Цыплакова Елена Германовна

д-р техн. наук, профессор

Пурина Надежда Медетбаевна

старший преподаватель

Черяпина Анастасия Викторовна

старший преподаватель

ГАОУ ВО ЛО «Ленинградский государственный

университет им. А.С. Пушкина»

г. Санкт-Петербург

ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ «СТОЛКНОВЕНИЯ ГОРОДОВ И АВТОМОБИЛЕЙ» В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Аннотация: в статье на основе анализа передового зарубежного опыта решения проблемы взаимодействия городов и автомобилей изучены потребности и пожелания жителей Санкт-Петербурга и области. Как показал проведенный опрос, сперва необходимо создать комфортную для горожан инфраструктуру, которая необязательно должна быть платной, а уже потом «навязывать» северному мегаполису идеи «теплых» городов.

Ключевые слова: автомобилизация, автомобильный транспорт, общественный транспорт, платные парковки, многоуровневый паркинг.

Сегодня, в современных условиях все увеличивающейся автомобилизации, перегруженности улично-дорожной сети и нехватки парковочных мест, остро стоит вопрос о взаимном сосуществовании автомобилей и городских территорий, особенно северных, так как окружающая среда в северных регионах имеет свои специфические особенности, которые необходимо учитывать при изучении последствий техногенных воздействий на городскую среду и здоровье человека [1–10].

Следовательно, проблема состояния городских территорий, особенно северных, в настоящее время требует своего решения, ведь российские северные города — крупнейшие на Севере планеты, а Санкт-Петербург — самый северный

мегаполис. Климат в Санкт-Петербурге близок к умеренно-холодному, среднегодовая температура составляет 4,9° С. Например, в Париже умеренно теплый климат, среднегодовая температура – 11,3 ° С. В Берлине – умеренно теплый климат, среднегодовая температура – 9,1 ° С. В Лондоне – умерено теплый, среднегодовая температура -11,1 ° С. В Вашингтоне – умеренно теплый, среднегодовая температура – 13,3 ° С, в Нью-Йорке климат близок к умеренному, среднегодовая температура – 12,1 ° С [1–10].

Однако для решения проблемы «столкновения городов и автомобилей» у нас принято ориентироваться на опыт зарубежных наиболее успешных агломераций достаточно теплых стран. Подробно изучен опыт Германии, Франции, Великобритании, США, в котором сегодня четко просматривается антиавтомобильная направленность. Считается, что уличная сеть должна принадлежать пешеходам, общественному транспорту, велосипедистам и городским мобильным службам [1–10].

Передовые идеи сводятся к следующему:

- приоритет пешеходного движения перед транспортным, включая все способы ускорения пешеходов: велосипед, ролики, скейты, самокаты и т. д.;
 - приоритет общественного транспорта перед личным;
- оптимизация улично-дорожной сети, включая выделение полос общественного транспорта, введение платных парковок, перехватывающих парковок и т. д.

Предлагается политика дестимулирования поездок на личном автотранспорте, включающая в себя:

- повышение стоимости использования личных автомобилей (тарифы за парковку, за въезд в центральную часть города, налоги на бензин, на покупку автомобиля и т. д.);
 - передача полос движения общественному транспорту;
- увеличение комфортности общественного транспорта, сокращение интервалов движения;

- введение системы скоростных трамваев, легкого метро, строительство новых станций и линий метро;
 - сокращение количества парковочных мест в центрах городов.

Считается, что указанные меры будут способствовать увеличению как пассажиропотока на общественном транспорте, так и средней скорости перемещения по городу.

В рамках развития передового зарубежного опыта в Санкт-Петербурге уже введены выделенные полосы общественного транспорта, созданы велосипедные дорожки и организованы платные парковки, призванные работать на снижение трафика. Сейчас в городе работают платные парковки на 2800 автомобилей, все находятся в Центральном районе и располагаются на 27 улицах. За час стоянки за легковой автомобиль берут по 60 руб. Месячный абонемент – 12 000, годовой – 108 000 рублей. В перспективе в городе планируется досдать еще 60 тыс. платных парковочных мест на улицах в Центральном, Адмиралтейском, Петроградском и Василеостровском районах. Выручка при запуске этих 60 тыс. парковочных мест, по некоторым оценкам, может составить 5–6 млрд рублей в год. Таким образом, свободно припарковать автомобиль в исторической части Петербурга станет почти невозможно [1–10].

В Городском центре управления парковками «подчеркивают, что главная цель достигнута: в центральной части СПб снижен трафик на улицах, скорость движения выросла, свободных мест стало больше». Но, как показал проведенный анализ, такая картина наблюдается лишь в зонах расположения платных парковок, а за их пределами количество заторов увеличилось, а припаркованные всеми возможными способами автомобили еще больше затрудняют движение.

По данным Городского центра управления парковками, на платных парковках на срок свыше 3 часов паркуют автомобили только 12,4% горожан, на короткое время — 32%. Остальные автовладельцы предпочитают оставлять свои автомобили на граничащих с платной зоной улицах, во дворах, парковаться в бесплатные часы (с восьми вечера до восьми утра). Примерно 20% парковочных мест занимают автомобили местных жителей на льготных условиях. Это показывает, что

горожане не готовы платить, а некоторые всеми возможными способами стараются не заплатить. Ущерб от таких нарушителей составляет порядка 1,9 млрд рублей.

Реалии жизни показывают довольно нерадостную картину внедрения передового зарубежного опыта. Фактически у автомобилистов отняли парковочное пространство, лишили свободы передвижения по центру города, а альтернатива не создана. Метро не всегда удобно при поездках в соседние районы и на многих линиях перегружено, трамвайное движение в центре есть не везде, автобусы и троллейбусы переполнены и стоят в пробках. Кроме того, достаточно длительны интервалы ожидания общественного транспорта, часто отсутствует отопление в зимний период и вентиляция — в летний и т. д. Перехватывающие парковки на окраинах города слишком малы и неудобно расположены, да и не на всех конечных станциях метро они есть. Для большинства горожан платить за стоянку просто не по карману [1–10].

С целью выяснить мнение жителей Санкт-Петербурга и области об основных направлениях внедрения передового зарубежного опыта в условиях довольно изменчивого и не всегда комфортного климата, и наметить пути решения проблемы взаимного сосуществования автотранспорта и городских территорий, был проведен социологический опрос.

В основном всем участникам опроса, а именно 97,5%, известно, что значительное увеличение личного автотранспорта обострило множество городских проблем, одними из которых являются заторы и нехватка парковочных мест в зонах исторической, центральной и жилой застройки.

Во Франции и Германии приоритет в движении по улицам городов целиком отдан автобусам и троллейбусам. Однако только 47,5% участников опроса считают, что решение проблемы городских территорий – в приоритете общественного транспорта. Одно из направлений – повышение привлекательности и комфорта общественного транспорта, но таковым 52,5% участников наш общественный транспорт не считают. Другое направление – сокращение интервалов движения общественного транспорта. Какой же интервал движения устроит

жителей города? В условиях нашего изменчивого и холодного климата 5% согласны ожидать общественный транспорт только 1–2 минуты, 35% – 5 минут, а 50% опрошенных готовы провести на остановке 10–15 минут, 10%, очевидно, наиболее закаленных -. 20-25 минут. Дольше проводить время в ожидании общественного транспорта никто не пожелал. Но сегодня для того, чтобы считаться комфортным, общественный транспорт должен быть снабжен всеми передовыми технологиями, и, в условиях нашего огромного по площади северного мегаполиса, ходить с интервалом 1-2 минуты, а с учетом огромных расстояний пятимиллионного города, еще и в различных направлениях. А выдержат ли городские территории необходимое для комфорта населения количество единиц общественного транспорта? Не задохнется ли город от выбросов отработавших газов их двигателей? А реалии жизни таковы: сегодня 62,5% опрошенных проводит в его ожидании 10-15 минут, 15% - 20-25 минут, 7.5% - 30-40 минут, 12.5% находится на остановках не более 5 минут, а 2,5% счастливцев покидают остановку в течение 1–2 минут. С личного автомобиля на общественный транспорт готовы пересесть не более 45% опрошенных.

Еще одно модное направление — центр города отдать пешеходам и общественному транспорту. Только 30% участников опроса считают необходимым объявление центральных исторических зон полностью пешеходными. Однако 50% опрошенных в целях создания благоприятной транспортной и экологической обстановки готовы передвигаться по городу пешком, а другие 50% — всетаки на чем-то ехать. Передвигаться по центральным и историческим зонам на общественном транспорте предпочли только 32,5% опрошенных. С необходимостью создания парковок и паркингов на въезде в город с целью дальнейшей пересадки на общественный транспорт согласны 60% опрошенных. А в целом передвигаться по городу 10% предпочли пешком, 20% — на общественном транспорте, 70% — на личном автомобиле.

Один из признанных мировых методов разгрузки центральных и исторических районов – платная парковка. Но только 12,5% участников опроса согласны, что открытые наземные автостоянки должны быть платными и дорогими.

Соответственно 87,5% опрошенных против введения платы на парковку. Как показал опрос, за временную парковку 10% готовы заплатить менее 50 руб. за час, 35% - 50 руб. за час, 15% - 100 руб. за час, 15% - 150 руб. за час, 5% - 200 руб. за час. Свыше 200 руб. за час никто платить не пожелал, а 20% готовы воспользоваться услугами паркинга бесплатно.

Еще одно дополнение к платным парковкам – введение платного въезда в центр. Администрация Лондона, например, в 2002 году ввела платный въезд в центр вдобавок к платной парковке. Введение платного въезда в исторический центр активно обсуждается у нас. Но необходимость в объявлении центральных и исторических зон платными видят только 15% опрошенных. Соответственно 85% участников выступают за свободное от всяческих обременений передвижение по центральным и историческим территориям города. При необходимости за въезд в эти зоны на личном автомобиле 62,5% участников опроса готовы платить 50 рублей, 15% – 100 рублей, 5% – 200 рублей, 10% – 300 рублей, а 7,5% согласны платить 500 рублей. За проезд через эти зоны также 62,5% опрошенных готовы заплатить 50 рублей, 15% – 100 рублей, 5% – 200 рублей, 10% – 300 рублей, 7,5% – даже 500 рублей. Однако 62,5% опрошенных считают, что платный въезд в центральные и исторические зоны – это усугубление социального неравенства населения, так как услугой могут воспользоваться только финансово независимые граждане.

Необходимость строительства сети паркингов по всей территории города, так как 80–90% времени автомобиль все-таки стоит, а не движется, видят 72,5% участников. Как показал опрос, 95% участников готовы поставить свои автомобили в паркинг, 95% участников считают строительство паркингов необходимым для города. А 80% опрошенных считают, что паркинги, надземные и подземные, должны размещаться в наиболее привлекательных и удобных для граждан местах города. Предпочтения распределяются следующим образом: 37,5% опрошенных предпочитают открытую наземную автостоянку, 12,5% наземный многоуровневый паркинг, 50% – подземный паркинг.

Так почему бы не построить парковочные места, а не отрезать их от проезжей части или перегораживать шлагбаумами? По данным КУГИ, в городе минимум 1,5 тыс. аварийных домов, пригодных под многоярусные парковки. Только в историческом центре выявлено 80 подходящих объектов. Кроме того, почти в каждом глухом дворе и дворе-колодце имеются здания и дворы, не соответствующие условиям аэрации и инсоляции, следовательно, непригодные для проживания людей, но удобные для реконструкции под паркинги. Путь решения проблемы видится: от дорогой открытой парковки, до умной парковки и умного паркинга с дифференцированной оплатой (от дорогих vip-мест до бесплатных социальных мест, первые 1–2 часа – бесплатно и т. д.).

С необходимостью повысить привлекательность паркингов, на законодательном уровне создать условия, позволяющие привлечь граждан в многоуровневые подземные и наземные паркинги (технологическая оснащенность, близость к историческим, культурным и торговым объектам, запреты на парковку вне паркинга, низкая цена паркинга и т. д.), согласны 75% участников опроса.

Как показал опрос, в климатических условиях Санкт-Петербурга, 52,5% опрошенных хотели бы приехать в центр и поставить свой автомобиль в паркинг, 32,5% готовы оставить автомобиль на въезде в город и приехать в центр на общественном транспорте, а 10% — оставить автомобиль за пределами центра в паркинге и передвигаться пешком.

Решение проблемы взаимодействия автомобилей и городских территорий все-таки 80% участников опроса видят в приоритете личного транспорта и создания условий для его комфортного и экологически безопасного функционирования во всех зонах города! Все это требует формирования городской среды как элемента инфраструктуры предпринимательской деятельности и развития потенциала парковочного бизнеса.

Список литературы

1. Цыплакова Е.Г. Снижение экологической опасности автотранспорта при безгаражном хранении в зимнее время года в зоне жилой застройки // Транспортное дело России. -2013. -№6. -C. 53-56.

- 2. Цыплакова Е.Г. Вопросы обеспечения эколого-экономической безопасности безгаражного хранения автомобилей (на примере Севера России) // Вестник ЛГУ им. А.С. Пушкина. 2010. Т. 6, №4. С. 25–38.
- 3. Цыплакова Е.Г. Оценка воздействия безгаражного хранения автотранспорта на состояние селитебных территорий северных городов на примере Санкт-Петербурга // Вестник ЛГУ им. А.С. Пушкина. 2011. Т. 6, №4. С. 80–90.
- 4. Цыплакова Е.Г. Пути решения экологических проблем парковок автотранспорта в зоне селитебных территорий / Е.Г. Цыплакова, В.Г. Цыплаков, Ю.Г. Янкевич // Экологическое равновесие: структура географического пространства: материалы 7 Международной научно-практической конференции (11.11.2016, ЛГУ им. А.С. Пушкина). 2016. С. 141–144.
- 5. Потапов А.И. Основы защиты окружающей среды в мегаполисах: учебное пособие / А.И. Потапов, Е.Г. Цыплакова, К.А. Янкевич. СПб.: Политехника-принт, 2016. 560 с.
- 6. Синько Г.И. Здоровый образ жизни как социальное поведение индивида (к теории и практике вопроса) // XXIII Царскосельские чтения: материалы Международной научной конференции (23–24 апреля 2019 г., ЛГУ им. А.С. Пушкина). СПб., 2019.
- 7. Цыплакова Е.Г. Экономические стимулы и экологический эффект в системе региональной транспортной политики / Е.Г. Цыплакова, К.С. Афанасьев, Ю.Г. Янкевич // Инновации и инвестиции. 2017. №12. С. 152–156.
- 8. Цыплакова Е.Г. Плата за парковку как экономический инструмент обеспечения экологической безопасности мегаполисов России / Е.Г. Цыплакова, В.Г. Цыплаков, Ю.Г. Янкевич [и др.] // Экономика нового мира. 2017. №4 (8). С. 80–88.
- 9. Цыплакова Е.Г. Парковочный бизнес как институт экологического предпринимательства / Е.Г. Цыплакова, Ю.Г. Янкевич, А.В. Черяпина [и др.] // Проблемы и пути социально-экономического развития: город, регион, страна, мир: сборник статей. 2019. С. 158–163.

10. Цыплакова Е.Г. Инвестиции в паркинги как инструмент решения проблемы экологизации городской территории / Е.Г. Цыплакова, Ю.Г. Янкевич, А.В. Черяпина [и др.] // Инновации и инвестиции. — 2018. — №7. — С. 35—37.