



**МКУ «Институт развития стратегических инициатив»**

150000, Ярославль, ул. Максимова, 8.  
Тел.: 72-92-71, 30-24-80; e-mail: [info@indsi.ru](mailto:info@indsi.ru)

---

**ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ**  
**ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ**  
**«Проблема автомобильных стоянок**  
**в городе Ярославле»**

Директор: Е.Л. Павлова

Исполнитель: Е.В. Диунова

Ярославль, март 2015

## Оглавление

|  |    |
|--|----|
| <b>Введение</b> .....  | 3  |
| <b>Пешеходы и автомобилисты</b> .....  | 4  |
| <b>Парковки во дворах</b> .....  | 6  |
| <b>Парковки на центральных улицах города</b> .....                           | 15 |
| <b>Характеристики платной парковки в центре: мнение автомобилистов</b> ..... | 19 |
| <b>Платные парковки в центре: предпочтения автовладельцев</b> .....          | 22 |
| <b>Выводы</b> .....  | 26 |



## Введение

По заказу мэрии г. Ярославля, МКУ «Институт развития стратегических инициатив» провел исследование, посвященное проблеме автомобильных стоянок (парковок) в г.Ярославле.

Целью исследования являлись:

- общественная оценка проекта введения платных парковок в центре г.Ярославля, их предпочтительные характеристики;
- изучение ситуации с парковкой автомобилей во дворах
- Задачи исследования:
  - определить отношение ярославцев к неупорядоченной стоянке автомобилей на улицах центра города и во дворах;
  - определить отношение к введению платной парковки в центре, выявить наиболее приемлемые параметры (расположение, время работы, размер оплаты и пр.);
  - собрать информацию о вариантах парковки автомобилей во дворах домов, определить степень нехватки парковочных мест во дворах;
  - выяснить, кто, по мнению ярославцев, должен финансировать обустройство парковочных мест во дворах домов.

Исследование проходило в два этапа. В ходе первого этапа 19-24 февраля 2015 г. было проведено телефонное анкетирование 400 жителей Ярославля, как пешеходов, так и автомобилистов. В ходе второго этапа в марте 2015 г. проводилось обследование центральных улиц г. Ярославля с фотофиксацией, с целью выявления реальной картины загруженности улиц.

Статистическая погрешность результатов исследования составляет 5%.



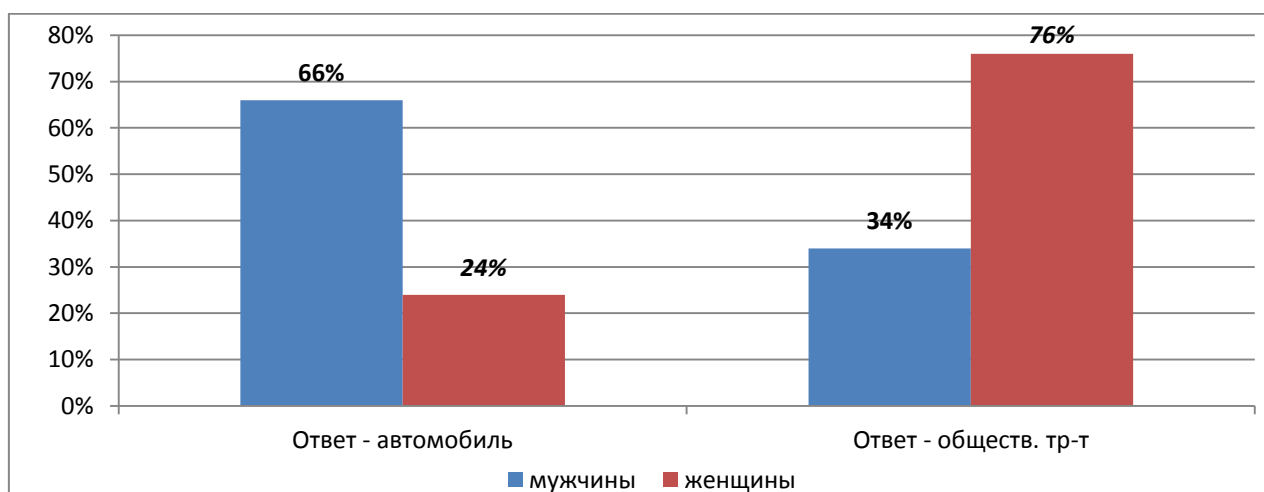
## Пешеходы и автомобилисты

В ходе первого этапа исследования было опрошено 400 ярославцев, 149 мужчин (37%) и 251 женщина (63%).

Согласно данным январского опроса МКУ «ИРСИ», автомобиль есть в семьях у 40% ярославцев. Данные настоящего опроса подтверждают эту информацию.

Всем респондентам был задан вопрос: что для них является основным средством передвижения по городу – автомобиль или общественный транспорт. Ответы приведены в диаграмме 1. Чрезвычайный интерес представляет гендерное соотношение автомобилистов и пешеходов.

Диаграмма 1



Из диаграммы видно, что среди автомобилистов мужчин в 2,7 раза больше, чем женщин, а среди пешеходов женщин больше мужчин в 2,2 раза. В среднем же по городу 40% респондентов отнесли себя к автомобилистам, 60% - к пешеходам.

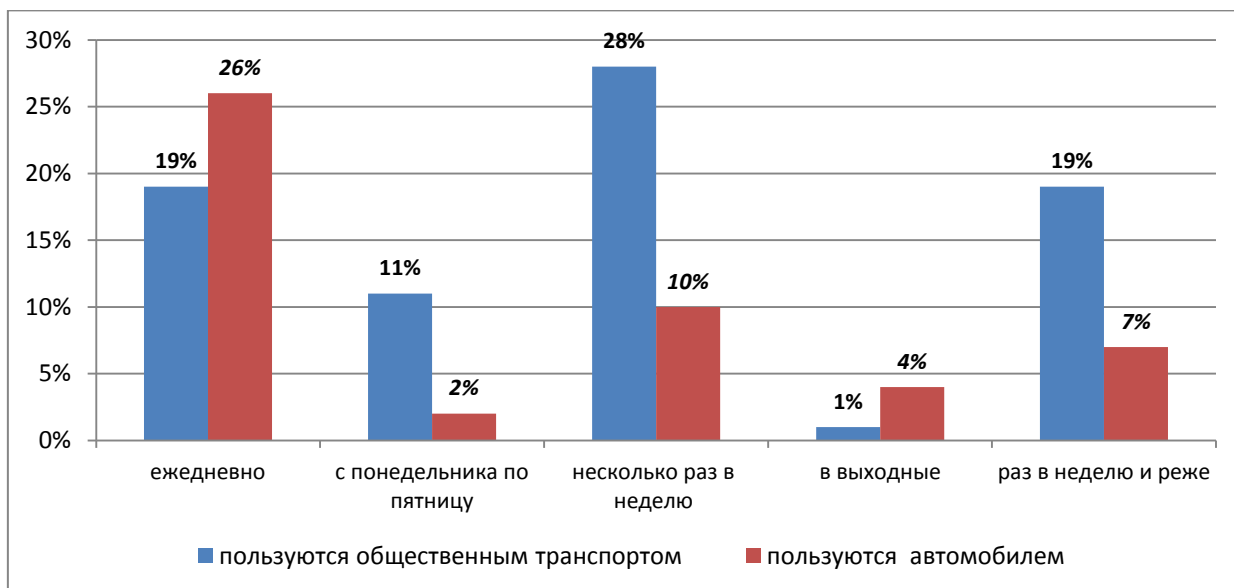
Однако не стоит думать, что автомобилисты совсем не пользуются общественным транспортом, а пешеходы никогда не ездят на автомобилях. Только 57% автомобилистов сообщили, что они никогда не пользуются общественным транспортом. 29% автомобилистов пользуются общественным транспортом раз в неделю или реже, 11% - несколько раз в неделю, по 1% автомобилистов ездят общественным транспортом ежедневно, в рабочие и выходные дни.

Пешеходы также ездят на автомобиле, но существенно реже. 84% пешеходов не ездят на автомобиле никогда. 9% - раз в неделю и реже, 4% - в выходные, 3% пешеходов пользуются автомобилем несколько раз в неделю.

В среднем по городу 23% ярославцев пользуются исключительно автомобилем, 52% передвигаются исключительно на общественном транспорте. Информация о способе передвижения остальных респондентов по городу приведена в диаграмме 2.



Диаграмма 2



Здесь также сохраняется существенный гендерный перекося: среди тех, кто вообще не пользуется общественным транспортом 42% мужчин, но только 11% женщин. Напротив, среди тех, кто вообще не пользуется автомобилем, 32% мужчин, но 63% женщин.

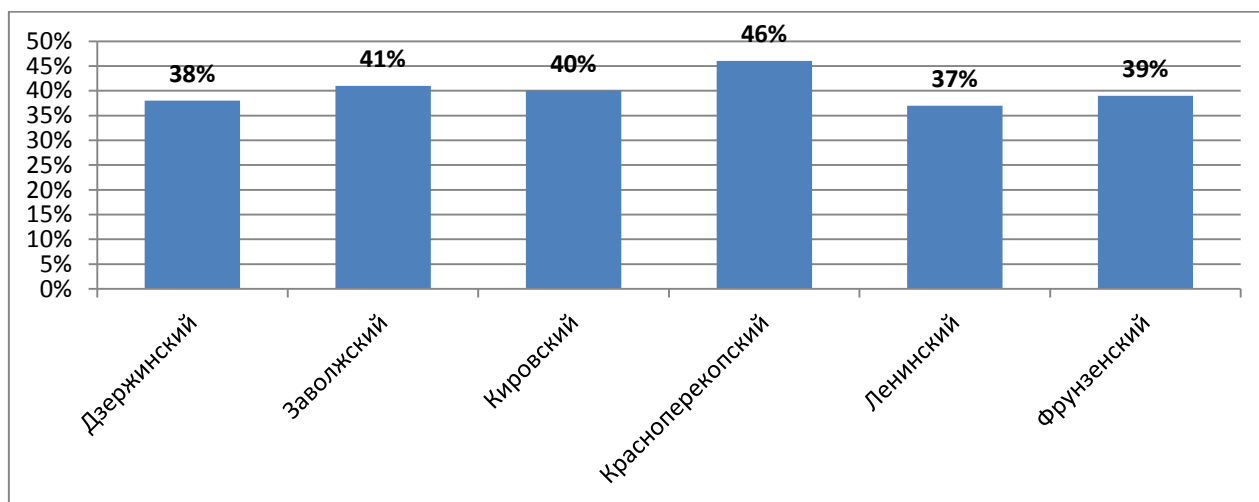
Таким образом, автомобилисты в Ярославле это преимущественно мужчины. Общественным же транспортом женщины пользуются в существенно большей степени.



## Парковки во дворах

При изучении данного вопроса необходимо обратить внимание на распределение автомобилистов по районам города. Данные о количестве владельцев автомобилей по районам города приведены в диаграмме 3

Диаграмма 3



Количество автомобилистов не коррелирует с численностью населения. Самый большой район города, Дзержинский, занимает лишь предпоследнее, пятое место по числу владельцев автомобилей. Опережает всех по данному показателю относительно небольшой Красноперекопский район.

Респондентам-автомобилистам был задан вопрос – где именно они преимущественно ставят свою машину. Ответы приведены в таблице 1.

Таблица 1

| Где именно они преимущественно ставят свою машину | Население города в целом, % | районы проживания респондентов, %: |            |           |            |           |             |
|---|-----------------------------|------------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|-------------|
|   |                             | Дзержинский                        | Заволжский | Кировский | Краснопер. | Ленинский | Фрунзенский |
| В гараже  | 25                          | 21                                 | 34         | 20        | 25         | 19        | 27          |
| На платной стоянке                                | 13                          | 10                                 | 16         | 20        | 15         | 19        | 9           |
| Во дворе на постоянное место                      | 22                          | 31                                 | 13         | 13        | 25         | 25        | 18          |
| Во дворе, как получится                           | 39                          | 38                                 | 34         | 47        | 35         | 38        | 46          |

Стоит обратить внимание на самую высокую популярность ответа «во дворе, как получится». Интересно, что этот вариант ответа выбрали 45% респондентов-мужчин, но



только 30% респондентов-женщин. На платной стоянке, напротив, оставляют свою машину 22% женщин и только 8% мужчин.

Отрадно, что ни один респондент не выбрал варианта ответа «на газоне», но, как станет ясно из диаграммы 5, респонденты лукавят - вместо социально-неодобряемого варианта ответа выбран нейтральный, «где придется».

Также владельцев автомобилей попросили ответить, насколько далеко от своего подъезда они готовы ставить свой автомобиль. Ответы в разрезе районов приведены в таблице 2.

Таблица 2

|  | Население города в целом, % | районы проживания респондентов, %: |            |           |            |           |             |
|--|-----------------------------|------------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|-------------|
|  |                             | Дзержинский                        | Заволжский | Кировский | Краснопер. | Ленинский | Фрунзенский |
| 200-500 м                                | 7                           | 5                                  | 9          | 7         | 10         | 0,0       | 9           |
| 50-200 м                                 | 23                          | 21                                 | 25         | 33        | 40         | 19        | 12          |
| Не более 50 м                            | 25                          | 24                                 | 25         | 40        | 20         | 19        | 24          |
| Только рядом с подъездом (не более 20 м) | 16                          | 21                                 | 19         | 7         | 15         | 13        | 12          |
| Главное, чтобы машину было видно из окна | 23                          | 24                                 | 13         | 13        | 10         | 44        | 33          |
| Затрудняюсь ответить                     | 6                           | 5                                  | 9          | 0         | 5          | 6         | 9           |

Можно сделать вывод, что большинство автомобилистов предпочитает ставить машину как можно ближе к дому, максимум – в пределах квартала. Примечательно, что мужчины готовы ставить машину чуть дальше от дома, чем женщины. Оставить свое средство передвижения за 50-200 метров готовы 29% мужчин и только 15% женщин. Не дальше 50 метров готовы ставить машину 22% мужчин и 28% женщин. У самого подъезда готовы парковаться 13% мужчин и 20% женщин.

Взаимоотношения жителей-автовладельцев и жителей-пешеходов – весьма болезненная тема.

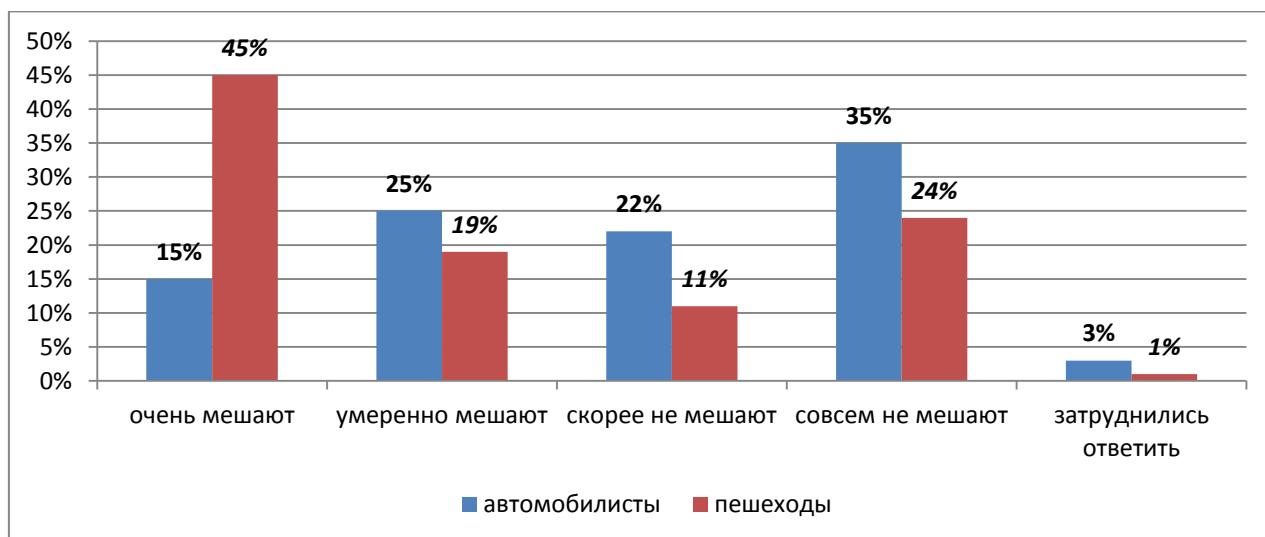
Опросы ИРСИ фиксируют постоянное недовольство ярославцев ситуаций с ненадлежащей парковкой во дворах. Автомобилисты паркуются так, что портят газоны, мешают проходить пешеходам, особенно с детьми и колясками, затрудняют проезд машинам специальных служб.



Всех респондентов, и пешеходов, и автовладельцев, попросили ответить, мешают ли им припаркованные во дворах автомашины.

Ответы респондентов-автомобилистов и респондентов-пешеходов отличались весьма существенно, поэтому приведены отдельно.

Диаграмма 4



Как видно из диаграммы, машины во дворах мешают 40% автомобилистов, но 64% пешеходов.

Представляется интересным привести данные о том, насколько мешают припаркованные во дворах машины в разрезе районов города.

Таблица 3

|                         | Население города в целом, % | районы проживания респондентов, %: |            |           |            |           |             |
|-------------------------|-----------------------------|------------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|-------------|
|                         |                             | Дзержинский                        | Заволжский | Кировский | Краснопер. | Ленинский | Фрунзенский |
| 1. Очень мешают         | 33                          | 37                                 | 30         | 37        | 21         | 23        | 41          |
| 2. Умеренно мешают      | 22                          | 21                                 | 19         | 21        | 23         | 33        | 20          |
| 3. Скорее не мешают     | 15                          | 5                                  | 19         | 21        | 25         | 16        | 18          |
| 4. Совсем не мешают     | 28                          | 34                                 | 30         | 21        | 32         | 28        | 20          |
| 5. Затрудняюсь ответить | 2                           | 5                                  | 1          | 0         | 0          | 0         | 1           |

При рассмотрении результатов стоит помнить о разнице в ответах автомобилистов и пешеходов. Чем больше в районе автомобилистов, тем меньше жителям района

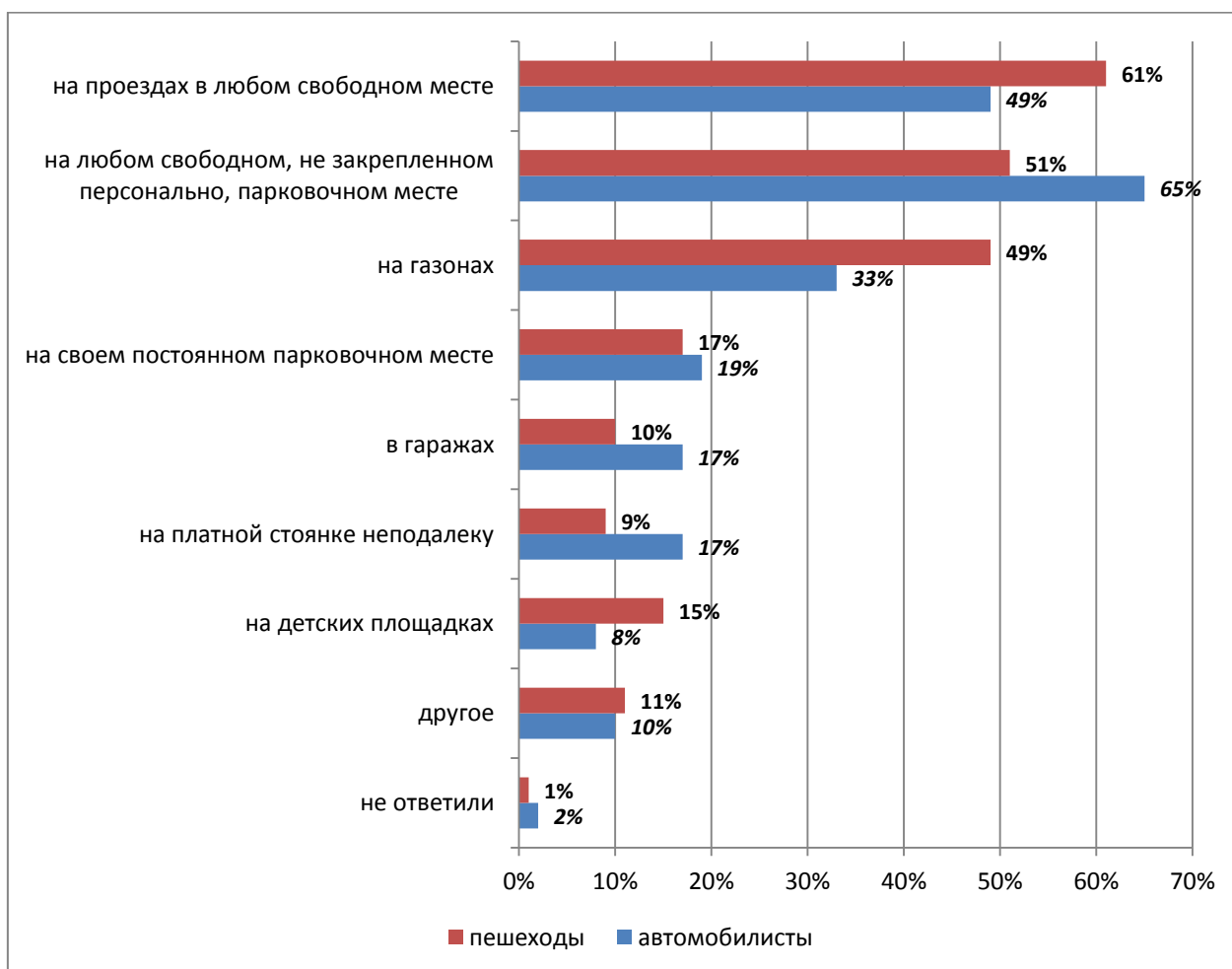




мешают припаркованные во дворах автомобили. Но даже с учетом этого, во всех районах, кроме Красноперекопского и Заволжского, число жителей, которым припаркованные во дворах автомобили мешают, превышает 50%.

Всех респондентов, и пешеходов, и автомобилистов, спросили, где жильцы их дома преимущественно паркуют свои автомобили. Ответы автомобилистов и пешеходов отличаются, и весьма существенно. Они приведены в диаграмме 5. Можно было выбрать несколько вариантов ответа, поэтому сумма процентов превышает 100.

Диаграмма 5



Интересно сравнить данные настоящей диаграммы с теми, что приведены в таблице 1. Напомним, что в таблице приведены ответы автомобилистов на вопрос, где лично они оставляют машину. Никто из отвечавших на данный вопрос не сознался, что оставляет машину на газоне. Однако, жители домов, где проживают автомобилисты, фиксируют, что те весьма часто паркуют машины именно на газоне. Можно предположить, что во втором случае ситуация оценена более объективно.

Вариант ответа «другое» по сути, повторял вариант ответа «на любом свободном месте», но несколько конкретизировал его: «под окнами», «на тротуаре», «у помойки».

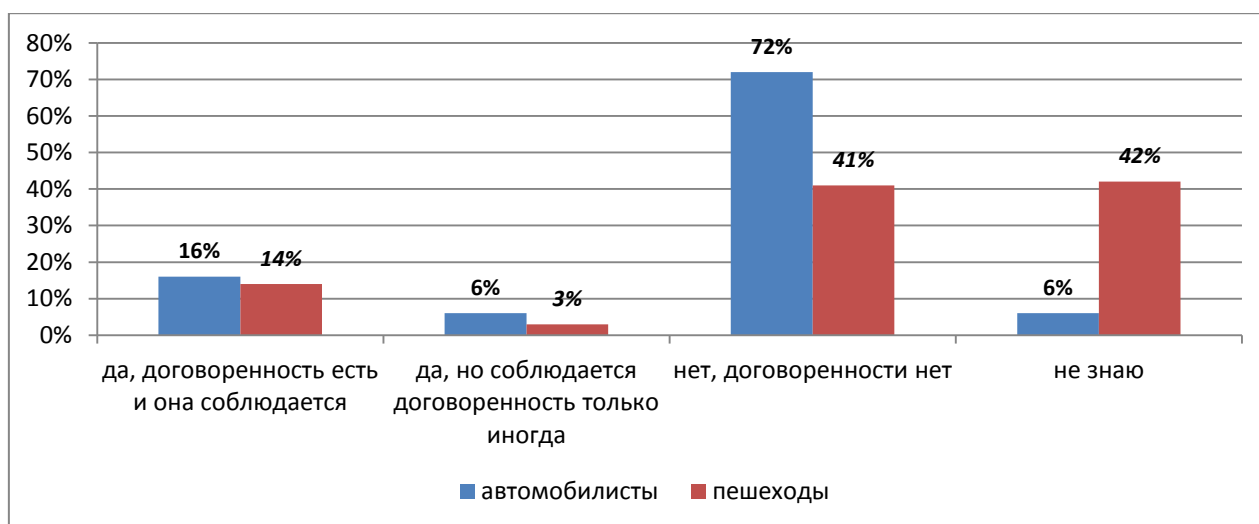


Резюмируя ситуацию с парковками во дворах, можно констатировать, что большинству жителей города припаркованные во дворах машины мешают, и порядка в этой области не наблюдается. Автомобили ставятся где придется, на любом свободном месте, максимально близко к подъезду. Даже если автомобилисты не замечают этого, они создают проблему для других обитателей своих домов.

Поскольку есть две группы, интересы которых приходят в явное противоречие, то сторонам приходится договариваться. Всем респондентам был задан вопрос – есть ли в их дворе договоренность между автовладельцами о закреплении парковочных мест.

Ответы автовладельцев и пешеходов отличались, причем очень примечательно. Информация приведена в диаграмме 6

Диаграмма 6



Интересно, что мнения относительно существования договоренности о парковке практически совпадают в тех случаях, когда договоренность есть. Почти равное количество пешеходов считают, что договоренности нет или не знают о том, существует ли она. Иными словами, там, где договоренность есть, о ней осведомлены все жильцы дома.

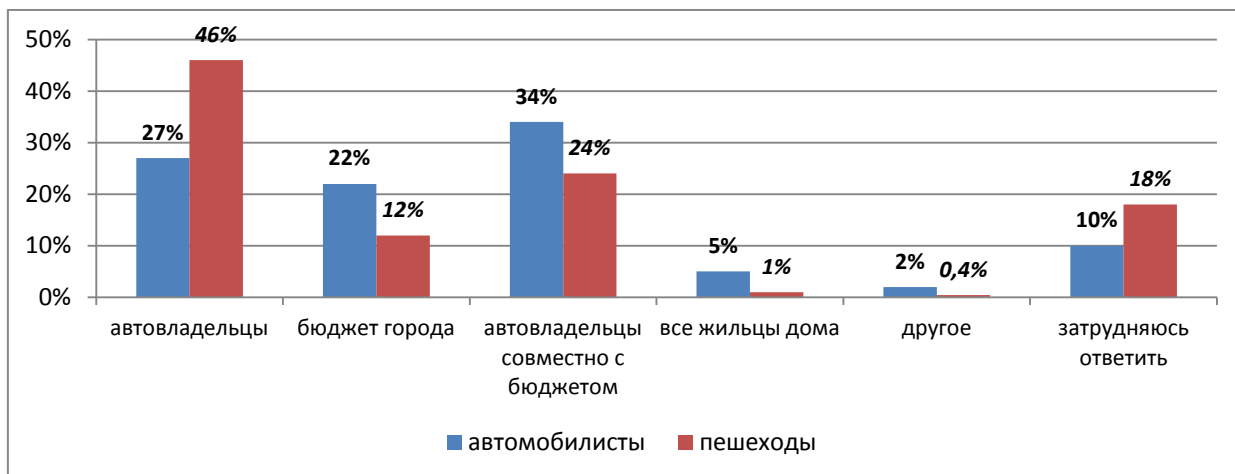
Лишь в 15-18% ярославских дворов есть договоренность владельцев машин и жителей-пешеходов.

В этой связи интересен ответ респондентов на вопрос - кто должен платить за организацию парковочных мест у дома. Лишь 2 респондента выразили удивление: «за что тут платить?», еще двое решили, что никто не должен платить. Остальные уверены, что потратить деньги придется. Ответы на вопрос о том, кто должен платить, приведены в диаграмме 7. Ответы автомобилистов и пешеходов различались, поэтому приведены отдельно.



Итак, в целом по городу оплачивать организацию парковочных мест во дворах надо, по мнению респондентов, следующим образом:

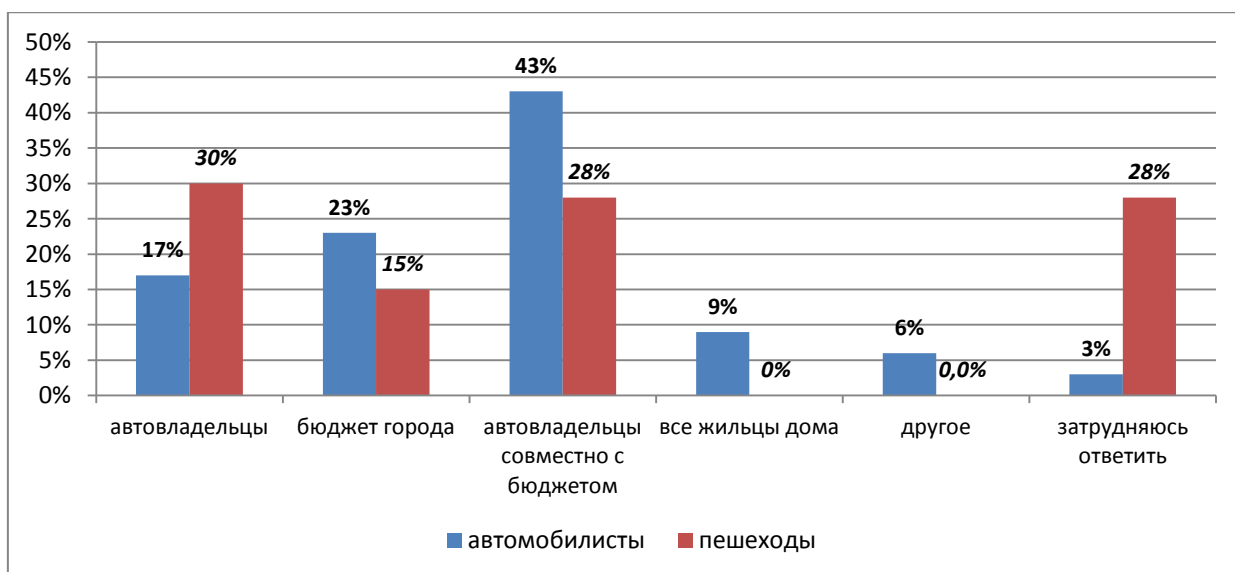
Диаграмма 7



То есть, с точки зрения пешеходов, платить должны автовладельцы. Если это обременение разделит с ними бюджет города, то это тоже вполне приемлемый вариант. Автовладельцы придерживаются другого мнения – бюджет города обязательно должен разделить с ними затраты по обустройству парковочных мест во дворах, или оплатить все целиком.

Интересно сравнить эти данные с теми ответами, которые дали респонденты, во дворах которых существует договоренность о парковке машин. Фактически это дает ответ на вопрос, как финансируется обустройство парковок во дворах на практике. Ответы приведены в диаграмме 8.

Диаграмма 8





Таким образом, получается следующая картина. Чаще всего платят автовладельцы совместно с бюджетом города. В четверти случаев платит только бюджет города. Пешеходы за обустройство парковочных мест не платят, или не вдаются в подробности.

По сложившейся практике, любые финансовые затраты должны нести автомобилисты, а не жильцы-пешеходы.

Органам местного самоуправления необходимо уделить максимум внимания вопросу о договоренностях между жителями. Есть очень высокий уровень недовольства ненадлежащими парковками во дворах, есть прецеденты успешного разрешения конфликта, но совершенно очевидно, что без помощи органов МСУ, как минимум организационной и консультационной, разрешить ситуацию не удастся. В настоящий момент ОМСУ должного внимания проблеме не уделяют. Интервьюеры фиксируют жалобы «обращались в администрацию района, мэрию, к депутатам – положительных результатов нет».

Решение проблемы затрудняется тем, что мест для парковки во дворах совершенно недостаточно.

Респондентов попросили рассказать, сколько парковочных мест есть в их дворах и сколько еще мест для парковки надо добавить. Условия анонимности анкеты позволяют привести лишь обобщённые данные в разрезе районов города, но, при необходимости, МКУ «ИРСИ» может провести исследование конкретно выбранных дворов. Ответы и пешеходов, и автомобилистов на этот раз практически совпадали. Колебания, как правило, не выходили за пределы статистической погрешности.

Оценка количества *имеющихся во дворе* парковочных мест приведена в таблице 4.

Таблица 4

|                                      | Население города в целом,% | районы проживания респондентов,%: |            |           |            |           |             |
|--------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|-------------|
|                                      |                            | Дзержинский                       | Заволжский | Кировский | Краснопер. | Ленинский | Фрунзенский |
| Во дворе нет машиномест для парковки | 12                         | 13                                | 9          | 13        | 9          | 14        | 13          |
| 1-5 мест                             | 8                          | 11                                | 10         | 8         | 2          | 2         | 8           |
| 6-10 мест                            | 22                         | 21                                | 19         | 21        | 25         | 28        | 19          |
| 11-15 мест                           | 15                         | 16                                | 10         | 24        | 18         | 19        | 10          |
| 16-20 мест                           | 21                         | 20                                | 18         | 13        | 25         | 19        | 26          |
| 21-30 мест                           | 9                          | 8                                 | 13         | 11        | 7          | 0         | 13          |



|                       |   |   |    |   |   |    |   |
|-----------------------|---|---|----|---|---|----|---|
| 35 мест и больше      | 6 | 5 | 10 | 5 | 5 | 5  | 6 |
| Затруднились ответить | 8 | 6 | 11 | 5 | 9 | 14 | 5 |

Автомобилисты несколько критичнее, чем пешеходы, оценивают количество машиномест во дворах. Так, вариант «16 – 20 машиномест» выбрало 17% автомобилистов, но 23% пешеходов.

Как видно из таблицы, в большинстве районов во дворах всего 6-20 машиномест. Учитывая, что один двор приходится на несколько домов, а машины есть в семьях 40% ярославцев, этого явно недостаточно.

Интервьюеры зафиксировали предложения респондентов – использовать в ночное время парковки у крупных супермаркетов. Пусть автомобилисты за небольшую плату ставят свои машины там, а не во дворах. Возможно, имеет смысл рассмотреть этот вариант решения проблемы ненадлежащей парковки во дворах при посредничестве органов МСУ. Респонденты-автовладельцы, озвучивавшие такое предложение, готовы были оплачивать стоянку своей машины.

Это проблема не только старых районов. Как видно из диаграммы, это проблема и относительно недавно застраивавшихся районов, в частности Дзержинского, Заволжского, Фрунзенского. К сожалению, необходимость застройщику предусмотреть места для парковки при строительстве новых домов не закреплена на уровне нормативов.

Интересно, что женщины были склонны называть меньшее количество машиномест, чем мужчины. Это может быть следствием лучшей технической грамотности мужчин, то возможно и другое объяснение. Поскольку автомобилисты – преимущественно мужчины, а пешеходы - женщины, то налицо еще одно подтверждение конфликта интересов. Женщинам чем меньше машин - тем лучше, двор безопаснее. Мужчинам же необходимо где-то парковаться, причем, как было выяснено выше, чем ближе к подъезду, тем лучше.

Респондентов попросили ответить, сколько, по их мнению, мест для парковки *надо добавить в их дворе*. Ответы респондентов приведены в таблице 5.

Таблица 5

|                                      | Население города в целом, % | районы проживания респондентов, %: |            |           |            |           |             |
|--------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|-------------|
|                                      |                             | Дзержинский                        | Заволжский | Кировский | Краснопер. | Ленинский | Фрунзенский |
| Не нужны во дворе места для парковки | 27                          | 26                                 | 30         | 29        | 23         | 16        | 32          |



|                       |           |    |    |    |    |    |    |
|-----------------------|-----------|----|----|----|----|----|----|
| 1-5 мест              | <b>13</b> | 10 | 11 | 13 | 16 | 19 | 12 |
| 6-10 мест             | <b>19</b> | 18 | 19 | 29 | 27 | 21 | 12 |
| 11-15 мест            | <b>17</b> | 19 | 15 | 11 | 14 | 14 | 24 |
| 25 мест               | <b>3</b>  | 5  | 3  | 3  | 0  | 2  | 0  |
| 30 мест и больше      | <b>7</b>  | 8  | 6  | 0  | 7  | 5  | 11 |
| Затруднились ответить | <b>15</b> | 14 | 15 | 16 | 14 | 23 | 10 |

Интересная ситуация – самое большое число жителей вообще за то, чтоб количество машиномест во дворе не увеличивалось. Причем, это мнение и 24% автомобилистов, и 29% пешеходов, и 24% мужчин, и 29% женщин. Машины во дворах мешают.

С большой долей вероятности можно предположить, что жители отдают себе отчет в том, что увеличить количество мест для парковки можно только за счет уменьшения иных площадей двора: детских площадок, зеленых зон и т.п.

Закрепление парковочных мест за конкретными автовладельцами больше поддерживают автовладельцы. Но это тоже не выход, поскольку создает проблемы в случае приезда гостей на автомобиле.

«За» закрепление мест высказалось 38% респондентов, (45% автомобилистов и 34% пешеходов), против – 39% респондентов (41% автомобилистов и 38% пешеходов). Затруднились с ответом 23% респондентов (15% автомобилистов и 29% пешеходов).

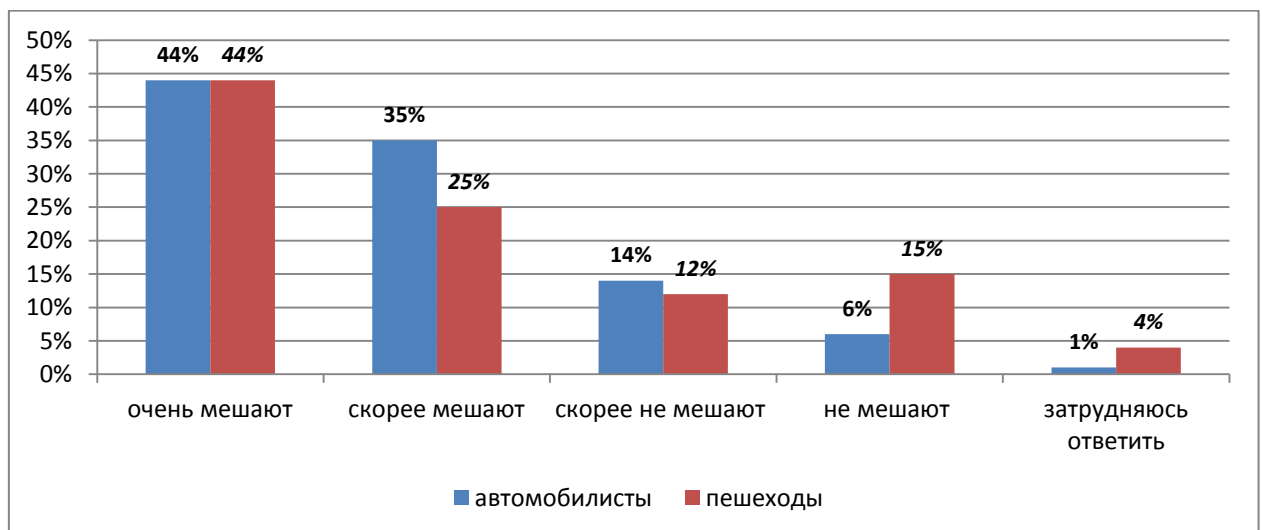


## Парковки на центральных улицах города

Одной из серьезных проблем Ярославля является ненадлежащая парковка на узких улицах исторического центра. Проблема усугубляется тем, что исторический центр города фактически является также административным и деловым центром. Именно в центре сосредоточены корпуса Правительства области, мэрии Ярославля, ЯрГУ, ЯГМА и иных крупных организаций. Там же находится множество офисов фирм, магазинов, рынков, генерирующих транспортный трафик. Это чрезвычайно оживленное место, но при этом возможность строительства там ограничена – архитектурная целостность центра Ярославля охраняется ЮНЕСКО.

Всех респондентов попросили ответить, мешают ли им припаркованные на центральных улицах автомобили. Ответы автомобилистов и пешеходов несколько различаются, поэтому приведены отдельно.

Диаграмма 9



Как видно из диаграммы, есть существенное отличие в оценке парковки на центральных улицах и во дворах. Больше всего ситуацией с парковками во дворах недовольны пешеходы. Ситуацией с парковками на центральных улицах больше всего недовольны сами автомобилисты.

У проблемы парковки на центральных улицах не слишком много решений. Собственно, с учетом того, что лишь 7% респондентов готовы парковаться даже за 200-500 метров от места назначения, вариантов только три.

1. Строительство обширных подземных парковок, например, в районе Красной или Богоявленской площадей. Данный вариант, конечно, можно рассматривать, но он имеет серьезные проблемы в своей реализации по целому ряду причин, из которых финансовые затраты – только одна из многих.

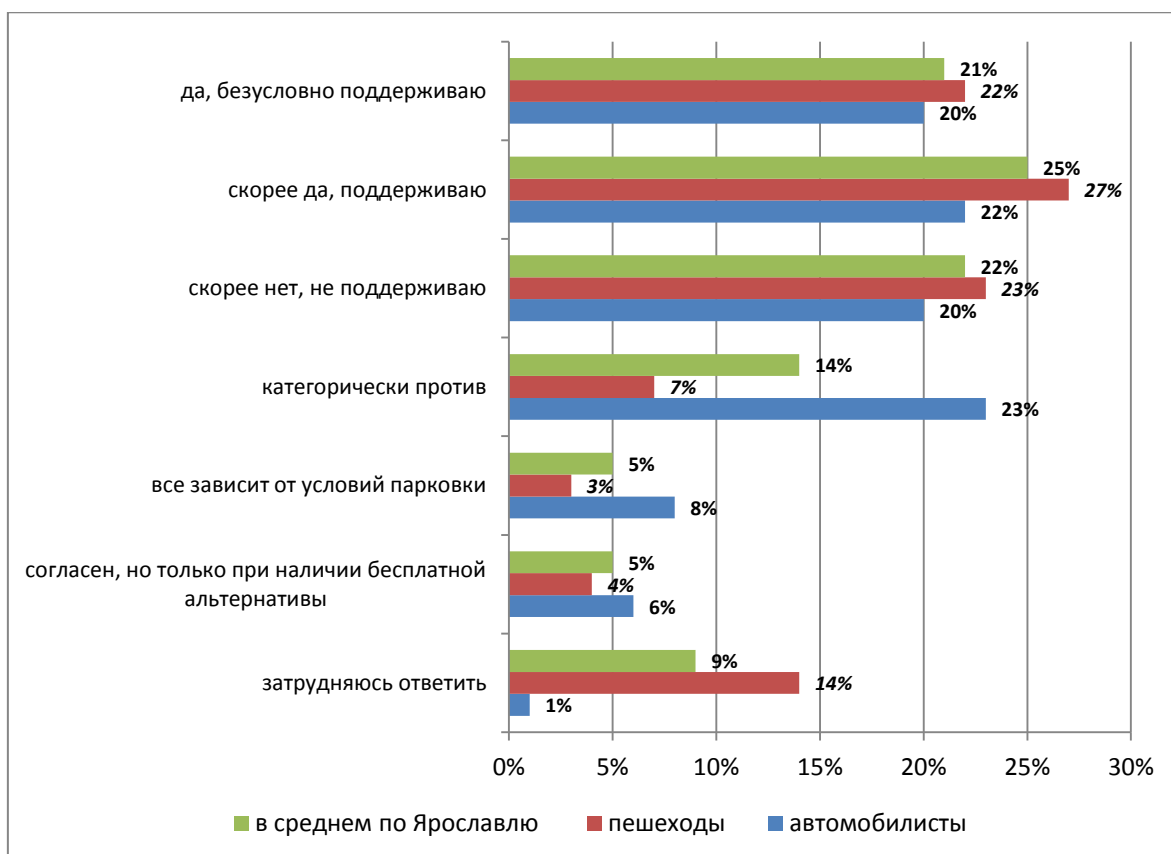


2. Введение платной парковки в центральной части Ярославля. Именно этот вариант представляется самым реалистичным.

3. Введение более или менее полного запрета на парковку в центре Ярославля. Этот вариант создаст проблемы для жителей центра, породит массовые нарушения и многократно увеличит нагрузку на общественный транспорт. Более того, проблема ненадлежащей парковки автомобилей не будет решена, просто переместится из центра Ярославля на улицы, находящиеся на некотором удалении от центра.

Всем респондентам был задан вопрос, поддерживают ли они введение платной парковки в центре города Ярославля. Ответы автомобилистов и пешеходов различались, причем весьма существенно. Представляется разумным привести и оценки в среднем по Ярославлю (диаграмма 10).

Диаграмма 10



Таким образом, против введения платной парковки выступают 36% ярославцев, (30% пешеходов и 43% автомобилистов). Несмотря на то, что именно автомобилистам в большей степени мешают припаркованные на центральных улицах автомобили, они против введения платной парковки. Можно предположить, что в случае принятия органами МСУ решения о платной парковке, почти половина водителей будет так или иначе противодействовать этому. Подробнее этот вопрос разбирается ниже.





С различными оговорками, но 55% ярославцев, в равной степени пешеходов и автомобилистов, выступают за введение платной парковки в центре Ярославля.

Ниже будет подробно изложена точка зрения автомобилистов на отдельные характеристики платной парковки в центре.

Однако есть несколько моментов, которые коснутся как автовладельцев, так и пешеходов.

Во-первых, это возможность непродолжительной бесплатной парковки. Как автомобилисты, так и пешеходы периодически сталкиваются с необходимостью посетить организации, которые окажутся в зоне платной парковки, чтобы, например, подать/забрать документы и т.п. Всех ярославцев спросили, следует ли сохранить 15-минутный период бесплатной первоначальной парковки. 80% сочли, что такой период необходим. Еще 15% (преимущественно пешеходы) затруднились ответить.

Однако, визит в офисы может и затянуться. Респондентов попросили ответить, какой, по их мнению, должна быть система периодов оплаты парковки или, иными словами, какова должна быть продолжительность первого оплачиваемого периода и последующих. Ответы приведены в диаграмме 11. Вопрос вызвал большие затруднения, особенно у респондентов-пешеходов.

Диаграмма 11



Как видно из диаграммы, большинство респондентов – за относительно небольшие периоды оплаты парковки.

Отдельный вопрос – льготы при оплате парковки.

Существует практика, при которой люди, оставляющие машины на весь рабочий день, имеют льготы по оплате парковки. 60% респондентов согласны, что такая льгота должна быть предоставлена, 21% затруднились ответить, 19% выступили против. Автомобилисты поддерживают идею предоставления льготы в большей степени, чем пешеходы. Пешеходы чаще затрудняются с ответом.



Но некоторым категориям автомобилей, по мнению ярославцев, необходимо обязательно предоставить льготы. Кому именно – ответы приведены в диаграмме 12. Поскольку можно было выбрать несколько вариантов ответов, сумма процентов превышает 100

Диаграмма 12



Жители демонстрируют традиционное критическое отношение к чиновникам. Интервьюеры фиксируют высказывания «у чиновников и так свои закрытые стоянки есть, зачем им еще льготы», «пусть чиновники сами за свои машины платят». Хотя в центре Ярославля находится достаточно много офисов органов МСУ и Правительства области, респонденты отказывают им в праве на льготную парковку.

Респонденты также указали зоны, где, по их мнению, парковка должна быть полностью запрещена. Наиболее радикальные предложили запретить парковку на всех улицах центра и зоны Юнеско. бсолютный лидер по числу желающих запретить там парковку – ул. Свободы. Возможно, это связано с тем, что эта оживленная транспортная артерия Ярославля периодически стоит из-за пробок. Также не желательна, с точки зрения достаточно большого числа респондентов, парковка на ул. Комсомольской, ул. Советской и Первомайской.

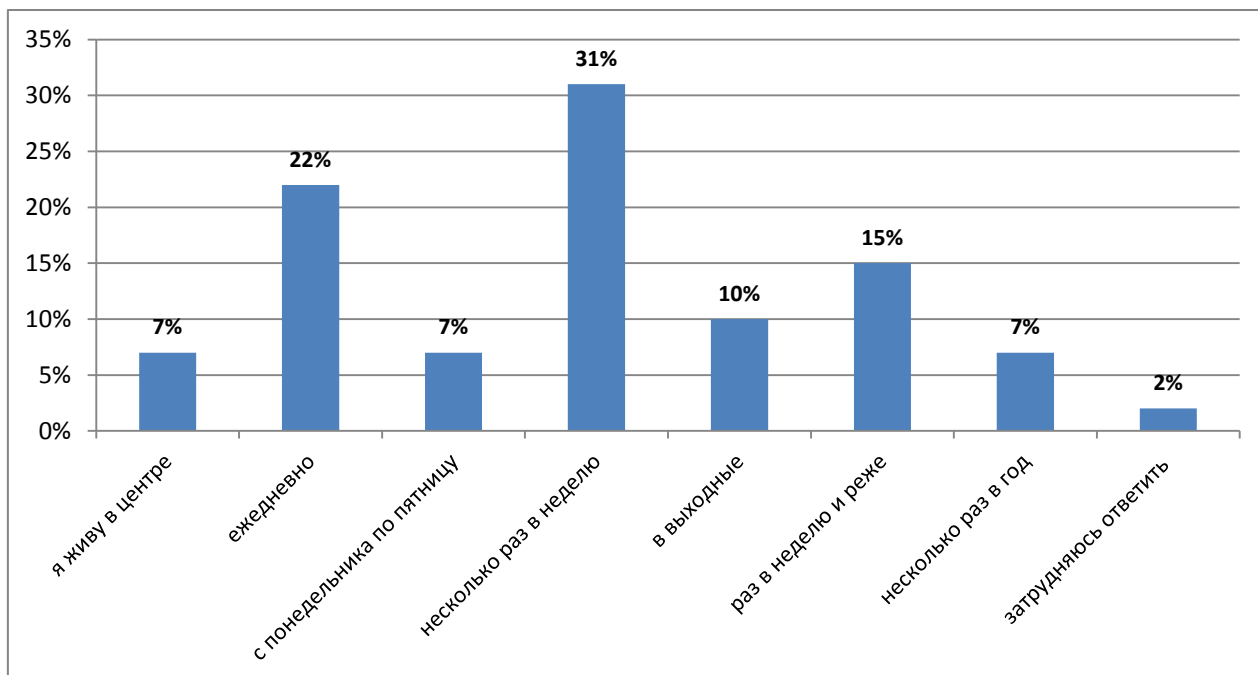
Не желательна парковка на Богоявленской площади, хотя в настоящий момент рядом с ней расположена организованная парковка. На площади Волкова также, по мнению респондентов, стоит запретить парковку, некоторые конкретизируют формулировку, предлагая ввести запрет на парковку «возле театра». Примечательно, что лишь единицы вспоминают о менее оживленных, но также узких улицах центра, таких как улицы Некрасова, Собинова.



## Характеристики платной парковки в центре: мнение автомобилистов

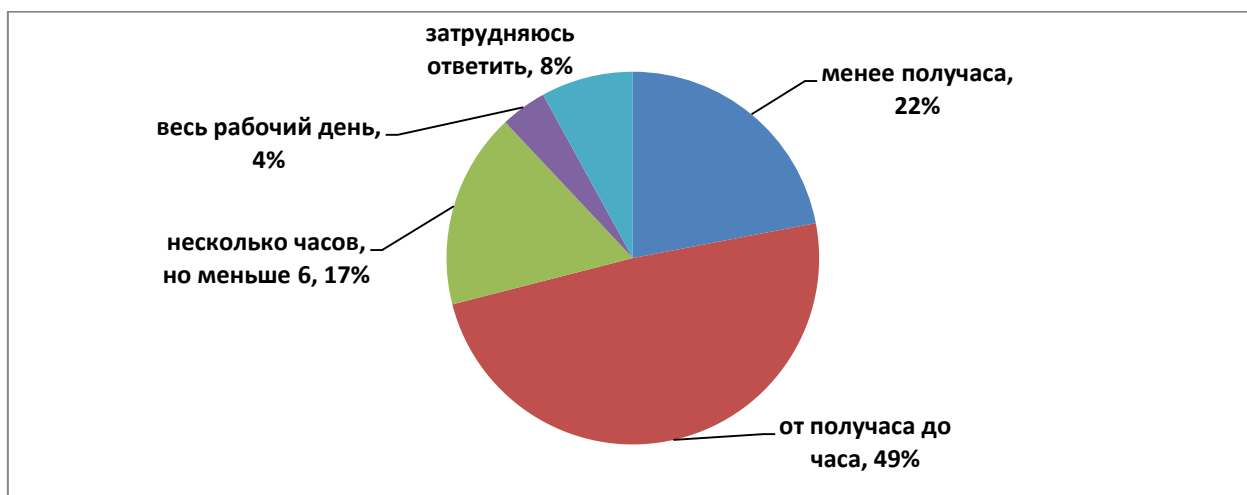
Автомобилистов попросили ответить на вопрос, как часто они ездят на машине в центр Ярославля. Этот момент специально подчеркивался – не *через центр*, а именно в центр. Ответы приведены в диаграмме 13.

Диаграмма 13



67% респондентов бывают в центре несколько раз в неделю и чаще. Однако необходимо выяснить, насколько продолжительна их парковка. Ответы приведены ниже, в диаграмме 14

Диаграмма 14





Результаты коррелируют с теми, что приведены в диаграмме 11. Большинство респондентов предпочло, чтобы интервалы оплаты времени парковки были бы по часу. Согласно данным диаграммы 14, 71% респондентов сообщил, что время их пребывания в центре не превышает часа. Работают в центре и добираются туда на личном транспорте только 4% респондентов.

Паркуют машины приезжающие в центр по-разному. Ответы приведены в диаграмме 15. Поскольку можно было выбрать несколько вариантов ответа, сумма процентов превышает 100.

Диаграмма 15



Фактически, подавляющее большинство респондентов признало, что они паркуются где придется и как попало. Даже те респонденты, которые приезжают на весь рабочий день, преимущественно выбрали вариант «где придется» и «на обочине».

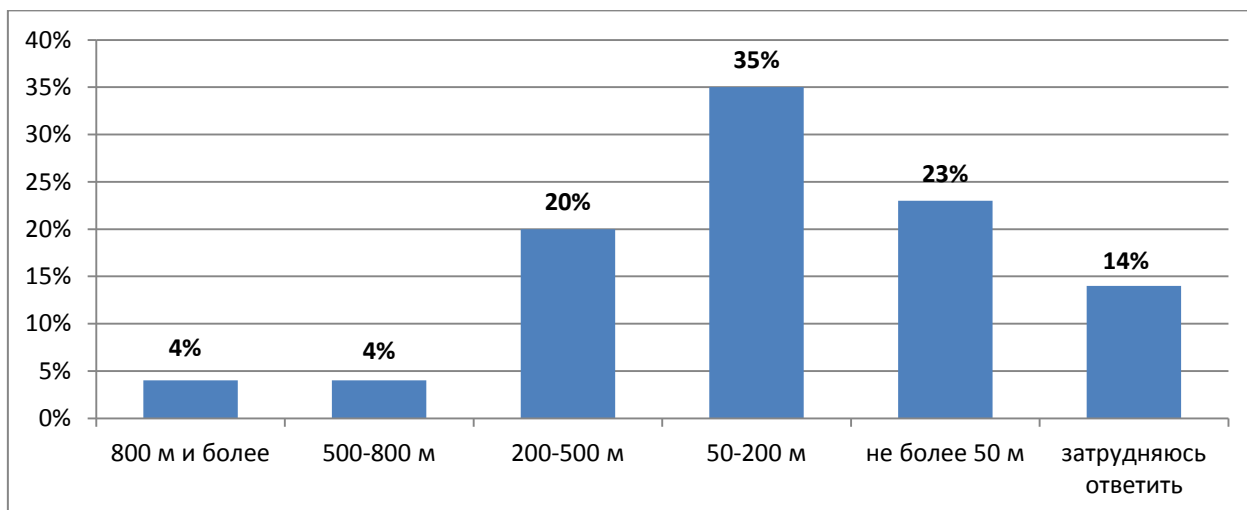
В настоящий момент картина с парковками в центре выглядит следующим образом – машины подъезжают, владельцы паркуют их где попало, в течение часа решают свои проблемы и уезжают. Их место немедленно занимают другие. В результате в будние дни центральные улицы постоянно забиты машинами, припаркованными «как попало».

Как и в случае с парковками во дворах, водители стремятся парковаться как можно ближе к месту назначения, но здесь они готовы идти на некоторые компромиссы.

Ответы на вопрос, какое расстояние водители готовы пройти пешком от машины до места назначения, приведены в диаграмме 16.



Диаграмма 16



Интервьюеры фиксируют язвительные замечания респондентов в адрес парующихся в центре «как попало»: «пусть пешком по центру ходят, им полезно!» В то же время, автовладельцы высказывают весьма здравое возражение: «в центре нет указателей, где найти парковку, хоть платную, хоть бесплатную». Действительно, если автовладелец приезжает в центр только время от времени, он может и не владеть информацией о наличии автостоянок поблизости от места назначения.

Территория центра города достаточно обширна, в частности, расстояние от Красной площади до Успенского собора составляет почти полтора километра. 800 метров – это приблизительно расстояние от Красной площади до Советской. И только 4% респондентов готовы пройти это расстояние пешком.

Респонденты в подавляющем большинстве предпочитают иной сценарий действий. К примеру, желающий посетить главное здание мэрии г. Ярославля (ул. Андропова, д.6), готов парковаться не дальше, чем на улице Кирова (250 метров), не доезжая до пл. Советской (300 метров) или до корпуса медицинской академии (300 метров). Совершенно очевидно, что без применения запретительных мер, убедить автовладельцев парковаться на централизованных стоянках, даже если они будут организованы в 2-3 местах центра города, в принципе невозможно.

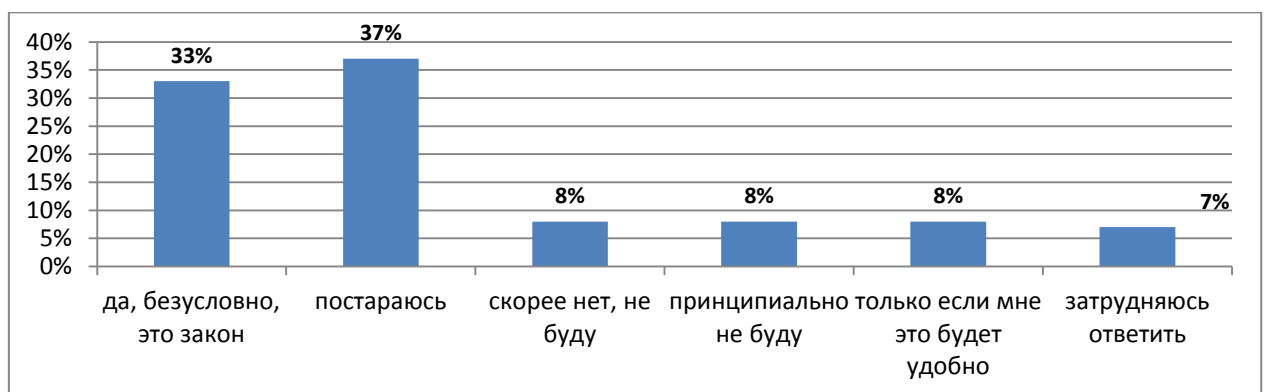


## Платные парковки в центре: предпочтения автовладельцев

В случае введения той или иной платной услуги совершенно неизбежно первоначальное отторжение со стороны общества. Интервьюеры зафиксировали различные комментарии - от «опять обдираловка» до оптимистичного «ничего, привыкнут, а бюджету города польза».

Респондентов-автомобилистов спросили: в случае, если муниципалитет примет решение о платной парковке в центре города, будут ли они его соблюдать? Ответы респондентов приведены в диаграмме 16.

Диаграмма 16

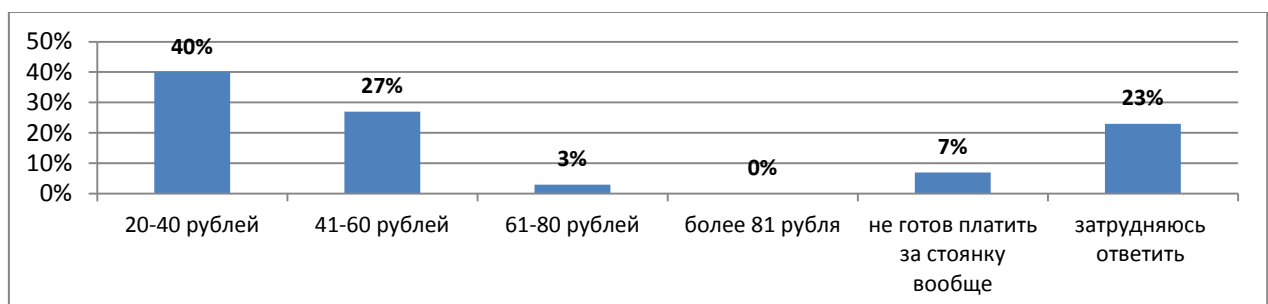


Отрадно, что 70% респондентов все же готовы соблюдать нормативно-правовые предписания органов местного самоуправления, хотя 37% в своих силах не уверены. В случае введения платной парковки в центре стоит быть готовым к тому, что минимум четверть водителей будет всячески уклоняться от исполнения постановления.

Вопрос о стоимости платной парковки вызвал большие затруднения у респондентов-автовладельцев. Им предлагалось самим назвать сумму, которая кажется им приемлемой.

Ответы на вопрос, какую базовую плату за час парковки, приведены в диаграмме 17.

Диаграмма 17

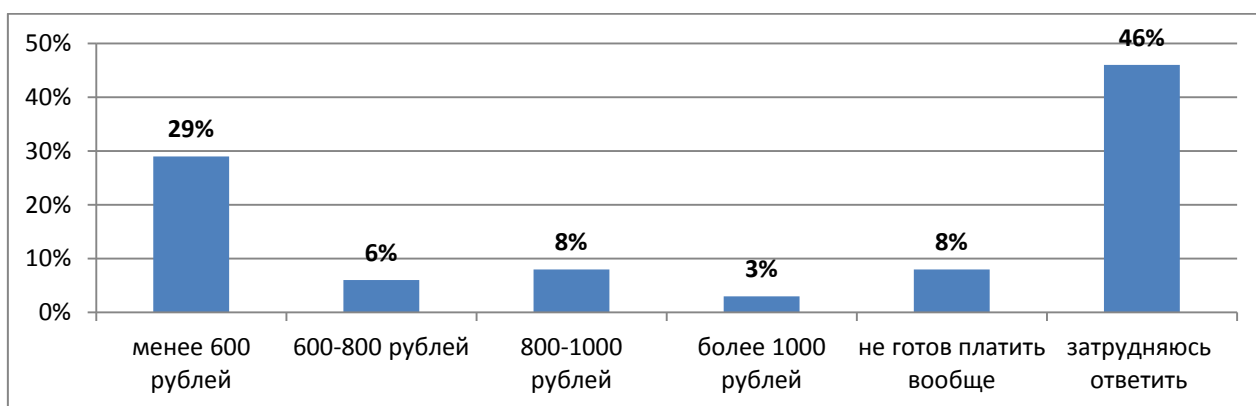




Наиболее приемлемой респондентам кажется самая минимальная из возможных сумм. Однако, даже в случае минимальной платы, тем, кто ездит на личном транспорте на работу в зону платной парковки и оставляет машину на весь день придется платить не менее 180 рублей в день и более 4000 рублей в месяц. Такие дополнительные затраты с большой долей вероятности вызовут недовольство ярославцев.

В этой связи необходимо обдумать вопрос введения абонемента за месяц парковки. Вопрос о возможной стоимости абонемента вызвал еще большее затруднение респондентов. Ответы на вопрос о желательной стоимости абонемента приведены в диаграмме 18.

Диаграмма 18



Интересно, что даже по минимальной ставке стоимость абонемента в 600 рублей покрывает только 30 часов парковки, что меньше продолжительности одной рабочей недели.

На вопрос о форме оплаты парковки респонденты ответили следующим образом. Можно было выбрать несколько вариантов ответа:

- Наличными – 35%
- Банковской картой – 30%
- Специальной картой для оплаты парковки – 12%
- SMS -7%
- Не имеет значения, для меня неважно – 36%
- Затруднились ответить – 10%

Вероятно, в случае введения платной парковки следует предусмотреть разные способы оплаты.

Форма оплаты парковки также не слишком принципиальна (поскольку можно было выбрать несколько вариантов ответа, сумма процентов превышает 100%):

- Форма не имеет значения – 39%
- Парковочный терминал – 42%
- У парковщиков – 15%



Автовладельцам также предлагалось сформулировать приемлемые часы работы парковки.

Желательное время начала работы платной парковки было определено респондентами следующим образом:

- с 7 часов – 24%
- с 8 часов – 20%
- с 9 часов – 23%
- круглосуточно – 13%
- другое – 5%
- затрудняюсь ответить – 15%

Под вариантом «другое» были предложены варианты: «с 10 часов», «с 12 часов», а также предложение, чтоб парковка была платной только в вечерние и ночные часы, днем оставалась бы бесплатной.

Большинство учреждений, расположенных в центре Ярославля, начинают работу в 8-9 часов. Однако, стоит учесть время, которое будет потрачено автомобилистом на оформление парковки, поиск места и т.п. Поэтому, время начала работы парковки в 7-8 утра представляется вполне оправданным.

На вопрос, до какого часа должна работать парковка, респонденты-автомобилисты дали следующие ответы:

- до 16 часов – 3%
- до 16-17 часов – 1%
- до 17 часов – 1%
- до 18 часов – 28%
- до 19 часов – 25%
- до 20 часов – 28%
- до 21 часа – 3%
- до 22 часов – 2%
- круглосуточно – 5%
- затруднились ответить – 4%

Большинство респондентов выступают за варианты «до 18» и «до 20 часов». Рабочий день в большинстве учреждений, расположенных в центре, заканчивается в промежутке от 17 до 18 часов. Представляется наиболее разумным ограничить время платной парковки 18 часами.

Где стоит построить платные автомобильные парковки? Ниже приведены варианты автомобилистов.

- около ТЮЗа
- ул. Победы





- ул.Республиканская, Андропова
- Октябрьская пл., пр.Ленина
- ул.Советская,
- пр.Октября
- ул.Терешковой
- пл.Труда, Красная пл.
- район Торгового переулка
- ул.Свободы
- во дворе ТЦ «Старый город»
- пл.Волкова,
- у мэрии, стадиона
- пер.Депутатский
- ул. Некрасова
- пл.Богоявления,
- ул. Первомайская
- в районе Ауры
- ул.Нахимсона
- ул.Комсомольская, Первомайская, Ушинского, Свободы
- возле Цирка
- подземная стоянка на пл. Труда
- подземная стоянка у Цирка
- в р-не ул. Подзеленья

Фактически перечислены все центральные улицы. Многие автомобилисты отнеслись со скепсисом к самой возможности строительства парковок: «негде строить», «нет таких мест», «мест просто уже нет, все застроено, что же, вмешиваться в жилой фонд?».



## Выводы

Подводя итоги, необходимо отметить, что проблема ненадлежащих парковок чрезвычайно актуальна для Ярославля. Лишь в 15-18% ярославских дворов существует договоренность между жителями-автовладельцами и жителями-пешеходами о том, где парковать автомобили. Во всех районах Ярославля, особенно в Кировском и Ленинском, недостаточно мест для парковок.

Необходима как минимум организационная и консультационная помощь органов МСУ в проведении реконструкций дворов, четким зонированием и выделением мест под парковку. При возведении новых домов необходимо учитывать, что машины уже в настоящий момент есть у 40% ярославских семей, и это число, совершенно очевидно, будет увеличиваться. Поэтому место под парковку должно быть предусмотрено еще на стадии проектирования.

Идею введения платных парковок в центре города одобряют в той или иной степени 55% горожан, однако от 30 до 50% автовладельцев не намерены соблюдать это решение, если оно будет принято, и к этому стоит быть готовым. Ярославцы предпочитают парковаться как можно ближе к месту назначения и не готовы пройти пешком сколь-нибудь существенное расстояние, к примеру, от Красной до Советской площади.

Работу над разгрузкой узких улиц исторического центра следует проводить комплексно, сочетая введение платы за парковку со строительством новых парковок, возможно, подземных. Простой запрет на парковку в зоне ЮНЕСКО приведет как к массовым нарушениям, так и к тому, что машины начнут парковать ненадлежащим образом на улицах, расположенных от центра на некотором удалении.