

Сергей Андрейкин о политике города в вопросах платной парковки

13.10.2015

На 14 улицах в центре Москвы автомобилисты будут бесплатно оставлять машины в ночное время под знаком "Стоянка запрещена". Первое время, машины, которые не забрали утром, не будут эвакуированы. О влиянии платной парковки на движение в Москве, о новых местах для платной парковки, о введении дифференцированного тарифа на новых участках, и о реакции руководства города на недовольство некоторых автомобилистов, [в интервью m24.ru](#), рассказал первый заместитель главы департамента транспорта Сергей Андрейкин.

Сегодня, в связи с введением платной парковки с 10 октября на десятках улиц в центре Москвы, с декабрьским расширением зоны платной парковки, с проведением в столице с 1 ноября эксперимента с ночной парковкой под запрещающими знаками, возникает множество откликов горожан и вопросов, требующих ответа. Яркой иллюстрацией диалога горожан по поводу платной парковки можно назвать сегодняшний пост в своем Instagram от tina_kandelaki. "Я каждый день выезжаю из дома в 6.30 и понимаю, что из Крылатского до центра я доезжаю за 15-20 минут. Ещё 3 года назад я этого и представить не могла - ехала, минимум, час! Сейчас все реально иначе. Центр разгрузили, да и вообще дорожная ситуация изменилась в корне. Вчера еду в машине, слушаю «Максимум», ведущий возмущается платной парковкой, ныл минут 15: «Город мой, воздух мой, дороги мои, платить не хочу, но ехать быстрее хотелось бы». Только вот не очень ясно за счет чего? Платная парковка в Москве нужна и хватит пиариться за счёт миллионов автомобилистов, которые стали ехать быстрее! Если мы не хотим возврат в трехчасовые пробки, значит, надо принимать цивилизованные изменения. Если днём машина не нужна и ты целый день на работе - езжай на метро или автобусе - так ездит каждый день 8 млн человек. А мы по-советски хотим иметь машину, как символ успеха, но при этом не платить за паркинг, потому что «дорого»/«мой город»/«где хочу там стою»? Уже стало лучше с движением - это раз, больше людей стало передвигаться на наземном городском транспорте - два, машин все больше - куда их девать - надо регулировать использование личного транспорта - три, поэтому давайте будем реалистами. Машин меньше не будет, а вот платный въезд в центр города, как в Лондоне, вполне может стать реальностью, если мы не начнём позитивнее принимать происходящие изменения и становиться их частью, а не молчаливыми потребителями комфорта или критиками, не желающими понимать очевидное", - пишет Тина Канделаки. В связи с такими полярными мнениями, по словам Сергея Андрейкина, задача руководства города - разъяснять цели, задачи и способы реализации любых мероприятий, чтобы жители Москвы понимали, что все изменения просчитываются, анализируются и корректируются по ходу реализации, но главное были уверены, что исходные данные и вопросы обсуждались и будут обсуждаться с горожанами, муниципальными депутатами и экспертами.

Например перед введением повышенного тарифа внутри Бульварного кольца, руководством Москвы рассматривалось множество вариантов, предложенных Московским автомобильным дорожным институтом. Одним из предложений было повышение тарифа до 200 рублей в час, но взвесив все "за и против", столичные руководители, посчитав тариф очень жесткой мерой, остановилось на варианте дифференцированного тарифа. С 10 августа его ввели на 75 улицах Бульварного кольца, и по факту, на 5% увеличилась скорость движения транспорта, а время парковки сократилось вдвое.

После введения 10 октября платы за парковку на новых улицах, необходим промежуток времени, в течение которого, ведомство проанализирует изменения дорожной ситуации, загруженность мест парковки, скорость движения, количество нарушений правил дорожного движения. Все места для введения парковки находятся вблизи офисов, торговых центров, станций метро и железнодорожных станций. "Те москвичи, кто ездит в центр ощутил преимущества платной парковки, а горожане, которые в центр не ездят, чувствуют в платной парковке какую-то опасность из-за дополнительных платежей, не понимая плюсы платной парковки. Встречаясь с горожанами, подробно объясняли преимущества, которые возникают у резидентов платных парковок, возможность быстрее найти место парковки у дома, льготные условия для паркования во всем районе", - отметил Сергей Андрейкин.

Жители Москвы должны понимать, что перед введением платной парковки, дорожную и транспортную ситуацию моделируют, после этого, выезжают на места в течение определенного периода времени, "в часы пик рабочих дней" и в выходные. Выезды показали, что загруженность данных мест выше в рабочую неделю, чем например, утром выходного дня. Были сделаны выводы, что большая часть автомобилей оставляется в будни приезжающими из других районов. После введения платной парковки, жителям этих районов станет проще находить места для парковки у своего дома в будние дни. Проводились консультации с муниципальными депутатами, встречи с жителями районов, и только затем принималось решение о введении парковки. Кроме того, в ходе этих встреч правительство Москвы приняло решение о частичной компенсации стоимости установки шлагбаума при въезде во двор. Жителям района, где организована платная парковка, будет возвращаться по 50 тысяч за установленный шлагбаум. Финансирование будет осуществляться в рамках средств, собранных с платных городских парковок. На данный момент в границах существующей платной городской парковки установлено около 1200 шлагбаумов.

На десятках улиц Москвы будет разрешено парковаться ночью под запрещающими знаками "Стоянка запрещена". Эксперимент начнется с 1 ноября, на этих улицах установят таблички дополнительной информации, регулирующие время действия запрещающих знаков только в дневное время, с 8:00 до

22:00. Машины, которые не забрали утром, на первых порах эвакуировать не будут. По оценкам и расчетам, на этих улицах ночью нет проблем с движением транспорта, и поэтому там можно ставить автомобили. Эксперимент проведут на ул. Иерусалимская в районе д. 2-6, Лаврском пер. в районе д.10, корп. 1, ул. Качалинская, в Ковровом пер. в районе д.16, д.18, Большом Рогожском пер. в районе д.10, д.12, 2-ой Черногрязской ул., Карелином проезд, Путейском тупике, Октябрьском переулке, 2-й Щипковском переулке, Спасском тупике, Самарском переулке, Крестьянском тупике, Угловом переулке в районе д. 4-6, и расширять этот список будут только после оценки успешности пилотного проекта. Показателем успешности станет увеличение мест парковки, не осложняющее трафик, соблюдение автомобилистами требований знаков и времени стоянки с наступлением утра.

Точечное расширение парковки в декабре будет проходить в районах торговых и офисных центров. Вместе с департаментом торговли и услуг проверяем, как функционируют парковки в торговых центрах, и уже выявлено множество нарушений. Необходимо в Москве прийти к ситуации, когда автомобилистам будет просто пользоваться внеуличными парковками. Сегодня их заполняемость 40-50 %. Например, если час стоянки в пределах Бульварного кольца стоит 80 рублей в час, то час в торговом центре должен стоить 60 рублей в час, либо вовсе быть бесплатным для привлечения клиентов, в первую очередь. Наиболее завышенные тарифы, на наш взгляд, опять же в ЦУМе, Детском мире на Лубянке, ТГ "Модный сезон" – порядка 200 рублей в час. То есть торговые центры фактически вынуждают людей останавливаться на улице, зачастую с нарушениями, поскольку мало кто захочет тратить такие средства.

В 2015 году платная парковка принесла бюджету Москвы 2,4 миллиарда рублей. Все средства возвращаются в управы районов, которые направляют их на благоустройство территорий района, где они были собраны. Осуществляется строгий контроль расходования средств на ремонт жилых домов, возведение новых детских и спортивных площадок, на благоустройство. Вся информация о расходовании средств, собранных от платной парковки, абсолютно открыта всем жителям, на сайтах управ есть отчеты о расходовании этих средств, информация также доступна на сайте московского паркинга.

Адрес страницы: <http://ryazansky.mos.ru/presscenter/news/detail/2223564.html>

[Управа Рязанского района города Москвы](#)