились бизнес-структуры, которые переоформляли резидентные разрешения на тех, кто не имел права их получать. В итоге это негативно сказывалось на реальных резидентах, имеющих квартиры в собственности и давно живущих на территории района. Возникли ситуации, когда некие приезжие оформляли на себя разрешения, занимая место, которое на самом деле предназначается резиденту. Поэтому мы ввели дополнительные ограничения: машина и квартира должны быть в собственности, либо человек должен быть прописан. Благодаря этому все эти сомнительные бизнес-схемы пропали.

BG: Но многие граждане живут годами в центре, являясь резидентом по сути, но будучи зарегистрированным в другом районе. Это, можно сказать, жизненные реалии.

С. А.: Если в район приходит платная парковка, то в первую очередь преференции и льготы получают люди, которые там живут и зарегистрированы. Это позволяет адресно предоставить им льготу. Такого было решение мэра и правительства Москвы. Если граждане проживают временно, у друзей, берут квартиру в аренду, то это немного другая ситуация. Защищая их, мы не можем ущемлять в правах добросовестных жителей, которые зарегистрированы по месту жительства. Ведь для них появление платной парковки — это гораздо большее потрясение, чем для тех, кто приезжает время от времени либо имеет другую квартиру за Садовым кольцом или ТТК.

BG: Несколько раз за время развития проекта условия выдачи разрешений менялись. Какие-то нововведения в этой области планируются?

С. А.: Пока изменения не ожидаются, действующая схема достаточно эффективна. Резиденты новой зоны, вводимой с 25 декабря, впервые могут получить разрешения заранее, придя в МФЦ. Гораздо удобнее сделать все без ажиотажа и очередей.

BG: Поступают ли к вам предложения от жителей и муниципальных депутатов о дальнейшем расширении платной зоны уже между ТТК и МКАД?

С. А.: С 25 декабря зона парковки уже выходит за пределы ТТК, в частности в районе железнодорожных вокзалов и Ленинского проспекта. Это было сделано как раз по просьбе депутатов. Касаемо дальнейшего развития проекта мы в ближайшие две недели планируем провести заседание рабочей группы по парковкам. Там и будем обсуждать новые предложения.

BG: Они уже собираются?

С. А.: Часть из них уже поступило от жителей районов, расположенных вблизи станций метрополитена, где наблюдается высокая загруженность в утренние часы. Пока не буду говорить, что это за районы, чтобы избежать спекуляций и кривотолков. Принцип такой: граждане, которые оставляют машины около станций метро в спальных районах, доставляют неудобство коренным местным жителям, которые в результате не могут припарковать машину.

BG: Какова судьба московских плоскостных парковок?

С. А.: Здесь общий принцип такой: сделать максимальное количество парковочных мест в тех местах, где это возможно, без вреда для движения. Думаю, к концу этого года порядка 60 новых парковок будут введены в эксплуатацию. До сих пор многие участки были заняты стоянками с нарушением правил, некоторые из них были частными, их мы убираем. Но некоторые, существуя, скажем так, на полулегальной основе, с точки зрения организации движения были нужны. В этом случае мы их делаем городской собственностью, а собранные средства направляем в бюджет. Все плоскостные парковки будут администрироваться АМПП.

BG: Если посмотреть действующие цены на плоскостных парковках, то они выше, чем на приуличных (на Новом Арбате 100 руб. в час). Какое здесь применяется ценообразование?

С. А.: Есть методика расчета тарифа, довольно детально проработанная департаментом экономической политики Москвы. На ее основании тарифы впоследствии и будут утверждены. Но сейчас пока многие парковки работают бесплатно, потому что они официально в строй не введены. Когда будут завершены все договорные отношения, парковки будут запущены, выйдет приказ и можно будет рассчитать цену.

BG: Цены сильно изменятся?

С. А.: Пока уровень цен остается таким же, как и сейчас.

BG: Во сколько обходится содержание парковок городу, включая контроль со стороны ЦОДД с помощью машин-парконов?

С. А.: Вложения, которые мы делали в материально-техническую базу — покупку эвакуаторов, паркоматы, были значительные. И если посмотреть баланс расходов и доходов, то расходы были гораздо выше. Но стояла задача не получить доход, а получить качественный продукт в виде разгрузки улично-дорожной сети и формирования удобных способов оплаты парковки, удобной навигации при поиске свободного места. Этот проект мы не рассматриваем как коммерческий. Сейчас он в целом безубыточен, но вложения еще не окупились, по мере развития плоскостных стоянок понедобятся и дополнительные инвестиции.

Беседовал ИВАН БУРАНОВ

ОСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ

ПОЯВЛЕНИЕ В МОСКВЕ СИСТЕМЫ ПЛАТНЫХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПАРКОВОК ПРИВЕЛО К ИЗМЕНЕНИЯМ НА РЫНКЕ КОММЕРЧЕСКОЙ НЕДВИЖИМОСТИ: ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПОКУПАТЕЛИ ВСЕ ЧАЩЕ СТАЛИ ПРЕДПОЧИТАТЬ ТОРГОВЫЕ ЦЕНТРЫ С ПАРКОВОЧНЫМИ МЕСТАМИ СТРИТ-РИТЕЙЛУ, А ОФИСНЫЕ РАБОТНИКИ БЫЛИ ВЫНУЖДЕНЫ ПЕРЕСЕСТЬ НА МЕТРО. АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ «Проблема с парковочными местами всегда была актуальна для Москвы, особенно для центра города, который изначально не предполагал такого насыщенного трафика», — говорит Владимир Стригин, вице-президент «Галс-Девелопмент». По его словам, девелоперы и город стремятся найти возможные пути решения проблемы: первые — закладывая максимально возможное количество мест в подземных парковках, вторые — ограничивая въезд и ужесточая правила парковки. Однако новое правило парковки влияет на арендаторов и владельцев бизнес-центров в зависимости от уровня и местоположения объекта.

Как отмечает руководитель отдела коммерческой недвижимости Est-a-Tet Елена Мишина, часть арендаторов, которые ориентированы на клиентский поток и имеют один крупный офис, в любом случае выбирают бизнес-центры в центре — там, где есть большой пешеходный трафик, высокий уровень транспортной доступности, особенно в плане общественного транспорта. Таким компаниям важно, чтобы офис был рядом со станцией метро, и даже если некоторые клиенты приезжают на машине, в бизнес-центре для посетителей предоставляется ограниченное число парковочных мест. Если же компания относится к сетевым операторам, например банки или агентства недвижимости, то они, напротив, уводят часть офисов из центра и подбирают площадки в спальных районах, ориентируясь на плотность и тип жилой застройки, чтобы иметь возможность быть ближе к потенциальному покупателю. «Отказов от заключения договоров из-за отсутствия парковочных мест обычно не происходит, поскольку те компании, для которых это принципиальный вопрос, как правило, еще на этапе поиска вариантов отсекают те предложения, где им не представляется необходимое количество машиномест», — считает Елена Мишина.

При этом непосредственно на арендные ставки изменение парковочной политики не влияет. «Эта мера не сказывается ни на ставках, ни на сроках экспозиции коммерческих объектов. Как правило, офисный либо торговый объект в центре города выбирается арендатором по итогам взвешивания целого ряда факторов и наличие близости бесплатной парковки не всегда входит в число ключевых», — говорит Юрий Тараненко, директор департамента коммерческой недвижимости группы компаний RRG. По его словам, в качестве примера можно привести улицу Кузнецкий Мост: когда этот торговый коридор стал пешеходным, обороты местных магазинов только выросли, хотя припарковаться рядом с ними нельзя ни платно, ни бесплатно. «В принципе опыт Москвы в вопросе организации платных парковок сейчас уже с уверенностью можно назвать успешным», — считает эксперт. По его словам, в данном случае решаются сразу два вопроса. Во-первых, действительно разгружается центр. Во-вторых, многие из тех, кто приезжает в центр на встречи, теперь пользуются общественным транспортом, не претендуя на парковочные места в бизнес-центре.

НЕ ТОЛЬКО СТРИТ-РИТЕЙЛ На рынке торговой недвижимости введение платных парковок отразилось в первую очередь на сегменте стрит-ритейла. По словам

ВВЕДЕНИЕ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ОТРАЗИЛОСЬ НА СТРИТ-РИТЕЙЛЕ В ПРЕДЕЛАХ БУЛЬВАРНОГО КОЛЬЦА, ТЕПЕРЬ МАГАЗИНЫ СТАЛИ ДОСТУПНЕЕ, ТАК КАК ОБРАЗОВАЛИСЬ ВАКАНТНЫЕ ПАРКОВОЧНЫЕ МЕСТА

начальника отдела стрит-ритейла компании JLL Светланы Яровой, если три года назад при оценке востребованности помещения в стрит-ритейле фактор наличия парковки имел нулевой вес: арендаторы обращали внимание на другие факторы, то сейчас парковка составляет, как минимум, 50% успеха помещения. «Если ранее рядом с площадкой могло не быть паркинга, но имелась возможность оставить машину, то сейчас парковка или есть, или нет — третьего не дано. И в случае если ее нет, многие арендаторы даже не смотрят на помещение», — говорит Светлана Яровая. Например, по ее словам, для компаний люксового и премиального сегмента возможность припарковаться очень важна, пусть парковка будет платной, но она должна быть. «Именно поэтому сейчас мы наблюдаем рост цен в зоне около ЦУМа: рядом находится платный паркинг», — добавляет госпожа Яровая. По ее словам, если прежде начало Ленинского проспекта было очень востребованной премиальной зоной, то сейчас там есть вакантные помещения и они не сдаются: нет парковки.

«Если оценивать итоги 2014 года, то введение платных парковок в первую очередь отразилось на стрит-ритейле, о чем заявляют компании, арендующие помещения в пределах Бульварного кольца, теперь магазины стали доступнее, так как образовались вакантные парковочные места», — согласен Владимир Стригин. Впрочем, по мнению Светланы Яровой, для арендаторов стрит-ритейла не так важно, платная парковка или бесплатная, главное — чтобы она вообще была, так как на многих улицах возможности оставить машину нет даже за деньги. На таких улицах меняется «лицо» спроса — как с точки зрения конечного потребителя, так и арендатора: здесь появляются арендаторы, ориентированные на пешего клиента, который может дойти от метро. По словам директора департамента управления активами группы ПСН Татьяны Тиковой, исторически стрит-ритейл в центре Москвы более ориентирован на пешеходные потоки. «При этом уменьшение автомобилей в центре после введения платной парковки улучшило визуальную доступность торговых точек, а также упростил поиск свободных мест для автомобилей при спонтанных покупках», — говорит эксперт. По его словам, негативное влияние на формат street retail оказывает прирост нового предложения в качественных торговых центрах, так как значительная часть отечественных и иностранных брендов предпочитает аренду в торговых центрах. «Те же клиенты, которые рассчитывают совершить

сразу много покупок, с большей вероятностью отправятся в торговые центры на окраине города, где есть возможность парковки», — добавляет управляющий директор ZIP Realty Евгений Скоморовский.

ОТ ПЕРЕМЕНЫ ОФИСОВ На рынке офисной недвижимости введение платной парковки запустило в первую очередь дополнительные процессы децентрализации. Согласно исследованию, проведенному компанией CBRE, в зоне платной парковки внутри Бульварного кольца паркуется только транзитный транспорт посетителей кафе, ресторанов, магазинов, медицинских и культурных учреждений. «Таким образом, офисные сотрудники, которые, по нашей оценке, до ввода платной парковки были основными потребителями машиномест на центральных улицах, либо пересели на общественный транспорт, либо предпочли парковаться на соседних бесплатных улицах», — говорит Клавдия Чистова, руководитель отдела исследований рынка офисной недвижимости CBRE. По ее словам, если во время запуска пилотного проекта в зоне Петровки было возможно найти бесплатные парковочные места на соседних улицах, то при увеличении зоны охвата платной парковкой найти подобные места крайне проблематично. Компания-арендатор, как правило, арендует парковочные места для ключевых сотрудников компании, остальным же сотрудникам предстоит сделать выбор, пользоваться общественным транспортом, платными муниципальными парковками или свободными местами в парковках ближайших бизнес-центров.

«Компании, которые сейчас заняты поиском нового офиса, отдают предпочтение объектам с большим объемом собственного недорогого паркинга, а также возможностью стихийной парковки недалеко от здания — это в первую очередь бизнес-центры за Третьим транспортным кольцом или внутри него, но на улицах, не затронутых парковочными ограничениями», — говорит Елизавета Голышева, заместитель руководителя отдела по работе с владельцами офисных помещений компании JLL. Помимо этого, по ее словам, в связи с ограничением парковки в центре на рынке появился новый спрос: некоторые арендаторы, занимающие офисы в центре, запустили проекты по поиску помещений за пределами платной зоны, за Третьим транспортным кольцом. Это касается в первую очередь компаний, имеющих возможность выхода из договора аренды в текущем офисе и сталкивающихся с серьез-

ной нехваткой машиномест. Это соответствует общей тенденции офисного рынка по децентрализации нового строительства: около 70% бизнес-центров, которые будут введены в 2014 году, располагаются за пределами ТТК — это свыше 900 тыс. кв. м.

«Динамика офисного рынка следует за жилым строительством: сейчас наиболее масштабный девелопмент жилья располагается около или за МКАД, причем на продажу предлагаются проекты с интересными концепциями и по относительно доступным ценам, что стимулирует людей, работающих в Москве, переезжать», — говорит Елизавета Голышева. По ее словам, в отсутствие станций метро в этих районах личный автомобиль является единственной возможностью для таких сотрудников добраться до работы, а наличие и доступность парковочного места — острым вопросом, который приходится решать работодателям. «Если рассматривать офисный сегмент, то значительных изменений не произошло ни в ставках, ни в условиях аренды. Мы отмечаем усиление тенденции децентрализации офисов: арендаторы стремятся находить более комфортные здания по меньшим ставкам, один из примеров — Ленинградский проспект, имеющий неплохую транспортную доступность и большое количество качественных офисных площадей с организованной парковкой», — говорит Владимир Стригин.

При этом стоимость муниципальной парковки оказывается такой же, как цена машиноместа в бизнес-центрах. Согласно исследованию CBRE, если парковаться на муниципальной платной парковке в течение всего рабочего дня по будням на протяжении месяца, то стоимость парковки внутри Бульварного кольца составит около \$450 за машиноместо в месяц, внутри Садового кольца — \$340. Как отмечается в исследовании, стоимость муниципальной парковки в среднем сопоставима со ставками аренды машиномест в бизнес-центрах в соответствующих зонах. Исключение составляет муниципальная парковка на территории, прилегающей к «Москва-Сити». Стоимость платной парковки здесь составит \$670 за машиноместо в месяц, что превышает среднюю ставку аренды машиномест в подземном паркинге объектов «Москва-Сити» более чем на 20%. «В связи с этим мы ожидаем, что самые заметные изменения в структуре выбора транспорта офисными работниками произойдут именно в этом районе. По нашим подсчетам, ежедневно на улицах вблизи «Москва-Сити» паркуется около 2,5–3 тыс. машин», — говорится в исследовании. Исходя из расчета, что на человека приходится 10 кв. м арендуемой площади, на сегодняшний день в «Москва-Сити» работает около 40 тыс. человек. Из них примерно 4 тыс. человек могут парковаться непосредственно в бизнес-центрах, около 3 тыс. человек оставляют машины на пока еще бесплатных улицах, прилегающих к деловому комплексу, остальная часть пользуется общественным транспортом. По расчетам CBRE, доля паркующихся офисных сотрудников на улицах вблизи «Москва-Сити» незначительна — не более 10% от всех работающих в деловом центре. Однако если где-то и изменится стоимость машиномест в бизнес-центрах, то это произойдет в «Москва-Сити». ■



ДМИТРИЙ ЛЕКАЙ

ПОЯВЛЕНИЕ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК ОБЛЕГЧИЛО ЖИЗНЬ ПОСЕТИТЕЛЯМ ДОРОЖИХ МАГАЗИНОВ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА: ИМ ПРОЩЕ ЗАПЛАТИТЬ, ЧЕМ КРУЖИТЬ ПО ПЕРЕУЛКАМ В ПОИСКАХ СВОБОДНОГО МЕСТА



ИНВЕСТИЦИИ

НЕ ПАРКОВКОЙ ЕДИНОЙ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ, КАЗАЛОСЬ БЫ, ПРЕДПРИНЯЛИ МНОГО УСИЛИЙ, ДАБЫ ХОТЬ КАК-ТО РАЗГРУЗИТЬ СТОЛИЧНЫЕ МАГИСТРАЛИ ОТ ПРОБОК. В ЦЕНТРЕ ПОЯВИЛИСЬ ПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ, ПОЯВЛЯЮТСЯ ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ ДЛЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА, СТРОЯТСЯ ВЫЛЕТНЫЕ МАГИСТРАЛИ. КЛЮЧЕВОЙ ВОПРОС, ОДНАКО, ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТОМ, СКОЛЬ ЭФФЕКТИВНЫМИ ОКАЗЫВАЮТСЯ ВСЕ ЭТИ НОВОВВЕДЕНИЯ. МНЕНИЯ ЭКСПЕРТОВ СЕГОДНЯ РАЗДЕЛИЛИСЬ. ОДНИ СЧИТАЮТ, ЧТО МОСКВА НАКОНЕЦ-ТО НАЧАЛА ДЕЙСТВОВАТЬ В ПРАВИЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ. ДРУГИЕ УКАЗЫВАЮТ НА ЦЕЛЫЙ РАД ДОПУЩЕННЫХ ОШИБОК, ИСПРАВИТЬ КОТОРЫЕ БУДЕТ ЕСЛИ НЕ НЕВОЗМОЖНО, ТО УЖ ТОЧНО ОЧЕНЬ НЕПРОСТО.

ПОДГОТОВИЛА КИРА РЕМНЕВА

МИХАИЛ БЛИНКИН,
ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА
ЭКОНОМИКИ ТРАНСПОРТА
И ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ ВШЭ

Вычислить, насколько приятно ездить в том или ином городе на автомобиле, очень просто. Достаточно подсчитать площадь всех городских улиц, проспектов, шоссе и разделить полученную цифру на количество автомобилей.

Москва с точки зрения такого баланса один из самых тяжелых городов в мире. В нашем городе на «душу» одного автомобиля приходится всего 28 кв. м. А вот, например, в Сан-Франциско очень приятно ездить на автомобиле. Там на каждый автомобиль приходится 200 кв. м. Насколько хуже обстоят дела в Париже: порядка 100 кв. м на каждый автомобиль — этот замечательный город не обходится без заторов, но в принципе там можно еще ездить с определенной долей комфорта.

Поэтому всякий раз, когда автомобильные демагоги Москвы пытаются сказать мне, что я плохой человек, потому что инициировал платную парковку в центре города, когда меня критикуют за то, что я выступаю за введение еще более жестких мер в этом направлении, я всем советую бороться не со мной, а с арифметикой. И в Москве она вот такая, как я сказал. Очень тяжелая.

В любом городе, тем более в таком, где на каждый автомобиль приходится ничтожное количество «асфальта», надо вводить фискальные методы регулирования транспортного поведения горожан. Эти ограничения позволят нам ответить на вопросы, будем мы ездить в центр на автомобиле каждый день или не будем. И вообще как мы будем передвигаться по городу: на личном автомобиле, или на городском транспорте, или комбинировать то и другое.

За рубежом эту проблему решили много лет назад.

Вот, например, в Детройте или Чикаго режим free parking был отменен еще в 1934 году, в Европе где-то в середине 1969-х годов. То есть в среднем получается где-то 50 лет назад.

В Москве, если исходить из чисто арифметических показателей, бесплатные парковки в центре города надо было отменять еще где-то во второй половине 1990-х годов, но тогда боялись это сделать. Сделали сейчас. Это не хорошо и не плохо. Это как в медицине: операция по жизненной необходимости.

Правда, сейчас пока сделаны самые первые шаги. Все это делается для того, чтобы какое-то количество горожан отказалось от использования личных автомобилей для ежедневных поездок на работу.

Итак, в городе уже ввели нормальный парковочный режим. Понятно, что до полной отладки этого режима нам еще достаточно далеко. Посему и результат на сегодняшний день можно считать в основном гуманитарным. Например, в центре города в переулках людям стало намного легче жить. Мама с коляской теперь может свободно выйти на Покровский или Рождественский бульвар. А еще два года назад нужно было быть акробатом, чтобы пройти мимо автомобилей с колясочкой или просто прогуляться по улицам в центре столицы.

Транспортные результаты неоднозначны. В частности, после введения платных парковок центр стал активнее использоваться для транзитных поездок, потому что через центр теперь проехать легче, чем через Третье транспортное кольцо или любым иным образом.



Разумеется, в части фискального регулирования транспортного поведения граждан придется еще много чего сделать. И все эти нововведения вряд ли будут популярны у народа. Напротив, они будут вызывать бурю возмущения. Но здесь вот такая штука: город обязан как бы объяснить обывателю, что на городском транспорте ехать быстрее, чем на автомобиле. Политика кнута и пряника. Кнут в том, что парковка стоит дорого. Пряник — на общественном транспорте элементарно быстрее доедешь.

Довести это до логического завершения очень трудно. Вот, например, в Москве уже появились выделенные полосы для городского транспорта.

Заметим, что понятие only bus line («полоса только для автобусов») существует в мировой транспортной практике начиная с 1960-х годов. Так что этой «новинке» более чем полвека. Например, в Париже обособленные полосы есть на всех мало-мальских серьезных улицах. Обособление трамвайных путей — общая практика в немецких и голландских городах. А не как у нас на Покровском бульваре, где по трамвайным путям можно еще на автомобиле ездить. Те ограничения, которые у нас сегодня считаются нововведениями, Европа переварила и скушала уже давно.

Интересно заметить, что первая методичка по обособленным полосам вышла и у нас в стране еще в 1983 году.

Сегодня пока что выделенные полосы иной раз работают даже контрпродуктивно. Потому что, если я стою в заторе и вижу, что на обособленной полосе вообще нет автобусов, естественно, это вызывает раздражение. Но на самом деле делать городской транспорт более привлекательным и одновременно заставлять людей отказываться от ежедневных автомобильных поездок просто необходимо. Но надо, чтобы на выделенных полосах были должным образом организованы маршруты, а не курсировало три троллейбуса в час. От того, что полосу нарисовали, пряник еще не появился, потому что никто не захочет ждать этого троллейбуса 20 минут.

Ко всему прочему необходимо и надлежащее информирование пассажира. Москва уже понемногу продвигается и в этом направлении. У нас наконец-то появляются онлайн-табло на остановках. Хотя их еще очень мало и они не очень хорошо работают. Замечу, что в Европе такие табло появились и стали обязательными еще лет 30 назад.

Очень важно, что в Москве все меры, связанные с решением транспортных проблем, в том числе меры по увеличению привлекательности городского транспорта, носят достаточно системный характер. Значит, рано или поздно все эти изменения заработают. ■

АЛЕКСАНДР СРЕЛЬНИКОВ,
ЭКСПЕРТ ПО ТРАНСПОРТНОЙ
ПЛАНИРОВКЕ ООН

Постоянное расширение зоны платных парковок, на мой взгляд, не очень оправданно. На самом деле, следовало бы все-таки проанализировать, кто там паркуется и сколько продолжительное время. Центр в первую очередь стоит разгрузить от офисов, которые там осели еще в 1990-е годы. Выход может быть только один: надо простимулировать владельцев зданий в центре города заняться туристическим бизнесом. Там должны быть не «Шератоны», а нормальные гостиницы в жилых домах. Так, как это организовано во всех исторических городах мира. Это очень важная вещь.

Самое главное сейчас — уйти от этой безумной концентрации офисов и мест труда в центре города. Потому что никакие кольца, никакие хорды не спасут, если центр по-прежнему будет являться основным местом притяжения.

Про хорды следует сказать особо. Я когда-то тоже надеялся, что хорды спасут. Но недавно мне довелось сделать расчеты транспортных потоков по Москве. И я убедился в очень странной вещи. Хорды, которые одно время еще неправильно назывались рокадами, поскольку хорды были запрещены, действительно довольно эффективно снимают поток со МКАД. При этом сами по себе хорды в результате оказываются настолько перегруженными, что тут уже не понятно, полезно ли снимать часть потока с Кольцевой дороги и загружать хорду. Красноречивый пример: намечаемая хорда на юго-западе, включающая улицы Обручева, Лобачевского, Аминьевское и Рублевское шоссе, уже сегодня перегружена. С другой стороны, по московским прогрессивным нормам магистрали такого класса не должны обслуживать прилегающие территории. И это правильно. К примеру, с Третьего транспортного кольца тоже ведь не подъедешь к близлежащим домам.

В чем решение проблемы? В строительстве дублеров, наличие которых в свое время не предусмотрели.

У меня всегда было очень много претензий к работе Института Генерального плана. Они не обосновывают принимаемые решения, рисуют, а потом, может быть, проверяют расчетами. А ведь начинать-то как раз с расчетов нужно.

Вот сейчас возникла снова идея четвертого кольца. Я считаю, что слишком торопливое строительство домов без развития инфраструктуры — это глубочайшая ошибка города. Например, в районе Ломоносовского проспекта нет дублеров и получается, что огромные кварталы остались без дорожной инфраструктуры. Есть только очень узенькая улица Удальцова на удалении от Ломоносовского проспекта — в 1870 м, и ни одного проезда, все застроено. То же самое и вдоль Мичуринского проспекта. Везде, где можно было бы сделать проезды, все застроено. Дома стоят поперек возможных соединений проспектов Вернадского и Мичуринского. В общем, очень много оплошностей.

Вообще, в Москве катастрофически не хватает улиц. В нашем городе они занимают лишь 8,7% территории. В Европе, например, этот показатель составляет 25%, в Америке — 30%. Вот как должно быть! Но у нас торопятся строить, а инфраструктуру не развивают. Более того, решению этих



вопросов вообще не придается значения. Поэтому, к сожалению, все очень мрачно и хороших перспектив я не вижу.

Взять, к примеру, те же вылетные магистрали. Они ведь смогли бы помочь в решении транспортных проблем, но только в случае, если Москва договорится с областью относительно из совместного проектирования. Однако Московский институт Генерального плана и Областной институт градостроительства не работают вместе. А должны бы.

В свое время мне очень понравилась ситуация в Будапеште. Я там как раз застал момент, когда автомобилизация была больше, чем в Москве. Но там городские власти очень вовремя сообразили, что надо найти баланс между стоимостью парковки и стоимостью проезда на городском транспорте. А также заняться развитием инфраструктуры. В результате Будапешт сегодня представляет собой, по сути, постоянно действующую выставку всех мыслимых видов транспорта. Взять хотя бы первый в Европе метрополитен Франца Иосифа. Он под поверхностью, но с очень удобными небольшими перегонами, поэтому вдоль него совершенно не нужно иметь подводных видов транспорта, так как он обслуживает всю прилегающую территорию. А у нас на метро огромные перегоны — это было ошибкой. Например, вдоль Ленинградки из-за этого необходимы и трамваи, и троллейбусы, и автобусы.

С выделенными полосами тоже было сделано много ошибок. И сейчас даже последние были чьи-то высказывания о том, что полосы эти нужно столбиками оградить. Это делать ни в коем случае нельзя. Потому что у нас ведь нужно убирать снег, но об этом как-то забыли.

Даже зарубежные эксперты, которые к нам приезжают, все время рекомендуют наблюдать транспортные потоки, изучать их. А проблема в том, что нужно предвидеть потоки. За рубежом это делать не очень умеют. А у нас, к сожалению, такую дисциплину больше не преподают. ■

В МОСКВЕ, ЕСЛИ ИСХОДИТЬ
ИЗ ЧИСТО АРИФМЕТИЧЕСКИХ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ, БЕСПЛАТНЫЕ
ПАРКОВКИ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА
НАДО БЫЛО ОТМЕНЯТЬ ЕЩЕ
ГДЕ-ТО ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ
1990-Х ГОДОВ, НО ТОГДА БОЯЛИСЬ
ЭТО СДЕЛАТЬ



ФИКСИРУЮЩЕЕ ОКО

В МОСКВЕ НЕТ, НАВЕРНОЕ, НИ ОДНОГО ВОДИТЕЛЯ, КОТОРЫЙ НЕ ЗАМЕЧАЛ НА ДОРОГАХ АВТОМОБИЛИ С МАРКИРОВКОЙ ЦОДД, ЧТО ОЗНАЧАЕТ ЦЕНТР ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ВСЕ ЗНАЮТ, ЧТО В ЭТИХ МАШИНАХ УСТАНОВЛЕНЫ КАМЕРЫ, ФИКСИРУЮЩИЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ПАРКОВКИ. ОДНАКО ЭТО НЕ ЕДИНСТВЕННАЯ И ДАЖЕ НЕ ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА ЦОДД. ГЛАВНАЯ ЖЕ СОСТОИТ В ТОМ, ЧТОБЫ СОБИРАТЬ И СИСТЕМАТИЗИРОВАТЬ ИНФОРМАЦИЮ О ДВИЖЕНИИ В ГОРОДЕ. И НА ОСНОВЕ ЭТОЙ ИНФОРМАЦИИ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ ПРОБОК.

АЛЕКСЕЙ СЛАЩЕВ

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СИСТЕМА

Беспрецедентный для Москвы проект по созданию Центра организации дорожного движения оценивается на сегодняшний день в 10 млрд руб. Чем же занимается эта организация кроме патрулирования города специализированными автомобилями со спецкамерами?

Мое знакомство с жизнью ЦОДД началось с диспетчерского зала ситуационного центра. Это помещение больше напоминает Центр управления полетами. На одной из стен помещения размером со школьный спортзал находится панель мониторов высотой с трехэтажный дом, на который выводится вся информация о дорожной ситуации в городе. Подозреваю, что это самая подробная и большая карта Москвы из всех существующих.

И еще там три десятка рабочих мест, оборудованных парными мониторами. За стеной находится информационно-аналитическое управление транспортного планирования. «В основе ситуационного центра лежит ИТС, или интеллектуальная транспортная система, — рассказывает начальник ситуационного центра, заместитель руководителя ГКУ ЦОДД Александр Евсин. — Кроме того, нам помогает центр обработки данных, который оборудован несметным количеством IT-оборудования и различными периферийными устройствами: „интеллектуальными“ светофорами, камерами телеобзора, табло изображения информации, а также детекторами транспорта, в задачу которых входит подсчет количества автомобилей (интенсивности движения) и средней скорости. Вся эта информация собирается и анализируется у нас».

Кроме ситуационного центра в ЦОДД входит еще ряд организаций, без которых было бы невозможно выполнять возложенные на структуру задачи. Это управление организации дорожного движения (проектирует разметку и настраивает пофазные разъезды), эксплуатационная служба (осуществляет ремонты дорожных знаков и устраняет неисправности светофоров), информационно-аналитическое управление транспортного планирования (занимается транспортным планированием).

В ведении ЦОДД находится большой автопарк, состоящий из 310 легковых автомобилей, осуществляющих контроль за соблюдением правил дорожного движения, в частности парковки, и скоростного режима.

ГОРОД НА ЛАДОНИ На сегодняшний день на улицах Москвы установлено 150 информационных табло, на которых отображаются данные о дорожной ситуации, в которую водитель попадет, поехав по тому или иному маршруту. Информация вбивается вручную оператором, который в буквальном смысле видит, что вас ждет впереди. При этом водитель не обнаружит на экране привычные баллы затруднения, так как они весьма относительны. Специалист же вбивает точную информацию о времени проезда того или иного участка, основываясь на данных, поступающих с транспортных детекторов. Этой информации стоит верить.

ОКАЗЫВАЕТСЯ, ДАЖЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ЦОДД НАЗЫВАЮТ ЗАТРУДНЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ РАЗГОВОРНЫМ СЛОВОМ «ПРОБКА». ОНИ СЧИТАЮТ, ЧТО СОВЕРШЕННО НЕ ВАЖНО, КАК НАЗЫВАЕТСЯ ЭТО ЯВЛЕНИЕ — ВАЖНО ТО, КАК ЕГО ИЗБЕЖАТЬ



НА КАРТЕ СИТУАЦИОННОГО ЦЕНТРА ХОРОШО ВИДНА ТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ ВО ВСЕМ ГОРОДЕ

ЦОДДу принадлежат все без исключения камеры фотовидеофиксации, находящиеся на проезжей части и над ней. Всего таких камер 800. В зоне ответственности стационарных камер — скоростной режим, движение по выделенным полосам, движение грузового транспорта на территории города. Примечательно то, что одна многофункциональная камера может следить сразу за несколькими движущимися объектами на скорости до 180 км/ч одновременно. С недавнего времени эксплуатировать камеры стало значительно удобнее в связи с тем, что очищение и мойку всех камер можно производить прямо из диспетчерского зала ситуационного центра ЦОДД. Это позволило серьезно сэкономить как в денежных, так и человеческих ресурсах. Данные с камер хранятся на серверах трое суток, после чего происходит перезапись. Если на дороге случилось ДТП и оно попало в поле действия камеры, автовладелец может запросить у ЦОДД эти данные.

Идем дальше. На дорогах установлено 2,5 тыс. камер телеобзора, вращающихся на 360 градусов. Эти устройства в основном расположены над перекрестками. С их помощью можно увидеть, не выезжая на место, причину, по которой возник затор. Это позволяет оперативнее реагировать и принимать меры для ликвидации пробки.

Отсюда же, из ситуационного центра, можно управлять всеми светофорами столицы. Для светофоров, стоящих на вылетных магистралях, четко определен интервал переключения. Информация поступает на сервер ситуационного центра, обрабатывается, и светофору

следует указание перейти на другой режим работы. Это позволяет максимально разгрузить автомобильное движение.

СПОСОБЫ СЛЕЖЕНИЯ Каждому водителю интересно знать, какая дорожная ситуация ожидает на его маршруте. К сожалению, и «Яндекс-пробки», и другие ресурсы дают весьма относительную информацию.

«„Яндекс-пробки“ тоже берут у нас информацию, и мы используем их ресурсы. Но у нас принципиально разные подходы к получению данных, — говорит Александр Евсин. — Они используют в качестве детекторов гаджеты, мы же обрабатываем информацию, полученную со стационарных детекторов. В каждом способе есть плюсов и минусов. И истина кроется, конечно же, в синергии. Мы стараемся доразвить свои сервисы, разработать свои собственные мобильные приложения для водителей. Правда, это не так просто. Наша цель — сделать так, чтобы в городе было как можно меньше пробок, и мы работаем над этим».

Оказывается, даже специалисты ЦОДД называют затруднение движения разговорным словом «пробка». Они считают, что совершенно не важно, как называется это явление — важно то, как его избежать.

Каждый опытный водитель не раз попадал в ситуацию, когда ведущий новостей, рассказывая о дорожной ситуации в городе, говорит примерно следующее: «По данным портала „Яндекс-пробки“, ситуация в городе оценивается в 10 баллов», а при этом средняя скорость его автомобиля приближается к максимально допустимой в городе. В чем дело? Ведущий ошибся? Или, может быть, информационный портал? На самом деле аналитическая система посчи-

тала среднюю скорость по городу, прибавила общую протяженность красной зоны и выдала среднюю арифметическую по городу, а не на конкретном участке дороги, по которому сейчас движется автомобилист. Опять же любой опытный водитель знает, что перед камерами и перед пересечением с полосами общественного транспорта очень часто карты навигаторов показывают красную зону. Дело в том, что сразу несколько водителей, координаты которых берет система, резко снижают скорость. И компьютер воспринимает это как затор. Таких примеров можно привести множество. Балльная система распознавания пробок на дороге достаточно условна.

Совсем другое решение предлагают специалисты ситуационного центра ЦОДД. «Описать одним словом ситуацию во всем городе абсолютно невозможно, — говорит Александр Евсин, — потому что, когда страшные пробки на кольцах, бывает пусто на радиальных, и наоборот. Необходимо переходить к характеристике дорожной обстановки исходя из самостоятельных направлений. К примеру, необходимо разделять Москву на секторы, кольцевые и вылетные магистрали. Причем эта сегментация не должна происходить по какому-то формальному признаку».

ЧТО НАС ЖДЕТ К сожалению, в этом году москвичам пока не стоит надеяться на то, что зимой, особенно в предновогоднюю неделю, положение дел улучшится. Причин тому много. Пробки в центре при этом определяются недостатком парковочных мест и, как следствие, неизбежным появлением незаконных парковочных пространств. Но даже невооруженным глазом видно, что в центре города порядка стало значительно больше. И, безусловно, это произошло в том числе благодаря ужесточе-





ДМИТРИЙ КОРОТКИ

СОТРУДНИКИ ЦОДД НЕПРЕРЫВНО СОБИРАЮТ И АНАЛИЗИРУЮТ ИНФОРМАЦИЮ, ПОСТУПАЮЩУЮ С 2500 КАМЕР, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ГОРОДСКИХ УЛИЦАХ

нию и развитию средств ЦОДД, автоматическим парконам, эвакуаторам, которые в ближайшее время будут преимущественно работать по местам, в которых дорожное движение действительно затруднено.

По категоричной оценке господина Евсина, «тот потенциал, который был заложен в ЦОДД, недореализован ввиду того, что ситуационный центр ЦОДД только проходит этапы тестирования и пока работает не в полную силу. На самом деле есть масса проблем, которые преподносит город. Очень сложно предсказать, как изменится дорожная ситуация, когда наступит пиковая нагрузка и пр. Пока еще специалисты ЦОДД не могут точно определять точку деформации, начало затруднения движения, после которого в соответствующую зону необходимо ограничивать посту-

пление автомобилей — светофорами, например. Отдельная проблема — выездные магистрали. Ведь уже сейчас дорожные работы в Московской области буквально скоывают выезды из Москвы и пробка растягивается за час до Кремля. И в первую очередь рассчитываем на сотрудничество с водителями для улучшения ситуации».

ТАЙНА ПАРКОНА По улицам города уже около двух лет передвигаются серые машины с зелеными полосками, которые приводят в ужас нерадивых автомобилистов. На самом деле на машину ЦОДД возложены весьма приземленные обязанности и водитель паркона просто катает камеру по маршруту.

Мне удалось побывать членом экипажа — правда, не за рулем, а всего лишь пассажиром, но опыт я извлек из этого незабываемый. Каждый автомобиль, выезжающий из ворот парка, привязан к своему маршруту и не имеет права его покидать ни при каких обстоятельствах. Все



ДМИТРИЙ ПЕКА

ПЕШИЕ ПАТРУЛИ ИНОГДА БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫ, ЧЕМ КАМЕРЫ НА МАШИНАХ ЦОДД

310 автомобилей логистически привязаны ко времени суток и к конкретному номеру дома, от которого начинается его работа.

Сигнал GPS автоматически включает камеру, и на экране монитора появляются номера машин по маршруту следования. Как только зона запрета заканчивается, камера автоматически переводится в режим ожидания очередной команды. Она способна фиксировать одновременно до трех номеров, не разбирая их по цветам и ранжирам. За час мы отправили в базу данных достаточное количество и черных, и белых, и синих, и красных номерных знаков.

Причем совершенно бесполезно подходить к водителю машины ЦОДД и разбираться — информация моментально передается в ГИБДД. И вроде бы все хорошо в этой системе, только вот камера не распознает сильно

загрязненные и заклеенные номера. Системе нужны все знаки и цифры без исключения. Поэтому особо продвинутые водители избегали наказания. На некоторых мойках даже услуга появилась «не мыть номер». Но, как говорится, сколько веревочке ни виться, все равно в клубке окажется. И на улицах города появляются пешие патрули МАДИ, которые при помощи планшета фотографируют номер машины нарушителя и отправляют его на обработку уже по двум статьям — нарушение правил парковки и нечитаемый знак. Теперь любителей постоять с открытыми багажниками, заклеенными и грязными номерами ждет особый сюрприз.

А водитель паркона по-прежнему будет передвигаться по маршруту, соблюдая все правила дорожного движения, и фиксировать не только нарушителей, но и неправильно установленные знаки дорожного движения, неисправные светофоры и другие неприятности на дороге. Для ЦОДД лишней информации не бывает. ■

ПРЯМАЯ РЕЧЬ А ВЫ ВВЕДЕТЕ ПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ?

Анатолий Локоть, мэр новосибирска:

— Мы сейчас как раз очень активно обсуждаем этот вопрос. С одной стороны, к этому нас подталкивают непростая транспортная ситуация в городе и опыт крупных российских городов по ее решению, с другой стороны, не хочется повесить еще одну нагрузку на плечи горожан. Поэтому, прежде чем принять окончательное решение, мы решили провести всестороннее обсуждение этой меры. Мы заказали у специалистов конкретные проектные решения таких зон и совершенно публично будем обсуждать, где можно их сделать, сколько это будет стоить и как это будет работать. Мы очень осторожно к этому подходим, хотя федеральное законодательство позволяет муниципалитету это сделать без особых проблем. Мы организовали публичное голосование на городском сайте, и я обратился к жителям через свои страницы в социальных сетях с просьбой откликнуться и высказать свое мнение. Мы провели не одно совещание, предполагаем обсудить вопрос с экспертами и общественностью на круглых столах. Мы хотим прийти к взвешенному решению.

Ильсур Метшин, мэр казани:

— С весны 2015 года в центре Казани заработает система платных муниципальных парковок. Мы вслед за реформой дорожно-транспортной системы города Казани вслед за Москвой, Санкт-Петербургом, Екатеринбург, Пермью и другими миллионными городами вводим систему муниципальных платных парковок. Мы специально объявили об этом за полгода, чтобы наши жители, автомобилисты могли заранее продумать этот вопрос. То есть если вы хотите оставить машину на целый день, возможно, у вас есть рядом паркинг. Кстати, паркинги в городе в среднем 30 руб. в час. Но я хочу сказать о том, что это международная практика, с этим сталкиваются муниципалитеты всех городов, не только мира, но и бывшего СНГ, а сегодня и России, потому что количество автомобильного транспорта растет и мы обязаны его регулировать. Мест для бесплатной парковки в центре осталось очень мало. Значительная часть платных парковок появится там, где сегодня запрещено останавливаться. То есть мы не вводим плату за те места, где парковка была и люди привыкли там парковаться, а мы приходим, ставим знак — и платите деньги. Нет. То есть мы не сокращаем, а расширяем число парковочных мест в центре. Это будет вводиться постепенно, ну и людям нужно будет выбирать. В то же время какой явный плюс: на сегодняшний день, если вы не приехали с утра, очень тяжело припарковаться в центре, найти место. Это опять-таки мировая практика: именно ценой парковочного места определяется возможность парковки. Вы приезжаете не так, что машину бросил и целый день на работе в офисе сидишь. Нужно

сделать какую-то покупку, зайти на прием к врачу, в банк — вы приезжаете, ставите машину на платную парковку, зашли, получили свои услуги, уехали из центра. Мы будем регулировать это за счет цены: если парковка будет дорогой, то часть паркинга будет пустая. Еще раз, мы не изобретаем велосипед, а делаем это строго в соответствии с федеральными законами, и делаем это в интересах большинства, потому что такое количество машин в центре ни один город проглотить не сможет. Поэтому людям придется выбирать — или ехать на общественном транспорте, или ставить на платный многоярусный паркинг, или находить места, откуда надо будет пройти пешком. Ни одна транспортная реформа, хотя она проведена в интересах, еще раз, самих же жителей, в интересах большинства людей и большинства автовладельцев, не проходит спокойно, без переживаний, обсуждений. Но на то мы и власть, чтобы принимать ответственные решения. Мы обязаны принимать решения, которые обеспечат движение города, его завтрашний день в лучшем направлении. Мы будем это делать в диалоге, мы будем разъяснять, мы будем объяснять, мы будем встречаться. Мы изучаем самый лучший опыт, мы привлекли самых лучших специалистов. Но как вы справедливо говорите, такие вопросы безболезненно в больших городах нигде не решаются. Нигде — ни в Лондоне, ни в Нью-Йорке. Сегодня для них это уже норма. Нам с этим предстоит научиться жить. Благодаря Универсиаде мы смогли построить новые дороги, развязки, надземные и подземные переходы, обновить в городе каждый четвертый метр асфальта. Но этого было бы недостаточно, чтобы решить проблему. Поэтому путем освобождения бизнеса от львиной доли налоговой нагрузки мы смотивировали наших предпринимателей построить в Казани 16 новых паркингов, рассчитанных на более чем 6 тыс. мест. Расчистили от припаркованных авто узкие улицы в центре. На десятках перекрестков внедрили «умные» светофоры, благодаря чему средняя скорость там увеличилась на 15–25%. Запретили днем въезжать в город большегрузам. Запретили левые повороты на основных городских артериях. Этот большой комплекс мер — совместная работа и ГИБДД республики, и администрации города, и пассажирских автотранспортных предприятий, и в том числе самих автомобилистов.

Игорь Сапко, глава перми, председатель пермской городской думы:

— Сегодня в Перми около 300 тыс. автомобилей на миллионный город. Плюс ежедневно приезжающие на работу из Пермского края. При этом сказать, что даже в часы пик город стоит, нельзя. В первую очередь потому, что мы системно и длительное время занимаемся вопросом разгрузки центра города от перенасыщения индивидуальным транспортом. Наши подходы к транспортной политике в своем роде уникальны, многие города

берут их на вооружение. Оперативным планированием, мониторингом и оптимизацией транспортных потоков в Перми занимается Дирекция дорожного движения, специалисты которой регулируют транспортные потоки с помощью видеонаблюдения, регулировки режима светофоров, устройства эффективных развязок и т. п. Отмечу, что в 2000-х годах у нас были реализованы масштабные дорожные проекты по строительству так называемых Западного, Восточного и Южного обходов города, которые позволили увести из центра транзитный транспорт. Кроме того, мы проводим полную реконструкцию одного из главных въездов в Пермь — улицы Героев Хасана, которая выходит на так называемый Сибирский тракт — дорогу Пермь—Екатеринбург. В результате пропускная способность этой магистрали уже выросла в разы. Современную развязку сделали и на московском направлении федеральной трассы. Мы работаем и над внятной парковочной политикой в системе улично-дорожной сети. На первое заседание градостроительного совета Перми главной темой будет вынесен как раз вопрос о парковочной политике. На сегодняшний день в центре Перми выделены три зоны платной парковки, которые имеют временные ограничения. В соответствии с городским мастер-планом учитываем наличие стационарных парковок и их наполняемость плюс держим в уме строящиеся объекты. Мы с депутатами городской думы поставили перед администрацией задачу увеличить количество легальных платных парковочных мест в том числе за счет упрощения процедуры оформления. Тем самым, с одной стороны, обеспечиваются потребности автовладельцев, а с другой — парковочный бизнес выводится из тени и начинает приносить доход в городской бюджет. Планируем в качестве эксперимента в центре города установить паркоматы. Особое внимание уделяем организации подземных парковок. Теперь они предусматриваются при строительстве всех значимых объектов. Так, например, одним из условий конкурса на застройку подземной части городской эспланады является обустройство большой городской парковки. Параллельно развивается деятельность по эвакуации неправильно припаркованных автомобилей на штрафстоянки. Кроме того, сейчас мы упорядочиваем единую маршрутную сеть общественного транспорта, и здесь одной из важнейших задач является разгрузка наиболее оживленных городских трасс от дублирующих маршрутов при соблюдении приоритета для электротранспорта. Также работаем над тем, чтобы стимулировать прибывающее в центр города население пользоваться услугами общественного транспорта. Для этого созданы условия скоростного трамвая, когда автотранспорту запрещено ездить по трамвайным путям, организованы выделенные линии для автобусов и троллейбусов, развивается сеть выделенных велодорожек.

«ЛЮДИ НОГАМИ И РУБЛЕМ ГОЛОСУЮТ ЗА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ»

ПОЛИТИКА ГОРОДСКИХ ВЛАСТЕЙ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ ВЕСЬМА НЕДВУСМЫСЛЕННО ДАЕТ ПОНЯТЬ: ПРИШЛА ПОРА СМЕНИТЬ ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. ПРАВДА, МНОГИЕ МОСКВИЧИ ЕЩЕ ПО СТАРОЙ ПАМЯТИ ВЕСЬМА НЕГАТИВНО ОТНОСЯТСЯ К АВТОБУСАМ, ТРОЛЛЕЙБУСАМ И ТРАМВАЯМ. ЖДАТЬ ДОЛГО, ЕХАТЬ ДОЛГО, ДА ЕЩЕ И ТОЛКАТЬ БУДУТ. НО ТАК ЛИ ЭТО? О ТОМ, КАК НА САМОМ ДЕЛЕ ОБСТОЯТ ДЕЛА С НАЗЕМНЫМ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ В СТОЛИЦЕ, РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГУП «МОСГОРТРАНС» ЕВГЕНИЙ МИХАЙЛОВ.

BUSINESS GUIDE: В последнее время много говорится о том, что одним из обязательных условий решения проблем с пробками в Москве является то, что горожанам надо бы вместо собственных автомобилей пользоваться городским транспортом. Положено ли начало этой тенденции?

ЕВГЕНИЙ МИХАЙЛОВ: Действительно, в последние три-четыре года город уделяет большое внимание общественному транспорту. Я бы сказал, что это некий вызов времени. Посмотрите, в мире нет ни одного успешного города, в котором бы все жители пользовались только автомобилями. Такого опыта просто нет. Поэтому, если мы говорим про успешный современный город, это город, где жители передвигаются в первую очередь на общественном транспорте.

Очень важно: я не говорю о снижении уровня автомобилизации — такой задачи не стоит, поэтому не совсем правильно противопоставлять общественный транспорт и личный автомобиль. Я говорю об использовании общественного транспорта для регулярных поездок, когда люди добираются, допустим, из дома на работу.

Москва сейчас запустила огромную программу, связанную с колоссальной модернизацией транспортной системы. Это развитие метрополитена. Мы уже сейчас видим, что вводятся новые станции. Но при этом пока еще идет огромная стройка, и я думаю, что в результате в течение ближайших лет кардинальным образом изменится транспортное поведение огромного количества людей, просто потому что в район пешей доступности их проживания придет метро.

Кроме того, в 2015 году будет запущена Московская кольцевая железная дорога. Фактически это еще один кольцевой контур транспортной магистрали, который будет помогать работать метрополитену, снижая его загруженность.

И, разумеется, в рамках этой большой программы по модернизации идет и развитие общественного наземного транспорта. Наша задача — создание такого общественного транспорта, который бы ездил максимально быстро, регулярно, четко по расписанию. И, конечно же, чтобы наш подвижной состав отвечал самым современным требованиям.

BG: Вы считаете возможным пересадить столичных автомобилистов на автобусы и троллейбусы? Что конкретно предпринимает «Мосгортранс» для того, чтобы сделать общественный транспорт более привлекательным и удобным?

Е. М.: Конечно, никогда автобус, троллейбус или трамвай не будет таким же комфортным, как личный автомобиль. Мы говорим о том, что поездка на общественном транспорте должна обеспечивать достаточный уровень комфорта, чтобы, например, вместо личного автомобиля человек поехал на автобусе. Здесь целая совокупность фак-

НАША ЗАДАЧА — СОЗДАНИЕ ТАКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, КОТОРЫЙ БЫ ЕЗДИЛ МАКСИМАЛЬНО БЫСТРО, РЕГУЛЯРНО, ЧЕТКО ПО РАСПИСАНИЮ. И, КОНЕЧНО ЖЕ, ЧТОБЫ НАШ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ОТВЕЧАЛ САМЫМ СОВРЕМЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ



АНАТОЛИЙ ЖДАНОВ

торов: это и качество подвижного состава, и время, которое человек тратит на поездку, и удобство пересадки с одного вида транспорта на другой. Все эти факторы в совокупности и должны иметь свои преимущества перед использованием личного транспорта. И во всех этих направлениях делается достаточно много.

В первую очередь это новый подвижной состав. В рамках обновления автобусного парка мы уже закупили 4 тыс. новых автобусов. Также сейчас реализуется большой контракт на поставку новых трамваев. Это современные трехсекционные трамваи — новые, быстрые и очень комфортные. Мы их уже запустили в работу на 6-м маршруте на северо-западе Москвы.

Мы также ищем современный троллейбус. К сожалению, ни российская промышленность, ни промышленность стран СНГ в настоящее время не имеет ни одного современного троллейбуса. То есть он современный с точки зрения даты изготовления, но чисто технически все-таки наше троллейбусостроение очень сильно отстало. Мы сейчас пытаемся стимулировать заводы провести модернизацию и предложить нам такой образец, который будет не стыдно показать людям.

BG: Где вы закупаете машины? В свое время советское машиностроение было на достаточно высоком уровне, а что с сегодняшними отечественными производителями?

Е. М.: Если говорить про автобусы, то основным нашим партнером является Ликинский автобусный завод (ЛИАЗ). Это самое современное производство сейчас на территории РФ, они выиграли очень много тендеров. Поэтому основа нашего парка — это автобусы «ЛиаЗ».

Также сейчас мы начали работать с Mercedes-Benz Conecto. До конца года мы получим от них 100 автобусов. У этих автобусов высочайший экологический класс, пони-

женный уровень шума и суперсовременные материалы, которые используются в интерьере салонов.

BG: А как на сегодняшний день обстоят дела у отечественных производителей с электротранспортом, то есть трамваями и троллейбусами?

Е. М.: Есть очень интересные разработки по трамваям. Может быть, они пока немного недотягивают с точки зрения дизайна, но это вопрос чисто технический. Самое главное, что с точки зрения технологии трамвай как транспортного средства наши производители очень серьезно продвинулись.

У нас ведь всегда была очень сильная школа рельсового машиностроения. Она сохранилась, и поэтому у нас сегодня есть хорошие образцы. Я думаю, что в ближайшие полгода проблемы с дизайном будут решены, это ведь самое простое.

Также есть хорошие современные трамваи у белорусов — продукция совместного предприятия «Белкоммунмаша» со швейцарской Stadler Rail Group. От них мы тоже получим первые образцы трамваев для испытания в Москве. Увидим их в реальной эксплуатации, так что при принятии решения о закупке не будем приобретатькота в мешке.

В целом Москва сейчас задает основной тренд для всей страны в области развития транспорта. В других российских городах сейчас изучают именно московский опыт, потому что мы действительно провели большую работу.

Также это работы, связанные с удобством водителя. Ведь в Москве очень напряженный график работы, а потому повышенные требования к организации рабочего места водителя. Кроме того, мы очень большое внимание уделяем системе пассивной безопасности самого транспортного средства, чтобы в случае ДТП вред, который может быть нанесен здоровью пассажиров, был минимальным.

BG: Пассажиров, впрочем, все больше интересует комфорт именно с точки зрения удобного кресла, наличия кондиционера летом и т. п. Вот в метро, например, теперь есть Wi-Fi. А «Мосгортранс» что может предложить?

Е. М.: Есть несколько составляющих комфорта. Во-первых, конечно, безопасность. Люди, которые входят в автобус, троллейбус, трамвай, должны понимать, что это транспортное средство безопасно. Причем с точки зрения возможных последствий в случае ДТП оно на порядок безопаснее, чем частный транспорт.

Во-вторых, пассажирам должно быть комфортно внутри. Здесь играют важную роль такие вещи, как освещенность салона, качество и сила света. Удобство сидений, удобство передвижения по салону, отсутствие острых углов, противоскользящее покрытие.

В-третьих, приемлемый температурный комфорт. Летом — кондиционирование, зимой — отопление, а также быстрое восстановление температуры при открытии и закрытии дверей.

Ну, и, конечно, важной составляющей комфорта является сервис. То, что отвлекает людей во время поездки, чтобы им было чем заняться. Это может быть или Wi-Fi, или информационная система. Так что пассажир сможет сам выбирать, чем заниматься в дороге: либо изучать информацию на информационных табло, либо зайти в свое коммуникационное устройство и начать работать.

В настоящее время у нас появился Wi-Fi пока в качестве пилотного проекта в 45 автобусах и на 10 остановках. Сейчас прорабатываем финансовую модель, в рамках которой этот проект будет работать. Наша позиция заключается в том, чтобы эта услуга были не за счет пассажира или городского бюджета, а за счет коммуникационной компании, которая бы могла реализовывать также свои коммуникационные сервисы. Конечно, речь не идет о том, чтобы в автобусах появился интернет, по которому вы бы смогли качать фильмы. Надо, чтобы люди просто могли находиться онлайн, просматривать ленты новостей или заходить в социальные сети. Все это позволяет человеку на уровне ощущений сократить время, проведенное в поездке.

BG: А как обстоят дела с реальным временем поездки, а не на уровне ощущений? Вроде бы столичные власти борются с пробками, но что на деле?

Е. М.: За последний год количество поездок общественным наземным транспортом в целом по городу увеличилось на 5%. То есть мы тем же количеством подвижного состава проехали на 5% больше, чем в прошлом году. Это говорит о том, что дороги стали свободнее и тем же самым парком мы можем успевать сделать большее количество рейсов.

Этому способствовал целый ряд факторов. Например, создание выделенных полос. Очень благодарная и непопулярная работа, которую в этом направлении проводит городской департамент транспорта. Но работа необходимая, потому что выделенная полоса — это альфа и омега беспрепятственного движения общественного транспорта. При этом необходимы жесткое администрирование, жесткий запрет на выезд автомобилей на выделенную полосу — даже на две секунды, даже на пять метров, даже если в этом месте сейчас полоса пустая. То же самое с выездом на трамвайные пути. С этим надо бороться. Ведь наземный магистральный транспорт может перевозить огромное количество людей быстро и с комфортом. Но для этого ему нужно обеспечить непрерывность и свободу движения.



ПОЛУЭКСПРЕССНЫЕ МАРШРУТЫ ИЗ СПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ В ЦЕНТР МОСКВЫ

- Автобус №901** Загорье—метро «Коломенская»
- Автобус №902** Новопеределкино—Киевский вокзал
- Автобус №903** Холмогорская улица—Рижский вокзал
- Автобус №904** 4-й микрорайон Митино—Белорусский вокзал
- Автобус №905** 75-й км МКАД—Белорусский вокзал
- Автобус №907** Каширское шоссе, 148 (МКАД)—метро «Добрынинская»



СМЕЖНИКИ

BG: То есть вы поддерживаете ввод дополнительных выделенных полос для общественного транспорта?

Е. М.: Да, мы очень рады, что программа по созданию выделенных полос будет развиваться и расширяться. Так, в ближайших планах открытие выделенной полосы на Ленинградском шоссе. Кроме того, после окончания реконструкции все вылетные магистрали города получат свои выделенные полосы. А дальше мы будем смотреть, на каких еще трассах есть большой поток движения пассажиров, чтобы, возможно, и там создать выделенные полосы.

Еще одно немаловажное изменение, благодаря которому дороги в Москве стали свободнее, — это введение платных парковок в центре. На нас это очень позитивно отражается. Это позволило разгрузить дороги в часы пик по направлению в центр прямо с утра. Днем мы совершенно спокойно теперь проезжаем везде в центре, и у нас почти нет проблем с исполнением расписания. Таким образом, мы создаем конкурентоспособную услугу. Ведь привлекательность наземного общественного транспорта напрямую зависит от времени поездки.

Не стоит забывать и о том, что в часы пик 89% горожан едут на работу на общественном транспорте и только 11% — на личном. Вот пропорционально этому соотношению нам и нужно применять соответствующие усилия по развитию всех видов общественного транспорта.

BG: Часто приходится слышать жалобы на то, что выделенные полосы стоят пустыми и что по ним, дай бог, один автобус за 20 минут проедет...

Е. М.: Выделенная полоса и должна быть пуста. Настолько пуста, чтобы автобус, который идет по ней со скоростью 50–60 км/ч, не встречал на своем пути никаких препятствий.

Я вас уверяю, у нас нет ни одной выделенной полосы, по которой автобус проходил бы только раз в 20 минут. На самом деле у нас все выделенные полосы работают с нагрузкой 70–120 единиц транспортных средств в час. У нас нет пустых выделенных полос, это надо понимать. Они все используются и заняты. Эти полосы в идеале должны работать таким образом, чтобы там никогда не собиралась очередь из машин, которые двигаются по этим полосам. Это ключевой аспект, он очень важный.

BG: Вроде бы действительно работа была проделана большая. А есть ли отдача? Стали ли люди больше пользоваться общественным транспортом?

Е. М.: В этом году у нас вырос пассажиропоток на 3%, в прошлом — еще на 3%. Замечу, что в предыдущие годы он все время падал. Причем падал много лет подряд: каждый год мы фиксировали сокращение объемов перевозки пассажиров на 2–3%.

Теперь же, хочу отметить, у нас не просто прирост пассажиропотока — мы фиксирует десятипроцентный рост так называемых платных пассажиров, то есть нелюбимых. Этому приросту способствовали два фактора. Во-первых, активизировавшаяся борьба с безбилетниками и теми, кто использует чужую социальную карту для поездки. Во-вторых, резкий приток экономически активного населения — людей, которые раньше ездили на личном транспорте, а теперь пересели на наземный городской пассажирский транспорт.

Если же брать, например, маршруты, которые ходят по выделенным полосам, то там значительная часть людей своими ногами, своим рублем голосует за выбор наземного городского пассажирского транспорта.

BG: Современный транспорт, выделенные полосы, движение без пробок — все это, должно быть, существенно улучшает условия труда водителей. Как в «Мосгортрансе» обстоят дела с подбором кадров? Охотно ли сами москвичи идут к вам на работу или приходится пользоваться услугами гастарбайтеров?

Е. М.: Москва — дефицитный регион именно по рабочим специальностям. Мы наблюдаем большой дефицит работников рабочих специальностей и большую конкурен-

цию на этом рынке. В Москве есть огромное количество безработных или низкооплачиваемых менеджеров и офисных работников, но есть дефицит людей рабочих специальностей, поэтому мы вынуждены привлекать кадры как из других регионов России, так и по квотам из других стран.

В настоящее время нехватка водителей составляет порядка 3 тыс. человек. За последний год уровень заработной платы у водителей вырос на 21%. И сегодня зарплаты водителей «Мосгортранса» составляют 50–75 тыс. руб. в месяц. Это позволяет нам улучшать структуру кадров: у нас увеличилось количество жителей Москвы и Подмосковья, что позволяет снизить процент иностранцев. Сейчас порядка 20% водителей — это иностранные граждане, 35–40% — водители из других регионов и 35–40% — жители Москвы и области.

Но мы понимаем, что нам нужно, с одной стороны, повышать заработную плату, с другой — искать внутренние резервы. Мы будем проводить оптимизацию персонала, чтобы стать более современной, компактной компанией. Однако оптимизация коснется только офисных работников, которые не связаны с движением. Ни одной оптимизации среди водителей сделано не будет.

Также мы планируем развивать собственный учебный комбинат по подготовке кадров. Не так давно мы первыми прошли переаттестацию. У нас есть соответствующие программы обучения с любого уровня — как для тех водителей, у кого уже есть права, так и для желающих обучаться с нуля. Обучение платное, но если человек хочет прийти к

нам на работу, мы заключаем ученический договор. В этом случае люди пока учатся, получают минимальную оплату, а потом начинают работать у нас.

BG: Как активное дорожное строительство и многочисленные изменения в транспортной сфере влияют на вашу маршрутную сеть? Появляются ли новые маршруты, как часто?

Е. М.: У нас каждый месяц происходит порядка 100 изменений маршрутной сети. Добавление, изменение остановок. Город живет, город развивается.

Но есть и несколько кардинальных изменений. Среди них — появление шести полужэкспрессных маршрутов. Они идут из удаленных районов Москвы до центра города и тем самым позволяют людям достаточно быстро добраться до работы. Почти 100% трассы у них проходит по выделенным полосам, что позволяет ехать достаточно быстро, минуя пробки. В настоящее время этими маршрутами пользуется примерно 95 тыс. человек каждый будний день.

BG: А работают ли какие-то маршруты ночью?

Е. М.: У нас появилось семь ночных маршрутов. Ведь наш город живет 24 часа в сутки, а метро не может работать круглосуточно. Поэтому мы открыли эти маршруты, которые дают людям возможность уехать из центра куда-то поближе к своему дому. А дальше, уже последнюю милю, последнюю часть пути, — либо пешком, либо на такси.

Мы прекрасно понимаем, что это исключительно социальный проект: никакого большого пассажиропотока

на этих маршрутах не будет. Но это такой сервис, который мы, как предприятие, предлагаем жителям нашего города. Мы планируем и в дальнейшем развивать эту маршрутную сеть.

Также совместно с мэрией у нас был реализован краудсорсинговый проект «Наши маршруты», в рамках которого сами жители предлагали нам организовать новые маршруты. В результате были отобраны девять. Шесть уже запущены и успешно работают, оставшиеся три мы пока не можем запустить из-за реконструкции улично-дорожной сети.

Кстати, из самых активных участников этого проекта мы сформировали общественный совет при «Мосгортрансе». Важно, что в нем нет ни одного депутата, ни одного артиста и даже ни одного известного блогера. В наш совет вошли непубличные люди, которые действительно готовы работать как эксперты и которым эта работа интересна.

BG: В последнее время много говорится о том, что на рынок общественного транспорта будут допущены частные компании. Вы не боитесь потерять нынешнюю монополию?

Е. М.: Начнем с того, что «Мосгортранс» уже сейчас не является монополистом. Значительное количество перевозок выполняет областной перевозчик ГУП «Мосстрансавто», который из области доезжает до каких-то станций на территории Москвы.

Кроме того, на рынке работает значительное количество компаний, которые осуществляют перевозки по нерегулируемому тарифам, так называемые маршрутные такси.

И вопрос о привлечении частных — это как раз вопрос о модернизации системы работы частных компаний, с тем чтобы они провели серьезную работу и пришли в город с новыми, хорошими, комфортабельными автобусами.

Речь идет об унификации правил работы всех перевозчиков, работающих на территории Москвы. По времени начала и окончания работы, по количеству транспортных средств на маршруте, по исполнению расписания, по времени ожидания на остановках. По обязательности использования единого городского билета. По городским тарифам. Все это обязательные условия новой концепции. Полная унификация. Для пассажира не должно быть разницы, сидит ли он в автобус «Мосгортранса» или в автобус частника.

BG: То есть маршрутки совсем исчезнут?

Е. М.: Не должно быть ситуации, когда не понятно, кто следит за сервисом и безопасностью, выполнением расписания. Например, есть отдельные направления, где в часы пик работает много маршруток, но часы пик заканчиваются — и частная компания тоже заканчивает работу, разъезжается по гаражам. То есть это фактически снятие сливок.

Кроме того, сейчас говорят о том, чтобы частники также ездили на автобусах. Небольшую маршрутку на конечной станции загружают под завязку, и дальше по пути движения до конечной точки она уже не может взять пассажиров. Следовательно, это нельзя считать обеспечением транспортной доступности.

К тому же сейчас воспользоваться маршрутками на льготных условиях не могут пенсионеры, дети, ветераны и другие категории льготников. А в рамках новой модели условия работы «Мосгортранса» и частников будут одинаковыми и город будет также компенсировать частнику те льготы, которые он будет предоставлять.

Поэтому мы совершенно не беспокоимся а, наоборот, всячески приветствуем появление частных компаний на рынке общественного транспорта. Это позволит еще сильнее насытить город общественным транспортом, сделать его еще более популярным.

Беседовала КИРА РЕМНЕВА

ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ВСЕ ВЫЛЕТНЫЕ МАГИСТРАЛИ ГОРОДА ПОЛУЧАТ СВОИ ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ. А ДАЛЬШЕ МЫ БУДЕМ СМОТРЕТЬ, НА КАКИХ ЕЩЕ ТРАССАХ ЕСТЬ БОЛЬШОЙ ПОТОК ДВИЖЕНИЯ ПассажиРОВ, чтобы, возможно, и там создать выделенные полосы



➤ НОЧНЫЕ МАРШРУТЫ

Автобус Н1 ул. Озерная—аэропорт Шереметьево

Автобус Н2 ул. Беловешская—Лубянская пл.

Автобус Н3 ул. Уссурийская—Лубянская пл.

Троллейбус №63 138-й кв. Выхино—Лубянская пл.

Троллейбус №15 ВДНХ—Улица 10-летия Октября

Троллейбусы Бкр и Бч — следуют в обоих направлениях Садового кольца

Трамвай №3 ул. Академика Янгеля—метро «Чистые пруды»



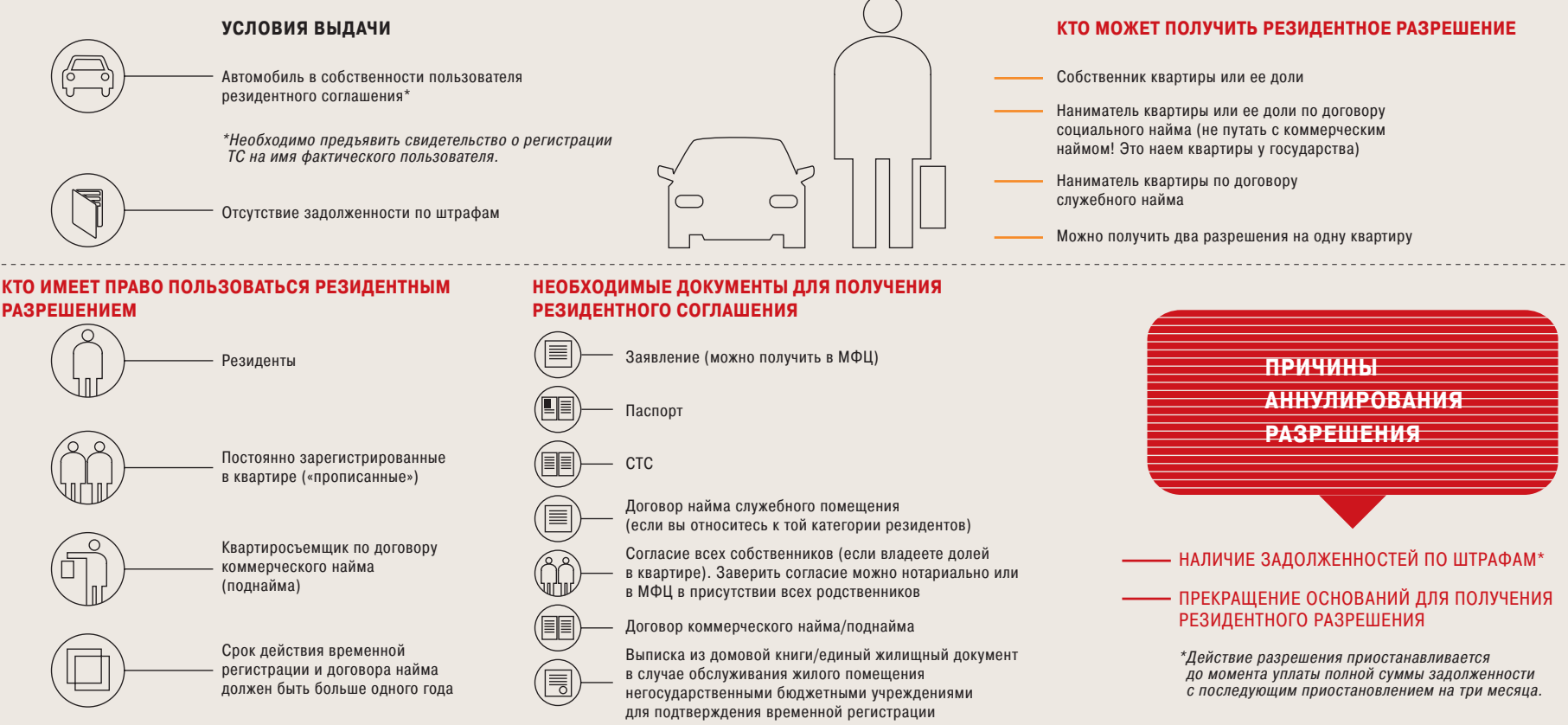
СЕРГЕЙ БОБЫЛЕВ / ТАСС

СКОРО ЦИФРОВЫЕ ТАБЛО НА ОСТАНОВКАХ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА СТАНУТ ТАКИМИ ЖЕ ПРИВЫЧНЫМИ, КАК В МЕТРО

ОТЧЕТ О РАСХОДОВАНИИ СРЕДСТВ, ПОЛУЧЕННЫХ ОТ МОСКОВСКОГО ПАРКИНГА НА ТЕРРИТОРИИ ЦЕНТРАЛЬНОГО АДМИНИСТРАТИВНОГО ОКРУГА



ПРАВИЛА ВЫДАЧИ РЕЗИДЕНТНЫХ РАЗРЕШЕНИЙ



ПОЛУЧИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ МОЖНО В ЛЮБОМ МФЦ

ПОДАВАТЬ ЗАЯВЛЕНИЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ МОЖНО ЗАРАНЕЕ – ЗА 2 МЕСЯЦА ДО НАЧАЛА ЕГО ДЕЙСТВИЯ

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ТОМ, ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ВАШ АВТОМОБИЛЬ ЭВАКУИРОВАЛИ

ВАШ АВТОМОБИЛЬ ЭВАКУИРОВАН. ЧТО ДЕЛАТЬ?

1

УЗНАТЬ АДРЕС СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ СТОЯНКИ, НА КОТОРУЮ БЫЛО ПЕРЕМЕЩЕНО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, ПО ТЕЛЕФОНАМ:



02

112

8 (495) 539-22-99

Дежурной части | Мобильного телефона | Номер горячей линии московского парковочного пространства

Посредством ввода запроса по государственному номеру транспортного средства в соответствующую форму на сайте **PARKING.MOS.RU**

Подписаться на **БЕСПЛАТНОЕ SMS-ИНФОРМИРОВАНИЕ**

НАЧНИ ПОЛУЧАТЬ SMS-УВЕДОМЛЕНИЕ О ТОМ, ЧТО МАШИНА ЭВАКУИРОВАНА

ОТПРАВИТЬ БЕСПЛАТНО SMS С ТЕКСТОМ ЭВ_П <ГОСНОМЕР ТС> НА НОМЕР 7377

Зарегистрироваться на сайте **PGU.MOS.RU**

В разделе «штрафы» в мобильном приложении **ПАРКОВКИ МОСКВЫ** подписаться через номер ***377#**

В СООБЩЕНИИ БУДЕТ УКАЗАН АДРЕС СПЕЦСТОЯНКИ, НА КОТОРУЮ НАПРАВИЛИ АВТОМОБИЛЬ, ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ И ТЕЛЕФОН ГИБДД

2

ГДЕ ПОЛУЧИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВОЗВРАТ ЗАДЕРЖАННОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

—

В дежурной части подразделения ГИБДД или МАДИ, сотрудниками которого было принято решение о задержании ТС. Адрес дежурной части можно узнать по телефону горячей линии московского парковочного пространства

—

Для получения разрешения необходимы следующие документы:

—

Водительское удостоверение

—

Свидетельство о регистрации транспортного средства

—

Страховой полис ОСАГО

3

ОБРАТИТЬСЯ НА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННУЮ СТОЯНКУ ПО УКАЗАННОМУ АДРЕСУ, ПРЕДЪЯВИТЬ ПОЛНЫЙ ПАКЕТ ДОКУМЕНТОВ НА АВТОМОБИЛЬ



ЕСЛИ ВЫ СОБСТВЕННИК

—

Документ, подтверждающий право владения транспортным средством

—

Копию протокола об административном правонарушении или копию протокола о задержании транспортного средства с отметкой должностного лица об устранении причин задержания

—

Квитанцию об оплате стоимости перемещения транспортного средства

—

Квитанцию об оплате стоимости хранения транспортного средства (в случае хранения автомобиля на специализированной стоянке более одного дня)



ЕСЛИ ВЫ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ВЛАДЕЛЬЦА ТС, ИМЕЮЩЕГО ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ

—

Водительское удостоверение

—

Свидетельство о регистрации транспортного средства

—

Страховой полис ОСАГО

—

Если владельцем ТС является юридическое лицо, необходимо предъявить доверенность либо путевой лист, заверенный юридическим лицом

—

Копию протокола об административном правонарушении или копию протокола о задержании транспортного средства с отметкой должностного лица об устранении причин задержания

—

Квитанцию об оплате стоимости перемещения транспортного средства

—

Квитанцию об оплате стоимости хранения транспортного средства (в случае хранения автомобиля на специализированной стоянке более одного дня)



ЕСЛИ ВЫ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ВЛАДЕЛЬЦА ТС, НЕ ИМЕЮЩЕГО ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ДАННЫМ ТС

—

Документы, подтверждающие право собственности (владения) задержанным транспортным средством

—

Документ, удостоверяющий личность представителя владельца

—

Доверенность, дающую право получения задержанного транспортного средства со специализированной стоянки

—

Копию протокола об административном правонарушении или копию протокола о задержании транспортного средства с отметкой должностного лица об устранении причин задержания

—

Квитанцию об оплате стоимости перемещения транспортного средства

—

Квитанцию об оплате стоимости хранения транспортного средства (в случае хранения автомобиля на специализированной стоянке более одного дня)

ЕСЛИ ДОКУМЕНТЫ ОСТАЛИСЬ В ЭВАКУИРОВАННОЙ МАШИНЕ

— Необходимо проехать на специализированную стоянку, оформить на месте акты вскрытия и опечатывания транспортного средства, получить документы и уже затем отправиться в дежурную часть подразделения ГИБДД, сотрудниками которого было принято решение о задержании ТС

4

ОПЛАТИТЬ ЭВАКУАЦИЮ И ХРАНЕНИЕ В ТЕРМИНАЛЕ ОПЛАТЫ НА СТОЯНКЕ

5

ПОЛУЧИТЬ АВТОМОБИЛЬ

КАК УЗНАТЬ О НАЛИЧИИ ШТРАФОВ?

ОТПРАВИТЬ БЕСПЛАТНОЕ SMS-СООБЩЕНИЕ НА НОМЕР 7377

- 1

По свидетельству о регистрации транспортного средства (СТС)
- 2

По водительскому удостоверению



НА ПОРТАЛЕ ГОСУСЛУГ PGU.MOS.RU:

- 1

Введите номер водительского удостоверения либо укажите серию и номер, а также номер свидетельства о регистрации ТС;
- 2

Вы также можете подписаться на уведомление о штрафах по SMS или электронной почте



НА САЙТЕ ГИБДД:

- 1

Необходимо заполнить форму, введя номер автомобиля или номер водительского удостоверения, а также номер свидетельства о регистрации ТС. Вы также можете подписаться на уведомление о штрафах по электронной почте
- 2

Подписаться на сервис бесплатного информирования о штрафах по свидетельству о регистрации транспортного средства (СТС), отправив бесплатное SMS-сообщение на номер 7377

подписаться: **СТС ШТРАФ СЕРИЯНОМЕРСТС ПРИМЕР СТС ШТРАФ 77BA123456**

отписаться: **СТОП СТС ШТРАФ СЕРИЯНОМЕРСТС ПРИМЕР СТОП СТС ШТРАФ 77BA123456**

ГДЕ ОПЛАТИТЬ?

— Уплатить штрафы за неоплаченную парковку (серия ФЯ / или первые три цифры 780, получатель платежа – ГКУ АМПП)

ВО ВСЕХ БАНКАХ

ВНИМАНИЕ!

ЕСЛИ ШТРАФ НАЛОЖЕН ЗА НЕОПЛАТУ ПАРКОВКИ – СООБЩИТЕ ОПЕРАТОРУ, ЧТО РЕКВИЗИТЫ НЕОБХОДИМО ВНЕСТИ ВРУЧНУЮ! В НАЗНАЧЕНИИ ПЛАТЕЖА НЕОБХОДИМО УКАЗЫВАТЬ НОМЕР И СЕРИЮ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О ШТРАФЕ

— В назначении платежа нужно указывать номер и серию постановления о штрафе

— Для подтверждения оплаты вам необходимо направить отсканированную или сфотографированную квитанцию с отметкой об оплате на электронный адрес **ZHALOVA@MSKAMPP.RU**

— Отправлять квитанцию об оплате следует только в том случае, если вы уплатили штраф более чем неделю назад, но данные до сих пор отображаются как неоплаченные

— Получив квитанцию, сотрудники ГКУ АМПП проведут проверку оплаты, после чего штраф будет удален из базы, как уплаченный в течение трех дней. ГКУ АМПП оставляет за собой право дополнительной проверки документов

ПРИЕМ ЖАЛОБ ПО ШТРАФАМ УИН ЧЕРЕЗ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ «ПАРКОВКИ МОСКВЫ» В РАЗДЕЛЕ ШТРАФЫ (уникальный идентификатор начисления – 20 цифр)

ПЕРВЫЕ 3 ЦИФРЫ 780	ПЕРВЫЕ 3 ЦИФРЫ 782	ПЕРВЫЕ 3 ЦИФРЫ 188
Пример 780xxxxxxxxxxxxxxx	Пример 782xxxxxxxxxxxxxxx	Пример 188xxxxxxxxxxxxxxx
Прием в ГКУ города Москвы «Администратор московского парковочного пространства»	Прием в Московской административной дорожной инспекции (МАДИ)	Прием в ЦАФАП ОДД ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве
г. Москва, ул. Скаковая, 19 Тел. 8 (495) 988-30-59	г. Москва, Б.Палашевский пер., 15, стр. 1 Тел. 8 (985) 195-03-03	г. Москва, ул. Садовая-Самотечная, 1 Тел. 8 (495) 623-21-84

ВРЕМЯ РАБОТЫ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ГИБДД – КРУГЛОСУТОЧНО



С 25 ДЕКАБРЯ ЗОНА ПЛАТНОЙ ПАРКОВКИ ВНУТРИ
ТРЕТЬЕГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА МОСКВЫ РАСШИРЯЕТСЯ!

**ПОЛУЧИТЕ РЕЗИДЕНТНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ ЗАБЛАГОВРЕМЕННО
В ЛЮБОМ МФЦ МОСКВЫ!**



Московский
Паркинг



Московский
Транспорт