

Платные парковки хотят устроить с 2015 года

5 МЛРД. РУБЛЕЙ НА ИХ УСТРОЙСТВО И ОТ 100 ДО 500 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ В ГОД С ОДНОГО АВТОМОБИЛЯ — В ТАКУЮ ЦЕНУ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ ПЕТЕРБУРЖЦАМ ИДЕЯ РАЗГРУЗКИ ЦЕНТРА ОТ ЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА

СТИМУЛЯЦИЯ «НЕПОЕЗДОК»

«Стимуляция отказа от личного транспорта в пользу общественного» — под этим девизом внедряется проект введения платных парковок не только в центре, но и по всему городу. Еще одна важная задача проекта — пополнение городской казны. По словам финансового вице-губернатора Сергея Вязалова, платность парковок способна обеспечить 5 — 7 процентов наполнения городского бюджета.

Внедрение платности обойдется приблизительно в 5 млрд. рублей — за столбики, паркоматы, печатающие талончики, и прочее обеспечение надзора. Эту сумму озвучили еще в июле, когда представляли концепцию платных парковок совету по инвестициям при Смольном. Тогда же назвали таксу — около 50 руб./час в центре города.

Автомобилей в Петербурге зарегистрировано более 1,5 миллиона. В Адмиралтейском районе в дневные часы паркуется почти 15 тысяч автомобилей, в Василеостровском — более 12 тысяч. Если их владельцы заплатят за парковку — польза бюджету. Не заплатят, решив давить, например, в качестве пассажиров в толпе «Василеостровской», — снизят уровень нагрузки на улично-дорожную сеть на 20%, полагают разработчики концепции.

«ПРИБОРИЛИ» И «НАВАРИРОВАЛИ»

Концепцию разработало не так давно созданное госбюджетное учреждение «Центр транспортного планирования». Оно относится к постоянно реформируемому «транспортному цеху» Смольного — ныне комитету по развитию транспортной инфраструктуры городской администрации. Из данных госзаказа известно, что в 2012 году этот центр провел выборочное обследование транспортных потоков на дорожной сети (за 1 млн. руб.), обследование транспортных потоков, генерируемых различными типами мест притяжения транспорта (почти за 1,5 млн. руб.). Исследования проводил в 105 точках. Также изготовил визитки, таблички, помыл окна, сделал дератизацию помещений, выписал себе периодику на 46 тысяч рублей и прочее по мелочи. Например, потратил 498 рублей 18 копеек на «приобретение медикаментов для офисной аптечки».

Некоторые удивляются, отчего серьезнейшую концепцию поручили разработать этой структуре без особого опыта — и даже не привлекли к ней подведомственное комитету по градостроительству и архитектуре госучреждение «Научно-исследовательский и проектный центр Ге-

тербургского института градостроительства при правительстве Петербурга. То есть мэтров градостроительства призвали благословить идею.

РЕШАТ НЕ ЧИНОВНИКИ, А ЗАКОНОДАТЕЛИ

— Голосовать за или против мы не имеем права, — разумно заметил архитектор Евгений Герасимов. — Мы не выбранные народом люди и не экономисты.

Одобрить и узаконить идею платных парковок может только Законодательное собрание города. До депутатского обсуждения вопроса ведется соответственно зондаж и формирование общественного мнения. Смольный желает убедить автовладельцев в том, что для общей пользы им следует закладывать в годовой бюджет обслуживания своего транспортного средства от 100 тысяч парковочных рублей.

В Петербурге зарегистрировано:



Адмиралтейский район
15.000 тысяч автомобилей

Василеостровский район
12.000 тысяч автомобилей



От центра к периферии цена парковки будет понижаться, но платность — предполагается — должна распространиться и на придомовое пространство. В центре города плата рассматривается как средство разгрузки этого центра от автотранспорта, на периферии — как средство обеспечения автотранспорта гарантированными местами. Получается, законодателям предлагают узаконить шлагбаумы во дворах и придомовых проездах.

КОЛЬЦО ПЕРЕХВАТА

Для увеличения числа «непоездок» в центр предусмотрено плотное кольцо перехватывающих парковок. Пока перехватывающих автостоянок в Пе-

Перехватывающих автостоянок в Петербурге 9

на 1345 автомобилей



При въезжающей в центр в рабочее время автомобильной массе минимум в

130 000 автомобилей

130 тысяч автомобилей).

Идею перехватывающих парковок члены Градсовета назвали нежизненной. Выгнаться из своего комфортного авто, со всеми котомками и провозаемыми в школу детьми, — и пересечь в прокурную маршрутку, поездка в которой опасна для жизни, или в чихающе-триппозный вагон метрополитена? Трудно найти энтузиастов на подобные поездки.

Об идее повсеместной платы высказались, что наш народ такой... образно говоря, хитроумный, что всегда найдет способ ее обойти. Пример тому — повсеместное игнорирование платных подземных и надземных многоуровневых паркингов. Построенные в прогрессивных торговых центрах, они пустуют. Не раскупает народ и паркинговые места в новых жилых комплексах. Архитекторы закладывают в проект 200 мест, застройщик сокращает их до 50 — 70, и все равно места пустуют.

РУКОТВОРНЫЙ КОЛЛАПС

Чтобы в центре не было транспортного коллапса из-за личного транспорта, нужен комфортный и быстрый общественный транспорт, что всем очевидно. «Где многократно обещанный легкорельсовый трамвай?» — задает риторический вопрос члены Градсовета.

Если разбираться в причинах коллапса, то несложно увидеть, что виной ему и перегороженные и суженные дороги. В одном месте дорогу чинят, бесконечно продлевая сроки ремонта, в другом на долгие годы перекрывают синим строительным забором, за которым ничего не происходит. В третьем делают царский подарок производителю тротуарной плитки — мостят пешеходную зону. В итоге Большая Московская еле пропускает тоненький ручеек автомобилей — перерублена транспортная артерия. В просторном Финском переулке, в котором только что снесли несколько крупных ларьков и освезили мощение, стоят теперь четыре вазона и ни одной скамейки — кому нужна такая пешеходная зона, перегораживающая подъезды к Финляндскому вокзалу? Когда-то проезжая Думская улица занята невнятным торговым павильоном и шавермой «Хургада» — вершиной фастфуда для Невского проспекта...

— Когда я был председателем Куйбышевского райисполкома, я не смог отстоять Думскую улицу, — грустно признался Градсовету Сергей Вязалов, финансовый вице-губернатор, экс-глава Куйбышевского РИ. — А ведь планировался еще и пешеходный Невский...

Сейчас под пешеходную зону активно предлагают улицу Рубинштейна — еще один капилляр, ведущий к Невскому проспекту. Хотят замостить и отрезок Большой Морской перед аркой Главного штаба. Аргумент сторонников пешеходных зон: там больше не станут парковаться автомобили. Куда они денутся из стерилизованного пространства, как будет подъезжать транспорт к ресторанам и магазинам, к театру Додина — зачем об этом думать сейчас? Об этом подумают завтра — когда освоят средства на благоустройство пешеходной зоны.



нерального плана Санкт-Петербурга». Концепцию сразу вынесли на одобрение Градостроительного совета.

О «вариации» транспортных потоков (именно так значилось в тексте, транслируемом на экран зала градостроительных советов комитета по градостроительству и архитектуре Смольного) сообщил в минувшую пятницу гендиректор этого центра Рубен Тертерян. Под властный призыв строительного вице-губернатора Марата Оганесяна: «Вы, как общественная организация внутри КГА, обязаны помочь в решении этого вопроса» — эти

тербурге считающиеся единицы — девять и всего на 1345 машино-мест (при въезжающей в центр в рабочее время автомобильной массе минимум в



Алла РЕПИНА, инфографика: Buratillo

Обсуждаем!
vppress.ru

