

дохода в том или ином муниципалитете, построили платежный табель по принципу дифференциации: чем менее востребована парковка, тем дешевле должен быть час ее использования. Для Краснодара при стопроцентной заполняемости парковочных мест их стоимость должна составлять 42 руб./час (в Москве — 138 руб./час, в Санкт-Петербурге — 106 руб./час). При заполняемости краснодарских парковок на 90% плата с них должна взиматься в сумме 29 руб./час, а при заполняемости 85% и ниже автомобилисты должны получить право парковать машины бесплатно.

«Идеальная схема платной парковки — с динамической ценой. Цель такой парковки — повышать цену таким образом, чтобы на парковке всегда оставалось одно-два свободных места и парковочные места оборачивались, а не стояли весь день мертвым грузом. Получается система аукциона, при котором парковочное место получает тот человек, которому оно больше всех нужно. Строго говоря, бесплатной парковки в городе нет никогда. За бесплатную парковку на муниципальной земле платят все налогоплательщики сообща. Кроме того, у города юридически нет функции обеспечивать всех желающих бесплатным местом для хранения своего имущества. Но как средство регулирования платные парковки должны применяться во всех местах, где автомобильное движение нужно дозировать. В наших условиях — везде, кроме частного сектора», — рассказали «ЭР» эксперты краснодарского общественного движения «Городские решения».

ЭФФЕКТ СВОБОДНЫХ МЕСТ По мнению активистов «Городских решений», платная парковка — это всемирно признанный инструмент регулирования спроса на использование личного автотранспорта. «Автомобиль — очень неэффективный транспорт, занимающий много места как во время движения, так и во время стоянки. Любой современный город не сможет предоставить парковку всем желающим, поэтому вводятся средства ограничения. В данном случае экономические», — говорят общественники.

Прогнозируемым эффектом от внедрения платных муниципальных парковок на дорогах Краснодара, по словам представителей городского департамента дорог и транспорта, станет увеличение оборачиваемости парковок. Сегодня, по данным информационной системы оператора единого парковочного пространства, до 83% пользователей платных парковок оставляют транспорт на время от получаса до часа. Таким образом, оборачиваемость парковочных мест (то есть возможность большего числа водителей воспользоваться услугами платных парковок в течение дня) увеличилась в среднем в шесть раз. Кроме того, прогнозируется упорядочивание движения транспорта, снижение числа дорожных заторов, снижение транспортного трафика и, как следствие, увеличение средней скорости движения транспортного потока. В департаменте полагают, что снизится число нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств, а жители и гости краевой столицы переориентируются на использование общественного пассажирского транспорта для поездок по городу.

Ожидаемыми результатами от возобновления работы административной комиссии по взысканию штрафов с неплательщиков станет значительное сокращение числа таких автомобилистов, а также увеличение поступлений в городской бюджет за счет взимания этих штрафов.

«Эффект, в первую очередь, стоит оценивать с точки зрения освобождения парковочных мест на территории там, где расположены платные муниципальные парковки. В этом и есть краеугольный камень проекта. Мы должны достичь такого эффекта, чтобы на каждой парковке оставалось как минимум 30% свободных парковочных мест. Мирная практика показывает, что достижение данного показателя говорит об эффективном использовании платного парковочного пространства. В



связи с достижением этого показателя возникает приоритет общественного транспорта. Соответственно, исключается блуждающий трафик, когда автомобилисты кружат вокруг одних и тех же кварталов в поисках свободных парковочных мест, тем самым создавая дополнительные пробки. Кроме того, мы планируем увеличение поступлений с парковок денег в муниципальный бюджет, но пока трудно спрогнозировать конкретные цифры», — говорит Дмитрий Передерий.

В 2014 году, по информации мэрии, городская казна от взимания платы за муниципальные парковки пополнилась на 3 млн руб. В 2018 году оплата парковочных мест на территории города ежемесячно приносила бюджету кубанской столицы порядка 600–650 тыс. руб., в год — 7,2–7,8 млн руб.

ОПЫТ ПРЕВЗОШЕЛ ОЖИДАНИЯ

Несмотря на правовые коллизии, которые не позволяли муниципальным властям получить доступ к персональным данным автовладельцев, в ряде российских регионов платные парковочные пространства в этот период успешно работали и приносили ожидаемый эффект как в плане организации дорожного движения, так и в плане пополнения городского бюджета. Одним из таких городов является Пермь, город, по официальной численности населения сопоставимый с Краснодаром.

Как рассказал «ЭР» начальник Пермской дирекции дорожного движения Максим Кис, идея об организации платных парковок в Перми возникла еще в 2010 году, но реализовали ее только в августе 2016-го, то есть позднее, чем в Краснодаре. Такая отсрочка, по его словам, была связана с тщательной подготовкой нормативной базы этой системы и наблюдением за формированием судебной практики. Поэтому почти сразу после начала работы платных парковок в Перми начала работать и система контроля за их неоплатой.

«Нужно отметить, что обязанность полиции предоставлять информацию для установления лица, совершившего правонарушение, по запросу административной комиссии всегда содержалась в КоАП РФ. Поэтому в Перми с 2016 года было организовано эффективное информационное взаимодействие между административной комиссией и Госавтоинспекцией по этому направлению. Правомерность предоставления данных о владельце транспортных средств неоднократно была подтверждена судами и прокуратурой города Перми», — говорит чиновник.

По оценкам Пермской дирекции дорожного движения, эффект от введения платных парковок в центре Перми существенно превзошел ожидания. Несмотря на невысокую стоимость парковки (15 руб./час в 2016–2018 годах, 20 руб./час в 2018–2020 годах), введение платы позволило примерно в три раза повысить оборачиваемость парковочных мест. Введение платы за парковку обеспечило наличие некоторого числа свободных парковочных мест почти в каждом квартале, а также уменьшило число нарушений правил остановки и стоянки более чем в два раза.

На 2020 год плановый объем поступлений в качестве оплаты платной парковки в Перми прогнозируется в размере 94 млн руб.

НЕ СЕРВИС, А НЕОБХОДИМОСТЬ

Директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта (РАТ) Михаил Якимов считает, что единственная оправданная цель внедрения платы за парковки в центре крупных городов — увеличение эффективности использования одного парковочного места. По его словам, платное парковочное пространство позволяет в среднем увеличить посещаемость одного машиноместа до семи-восьми автомобилей в день, в то время как до введения в действие данного инструмента, это место могло быть занято в течение всего дня (недели, месяца) одним автомобилем.

«При этом нужно понимать, что взимание платы не несет какой-то фискальной функции для бюджета — это просто механизм регулирования. С точки зрения организации движения надо понимать, что условия доступа на одно парковочное место (деньги или шлагбаум) никак не влияют на общее количество этих парковочных мест и соответственно никак не изменяет структуру модели транспортных корреспонденций людей», — рассуждает эксперт.

По словам господина Якимова, парковочная политика в городе не имеет цели обеспечить всех автовладельцев парковочными местами. Она направлена на повышение эффективности функционирования дорожно-транспортного комплекса и имущества города. Создание платных парковок, по мнению эксперта, не несет никаких нарушений ни в имущественном праве горожан на пользование своей территорией, ни тем более правил дорожного движения. Ведь если парковка не будет платной, а будет занята владельцем автомобиля, который приехал раньше, в этом тоже есть определенное ущемление прав второго владельца,

СЕЙЧАС В КРАСНОДАРЕ РАБОТАЕТ ОКОЛО 220 МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК

которые приехал позже. «Речь не идет о каком-то сервисе, речь идет об использовании территории, принадлежащей всем гражданам. Цель — распределить это благо по какому-нибудь принципу между всеми жителями города», — говорит Михаил Якимов.

На опыте многих городов, которые успешно ввели платные парковки, были выработаны четкие механизмы и методики изменения часовой оплаты парковочной сессии. Задача в том чтобы цена парковки позволяла иметь около 20% свободных мест. Соответственно, если свободных мест становится больше 20%, стоимость одного часа парковки необходимо снижать. Если свободных мест меньше 20% или их нет вовсе, стоимость часа парковки необходимо увеличивать.

«Подобный опыт во многих городах и странах уже существует, и он довольно долговременный. В первую очередь он направлен на то, чтобы человек, который покупает автомобиль и собирается его использовать в городе, понимал, что затраты на его эксплуатацию будет нести только он, а не другие участники дорожного движения, не другие жители города. В целом автомобилепользование в городах, где есть платные парковки, упорядочивается. Те, кто использует автомобиль для работы, для своих бизнес-нужд, еще интенсивнее используют платные парковки и стараются использовать с помощью автомобиля как можно больше транспортных корреспонденций. Те же люди, которые использовали автомобиль только для поездки на работу, где он восемь часов стоял на бесплатном парковочном месте недалеко от офиса, начинают реже использовать свой автомобиль или отказываются от его использования в городе и пересаживаются на общественный транспорт», — констатирует директор Института транспортного планирования РАТ. ■

ЗАДАЧА В ТОМ ЧТОБЫ ЦЕНА МУНИЦИПАЛЬНОЙ ПАРКОВКИ ПОЗВОЛЯЛА ИМЕТЬ ОКОЛО 20% СВОБОДНЫХ МЕСТ. ЕСЛИ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ СТАНОВИТСЯ БОЛЬШЕ, СТОИМОСТЬ ЧАСА НЕОБХОДИМО СНИЖАТЬ, ЕСЛИ МЕНЬШЕ ИЛИ ОНИ ОТСУТСТВУЮТ, УВЕЛИЧИВАТЬ