

КОНЪЮНКТУРА



Требуется определённое мужество власти. Поскольку уже время прошло, можно определённо сказать, что политическую ответственность за введение платной парковки в Москве в полной мере взял на себя лично Сергей Собянин. Сейчас народ уже привык и перестал ругаться. А в первое время кое-кого, меня в том числе, обещали за ноги повесить.

Поэтому мой совет пермякам: сначала вычислите нормальный уровень тарифа на том участке территории, где уже введена платная парковка. Нормальный уровень — это когда пиковая занятость парковочных мест не превышает 80%. То есть на кого-то это подействовало. Ваш тариф в 15 руб., судя по пиковой нагрузке 92%, вообще ни на кого не подействовал, ребята! То есть это мероприятие было сделано, скажем мягко, «в пользу бедных».

— Но действовать нужно аккуратно, потому что и платёжеспособность у пермяков не такая, как у москвичей.

— Но я ведь и не говорю, что вам нужно сделать тариф в 200 руб.! Вам нужно сделать такой тариф, при котором пиковая загрузка будет находиться максимум в пределах 75–80%. Это уже инженерный вопрос, а не политический. Пока складывается впечатление, что ваш тариф вообще ни на кого не действует или действует, но незначительно с точки зрения улучшения транспортной ситуации.

— Но здесь сталкиваются с одной стороны теоретические расчёты, с другой — субъективные отношения горожан, кто-то не готов к этим нововведениям чисто психологически.

— Нет ни одного города в мире — бедного, богатого, успешного, неуспешного, где бы жители очень радовались тому, что парковка вдруг стала платной. Такого города в мире нет! Платную парковку в Париже ввели в начале 1960-х годов. Там имел место такой мем: «Мы не для того делали Великую французскую революцию, чтобы подобно янки платить за парковку» — американцы же за парковку платят с 1930-х годов. Ни в одном городе люди платную парковку с энтузиазмом не воспринимают, вопрос только в том, как налажен диалог между городскими властями и жителями, насколько власти способны объяснить людям, что всё это делается ради общего блага. Но и тогда надо быть готовым к тому, что радоваться этому никто не будет. Пиар-компонент в самом серьёзном техническом смысле здесь играет огромную роль.

Когда в мировых столицах вводилась платная парковка, власть всегда брала на себя ответственность за это — градоначальники разговаривали с жителями. С парижанами говорил тогдашний мэр Парижа Жак Ширак, потом он стал президентом Франции, с жителями Лондона — Кен Ливингстон, с москвичами —

Сергей Собянин. Это вопрос серьёзный, кто-то должен говорить, объяснять, убеждать, общегородские ивенты организовывать нужные, демонстрировать плюсы, которые получает город.

— Если вернуться к опыту Москвы. В 2015 году в столице проходили уличные протесты против платной парковки...

— Да, были протесты... Но на самом деле, во-первых, протесты в Москве не были массовыми. Во-вторых, основную массу протестующих составляли не реальные автомобилисты, озабоченные тем, что им придётся платить за парковку. В основном протестовали завсегдатаи подобных акций, представители городского активизма, которые готовы протестовать по самым разным поводам. Я не хочу называть их имена и фамилии, но там были люди, которые в жизни автомобиль не водили. Но и даже с этими протестантами город должен беседовать — не полиция должна беседовать, а представители городской администрации. Я не говорю, что это просто, это очень сложная задача.

— На ваш взгляд, как должен быть выстроен этот диалог, если учитывать, что поднять тариф мэрия Перми может своим внутренним распоряжением...

— Совершенно верно! Собственник дороги по закону имеет право устанавливать платную парковку. Это правда. А как это выстроить? У пермских властей наверняка есть специалисты по связям с общественностью, я думаю, они лучше меня знают, как объяснить горожанам необходимость принимаемых мер.

— Если вернуться к опыту Москвы, вы считаете, что столичные власти всё сделали правильно или всё же были допущены какие-то управленческие ошибки?

— Негативная реакция была неизбежной. Действия были в целом правильными. Но, как говорится, мужик крепок задним умом, и можно говорить, что какие-то вещи практически были сделаны не очень аккуратно. Но сейчас всё это уже не имеет никакого значения. Вот я могу точно сказать, что горожане, обыватели к этому привыкли и город акцептовал платную парковку.

Нужно избавиться от алармизма: «Ой, как страшно! Ой, как все будут против!» Но позвольте, платная парковка в мире внедряется с 1934 года, когда она появилась в Детройте. Для современного мегаполиса это вещь неизбежная, хотя общественное сопротивление она вызывает всегда. Город к этому привыкает за полтора-два года с гарантией. Самое главное — не рассматривать это как катастрофическую социально-политическую коллизию. Это не очень сладкое лекарство, зато примешь — и вылечишься.

СТРОИТЕЛЬСТВО

Школа по «минималке»

Краевые власти рассчитали, сколько образовательных учреждений должно быть в Прикамье

Алёна Морозова

На прошлой неделе на заседании Общественного совета при Министерстве строительства и архитектуры Пермского края был представлен проект региональных нормативов обеспеченности населения объектами образования — школами и детскими садами.

Региональные нормативы градостроительного проектирования (РНГП) устанавливают предельные значения показателей обеспеченности и доступности и фактически являются инструментом регулирования всех местных нормативов градостроительного проектирования, предельные значения которых не могут быть ниже показателей, установленных на уровне региона.

Отметим также, что эти нормативы распространяются на планировку, застройку и реконструкцию территорий городских округов, городских и сельских населённых пунктов региона в пределах их границ. Иными словами, после вступления в силу РНГП все муниципальные образования Пермского края должны привести местные нормативы градпроектирования к значениям показателей не ниже содержащихся в РНГП, внести соответствующие изменения в документы территориального планирования (генпланы городских округов, городских и сельских поселений), градостроительного зонирования (правила землепользования и застройки муниципальных образований), обеспечить разработку корректных проектов планировки территории и проектов межевания, выдачу корректных разрешений на строительство объектов капитального строительства.

В частности, предложенный Общественному совету проект предусматривает установление минимального уровня обеспеченности населения региона детскими садами и школами и максимального уровня территориальной доступности указанных объектов образования для жителей Прикамья.

По словам заместителя министра, начальника управления градостроительной деятельности краевого министра Константина Захарова, расчёт показателей РНГП производился на основании полученных от муниципалитетов данных о количестве в муниципальных образованиях Пермского края постоянного взрослого населения и детей в возрасте от трёх до восьми лет и от семи до 18 лет.

Так, согласно методике минимально допустимый уровень обеспеченности детскими садами в регионе должен составлять 61 место на 1000 человек, школами — 119 мест на 1000 человек.

Что касается показателей максимальной доступности образовательных

учреждений, в Перми их предложено установить в границах отдельно взятых стандартных территорий нормирования, в Александровске, Гремячинске, сверхмалых городских населённых пунктах и сельской местности — в установленных границах населённых пунктов, а во всех иных случаях — в соответствии с установленными значениями пешеходной или транспортной доступности.

Глава Пермского района Александр Кузнецов отметил, что проект очень своевременный и муниципалитеты его поддержат, поскольку на данный момент отсутствие региональных нормативов не позволяет выделять земельные участки под строительство объектов социальной инфраструктуры. «Во всех регионах, где идёт активная застройка, нужно нормализовать отношения с застройщиками, нужно либо отказывать, либо идти на какое-то взаимодействие, показывая, что мы можем не только строить дома, но и создавать комфортные условия для проживания. А они без развития социальной и инфраструктурной жизни невозможны», — подчеркнул Александр Кузнецов.

Председатель Общественного совета при Министерстве строительства и архитектуры Пермского края Олег Жданов предложил принять проект и предложенную информацию к сведению и рекомендовать региональному правительству продолжить широкое общественное обсуждение этого вопроса.

«Нам на этом этапе важно собрать «копилку мнений», рекомендаций, которые мы учтём», — резюмировал глава краевого минстроя Михаил Сюткин.

Также министром было отмечено, что 30 марта при ведомстве была создана административная комиссия, уполномоченная выносить коллегиальные решения для выдачи предписаний по результатам выявленных нарушений органам местного самоуправления.

В состав комиссии вошли 12 человек. Это представители минстроя, ДГА, ИГСН, Госинспекции по охране объектов культурного наследия, руководитель Торгово-промышленной палаты.

«Ранее этим занималось конкретное лицо. Чтобы это решение не являлось односторонним, чтобы исключить риски субъективной оценки, необходимо всестороннее обсуждение», — пояснил Михаил Сюткин.