

УРОДОВАСТИЕ

Борьба с московскими «пробками» является основной проблемой, которую по сей день московская власть не может или не хочет решить. Расширяются дорожные полотна, строятся велосипедные дорожки, по всей Москве появилась платная система парковок с целью разгрузить центр города, а затем и спальные районы от хаотично припаркованных у тротуаров машин.

Несмотря на все потуги, «пробок» меньше не становится, при этом денег из карманов автомобилистов вытягивается все больше. Если еще несколько лет назад автолюбители выказывали недовольство дорогой парковки в аэропортах, то теперь самое время жаловаться и на дороговизну стоянки в городе.

Почти три года назад Правительство Москвы запустило пробный проект платных парковок на двух улицах в центре Москвы. Парковка на улицах Москвы внутри Бульварного кольца стала платной в 2012 году. В декабре 2014 года зона расширилась до границ третьего транспортного кольца. С 10 октября 2015 года платная парковка появилась уже на 95 наиболее загруженных участках улиц, в том числе в спальных районах города.

Что характерно, с целью увеличить собираемость платежей, на улицах Москвы начали работать автоматизированные комплексы контроля нарушений парковки, а эвакуация автотранспорта была переведена на коммерческую основу. В связи с этим наименее защищенные слои населения были вынуждены предпринимать разнообразие ухищрения, чтобы сэкономить на парковке. Столичное же правительство планирует заработать на платных парковках почти 17 миллиардов рублей — такая сумма называется в проекте бюджета Москвы на 2015-2017 годы. Следовательно, в год поступления в бюджет от

Борьба с «пробками»? Или с москвичами?



парковок должны составить чуть более 5,5 миллиардов рублей. Поступления от платных парковок, согласно проекту бюджета столицы, должны составить в среднем 0,4% всех доходов московского бюджета. При этом расходы на расширение парковочного пространства за три года превысят доходы от платных стоянок на 2 миллиарда рублей.

Куда же идут отчисления граждан за так называемые «парковочные места»? На велосипедные дорожки? На ароматизацию улиц, которую придумали градоначальники к празднику Нового года, на капремонт (сумма 359 млн. рублей якобы пошла на капремонт домов), о

котором говорит глава города Собянин? Но, позвольте, какой капремонт, если москвичи вынуждены с лета текущего года сами оплачивать данную графу в платежках по ЖКХ?

Еще 470 млн. рублей со сборов по парковкам было якобы направлено на благоустройство дворов. Кто-нибудь видит это благоустройство, новые детские площадки, спортивные коробки к зиме для игры в хоккей и фигурного катания?

При этом в другом обращении мэр отмечает, что «платная парковка была введена не ради дополнительных доходов, а для экономической мотивации при выборе способа передвижения».

К слову, на днях власти Москвы выступили с очередной инициативой сузить парковочные места на небольших улицах на 25 сантиметров. Соответствующее письмо направил департамент транспорта Москвы в ГИБДД России. Речь идет о так называемых парковках в исторически сложившейся городской застройке. Из письма следует, что согласно ГОСТам, место для легкового автомобиля должно быть не менее 2,5 метра в ширину. В историческом центре Москвы, на центральных улицах места парковки можно сузить до 2,25 метра, что позволит увеличить количество парковок, расширить тротуар или организовать велодорожку. Но в 2014 году власти города уже сократили длину парковочного места — с 7,5 метра до 6,5 метра! Что, власти так и будут каждый год отрезать от парковок по кусочку?

Кроме того, удивляет повальное открытие в Москве так называемых велосипедных дорожек, по примеру социалистического Китая. У нас так много желающих прокатиться на велосипеде по зимней изморози? Или, может, власть надеется, пересадив москвичей с авто на велосипеды, искоренить таким образом транспортный коллапс?

Что ожидать в перспективе? Вероятно, ничего хорошего — вслед за спальными районами платные парковки растиражируют по всей Новой Москве, тарифы скорректируют в сторону повышения для обеспечения скорейшей оборачиваемости парковочных мест. Появятся платные участки дорог, введут оплату въезда в центр города — но и на этом власти не остановятся...

Мария Климанова

Платные парковки: игра не стоит свеч

С 2012 года парковки принесли в столичный бюджет более 4 млрд рублей. В октябрьском отчете о работе за пять лет Собянин заявил, что положительный эффект от их введения полностью окупил политические, финансовые и организационные издержки. Так ли это на самом деле?

На сайте московского паркинга регулярно обновляется сумма средств, собранных «за платную парковку и переданных на благоустройство». Отчитываются до рубля — по данным на 12 ноября, проект «Московское парковочное пространство» пополнил столичный бюджет на 4 872 951 465 рублей. Если вспомнить о том, как все начиналось, цифра впечатляет.

А начиналось все с того, что за полтора месяца до конца 2012 года парковка стала платной на 21 улице в центре Москвы. В двадцатых числах декабря посчитали доход — вышло всего около 5,5 млн рублей — и признали проект удачным и достойным продолжения. Тогда глава департамента транспорта Максим Ликсутов уверял, что платными парковочные места будут только в пределах Бульварного кольца — и год спустя забыл о своих словах. Также были забыты все обещания московского правительства не устраивать платных парковок за пределами Третьего транспортного кольца: с 10 октября приходится раскошеливаться за стоянки на 95 улицах вне ТТК.

Москвичи возмущены обманом и подобным «эффективным менеджментом». Петицию про-

тив платных парковок подписали более 21 тысячи человек. По данным «Авто Mail.Ru», 75 % столичных водителей — против расширения зоны платной парковки. Еще больше, чем расширение зоны платной парковки, опрошенных не устраивает её стоимость — 85 % считают, что она завышена. Но даже задранные донельзя тарифы не окупают расходов на организацию платных парковок. По данным РБК за декабрь 2014 года, за время существования платных парковок из городского бюджета на этот проект выделили более 16 млрд рублей. Сейчас к этой цифре можно смело прибавить еще несколько миллиардов. Столичный бюджет с 2015 по 2017 год планирует получить от платных парковок почти 17 млрд, но затраты за это время, по оценкам М24, превысят эту сумму на 2 млрд рублей.

На организации парковочного пространства наживаются множество подрядчиков: поставщики паркоматов и эвакуаторов, разработчики программного обеспечения, обслуживающие организации для парковок... Отдельная статья расходов — PR-кампания проекта. На то, чтобы убедить москвичей, какое это для них

счастье — парковаться за деньги, структуры дептранса только за 2013-2014 годы потратили более 410 млн рублей.

Частники выигрывают тендеры на миллионы рублей, а государство не очень-то и следит за тем, куда из бюджета утекают громадные суммы. Например, на старте проекта были заключены контакты с несколькими предпринимателями и ФГУП «СВЭ-КО» ФСО РФ на поставку и установку 15 519 датчиков, более 80 базовых станций и 131 информационное табло общей стоимостью более 800 млн рублей (с учетом расходов, которые возникли позднее). Но оборудование, увы, оказалось неработоспособным: как заключили эксперты, датчики были сделаны из рук вон плохо и не соответствовали техническому заданию. Щедрое ГКУ «АМПП» (администратор московского парковочного пространства) не стало требовать возмещения убытков от подрядчиков — оштрафовало всего лишь на 500 тысяч рублей за просрочку устранения замечаний. А потом многие из датчиков попросту выкинули на помойку, когда ремонтировали дороги в центре Москвы в рамках проекта «Моя улица».

С той же легкостью власти от-



дают деньги москвичей компаниям ООО «МосГорЛогистик» и ООО «Сервис-Интегратор», которые занимаются эвакуацией машин, припаркованных в неположенном месте. Нарушители платят за парковку в неположенном месте (от 500 до 5000 рублей) и за эвакуацию на штрафстоянку (от 3000 до 27000), при этом второй штраф идет частникам. Владельцу легковой машины с двигателем от 80 до 250 лошадиных сил (а на таких по Москве ездят чаще всего) придется выложить 5 тысяч рублей, притом, что средняя стоимость эвакуации такого же автомобиля по столице — около 2-2,5 тысяч рублей. Почему москвичи должны переплачивать неким ООО «Сервис-Интегратор» и ООО «МосГорЛогистик»? Кстати, сумма контакта с первой организацией составляет 1,7 млрд рублей, со второй — 3,7 млрд рублей.

Очевидно, что с таким «ответственным» подходом проект

платных парковок абсолютно невыгоден и убыточен для Москвы. А получать прибыль, оказывается, и не планировалось! «У нас нет задачи заработать на парковке. Правительство Москвы приняло специальное постановление: все деньги, которые поступают от парковки, идут в тот район, в котором они получены, — успокаивает горожан Ликсутов. — Все расходы, связанные с обслуживанием парковочной системы, город компенсирует отдельной строкой бюджета — на содержание ГКУ «АМПП».

Выходит, что налоги граждан тратят на то, чтобы изымать деньги у них же. За платные парковки приходится раскошеливаться не только автомобилистам, но и пешеходам — их налоги тоже уходят в карманы недобросовестных подрядчиков и безответственных чиновников.

Мария Михалева