

Эксперты уверены в эффективности платной парковки

18.09.2015

10 октября в столице начнется точечное расширение платной парковки. Расширение затронет отдельные участки на 95 улицах вблизи мест наибольшего притяжения автомобилей. Стоимость парковки составит 40 рублей в час. Об этом сообщает пресс-служба департамента: «Впервые платная парковка вводится не на улицах целиком, а лишь точно в проблемных местах вблизи точек притяжения. Расширение затронет всего 2,95% территории парковочного пространства Москвы».

Согласно данным Департамента транспорта, парковка будет платной у БЦ «Авиапарк», галереи «Аэропорт» в САО, у ТЦ «Золотой Вавилон» в СВАО, ТЦ «Семеновский» в ВАО, ТЦ «Электронный рай» в ЮАО, ТЦ «Горбушкин двор» в ЗАО, у станций метро «Южная», «Кожуховская», «Сокольники», «Преображенская площадь», «Семеновская», «Фили», «Аэропорт», станций пригородного сообщения «Царицыно» и «Фили», а также у других точек притяжения. При этом подчеркивается, что платная зона парковки не затронет жилую застройку районов.

По словам старшего научного сотрудника университета «Высшая школа экономики» (ВШЭ) Екатерины Решетовой организация платной парковки на определенных участках Москвы вынужденная мера. «В Москве существуют такие места, причем не обязательно в центре, а, наоборот, ближе к МКАД, которые можно назвать точками максимального притяжения транспорта. Там творится настоящий хаос, который, конечно, нужно как-то регулировать, чтобы навести порядок. У нас просто нет другого выхода, кроме того как начать взимать там плату. То есть, регулировать спрос и предложением рыночными методами», - сказала Екатерина Решетова.

Благодаря такому способу организации платных парковочных мест в Москве, на порядок снижается количество дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил стоянки и остановки, увеличивается скорость движения на улично-дорожной сети, можно будет проще найти свободное место для стоянки у своего дома, создается определенный комфорт для движения пешеходов и пользователей общественного транспорта. Отдельно отмечено, что для повышения удобства пассажиров городского транспорта в зонах ввода платной парковки ГУП "Мосгортранс" увеличит выпуск автобусов на маршрутах на 150 единиц.

В своей оценке вводу точечных платных парковок Екатерина Решетова отмечает высокий уровень эффективности такого способа регулирования транспортной ситуации в столице, а также рассказала о причинах выбора пробного тарифа.

«Безусловно, точечная парковка как одна из мер регулирования транспортной ситуации в городе довольно-таки эффективна и проведение ее целесообразно. Как правило, точечная платная парковка вводится в зонах повышенного притяжения трафика: торгово-развлекательные центры, конечные станции метро, привокзальные территории и прочее – там, где действительно необходимо навести порядок с транспортной ситуацией. Поэтому то, что власти на это пошли – еще один шаг в направлении регулирования транспортной ситуации в городе.

Тариф в 40 рублей введен как пробный тариф. Дальше уже будут смотреть, к чему это приводит. Ведь платная парковка вводится с целью такой, чтобы любой пользователь, который действительно приехал и хочет платно припарковаться, имел такую возможность, нашел место. Для этого нужно установить такой тариф, чтобы несколько свободных мест всегда были. Если сделать тариф очень низким, то мест не будет и смысла в платной парковке тоже. Возникнет лишнее негодование: как так – я готов заплатить, а мне некуда поставить машину. Если установить слишком высокий тариф, то будет слишком много пустых мест. Соответственно, сейчас установили 40 рублей, а дальше будут смотреть, регулировать цену, исходя из спроса». – сказала Екатерина Решетова.

Не сомневается в эффективности платных парковочных зон муниципальный депутат района Замоскворечье Наталья Евлапова. «У нас в районе было много, так называемых, зон притяжения: вокзалы, торговые центры, некоторые станции метро, которые располагаются рядом с торговыми и бизнес-центрами. Практика показала, что введение платной парковки помогает: освобождаются тротуары, сама улица становится видна, становится чище, безопаснее, снижается аварийность, машины паркуются не хаотично, люди могут спокойно и безопасно пройти к торговому центру и т.д. Я считаю, что введение точечных платных парковок поможет разгрузить зоны повышенного притяжения трафика. Любой порядок идет только на пользу». – отметила депутат.

По теме высказался и ведущий научный сотрудник Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ ВШЭ Константин Трофименко. По его мнению точечные платные парковки смогут локально решить транспортные проблемы Москвы: «Безусловно на проблемных участках эффект от введения платных парковок будет. В отличие от платной парковки в центре, которая дала общегородской эффект, точечные парковки дадут эффект локальный, помогут разгрузить отдельные районы города. На многих улицах, где это вводится, это действительно нужно. Когда мы имеем дело с торговыми центрами, многие водители просто ленятся заезжать на подземную парковку, оставляют свои машины непосредственно на улично-дорожной сети, в несколько рядов во

дворах – это не приемлемо. Или же когда люди приезжают в город, стремясь пересесть на метро на конечной станции, оставляют свои машины во дворах, на проезжей части, в общем где угодно. Введение платной парковки в таких местах полностью оправдано».

В свою очередь директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин считает, что платная точечная парковка – это следствие новой столичной политики. По его словам, во всем мире такая политика работает уже давно: «В Москве несколько лет назад было принято весьма важное, принципиального характера решение о том, что режим свободной парковки в городе отменяется. С моей точки зрения, Москва сделала это с большим опозданием, такое решение нужно было принимать еще в середине 90х годов. Все дальнейшее – это абсолютно рабочий вопрос, такая инженерно-экономическая рутина. Потому что экспертам с самого начала было ясно, что и парковочная, и трафиковая ситуация где-нибудь в районе Текстильщики или Щелковская, или Юго-Западная, она еще более тяжелая, чем на Садовом кольце. Поэтому продвижение платного режима регулирования трафика от центра к окраинам с самого начала было необходимо, другое дело не было ни опыта, ни наработанных практик и т.д. Начали в центре и теперь потихонечку двигаемся дальше. Процесс будет продолжаться еще очень долго, потому что отладка парковочного режима по месту, дню недели, времени суток, продолжительности парковочного сеанса в городах мира продолжается десятилетиями. В Сан-Франциско платная парковка была введена еще в 1934 году, а серьезные преобразования парковочного режима по части платежей, места, времени прошли в лишь 2012-2014 годах. То есть городская транспортная администрация смотрит ситуацию, и парковочную и трафиковую, и как меняются предпочтения людей – это абсолютно рабочий процесс. Политический момент ровно один – город принимает решение, режим «free parking» в городе отменен. Дальше идут чисто инженерные вопросы, все».

Адрес страницы: <http://rostokino.mos.ru/presscenter/news/detail/2164729.html>

[Управа района Ростокино](#)