



25 августа 2018 года

Общественная конференция «Москва будущего: с автомобилем или без? Поиск компромиссов»

Резолюция ФАР и Моссовета

Транспортная ситуация в Москве напряженная. Власти города пытаются ее улучшить, однако, слишком часто за счет социального комфорта и прав жителей. Более того, отцы города, не скрывая, сознательно ведут к удорожанию содержания авто. По существу, из Москвы автомобили выдавливают, а первыми в этой неравной борьбе пострадают наименее защищенные слои, то есть — миллионы горожан.

Но не они одни. В столице 5,6 млн автомобилей, примерно столько же у автовладельцев Подмосковья и др. соседних регионов, работающих в столице, едущих на личных авто, поскольку система общественного транспорта развита явно недостаточно.

Новые жилые районы построены и строятся с игнорированием требований организации парковочного пространства. Вблизи лечебных и воспитательных учреждений острейший дефицит мест для временной стоянки. Многие маршруты общественного транспорта устарели, не связывают социальные объекты. Не хватает перехватывающих парковок.

“Моя” улица?

В центре активно расширяется пешеходное пространство, где зачастую тротуары, по которым перемещается незначительное число людей, значительно превышает по площади проезжую. Вводимые веломаршруты не отвечают нормам комфорта и безопасности (например, на Пятницкой ул.). Смысл этих новаций не ясен. А “пробки” в центре остаются.

Расходы на реализацию программы «Моя улица» в 2017 году — 42,2 млрд руб., в 2016-м — 32,9 млрд., в 2015-м — ок. 20 млрд. По проекту бюджета, до 2020 г. на «Мою улицу» направят еще 95 млрд руб. Возникают вопросы о целесообразности и стольких затрат.

Требования к Правительству Москвы:

1. Провести аудиторскую проверку программы «Моя улица» Контрольно-счётной палатой Москвы в отношении как выполненных, так и намеченных работ. Результаты довести до сведения общественности.
2. Провести общественные слушания по теме социальной целесообразности переустройства города в пользу расширения пешеходной части и велосипедных дорожек за счёт сужения проезжей части улиц в тех пропорциях, которые отстаивает правительство Москвы. По результатам слушаний направить рекомендации мэру и Правительству Москвы.

Общественный транспорт как загон

Классность наземного общественного транспорта порой не соответствует реальному пассажирскому потоку. В часы пик транспорт переполнен. Схемы многих маршрутов устарели, не связывают социальные объекты. В Новой Москве транспорт отстал от складывающейся миграции горожан.

Требования:

1. Провести анализ заполняемости подвижного состава наземного общественного транспорта с учётом временных интервалов. Внедрить разрывные графики движения, отказаться от турникетов на загруженных маршрутах. Транспортное обслуживание

населения должно соответствовать социальному стандарту (Распоряжение Минтранса России № НА-19-Р от 03.01.2017 г.)

2. Предусмотреть установку автоматов пополнения карты «Тройка» в павильонах остановок или в салонах транспорта. Сейчас возможность удобного пополнения карты отсутствует, и пассажиры вынужденно платят за проезд 56 руб. вместо 36 руб.
3. Проверить системы отопления и вентиляции общественного транспорта на фактическое, а не документальное соответствие ГОСТу 30593-2015
4. Развивать в общественном транспорте мировой тренд MAAS – «Мобильность как услуга», а также «бесшовные» перевозки – возможность использовать различные виды транспорта в одной системе. Ввести оплату картой «Тройка» за все виды транспорта, включая такси, каршеринг, прокат самокатов и велосипедов.
5. Для повышения уровня безопасности пассажиров такси:
 - а) принять постановления Правительства Москвы об обязательном информировании ЦОДД Правительства Москвы со стороны такси-агрегаторов о каждом заказе и водителе-исполнителе; ввести жесткую административную ответственность за непередачу таких данных, например, в КоАП г. Москвы.
 - б) вести для всех без исключения иностранных граждан требование о наличии у них российского водительского удостоверения, как обязательное условие получения лицензии для работы в сфере такси-перевозок.
6. В сфере каршеринга для защиты прав потребителей услуг принять постановление Правительства Москвы «Правил организации транспортного обслуживания населения сервисами каршеринга».
7. В сфере регулирования сервисов карпулинга ввести требования о передаче данных пользователей сервисами в Единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ).

Парковки

В Москве острый дефицит парковочных мест. Его обусловила сложившаяся система застройки и, как следствие, — насыщенная внутренняя миграция горожан, которую усугубляет приток населения Новой Москвы с ее бурным строительством, а также из соседних регионов. Вводимые жилкомплексы не отвечают требованиям организации парковок. У большинства лечебных и воспитательных учреждений нет площадок для временных стоянок.

Требования:

1. Правительством Москвы ввести жесткое регулирование и контроль за соблюдением норм по выделению социальной и дорожной инфраструктуры при проектировании и сдаче в эксплуатацию жилого и коммерческого фонда.
2. Проводить ревизии парковочного пространства на предмет соблюдения этих норм.

Платные парковки

Зона платных парковок, в противоречие обещаниям властей столицы, агрессивно расширяется из центра на периферию города в «спальные» районы. В 2018 г. число платных мест превысило 86 тыс. Стоимость парковки уже поднялась до 200 руб. за час. Доходы города от этого в 2017 г. **составили 5,3 млрд. руб.** (на 21% больше, чем в 2016 г.).

Департамент транспорта Москвы ведет администрирование резидентских парковочных разрешений крайне неудовлетворительно, что ущемляет гражданские права горожан и наносит им финансовый ущерб.

Власти города превращают в платные парковки дорожную сеть, но не строят бесплатные. При этом сохранены бесплатные ведомственные парковки.

У большинства москвичей со средним и ниже среднего достатком есть основание опасаться, что и впредь бесплатные парковки будут переданы под платные, это сократит доступность машиномест. Во дворах же острая нехватка бесплатных.

При этом ни общую политику, ни меры, касающиеся парковочного пространства, власти Москвы не обсуждают с общественностью и жителями. Доводы несогласных горожан, кошельком ощутившую последствия парковочной политики, правительство города «не слышит», хотя аргументы звучат в средствах информации. Под прикрытием лозунга «во благо москвичей» власти волюнтаристски насаждают вредоносные для жителей новшества, злоупотребляя терпимостью и неагрессивностью горожан. Тем не менее, рост стоимости парковки и сокращение бесплатных машиномест – взрывоопасные факторы для роста социальной напряженности и открытых протестов.

Участники конференции считают важным довести до сведения Правительства Москвы:

Политика роста платных парковок и повышения тарифов за пользование ими не решила и не решит транспортных проблем города. Максимум — даст краткосрочный эффект.

Требования:

1. Немедленно ввести мораторий на расширение зоны платных парковок.
2. Изменить систему тарификации в сторону увеличения бесплатных минут
3. Запретить отзыв резидентских разрешений на основании неоплаченных штрафов.
4. Закрыть бесплатные ведомственные парковки в зоне платных парковок.
5. Провести общественные слушания на тему о продлении платного парковочного режима.
6. Провести административные и аудиторские проверки коммерческих паркингов на предмет подтверждения законности их хозяйственных полномочий.
7. Пересмотреть статус платных парковок, в первую очередь, в зонах, приближенных к жилым домам, и прежде всего, в «спальных» районах.
8. Ввести постоянный контроль деятельности администраторов парковок на предмет исполнения ими предписаний федерального закона о льготах пенсионерам и инвалидам; использовать строжайшие меры наказаний к нарушителям.
9. Разработать и предоставить общественности программу развития бесплатных, социальных парковок.

Субсидии на установку шлагбаумов — следствие политики платных парковок

Власти стали выделять субсидии на установку шлагбаумов во дворах в зонах платной парковки в сумме до 100 тыс. руб. Это создаёт массу проблем. В частности, фальсифицируются решения общих собраний на установку шлагбаумов, деньги идут на благоустройство и ремонт зданий, но на сайтах управ нет смет по видам работ.

Требования:

1. Создать доступ для жителей информации о расходовании средств.
2. На предмет расходования этих средств провести аудиторские проверки Контрольно-счётной Палатой Москвы.

Снос гаражных комплексов. Протесты автовладельцев

Только четверть машин москвичей хранятся в гаражах и на автостоянках. За последние 15 лет в Москве вследствие политики властей исчезло ок. 2 тыс. коллективных автостоянок со статусом некоммерческих организаций. У них, надлежащих землепользователей, конфискованы земельные участки, без компенсаций уничтожено дорогостоящее имущество. Автомобилистам чинятся препятствия в оформлении земельно-правовых отношений, формировании земельных участков со стоянками и их постановке на кадастровый учет.

Множество обращения владельцев гаражей к правоохранителям, суды, административные органы, как правило, пересылается в префектуры, управы, но эти организации лишь исполнители **нормативных актов Правительства Москвы**. А потому обращения остаются без практических решений. Иногда владельцам гаражей предлагают компенсации за снос, но их размеры не всегда равны реальной стоимости объектов, получить их крайне сложно — гаражники годами выбивают свои же деньги.

Требования:

1. Ввести моратория на снос гаражей.
2. В случае принятия властями обоснованного решения о сносе гаражей в обязательном порядке предлагать собственникам безвозмездно места в новых строящихся паркингах в районе, предпочтительном для собственников, или предоставить сумму компенсационных выплат, которая была бы равна оценочной стоимости строительства нового гаража на данном земельном участке.

Прозрачность расходования средств, полученных за оплату парковок и правонарушения в области БДД

Штрафы за правонарушения в области дорожного движения в 2017 году **принесли в столичный бюджет 16,6 млрд руб.** (В 2016 г. — 13,144 млрд руб. Рост — 26 %). Это бюджет такого, например, города, как Казань.

Львиную долю поступлений обеспечивают системы фото-видеофиксации нарушений. На столичных дорогах установлено 1,5 тысячи стационарных и ок. 400 мобильных камер.

Проведенный ФАР мониторинг стационарных камер в Москве показал: большинство камер установлены с нарушением ГОСТа. Так, на МКАД **более 80% камер** не предваряются табличками 8.23 «Фотофиксация» и ограничительными дорожными знаками.

Таким образом, из инструмента профилактики правонарушений камеры фотофиксации давно превратились в систему заработка на безопасности.

Требования:

1. Привести в соответствие с действующим законодательством порядок обеспечения работы камер фото-видеофиксации.
2. Поступления от штрафов за нарушения ПДД должны целевым образом поступать в Дорожный фонд Москвы.
3. Довести до сведения общественности данные с комментариями специалистов о расходовании средств сборов с платных парковок и штрафов за нарушение условий платных парковок. Эти средства должны расходоваться исключительно на обустройство парковочного пространства, включая бесплатные социальные парковки.

Организация дорожного движения и развитие дорожной инфраструктуры

При масштабной оптимизации транспортных потоков исполнители системно упускают мероприятия как бы не ключевые, но важнейшие для предупреждения ДТП. На дорогах при проведении ремонтных работ не устанавливаются дорожные знаки о временных ограничениях движения, не наносится соответствующая разметка.

В столице ощущается острая нехватка перехватывающих парковок, тогда как об их создании с покрывающим потребности количеством мест власти провозглашали, еще преступая к реформам на дорогах.

Для обеспечения безопасности мотоциклистов, а равно и всех участников движения, необходимо разрешить мотоциклистам передвигаться по полосам общественного

транспорта. Выводы Департамента транспорта о нецелесообразности такого порядка неубедительны.

Власти столицы недостаточно используют территории, непригодные под жилье, коммунальные и проч. цели, которые можно отдать под парковки. Считаем неотложным делом начать строительство над широкими дорогами (МКАД, ТТК, вылетные магистрали) надстроек эстакадного типа, предназначенных именно для парковки автомобилей и такси, с элементами озеленения, благоустройства и обслуживающей инфраструктурой.

Требования:

1. Создать целевую городскую программу развития парковочной инфраструктуры Москвы, как важнейшей необходимой задачи для большинства из 5 млн. семей москвичей. Источником ее финансирования могут стать ресурсы от штрафов на автодорогах.
2. Совместно с Московской областью в предельно короткий срок обеспечить строительство перехватывающих парковок.
3. Основываясь на принципе безопасности и рациональности, увеличивать количество полос движения, а также увеличивать скоростной режим на магистралях, чтобы повысить на них пропускную способность.
4. Обеспечивать дорожную сеть разметкой и знаками в соответствии с ГОСТами.
5. Разрешить водителям, управляющим мотоциклами на двух колесах, движение по выделенным полосам для общественного транспорта.

Стимулирование экологического транспорта и отмена транспортного налога

Для роста безопасности жизни в мегаполисе нужны стимулы для смены транспорта на экологичный, как личного, так и коммерческого использования (такси, каршеринг и пр.)

Мототранспорт более экологичен по сравнению с автомобилями и используется сезонно, а транспортный налог платится за год.

Требования:

1. Обсудить предложение: на автомобили класса Евро5, гибриды и электромобили обнулить ставку налога на автотранспорт; на класс Евро 4 снизить ставку в два раза.
2. Стимулировать переход такси и каршеринга на гибриды и электромобили.
3. Используя европейский опыт, рассмотреть вариант дотаций из городского бюджета московским автовладельцам, включая бизнесменов, приобретающим гибридные и электромобили.
4. Отменить транспортный налог на мототранспорт, как сезонный вид транспорта.

Для систематизации самых болезненных проблем транспортной политики правительства Москвы и выработки компетентных решений для их разрешения, Федерация автовладельцев России и Моссовет принимает предложения для создания действительно комфортной Москвы будущего, формированию благоприятной и безопасной для всех городской среды.

Отправляйте ваши предложения на: vadim@kumin.online

Компромиссные решения будут переданы в Правительство Москвы и опубликованы на сайтах ФАР и Моссовета.