

Парковка для Иркутска

Говорят, в середине 60-х годов от центра Иркутска до аэропорта можно было доехать в разгар рабочего дня, не встретив ни одной машины.

Сейчас на этот маршрут уходит полчаса стояния в пробках и на светофорах, и расходуется пара километров нервов.

Машин в Иркутске много. И неизбежно будет еще больше. Уже сейчас вполне приличную руссомарку можно купить за одну зарплату инженера, поток же "японок" не прекращается, несмотря на все меры правительства.

И каждая новая машина – это все ухудшающаяся ситуация с парковками в центре.

С одной стороны, исторический центр никак не приспособлен для такого потока машин. Даже перевод почти всех центральных улиц в односторонний режим проблему не решил – исторический центр, в силу многих причин, является наиболее коротким и удобным путем для любого маршрута. А следовательно, именно через центр идет весь пассажиропоток и большая часть грузопотока.

Кроме того, основная транспортная магистраль "вокзал-центр" до сих пор связана лишь узким и древним мостом. Конечно, вот-вот вступит в строй новый мост – но для поездов от вокзала он крайне неудобен, к тому же уже сейчас ясно, что нового моста будет мало, нужен еще один – с выходом от привокзальной площади на Карла Маркса или Тимирязева.

И вот представим себе, как во всю эту крайне сложную транспортную сеть врывается очередной традиционный пофигист-иркутянин на свежеприобретенной иномарке. Каковую иномарку использует на полную катушку – то есть ездит на ней даже в булочную. А уж по магазинам и на работу – обязательно.

□

А парковаться в Кировском районе негде. Совсем. Узкие исторические улицы, построенные в расчете на редкие конные экипажи, не способны пропустить большой поток машин. За счет припаркованных к обочинам автомобилей их ширина сокращается вдвое, а иногда и втрое. Любому иркутянину знакома печальная, хотя и привычная картина – все боковые полосы центральных улиц (за исключением разве что магистральной Ленина) забиты припаркованными автомобилями, а на оставшейся центральной полосе с большим трудом ползет поток транспорта.

Ситуация становится совершенно невыносимой, так как в часы "пик" центр города полностью блокируется. Расстояние от улицы Канадзавы до Филармонии, занимающее 10, ну, пусть 15 минут прогулочным шагом, на автомобиле занимает иногда 30-40 минут. Ничуть не лучше обстоят дела и с "главным" городским перекрестком улиц Ленина и Маркса. При полном отсутствии какой-либо деятельности ГИБДД, этот перекресток в напряженные часы пересекается по законам джунглей: кто наглее, тот и проехал.

В случае же даже небольшого ДТП где-нибудь в районе выезда троллейбуса с улицы Свердлова, "правобережка" просто встает. Все то же ГИБДД, способное ехать к месту аварии через все те же пробки пару часов, ни на грамм не улучшает хронический транспортный коллапс.

Что делать? Ответ, казалось бы, очевиден из опыта других стран. "Бы" – потому что тут же в ело вмешиваются сугубо отечественные реалии.

Во-первых, ограничить въезд в центр города частного транспорта. Подобные механизмы с успехом отработаны в больших городах мира. Кировский район достаточно невелик, за час максимум его можно легко пересечь пешком. Однако такая мера требует организации массовых парковок на въездах в центр, но... для этого у города отсутствуют свободные места. Даже достаточно отдаленные от центра земли с гораздо большей прибылью землевладельцы стремятся использовать под строительство офисов и жилых зданий. Строительство многоуровневых парковок, в российских условиях, также невыгодно предпринимателям: затраты на их возведение сравнимы со строительством аналогичного офисного здания, доходы же от офисов

выше в разы.

Во-вторых, вывести за пределы исторического центра притягательные для автомобилистов "приманки". Центральный рынок и "Шанхай" в самом центре города, конечно, удобны для приезжающих из районов – но они мешают нормальному функционированию транспорта города, не говоря уже о хроническом нарушении санитарных норм и высоком уровне криминала. Наличие рынка и прилегающих к нему больших магазинов и других торговых площадей в центре концентрирует вокруг них основные маршруты автобусов и маршруток – что резко увеличивает нагрузку на улицу Дзержинского и прилегающих к ней.

Давно напрашивается перенос Центрального рынка в менее загруженное место, доступное, в то же время, всем жителям Иркутска и области. Таким местом может быть, к примеру, огромный массив частной застройки в районе улицы 25 октября, где можно организовать и торговые места, и подъезды, и парковки.

Конечно, в функционировании рынка и, главное, "Шанхая" на прежнем месте кровно заинтересованы не только потенциальные покупатели, которым попросту удобно "отовариваться" самыми различными вещами в пределах всего двух-трех кварталов, но и определенные бизнес-структуры и частные лица. Однако для решения этих вопросов требуется лишь политическая воля, с чем и карты в руки как вновь избранным депутатам городской думы, так и будущему мэру.

В-третьих, необходимо радикально решить вопрос с парковками на обочинах дорог. В этом вопросе наблюдается прискорбная неэффективность как городских властей, так и ГИБДД. Собственно, про ГИБДД разговор вообще отдельный – у всех без исключения иркутских автомобилистов постоянно возникает вопрос, чем вообще занимается это богоугодное заведение. Сотрудники ГИБДД появляются в полном составе на улицах города лишь в периоды визитов высокопоставленных особ – в остальное время можно увидеть лишь в традиционных местах "засад", преимущественно на въездах на мосты и плотину.

Между тем как раз ГИБДД работы в городе, что называется, выше крыши. Наверное, каждый второй, если не каждый первый, припаркованный автомобиль нарушает какие-нибудь правила – либо паркуется под запрещающим знаком, либо заезжает колесами на газон или тротуар. Каждое из этих нарушений влечет за собой штраф от 100 до 500 рублей. Однако сотрудники ГИБДД почему-то не торопятся получать штрафы, буквально плывущие им в руки – хотя в разгар рабочего дня только на улице Карла Маркса можно без труда собрать десяток-другой тысяч рублей.

Как сообщил источник в областной ГАИ, для сбора штрафов элементарно не хватает сотрудников. Хотя, как ни странно, их оказывается вполне достаточно, чтобы расставить через три-четыре метра на всем протяжении следования какого-нибудь величественного кортежа. Кроме того, сбор штрафов с припаркованных автомобилей "неинтересен" для ГИБДД – для того, чтобы взять с водителя штраф, необходима его роспись в протоколе, а для этого водителя необходимо дожидаться. К сожалению, практики выписывания штрафов в отсутствие виновника, как это делается в США, в России законодательно не предусмотрено.

Одно время ГИБДД пыталось использовать эвакуаторов. Технология этого, с позволения сказать, "бизнеса" была проста – припаркованный в неположенном месте автомобиль доставляется на штрафплощадку эвакуатором, принадлежащим частной фирме (с которой у ГИБДД, само собой, имеется договор). Провинившийся водитель, не нашедший свою машину на месте, находит ее на этой самой штрафплощадке и оплачивает услуги эвакуатора, площадки плюс штраф за неправильную парковку.

Однако и тут ГИБДД не смогло развернуться в полную силу. Для начала ведомство получило несколько серьезных нагоняев за "не те" машины. Как известно, в нашей стране все равны, но некоторые все же равнее – а потому далеко не все машины можно просто так брать и куда-то утаскивать даже по закону. Затем ГИБДД получило десяток судебных исков за увезенные автомобили – как выяснилось, инспекторы чересчур рьяно исполняли приказы о безопасности проезжающих впов, и эвакуировали машины, никак не нарушающие правила, и виновные лишь тем, что оказались не в том месте и не в то время. Но самый главный удар нанес законодатель – теперь машина должна находиться на штрафплощадке первые сутки бесплатно, что сводит на нет всю систему выемки денег из карманов граждан.

Между тем, существует ряд других способов наказания недобросовестных водителей. К примеру, ГИБДД может фотографировать неправильно припаркованные автомобили и затем решать вопрос с автовладельцем уже более жестким способом. Это тем более действенно, что парковка на газоне и тротуаре является не нарушением ПДД, а административным правонарушением, а, следовательно, здесь вопрос о штрафе могут ставить не только сотрудники ГИБДД, но и другие органы.

Но... штрафы за неправильную парковку слишком мизерны для того, чтобы заинтересовать и ГИБДД, и городской бюджет. И проблема упирается исключительно в политическую волю – стоит поставить перед рядовыми сотрудниками ГИБДД задачу собирать ежедневно хотя бы 10 тысяч рублей штрафов за неправильную парковку с улицы Карла Маркса, как проблема порядка на улице N 2 города будет решена. А бюджет получит, между прочим, 300 тысяч рублей в месяц только с одной улицы – не запредельная сумма, конечно, и со временем она может и иссякнуть, но на содержание пары десятков тех же сотрудников ГИБДД для начала вполне хватит.

Еще один совершенно непонятный момент в деятельности ГИБДД – это видеорекамеры, которые в количестве нескольких десятков штук были смонтированы (за немаленькие деньги) на самых проблемных участках Иркутска. И что? И ничего. Никакого эффекта от наличия этих камер нет. Водители могут сколько угодно ехать на красный свет на перекрестке Ленина и Маркса – но это ровным счетом никого не волнует.

Остается открытым, однако, вопрос о том, где же все-таки парковаться. А ответ, между тем, прост и лежит на поверхности. Пусть будут парковки на обочинах – но пусть они будут платными. По всему центру Иркутска. Без исключений. Еще немалая денежка в городской бюджет, между прочим. Конечно, все супермаркеты и торговые центры тут же взвоят из-за падения количества покупателей – но никто не мешает им предусмотреть бесплатные стоянки на своей территории для своих клиентов. Как это делается во всем мире.

Платные парковки резко сократят количество любителей просто так прокатиться до центра и обратно. Например, улицы Маркса и Горького в районе БГУЭП в будние дни фактически блокированы припаркованными автомобилями студентов. Как показал опрос, примерно каждый десятый студент этого учебного заведения имеет автомобиль и считает своим долгом ездить на нем на учебу. В случае, если за четыре учебных "пары" студенту придется выложить сумму, сравнимую с суммой одной заправки – количество таких автолюбителей поневоле уменьшится.

А теперь оторвитесь от текста и скажите – вы во все это верите? Мне вот лично верится как-то с трудом. Потому что для реализации хотя бы этих простых мер необходимо, чтобы в городе была эффективная исполнительная власть, которая не боится сказать пару ласковых слов какому-нибудь бизнесмену, даже входящему в какую-нибудь думу, эффективные и сами не нарушающие законов и ПДД депутаты и милиция, которая хоть как-то хочет изменить жизнь города к лучшему. Но пока что мы видим лишь двух-трех депутатов, которые под жидкие аплодисменты журналистов занимаются малопонятной деятельностью – то на троллейбусах катаются, то водителей курить отучают, то, простите за выражение, "жуют сопли" по поводу высокой стоимости "карманов" для автобусов.

Вот и получается, что ни так называемые "народные избранники", ни так называемая "милиция" (народная по определению), ни назначенные чиновники свои функции не выполняют. Так может, пора в консерватории что-нибудь подправить?

Дмитрий Таевский
Иллюстрация: Анна Ржевская

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ИРКУТСК, ИРКУТСК 👁 9486 03.12.2009, 08:36 🏠 497
URL: <https://babr24.com/?ADE=82528> Bytes: 11556 / 11397 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)