

# ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА КРУПНОГО ГОРОДА

Горнаков И.А. ©

Магистрант, кафедра менеджмента и логистики на транспорте  
Иркутский национальный исследовательский технический университет

## *Аннотация*

*В статье рассмотрены вопросы организации парковки транспортных средств в центрах крупных городов. Обозначены основные принципы формирования политики парковки и системы приоритетов, зависящих от определенных групп пользователей и функций парковки. Определены преобладающие цели и задачи политики парковки, способы и возможный набор инструментов для их достижения.*

**Ключевые слова:** паркование; политика паркования; общественный транспорт; система приоритетов; улично-дорожная сеть, безопасность движения.

**Keywords:** parking; parking policy; public transport; system of priorities; road network, road safety.

Тенденция роста парка индивидуальных транспортных средств наблюдается во многих крупных населенных пунктах, что естественно приводит к повышенному спросу на места для парковки. Городская улично-дорожная сеть используется не только для обеспечения движения транспортных потоков, но и служит местом для парковки автомобилей, поскольку расположение внеуличных стоянок и число мест на них недостаточно для удовлетворения всего спроса на паркование. Парковка непосредственно на местах, расположенных на части полосы для движения ухудшает видимость для других водителей и пешеходов, снижает пропускную способность улично-дорожной сети (УДС) и приводит к созданию аварийных ситуаций [4,11]. Рост интенсивности движения транспортных средств создает перегруженность УДС, увеличивает число ДТП, вызывает отрицательные социально-экономические последствия, влияющие в свою очередь на прирост национального дохода [5].

Сегодня принято обращаться к мировому опыту в решении транспортных проблем. в т.ч. для решения вопросов, связанных с нехваткой мест для парковки в крупных городах страны. Освоение и систематизация знаний в области паркования, проведенные Транспортной Лабораторией ИРНИТУ, позволили реализовать масштабные исследования производительности парковок Иркутска, определить их основные параметры [1], а также провести комплексное исследование в области формирования тарифной политики уличных и внеуличных парковок [2]. Дальнейшее развитие исследований по теме реализуются в изучении влияния политики в области паркования на подвижность населения, принципов формирования нормативов на выделение необходимого количества мест паркования для различных видов объектов тяготения, а также исследования в области применения системы «перехватывающих (удерживающих) парковок» [3].

Проведенный анализ опыта зарубежных стран в области паркования транспортных средств позволил сделать вывод, что способность городских властей контролировать рынок услуг по паркованию заключается, во-первых, в возможности управлять системой уличными парковками, во-вторых, определять ограниченное необходимое количество мест для парковки автомобилей, создаваемых различными частными проектами, а также обеспечивать работу парковок, принадлежащих муниципалитету.

Наиболее часто упоминаемыми целями транспортной политики являются:

- поддержание уровня качества жизни в центральной части города посредством сдерживания воздействия неблагоприятных факторов автомобильного движения (загрязнение воздушного бассейна, шумовое воздействие, загрязнение окружающей среды).

- сохранение доступности городского центра;

Эти цели могут быть достигнуты различными путями:

- снижение числа поездок в центр, совершаемых без необходимости;

- создание качественной системы работы городского общественного транспорта, установление оптимального, привлекательного уровня пассажирских тарифов и системы оплаты за проезд (инвестиции в развитие общественного транспорта позволят достигнуть долгосрочного уменьшения объема дорожного движения, воздушного загрязнения и снизить спрос на паркирование) [8,9,10];

- введение системы приоритетов управления городским пространством и транспортом (создание пешеходных зон, велосипедных дорожек, полноценной инфраструктуры для общественного транспорта[7];

- создание и системное внедрение политики паркирования.

Наиболее часто встречающимися задачами при реализации политики паркирования являются следующие [6]:

- снижение разницы между спросом и предложением на места для парковки путем предоставления приоритета определенным группам пользователей (например, «местным жителям» и «коммерческим» автомобилям). При этом другие пользователи автомобильных стоянок, приезжающие, в частности, из пригорода, будут испытывать затруднения в поиске места для парковки или будут платить больше за место для парковки.

- сокращение разницы между предложением и спросом на места для уличных парковки путем максимизации числа парковочных мест на внеуличных площадках (сторона предложения) и повышения уровня обслуживания общественным транспортом, которое позволит уменьшить спрос (сторона спроса);

Политика паркирования в отдаленных от центра города районах, как правило, заключается в предоставлении достаточного пространства для стоянки автомобилей, в то время как центры в большинстве случаев ограничивают число мест для парковки, особенно если речь идет о людях, приезжающих на работу из отдаленных районов и пригородов [2].

Для достижения определенных целей политики паркирования муниципалитеты могут применять различные инструменты управления:

- жесткий контроль предложения количества парковочных мест: введение норм паркирования, определяющих минимальное (максимальное) число мест для парковки по отношению к типу деятельности объекта тяготения и месту расположению района;

- введение ограничения продолжительности паркирования в центральных районах городов. Долговременная стоянка транспортных средств (чаще всего для приезжающих из пригородов) разрешается либо на внеуличных паркингах, либо на территории, расположенной за границей городского центра (система «перехватывающих парковок»);

- определение зон для уличного и внеуличного хранения автомобилей: многоярусные внеуличные парковки – для долговременной стоянки, уличные парковки - для кратковременной стоянки. Дополнительно во многих городах необходимо ведение системы зонирования городских областей, и открытие «перехватывающих» стоянок;

- реализация системы приоритета по предоставлению мест паркирования определенным группам пользователей: наиболее часто приоритет получают местные жители и компании. Для них, как правило, не ограничивается время парковки, либо применяются минимальные тарифы;

- развитие возможных форм и систем оплаты услуг за паркирование: парковочные счетчики, чеки, предварительно оплаченные электронные карты, единые городские платежные карты, мобильные приложения, SMS-сервисы, электронные системы, взаимодействующие непосредственно с автомобилем и др;

- использование эффективных мер принуждения: штрафы за нарушение правил стоянки, особенно в местах, создающих угрозу безопасности движения пешеходов и транспортных средств, применение устройств блокировка колес автомобилей нарушителей, и своевременная эвакуация автомобиля;

- создание полноценной информационной системы для быстрого и удобного поиска свободных паркомест: навигационная система, предоставляющая информацию о количестве свободных/занятых мест, и их расположении и стоимости.

Представленный набор инструментов управления паркированием призван помочь муниципальным властям в разработке политики паркирования, с учетом особенностей конкретного города, спроса на паркирование, зависящего от характеристик объектов тяготения (жилые дома или коммерческая недвижимость), типом области (центр или окраина), а также качества обслуживания общественным транспортом. Каждый город самостоятельно определяет перечень мер, в зависимости от целей, которые необходимо достичь.

### Литература

1. Ю.В. Тарасюк – Повышение эффективности функционирования стоянок автомобильного транспорта: Дис. ... канд. техн. наук: Иркутск, 2004. 238 с.
2. Д.С. Фадеев – Разработка методов оценки и моделирование инвестиционной деятельности в парковочном комплексе крупных городов: дис. ... канд. экономических наук: 08.00.05. ИрГТУ, Иркутск, 2005.
3. А.Г. Левашев, А.Б. Куприянова, Д.С. Фадеев – Оптимизационная модель транспортного обслуживания центра крупных городов в условиях приоритета общественного транспорта и системы перехватывающих стоянок // Сборник докладов 8-й международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах» – С-Петербург: СПб гос.архит.-строит.ун-т., – 2008. – С. 271 – 276.
4. Д.С. Фадеев – Анализ состояния безопасности дорожного движения в Иркутской области // Вестник ИрГТУ. – 2011. – №3(50). – С.67 -70.
5. Д.С. Фадеев – Оценка социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий в Иркутской области // Вестник ИрГТУ. – 2011. – №11(58). – 151 -156.
6. Д.С. Фадеев, О.С. Прокофьева – Мировые тенденции в формировании политики паркирования транспортных средств // Вестник ИрГТУ. – 2012. – №12(71). – С.170 -176.
7. С.Л. Чикалина, Д.С. Фадеев, О.С. Прокофьева – Практика формирования пешеходных зон в центрах крупных городов // Вестник ИрГТУ. – 2013. – №7(78). – С.100 -104.
8. Д.С. Фадеев, М.А. Моисеева – Определение тарифа на перевозку пассажиров городским общественным транспортом в городе Иркутске // Вестник ИрГТУ. – 2013. – №7(78). – С.100 – 104.
9. Д.С. Фадеев, М.А. Моисеева – Системы тарификации оплаты проезда на городском пассажирском транспорте // Научный журнал «Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук». Москва. –2015. – № 6-1. –С. 86-91.
10. Д.С. Фадеев, М.А. Моисеева – К вопросу ценообразования на городском общественном транспорте // Известия ВолГТУ. – 2015. – Т.10.№4 (162). – С.90–93.
11. Д.С. Фадеев – Анализ показателей аварийности на автомобильных дорогах Иркутской области // Вестник гражданских инженеров. – 2016. – № 2(55). – С. 232–239.