

Восстание машин

Автомобилей в больших городах стало уже так много, что они в борьбе за жизненное пространство побеждают нас, людей

Сергей АВДЕЕВ

Каждый вечер со своего балкона я гляжу на единственный в Екатеринбурге жилой дом со светящейся, как новогодняя ёлка, вертолётной площадкой на крыше. Вот уже второй год гляжу – ни одного вертолётника не видел. Зато внизу, у своего подъезда, постоянно наблюдаю скопище машин, хозяева которых всеми правдами и неправдами пытаются пристроить свой автомобиль на день, на ночь, на полчаса. Негде!

Велика Россия. А машину припарковать негде...

Тесно машинам на земле. Они заполнили собой уже практически всё: обочины и тротуары, газоны и детские площадки. Они вытесняют нас, пешеходов, с улиц и дворов, заставляют нас прятаться и ходить «по стеночке». Они, машины, сделали нас, людей, униженными и беспомощными. Победёнными.

Вот это и странно. Для несуществующих вертолётных мы строим посадочные площадки на крышах, а для тысяч реальных автомобилей на земле места найти не можем. Почему?

В Екатеринбурге сегодня зарегистрировано 710 536 автомобилей. Из них почти 600 тысяч – легковых. Это данные областного управления ГИБДД. Ежегодный прирост парка машин – 20 процентов, что сравнимо с темпом роста автомобилизации Москвы и Санкт-Петербурга. А по насыщенности транспортными средствами улично-дорожной сети столица Урала занимает сегодня второе место после столицы России.

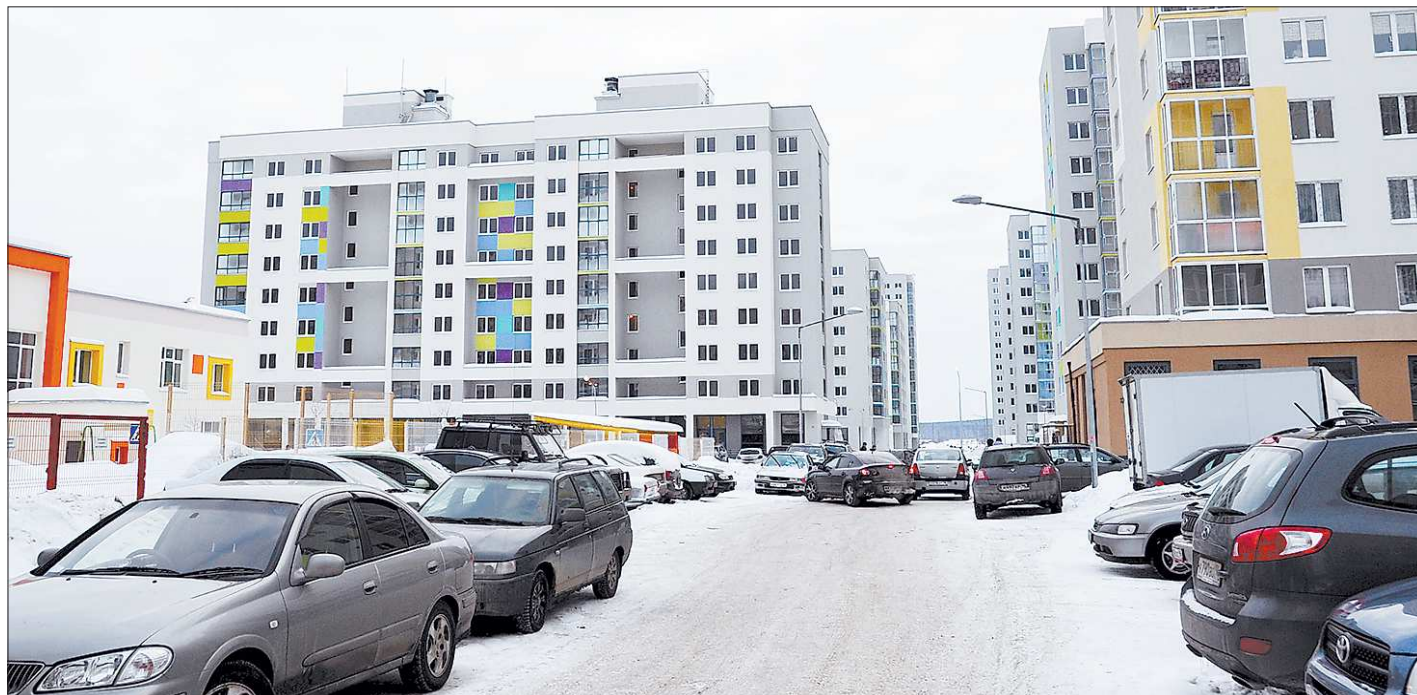
Однако вряд ли кому из уральцев придёт в голову гордиться такими достижениями. Скорее, наоборот. Ведь обеспеченность Екатеринбурга автомобильными парковками – всего 20 процентов. Точнее (по данным администрации города), 30 процентов – это места постоянного хранения машин (гаражи и подземные, наземные паркинги), и 11 процентов – временные (уличные) парковки. То есть львиная доля всего автомобильного стада постоянно находится у нас «под ногами» и портит жизнь не только пешеходам, но и самим автомобилистам.

Только за восемь лет – с 2003 по 2011 годы – уровень автомобилизации Екатеринбурга вырос в 1,7 раза, – сказал «ОГ» заместитель председателя городского комитета по транспорту Роман Баракоских. – Мы оказались не готовы к такому автотрафику. Стратегия развития города предполагалась, что на сегодняшний день обеспеченность екатеринбургцев автомобилями составит около двухсот машин на тысячу человек. А она уже сегодня – больше четырехсот.

По оценке областной автоинспекции, сегодня в Екатеринбурге на одну среднестатистическую семью приходится почти два автомобиля. Технический прогресс, сойдясь в экстазе с неожиданным мощным потребительским интересом, начал работать против человека. Произошло, как в американском боевике, восстание машин, случилась война миров. Разрушилась гармония отношений горожанина с городом, экологии с архитектурой, здравого смысла с необходимостью. Где выход?

Тесно под солнцем

Выход для себя каждый автовладелец вынужден искать сам. Тех, кому повезло, ещё на заре автомобилизации обзавестись капитальным гаражом недалеко от дома, в расчёт не берём. Их мало, и они вызывают только зависть у большинства соотечественников, которые имели когда-то железную скорлупку для своей «ласточки», но попали под тотальное искоренение металлических гаражей в городе в начале наступившего века. Таких, как



Засилье автомобилей – теперь проблема всех дворов



А куда ещё встать?

мы уже знаем, 70 процентов. Да и тот, кто выезжает утром из своего подземного гаража, тоже днём должен где-то парковаться, искать место под солнцем. Хорошо, если у его офиса или во дворе предприятия есть законная ведомственная площадка со шлагбаумом. Чаще её как раз нет.

Не забудем про гостей города. Знающие люди знают: начиная с семи утра по пяти основным магистралям в Екатеринбурге начинают выстраиваться в очередь десятки тысяч автомобилей. Кто-то ежедневно приезжает сюда на работу, кто-то в гости или в командировку. А по выходным к нам многие едут из других областей. Мегалополь притягивает.

По данным опросов, проведённых редакциями нескольких СМИ, **средний легковой автомобиль в городе в течение дня находится в движении только 30 процентов времени. Всё остальное время он стоит. Где? Да всё там же – под нашими окнами, на газонах и тротуарах.** Больше всего машины занимают места на проезжей части, бесхозно (или нагло?) припаркуясь к бордюру и перекрыв собой целый ряд, предназначенный для движения. Если движение на дороге в двух направлениях, то перекрываются по ряду с обеих сторон. Отсюда – пробки.

На информационном портале Екатеринбурга **ekburg.ru** я насчитал в списке около ста официальных парковок. А нужно, как вы догадываетесь, в девять раз больше. И ушные предприниматели тоже об этом догадываются. И окуливают эту поляну уже лет семь самыми ударными темпами. Кто не знает, как быстро в наших дворах возникают так называемые ночные парковки?! Был двор как двор, ставили жильцы свои авто на ночь без всяких проблем. И вдруг будка со сторожем появилась. По 50 рублей за ночь «с носа». Бывает и больше. Бывает и вовсе без будки. А просто подходит к вам сомнительная личность и требует денег. Пробовали не дать? И лучше не пробуйте, а то неприятностей не оберётесь. Лучше поставьте вопрос принципиально и потребуйте прекратить этот беспредел. Ведь, скорее всего, эта парковка незаконна, поскольку хозяевами придомовой территории являются все жильцы, а вовсе не пришлый неведомый сторож Ваня-Рашид-Нурали.

Однако об этом – позже.

«15 лет в центре парковки не строились!»

Сначала мы решили выслушать мнение о ситуации

с парковками от руководства государственной автоинспекции. Заместитель начальника отдела дорожной службы областного управления ГИБДД подполковник полиции Александр Юнусов как будто ждал моего вопроса.

– Да, к нам поступает очень много жалоб от граждан на припаркованные где попало автомобили. Согласно в условиях сложившейся застройки Екатеринбурга это большая проблема. В центре города лет 15 автопарковки не строились! Небольшое увеличение происходит только за счёт расширения существующих дорог и парковок. Однако, подчёркиваю, за организацию дорожного движения в муниципалитетах по закону отвечают местные администрации. Как там спрашивают – вы сами видите.

Дальше Александр Юнусов рассказал о попытках администрации решить проблему перенасыщения центра города автомобилями за счёт строительства перехватывающих автопарковок. Как знает читатель-житель Екатеринбурга, такой первый огромный паркинг на 600 мест недавно построили возле станции метро «Ботаническая». Надеемся, что это слегка разгрузит центральные улицы.

Не получилось. Пустует «ботанический» паркинг. Потому что автомобиль, оставшийся на нём свою машину, сможет уехать на метро только в центр и дальше, на Уралмаш. А если ему надо на Синие Камни? Это только с пересадкой. Кто же захочет? Уж лучше потолкаться час-другой в пробках, доехать до места, а там – как повезёт.

Логика, в принципе, понятна: власть хочет максимально число горожан пересадить на общественный транспорт. Когда будет разветвлённая сеть метрополитена и ритмично работающий наземный муниципальный транспорт, перехватывающие парковки обязательно разгрузят центр города от личного автотранспорта. Но когда это будет?!

Кто рано встанет – тот в Академическом живёт

Лично я езжу на работу трамваем. Быстрее получается. Но вот как быть жителям нового отдалённого района Академический, куда ни трамвай, ни троллейбусы ещё не ходят? Квартиры там покупают, в основном, люди с личным транспортом. Когда они утром выстраиваются автоколоннами по направлению к городу, очередь растягива-

ется на километры. Чтобы не опоздать на работу, люди выезжают из дома за полтора-два часа. Отсюда и поговорка, понятная только жителям Екатеринбурга: кто рано встанет – тот в Академическом живёт.

Дальше, как вы понимаете, все эти тысячи машин из Академического ищут место для дневки в городе, а вечером возвращаются к себе. Кто-нибудь из вас, уважаемый читатель, бывал поздним вечером в Академическом? Не дай вам бог даже в гости туда как-нибудь поехать: не пристроится. Там битва за парко-место идёт нешуточная. Все дворовые проезды, включая газоны и тротуары, забиты автомобилями напропалую. Пешему между ними не протиснуться. Автомобили бьют и царапают друг друга, как звери в клетке. Скандальные разборки из-за занятого кем-то «моего» места часто заканчиваются драками.

При этом, как утверждает тот же Александр Юнусов, практически под каждым домом есть паркинг. Но они все пусты – потому что платные. Не покупают в них парковочные места граждане. Хотя этот гараж и стоит в три раза дешевле, чем в центре, не берут их жильцы новеньких квартир. И причина вполне понятна: они все свои сбережения вложили в эту самую квартиру, встали в ипотеку – откуда у них даже небольшие деньги на паркинг?

Эвакуатор как панацея

Между тем проблему паркинга по закону должен решать застройщик вместе с муниципалитетом. «Ещё на стадии согласования рабочего проекта они должны закладывать в новостройку расчётные парковочные места, утверждённые для каждого объекта по специальным нормам, – говорит А. Юнусов. – Но зачастую это не делается. И домовладелец потом по своему решает проблему. У офисных зданий и магазинов, например, ставят шлагбаумы, огораживают «свои» площадки и бетонными колунами, табличками. Всё это незаконно. Но такие «заградительные» механизмы сплошь и рядом применяются, потому что локально эффективны».

Что правда – то правда: запретительные меры у нас всегда получаются лучше. Это же чисто российская традиция – решать проблемы кулаком. В этом смысле мы недалеко ушли от советской «страны вахтёров». Что объективно имеем? Улицы в городе закупорены из-за припаркованных вдоль бордюров машин. Из-за этого плохо работа-

ет общественный транспорт. Значит, что надо сделать? Нет, не парковки для несчастных автомобилистов строить (это дорого), а разогнать их, выдворить с проезжей части. Куда? На платные штрафные площадки.

Вот на их создание у нас денеги нашлись. Сегодня в Екатеринбурге действует целых 16 таких спецстоянок. 22 эвакуатора одного лишь муниципального предприятия «Автостоянка» только за первое полугодие отвезли туда с улиц 12 тысяч машин-нарушителей. А всего за те же полгода общими усилиями – ГИБДД, муниципалов и частных фирм – с улиц Екатеринбурга было вывезено на спецстоянки 16 тысяч автомобилей. И РЭК (региональная энергетическая комиссия) тут сработала чётко, установив твёрдый тариф: 995 рублей стоит работа самого эвакуатора, и 13 рублей – каждый час содержания автомобиля на штрафной стоянке. Все собранные деньги идут в карман тех, кто их заработал, а не в муниципальную казну, как ты, читатель, подумаешь.

И всё по закону. Кроме того, что автомобилисты лишены своего места в городе, когда тем же законом (Градостроительным кодексом) им это право якобы гарантировано.

Эвакуатор стал реальным и не единственным средством борьбы с несчастными автомобилистами. Есть ещё такое новомодное изобретение, как «Паркон». Специальный автомобиль едет по городу, а этот электронный прибор в нём считывает номера всех неправильно припаркованных машин. А владелец автомобиля-нарушителя потом получает штраф (письмом счастья). Только за девять месяцев в Екатеринбурге три «Паркона» зафиксировали больше 23 тысяч нарушений. И мэрия закупила ещё восемь таких комплексов.

В мэрии всё видят...

Карательные меры дают результат, бесспорно. Достаточно поглядеть на участок улицы 8 Марта от Ленина до Куйбышева. Раньше там были просто заторы из-за припаркувшихся к тротуарам машин. Теперь, когда начали активно работать эвакуаторы и «Парконы», – просторно. Как и на улице Малышева от той же улицы 8 Марта до Московской. Люди чуть ли не впервые узнали, что по Малышеву движение-то, оказывается, трёхрядное в обе стороны!

Но это же борьба со следствием, а не с причиной. Ну, выигним мы «лежачее» автомобильное стадо с улиц. А

меньше-то машин всё равно не станет! Куда они денутся? В те же наши дворы, куда автоинспекция не заглядывает. Разве это выход?

Я пришёл за ответами в администрацию города, в комитет по транспорту, организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети. Именно здесь, оказывается, ещё в 2006 году был разработан большой стратегический проект «Дом для автомобиля», который должен был решить все названные проблемы.

Заместитель председателя комитета Роман Баракоских рассказывает все прелести этого документа:

– До 2020 года мы должны по этому плану достичь обеспеченности машиноместами временного пребывания на 60 процентов, а постоянного – на 80. Планом предусмотрена организация платного парковочного пространства, автоэвакуация и строительство дополнительных парковочных мест. Будет создана сеть перехватывающих парковок. Прорабатывается идея создания механизированных паркингов. Мы станем закупать паркоматы для оплаты временной стоянки – и проблема будет решена. В Москве ведь за счёт платности получились разгрузить центр города.

– Так где же все эти замечательные меры? Почему не внедряются?

– Стратегический проект ещё не принят. Он только рассмотрен на координационном совете и актуализирован в связи с сегодняшними реалиями. Скоро он будет рассмотрен ещё раз, потом будет засесть программный совет, привлекать общественность.

– Но ведь уже столько лет прошло!..

– Мы не имели возможности принять этот проект: у нас не было нужной законодательной базы. И до сих пор нет механизма оформления парковок. Только в этом году приняты поправки в федеральный закон, разрешающие создавать платное парковочное пространство. До этого в городе открывались платные парковки, но приходила прокуратура и закрывала их. Сейчас у нас есть постановление о дорогах общего пользования и местного значения. Разрабатывается пилотный проект организации придорожной сети, создания «карманов». И многое для решения проблемы уже делается, взять те же эвакуаторы...

– С эвакуаторами понятно. Вы скажите, что происходит во дворах жилых домов?

– Это территории ТСЖ и управляющих компаний. Там сами жильцы распоряжаются землёй. Только они вправе решать, будет там парковка или нет. Другое дело, что жильцы часто не могут организовать. А районные администрации мониторинг ситуацию, отслеживают незаконные парковки во дворах и вместе с полицией ликвидируют их. Но, опять же, не всегда можно найти хозяина будки, где сидит сторож, собирающий деньги...

Программу строительства новых паркингов Роман Баракоских назвал вопросом сложным: «Предпринимателей, желающих строить паркинги, к нам приходит много, но обычно всё заканчивается на стадии эскизного проекта. Дело в том, что создание одного парковочного места обходится в сумму около 300 тысяч рублей. Окупаемость такого проекта уходит в десятилетия. Когда люди понимают это, их задор сразу куда-то исчезает».

Однако стратегический проект «Дом для автомобиля» обещаете всё-таки быть когда-нибудь реализованным. Это довольно дорогое удовольствие (никаких цифр в мэрии мне не называли, поскольку проект не принят), которое потребует вливания и федеральных, и областных, и городских бюджетных средств. Сроки начала реализации проекта тоже назвать никто не рискнул. Так что нам, автомобилистам и пешим горожанам, остаётся лишь терпеливо ждать.

А что – у нас есть выбор?..

МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ

Как у них?..

В европейских странах, впрочем, как и в США, и в Японии, Китае проблемы парковок в принципе не существует. Если не под самым окном, то в нескольких десятках метров свободное парковочное место всегда найти можно.

Парковка одного автомобиля на окраинах крупных городов Европы стоит довольно дешёво – от 0,7 до 2,5 евро за час. Зато в центре – до пяти евро в час. Поэтому автомобилисты предпочитают оставлять свои машины на перехватывающих парковках и едут в центр на метро. Таким образом, в центральной части европейских городов серьёзных пробок нет.

Во Франции парковка на улицах разрешена только по спецкартам, которые продаются в табачных киосках. В воскресенье городские парковки – бесплатны.

В Германии во всех крупных городах подземная стоянка стоит в среднем два евро в час. Расплатиться можно кредитной картой. Но вот, скажем, в центре Мюнхена цена одного часа в паркинге может достигать и 12 евро. Поэтому туда автомобилисты особенно и не едут.

В Италии платных парковок нет вообще. Но из-за этого свободные места там занимают стремительно.

В Швейцарии и Финляндии тоже можно найти бесплатные паркинги. Только надо знать, как они обозначаются – цветом линий на асфальте, специальными знаками на столбах, указателями.

В Японии, в центре Токио, мне довелось как-то гостить у коллеги, с которым мы прямо с его лестничной площадки на седьмом этаже спустились лифтом на минус пятый этаж. Там, в «домашнем» подземном паркинге, сели в его «тойоту» и заехали на специальную площадку, которая и подняла нас на нулевой этаж, на улицу.



Супертехнологичное решение проблемы паркинга

А как у нас?!

Полицейская хроника событий на екатеринбургских парковках (преимущественно – внутридворовых) носит исключительно криминальный характер. Угоны, поджоги и повреждение машин – в официальную хронику попадают только самые серьёзные происшествия. А сколько там происходит бытовых разборок!

Во дворе дома №42 на улице Таганской появилась будка со сторожем, который установил для жильцов-автомобилистов таксу – 50 рублей за ночь. Никаких документов не предъявлял, квитанции об оплате не выдавал. Когда несколько мужчин возмутились этим, одному из них «группа поддержки» сторожа проломила голову. До смерти.

Во дворе дома № 48 на улице Викулова платная автопарковка действует уже около года. Одну машину оттуда уже угнали, и безопасность других тоже не гарантируют. Когда молодая женщина с ребёнком осмелилась возмутиться за то, что же тогда мы платим?! – её пообещали, что она может и «не дойти до дома...».

На улице Родонитовой, 9 (как и на Технической, 66, и в ряде других мест) за нежелание платить неизвестно кому автомобилистам угрожают потрошить колёса их машин. И протыкают. Обращения в полицию, как правило, не помогают.

Такая же картина у дома №162 по ул. Восточной, где «сборщики дани» с автоладельцев приютились в аржвом «жигульке» недалеко от въездной арки во двор. И вот что интересно, рядом Шарташский рынок, у которого патрульно-постовая служба милиции ходит часто (в том числе и через этот двор), но тех, кто занимается поборами, не замечает.

Сергей АВДЕЕВ

16 октября 2013, 15:38 **Екатеринбург** (news@oblgazeta.ru)
Жители Академического развернули кампанию за доступный подземный паркинг

Более четырехсот подписей оставили жители Академического под обращением в областное ГИБДД и коп проблемы с парковками в районе.

«В Академическом есть подземные парковки, – рассказывает житель района, общественник Владимир Задим. Практически все здесь новоселы, купившие квартиру в ипотеку, все имеют кредитные обязательства, поэтому парковку. Получается, что слав идея, заложенная в проекте района – запарковать машины под землёю, в свои намерения и велодорожки – не может воплотиться в жизнь. Машины ставят на тротуары и велодорожки, и подземной парковке не хватает».

Идея сделать подземный паркинг в аренду поддержали автомобилисты и пешеходы.

Активисты уже за два месяца решили проблему заставленных машинами тротуаров, сообщая о нарушении ситуации общественно не имели. Тогда жители района решили объединиться и предложить компаниям его можно сделать в аренду или продать в раскопку.

Всего за два дня такой вариант решения актуального вопроса поддержали подписями более 400 человек.

В пресс-службе ЗАО «УСТ „Академическое“» порталю ЕК.РУ рассказали, что неоднократно предлагали жителям парковку. Сейчас компания рассматривает несколько новых вариантов, и жители скоро о них узнают.

Отметим, что пока аренда машиномест в подземных паркингах жилых домов – не очень распространённая в стоимость аренда составляет порядка 2000 рублей в месяц.

Анастасия РОВНИЦКИНА
Фото: полевая работа Е.Кам

В электронных СМИ эту проблему обсуждают особенно активно