

ЦЕНТР КАЗАНИ НУЖНО ДЕЛАТЬ ПЛАТНЫМ ДЛЯ АВТО ПОСТЕПЕННО

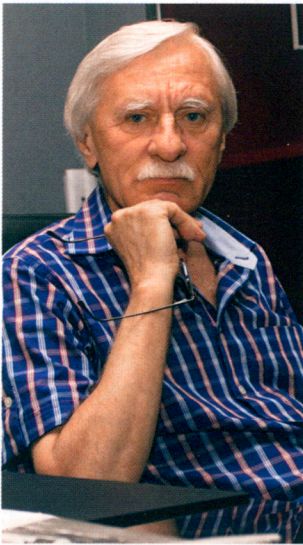


Фото: Мария Зверева

Виктор Токарев,
заслуженный архитектор
РТ, гендиректор и совладелец
компании «АС-Ком»

КТО ИЗ НАС ЗВОНИЛ В ГАИ ПО ПОВОДУ НЕ- ПРАВИЛЬНО ПРИ- ПАРКОВАННОЙ МАШИНЫ?



Сканировав данный код с помощью своего мобильного телефона, вы найдете другие интересные колонки наших авторов на портале Dkvartal.ru
Бесплатное приложение для телефона на сайте: www.inigma.mobi

Колонка написана специально для
«ДК»

Пробки — самый верный показатель эффективности государственного или муниципального управления, который нельзя скрыть никакой статистикой, никаким пиаром. Почему до сих пор их не могут победить у нас?

Во-первых, сколько бы мы дорог и развязок не строили, от пробок не уйти. Решение проблем с пробками лежит в многофакторной плоскости: организация движения, освобождение дорог для проезда, строительство и организация парковок, увеличение общественного транспорта и т. д.

Как мы ездим? Ездим, как хотим. Чего стоят припаркованные автомобили на тротуаре, автобусной остановке, небрежное и опасное вождение. А поворот направо из третьего ряда?

Допустим, мы увеличим общественный транспорт тоже в два раза. Пробки не исчезнут только потому, что этот увеличенный парк общественного транспорта будет ездить по тем же дорогам. Выделенные полосы только уплотнят автомобильный поток. Ведь удаленные с выделенных полос автомобили не испарятся. Они уйдут на оставшиеся полосы.

Чрезмерное увлечение строительством паркингов тоже не решает проблему, так как получается, что мы сами провоцируем не уменьшение, а увеличения потока машин: «Приезжайте, у нас свободный паркинг».

Более интересен прием с организацией стоянок на проезжей части тех улиц, которые не транзитные, широкие и не загружены. Таких улиц — десятки километров. Представляете, без капитальных затрат мы поставим тысячи машин. Есть только одно условие: эти места должны быть оборудованы паркоматами. Никакими

военными действиями мы не сможем победить парковку на тротуарах, остановках, газонах. Никогда. Если вы не можете победить проблему, возглавьте ее и организуйте. В Европе все давно размечено, тарифицировано, снабжено паркоматами.

Должны появиться гражданские конвенции по использованию городской территории и автомобилей. Сначала вступают в действие простые и известные планировочные, административные, фискальные решения. По этим конвенциям живут все крупные города мира. И ничего, справляются. Если у нас 300-350 автомобилей на 1000 жителей, то в среднем европейском городе — в два раза больше.

Но этот механизм достаточно сложен для нас, хотя и существует в писаном виде почти 90 лет. Потому что психологически трудно преодолеть такой барьер. На Западе любое нарушение ведет к сообщению. Вот, некоторые «мерзавцы» заметили, что глава полиции Парижа поставил автомобиль на парковку для инвалидов. Это кончилось увольнением с работы. Кто из нас звонил в ГАИ по поводу неправильно припаркованной машины? То-то. А в Америке — каждый.

Признанный российский эксперт, научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин считает: платный въезд в центр — эффективная мера в борьбе с пробками. И уже десятки крупных городов Европы это уже сделали. Вопрос только в двух вещах: ни в одном городе мира платный въезд не вводили раньше, чем серьезный платный парковочный режим. Сначала надо надеть носки, а потом башмаки, но не наоборот. У нас еще можно автомобиль припарковать

на обочине или даже на пешеходном переходе, а мы уже рассуждаем о том, как вводить платный въезд.

Между тем, мне думается, не стоит ждать, когда весь исторический центр Казани будет готов к платности, но в порядке эксперимента, постепенно нарабатывая опыт, начинать это делать — квартал за кварталом, улица за улицей. В ручном режиме.

Пока что парковочное пространство в центре у нас не регламентировано и не тарифицировано. По-моему, в городе нет ни одной такой уличной парковки, какие есть на Западе — самое обычное дело: с разметкой, счетчиком и пр. Между тем они важны, прежде всего, как воспитательный момент. Они приучают людей к мысли, что за парковку придется платить, формируя устойчивую привычку. Ведь нетрудно поставить знак «Р», привинтить к столбу счетчик, поставить видеокамеру или нанять пенсионера, который будет время от времени проверять квитанции под «дворниками» и следить, чтобы парковались впритык к поребрику, — но почему-то этого нет.

Например, в Израиле, чтобы не ошибиться, где можно парковаться, а где нет, дорожные бордюры красят в разные цвета. Если красным — парковка строго запрещена и нарушителю грозят большие неприятности, если синим с белым — парковка разрешена, но только за деньги.

Только так, если не гоняться за миражом немедленного и окончательного решения, ситуация в центре, пусть и незначительно, улучшится, когда еще несколько улиц будут освобождены от трафика — пока хотя бы на один день в неделю.

Виктор Токарев