

Эксперты: платная парковка улучшает движение в Москве

18.09.2015

В Москве с 10 октября начнется точечное расширение платной парковки. Платная парковка появится на 95 улицах города — около торговых центров и других точек притяжения автомобилей.

Как сообщает пресс-служба департамента транспорта Москвы: «Впервые платная парковка вводится не на улицах целиком, а лишь точно в проблемных местах вблизи точек притяжения. Расширение затронет всего 2,95% территории парковочного пространства Москвы».

Парковка станет платной у бизнес-центра (БЦ) «Авиапарк», галереи «Аэропорт» в САО, у торгового центра (ТЦ) «Золотой Вавилон» в СВАО, ТЦ «Семеновский» в ВАО, ТЦ «Электронный рай» в ЮАО, ТЦ «Горбушкин двор» в ЗАО, у станций метро «Южная», «Кожуховская», «Сокольники», «Преображенская площадь», «Семеновская», «Фили», «Аэропорт», станций пригородного сообщения Царицыно и Фили.

По мнению департамента транспорта, новое расширение позволит улучшить дорожную ситуацию: увеличится скорость движения, снизится количество дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил стоянки и остановки; резиденты смогут быстрее найти свободное место у своего дома, будет обеспечен комфорт передвижения пешеходов и пользователей общественного транспорта. С этим согласны и эксперты.

Екатерина Решетова, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики Научно-исследовательского университета «Высшая школа экономики»:

«Безусловно, точечная парковка как одна из мер регулирования транспортной ситуации в городе довольно-таки эффективна и проведение ее целесообразно. Как правило, точечная платная парковка вводится в зонах повышенного притяжения трафика: торгово-развлекательные центры, конечные станции метро, привокзальные территории и прочее – там, где действительно необходимо навести порядок с транспортной ситуацией. Поэтому то, что власти на это пошли – еще один шаг в направлении регулирования транспортной ситуации в городе.

Тариф в 40 рублей введен как пробный тариф. Дальше уже будут смотреть, к чему это приводит. Ведь платная парковка вводится с целью такой, чтобы любой пользователь, который действительно приехал и хочет платно припарковаться, имел такую возможность, нашел место. Для этого нужно установить такой тариф, чтобы несколько свободных мест всегда были. Если сделать тариф очень низким, то мест не будет и смысла в платной парковке тоже. Возникнет лишнее негодование: как так – я готов заплатить, а мне некуда поставить машину. Если установить слишком высокий тариф, то будет слишком много пустых мест. Соответственно, сейчас установили 40 рублей, а дальше будут смотреть, регулировать цену, исходя из спроса».

Константин Трофименко, ведущий научный сотрудник Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ ВШЭ:

«Такого рода точечное расширение парковки даст сильный локальный эффект. Вполне понятно, зачем вводится платная парковка у крупных торговых центров: у них есть собственные подземные паркинги, но люди не хотят туда заезжать. Просто из лени. И бросают машины на прилегающей территории. Или скажем, узловые станции метро с перехватывающей парковкой. К сожалению, зачастую эти парковки очень неудобно сделаны. Но, выбирая между неудобством или платной парковки, люди все же выберут первое».

Михаил Блинкин, директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ:

«В Москве несколько лет назад было принято весьма важное, принципиального характера решение о том, что режим свободной парковки в городе отменяется. С моей точки зрения, Москва сделала это с большим опозданием, такое решение нужно было принимать еще в середине 90х годов. Все дальнейшее – это абсолютно рабочий вопрос, такая инженерно-экономическая рутина. Потому что экспертам с самого начала было ясно, что и парковочная, и трафиковая ситуация где-нибудь в районе Текстильщики или Щелковская, или Юго-Западная, она еще более тяжелая, чем на Садовом кольце. Поэтому продвижение платного режима регулирования трафика от центра к окраинам с самого начала было необходимо, другое дело не было ни опыта, ни наработанных практик и т.д. Начали в центре и теперь потихонечку двигаемся дальше. Процесс будет продолжаться еще очень долго, потому что отладка парковочного режима по месту, дню недели, времени суток, продолжительности парковочного сеанса в городах мира продолжается десятилетиями. В Сан-Франциско платная парковка была введена еще в 1934 году, а серьезные преобразования парковочного режима по части платежей, места, времени прошли в лишь 2012-2014 годах. То есть городская транспортная администрация смотрит ситуацию, и парковочную и трафиковую, и как меняются предпочтения

людей – это абсолютно рабочий процесс. Политический момент ровно один – город принимает решение, режим «free parking» в городе отменен. Дальше идут чисто инженерные вопросы, все».

Адрес страницы: <http://babushkinsky.mos.ru/presscenter/news/detail/2164778.html>

[Управа района Бабушкински](#)