

ДОКЛАД
о результатах обсуждения принципов создания парковочного пространства Московской области на заседании рабочей группы по развитию парковочного пространства Общественного совета при Министерстве транспорта Московской области

1. Предпосылки создания парковочного пространства в Московской области.

В настоящее время можно выделить несколько групп факторов, обуславливающих необходимость применения интенсивных мер по развитию парковочного пространства в Московской области.

- **Крайне высокий уровень автомобилизации** – 340 а/м на 1000 жителей, один из самых высоких показателей в стране. Уровень автомобилизации в Московской области превышает аналогичный показатель в городе Москве, кроме того, сохраняется тенденция к его росту – по итогам прошлого года совокупный автопарк в Московской области вырос на 20%.

- **"Москвацентричная" структура главных транспортных потоков** – подавляющая часть ежедневного потока транспорта утром направлена в Москву, вечером – из Москвы. В сочетании с политикой Правительства Москвы по ограничению парковочных пространств это уже сейчас создает крайне высокую нагрузку на имеющуюся инфраструктуру, расположенную на въезде в Москву – у конечных станций метро, узловых ж/д-платформ, крупных ТПУ наземного транспорта. Эксперты полагают, что в ближайшие годы эта нагрузка будет только увеличиваться.

- **Недостаточная парковочная емкость дворов и местной УДС в новых районах многоэтажной жилой застройки.** За последние годы в Московской области появилось множество кварталов фактически не обеспеченных парковочными местами для их жителей. Несмотря на жесткое требование по соблюдению нормативов по обеспечению новостроек парковочными местами (1 квартира = 1 машиноместо) в настоящее время, строительные компании до сих пор возводят новое жилье, строительство которого было спланировано до введения новых норм. Необходимо отметить, что этот фактор имеет тенденцию к усугублению в ближайшие годы.

Совокупность этих факторов уже сейчас приводит к "парковочному коллапсу" в отдельных точках, к хаотичной парковке, парковке на газонах и на пешеходных зонах, а также парковке, мешающей движению общественного транспорта и приводящему к пробкам.

Предпринимаемые меры по решению проблемы с дефицитом парковочных мест носят бессистемный характер и недостаточны по объемам. Так, темпы прироста парковочных мест в крупнейших городах Московской области уже сейчас отстают от темпов роста автомобилизации. Заявленные муниципалитетами планы по созданию парковочных мест в этом году, даже в

случае, если они будут выполнены полностью, покроют только 40% от предполагаемого прироста количества автомобилей.

Коммерческие (частные) парковки, созданные к настоящему моменту также мало способствуют решению проблемы – они крайне малочисленны. Кроме того, стоимость пользования ими, по мнению большинства автовладельцев слишком высока.

Единственным возможным способом решения проблем с дефицитом парковочных мест в Московской области, исходя из вышеизложенного, является создание и реализация комплексной целевой программы областного уровня.

2. Основные подходы к разработке концепции областной целевой программы.

2.1. Точки, в которых дефицит парковочных мест в Московской области проявляется наиболее остро, можно условно разделить на несколько групп:

- парковочное пространство вблизи "спальных" районов;
- парковочные места, прилегающие к остановкам общественного транспорта, следующего в Москву (из Москвы);
- парковочное пространство рядом с "центрами притяжения", расположенными на территории муниципальных образований – торговыми и офисными центрами, общественными и социальными объектами, учреждениями культуры и спорта, местами отдыха и т.д.
- места хаотичного отстоя коммерческого и иногда общественного транспорта (большегрузный и средне грузовой транспорт, такси, пассажирские и туристические автобусы и др.)

Особую сложность представляют случаи, когда несколько типов дефицита парковочных мест пересекаются в одной точке. При этом очевидно, что способы решения проблемы для различных типов дефицита парковочных мест могут существенно отличаться.

2.2. Основными целями реализации программы развития парковочного пространства Московской области являются:

- Создание оптимального количества парковочных мест в проблемных районах, интеграция всех парковок в единую систему. Количество зависит от существующей парковочной емкости, возможности перераспределения парковочных мест на существующей территории (например, использование парковок коммерческих предприятий в качестве общедоступных или перехватывающих).
- В случае необходимости инициирование создания альтернативных точек притяжения для управления мобильностью.
- Главным принципом при реализации мер по развитию парковочного пространства Московской области должно стать наличие

альтернативных бесплатных парковок в случаях, когда муниципалитеты вводят плату за паркование автомобилей на УДС.

- Важнейшим приоритетом развития парковочного пространства является ликвидация в проблемных районах хаотичной парковки, парковки с нарушением ПДД, парковки на газонах и пешеходных зонах.

- *Полномасштабное решение проблем с паркованием автомобилей невозможно без комплекса мер по интеграции всех видов общественного транспорта, в том числе пешеходного движения, велодвижения и автомобилей.*

2.3. В качестве первоочередных мер подготовительного этапа разработки Программы развития парковочного пространства Московской области можно выделить:

- Определение муниципальных образований, в которых программа развития парковочного пространства будет реализована в первую очередь. Для первого этапа отобраны 9 крупнейших городов Московской области, расположенных рядом с МКАД.

- Инвентаризация земельных участков в каждом муниципальном образовании, пригодных для обустройства внеуличных парковок закрытого типа и строительства многоуровневых паркингов.

- Обновление (в некоторых случаях – разработка) ПОДДов, инвентаризация УДС с учетом балансовой принадлежности на предмет возможности создания парковок за счет уширения проезжей части, создания парковочных карманов, изменения разметки и схемы размещения дорожных знаков, регулирующих стоянку и остановку.

- Разработка плана по внедрению системного администрирования соблюдения ПДД в части стоянки и остановки. Рассмотрение в этом контексте возможности создания единой областной службы, занимающейся штрафованием за несоблюдение правил стоянки и остановки (ПДД) и эвакуацией автомобилей, мешающих движению автомобильного трафика.

- Проработка нормативно-правовой базы, необходимой для реализации всего комплекса мер по развитию парковочного пространства Московской области.

- Создание набора инвестиционных сценариев для привлечения частных инвесторов к программе строительства паркингов и обустройства внеуличных парковок закрытого типа.

- Разработка комплекса мер по интеграции значимых (популярных) парковок, находящихся на ведомственных или частных земельных участках. Крупнейшими объектами такого планируемого взаимодействия являются парковки, в первую очередь перехватывающие, расположенные на землях РЖД (управляются ЦППК).

- Определение принципов информационно-разъяснительной работы по сопровождению мер по развитию парковочного пространства.

- Разработка системы сбора, обработки, учета, хранения и передачи информации о состоянии инфраструктуры парковочного пространства, ее географическая привязка к цифровой карте Московской области. Разработка программного обеспечения и специальных приложений для информирования участников дорожного движения о месторасположении парковок, их типах, наличии свободных мест, стыковок с общественным и железнодорожным видами транспорта. Организация системы информирования участников дорожного движения об объектах парковочного пространства и наличии свободных мест путем размещения информации на электронных носителях: табло с переменной информацией на улично-дорожной сети, на специальном интернет портале, специальных мобильных приложениях.

Очевидно, что все эти меры должны быть скоординированы между собой, а учитывая крайне разноплановый характер поставленных задач, для качественной проработки всего комплекса мер Министерство транспорта Московской области считает необходимым привлечение экспертов, которые призваны конкретизировать набор требований, которым должна отвечать разрабатываемая Программа.

Важно понимать, что делая акцент на развитии инфраструктуры для личного автотранспорта велик риск увеличения интенсивности как пользования уже существующим, так и стимулирования к увеличению парка личных автомобилей в Подмосковье. Меры по развитию такой инфраструктуры должны сочетаться с повышением качества общественного транспорта.

Вмешательство в сферу мобильности граждан должно рассматриваться как заключительный этап тщательного процесса транспортного планирования. Этот процесс должен полностью соответствовать стратегическим целям, определенным в Стратегии развития области и городов-участников программы, в которой транспорт является одним из основополагающих аспектов.

2.4. Работа с населением

Парковочное пространство в Московской области развито крайне неравномерно, а спрос ограничен шаговой доступностью (300-700 метров). Поэтому одним из главных каналов сбора и оценки предложений является общение с жителями.

Коммуникация с жителями через различные информационные каналы (офлайн, онлайн) позволит наиболее детально проработать создание парковочных пространств.

Обсуждать создание парковочных зон с населением необходимо в несколько этапов. Первый этап: сбор первичных предложений. Второй этап: обсуждение конкретных мероприятий и действий. Третий этап: публикация выбранных и подготовленных чистовых проектов с возможностью сбора обратной связи.

Ключевые проблемные факторы, выявленные на этапе предварительной оценки направлений для разработки Программы

- **Низкая достоверность статистики либо ее отсутствие** – данные по уровню автомобилизации, количеству парковочных мест, количественных показателях маятникового гостевого трафика и т.д., предоставляются муниципалитетами на основе устаревшей методологии и могут существенно отличаться от реального положения дел. Например, количество автомобилей в муниципалитете приравнивается к числу зарегистрированных местным отделом ГИБДД транспортных средств. Другой пример – часть парковочных мест, заявленных администрациями муниципальных образований, либо существует только на бумаге, либо расположена в неостребованных местах. Выборочная проверка данных по количеству парковочных мест, предоставленных муниципалитетами, показала, что они не позволяют выявить "проблемные зоны" – точки, в которых нехватка парковочных мест ощущается особенно остро.

- **Отсутствие во многих муниципалитетах актуальных ПОДД.** До настоящего момента меры по созданию ПОДД не рассматривались местными властями как приоритетные ввиду высокой стоимости таких работ.

- **Администрирование ПДД в части стоянки и остановки** ведется сотрудниками ГИБДД по остаточному принципу, эвакуацией занимаются частные уполномоченные компании, контроль за их деятельностью установлен крайне слабый, практически полностью отсутствует, либо информация о количественных показателях их деятельности не поддается проверке.