**РЕЗОЛЮЦИЯ СЕМИНАРА**

***«Оценка текущего состояния развития парковочного пространства в городах России и возможности использования перспективных технологических решений»***



 **Резолюция**

Одной из самых актуальных проблем крупных городов и мегаполисов в мире является перегруженность автомобилями, численность которых с каждым годом увеличивается. По причине опережения темпов роста уровня автомобилизации населения над обеспеченностью автомобилей парковочным пространством проблема нехватки машиномест для парковки автомобилей не только в самом центре города, но и в прилегающих к центру города районах становится все более актуальной. В настоящее время в городах России обеспеченность местами для хранения автомобилей по месту проживания населения насчитывает 35-40%, а обеспеченность парковочными местами у объектов тяготения транспортного спроса насчитывает 25% от требуемого количества.

Особенно сложная ситуация возникает в городах с нерегулируемой парковкой личных транспортных средств. В таких случаях из-за бесконтрольной парковки транспортных средств в центральной части городов проезжая часть используется непосредственно для движения транспортных средств только на 30-50%. Эта проблема проводит к поискам эффективных решений, таких как устройство паркингов, позволяющих значительно сократить площадь застройки, обеспечивая большое количество машиномест.

Строительство транспортной инфраструктуры в городах является не только весьма затратным, но и рискованным мероприятием в социально-политическом плане. Спрос на парковки для автомобилей формируется под влиянием планировочных особенностей как центральной части городов России, так и их периферийных районов. Следует учитывать и факт традиционно высокой концентрации мест приложения труда в центре городов. Значительный рост уровня автомобилизации, наблюдающийся последние 17 лет, а также отставание темпов развития транспортной инфраструктуры от реальных потребностей лишь обостряют проблему временного и постоянного хранения автомобильного транспорта.

Проблемы временного и постоянного хранения автомобилей затрагивают интересы подавляющей части населения города. Недостаток доступных мест для постоянного хранения автомобилей негативно влияет на условия движения в городе. Особенно остро эта проблема стоит для центральных районов, где спрос на временное хранение автотранспорта связан с реализацией спроса на трудовые, деловые и культурно-бытовые передвижения. Для периферийных районов, характеризующихся в среднем более низким уровнем деловой активности и более низкой концентрацией мест приложения труда, пиковые значения спроса на места временного хранения автотранспорта определяются спросом на культурно-бытовые передвижения.

В части временного хранения автомобилей эффективным методом перераспределения транспортного спроса по типам транспорта является введение платной парковки. Но и здесь остается множество нерешенных вопросов, таких как методики тарифообразования и расчет необходимого числа предоставляемых парковочных мест.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин в своем вступительном слове отметил, что «у нас во всех крупных городах существует две основные проблемы, сначала, куда деть автомобиль на ночь или на время работы, а второе, куда от них деться, когда они выбираются на улицу. В большей мы занимаемся второй проблемой, когда автомобили на улице и надо что-то делать с трафиком. Однако, судя по событиям последнего времени, проблема оставить автомобиль на ночь становится действительно проблемой номер один».

В рамках семинара, реализованного на постоянно действующей дискуссионной площадке Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ), специалисты в области градостроительства, городского планирования, девелоперы и производители технических средств для парковок детально рассмотрели существующий международный и российский опыт, обозначили существующие проблемы и собственное видение решения стоящих перед городами проблем в части развития парковочных пространств.

Со своими докладами на наиболее актуальные проблемы развития беспилотных транспортных средств выступили:

* Директор центра исследований транспортных проблем мегаполисов ИЭТТП НИУ ВШЭ Константин Юрьевич Трофименко;
* Генеральный директор ГКУ «Администратор московского парковочного пространства» Александр Иванович Гривняк;
* Начальник информационно-аналитического управления ЦОДД Максим Алексеевич Щепаков;
* Заместитель директора по информационным системам СПБ ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга» Николай Александрович Абельдяев;
* Директор МКУ «Организатор городского парковочного пространства» г. Казани Данил Геннадьевич Фомин;
* Глава представительства Georgsmarienhutte Holding GmbH в России Клаус Дилл;
* Производственный директор завода автоматизированных парковочных систем «SaalfelderHebezeugbau» GmbH Александр Фоглер совместно с директором по сбыту «Saalfelder Hebezeugbau» GmbH Детлефом Шмидтом; содокладчик Дмитрий Михайлович Мязитов - представитель завода по производству автоматизированных парковочных систем «Saalfelder Hebezeugbau» GmbH
* Генеральный директор Группы компаний «Мегаполис 21 век» Андрей Сергеевич Коротков;
* Заведующая Отделом научного обеспечения развития транспортного комплекса города «НИ и ПИ Генплана Москвы» Боровик Елена Николаевна;
* Заместитель генерального директора ЗАО «ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ» Людмила Александровна Андреева.

Модераторами дискуссии выступили директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Яковлевич Блинкин и директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ИЭТТП НИУ ВШЭ Константин Юрьевич Трофименко.

В рамках дискуссии спикеры и участники конференции обсудили текущие проблемы развития парковочных пространств в крупных городах России, в частности в Москве, Санкт-Петербурге и Казани.

Директор центра исследований транспортных проблем мегаполисов ИЭТТП НИУ ВШЭ Константин Юрьевич Трофименко в рамках дискуссионного доклада к семинару отметил колоссальный дефицит парковочных пространств в городах России, а также предложил участникам семинара рассмотреть вопросы, вошедшие в повестку семинара, а именно:

* Развитие парковочного пространства больших городов России. Что сделано и что планируется сделать?
* Основные проблемы развития парковочного пространства в городах России?
* Являются ли новые парковочные технологии реальной возможностью улучшения парковочного пространства в крупных городах?
* Каковы оптимальные градостроительные и технические нормативы для парковочных объектов?
* Оценка норм обеспеченности парковочным пространством. Каковы должны быть оптимальные значения?
* Каковы возможности строительства паркингов в рамках государственно-частного партнерства?
* Возможно ли выделение земельных участков для строительства паркингов в центральных районах крупных городов?

В рамках своего сообщения Александр Иванович Гривняк отметил тот факт, что платная парковка является одним из элементов всего комплекса транспортных услуг, которые должен предоставлять город. Платная парковка не может существовать отдельно от систем общественного транспорта, велосипедного и пешеходного движения. По словам Александра Ивановича, ежедневно, в Москве движется около 3,5 млн единиц транспортных средств и если говорить об имеющемся пространстве для этих транспортных средств, то это всего лишь 25 м2 на единицу техники. Для сравнения, в немецких городах эта цифра достигает 90-100 м2. Плотная застройка города не позволяет развивать какие-то инженерные решения, более того, когда ведется обсуждение о дальнейшем развитии пространства отдается предпочтение развитию парковых зон нежели автомобильной инфраструктуре. Помимо этого, Александр Иванович отметил значительные успехи использования существующей системы платной парковки и систем оплаты.

Начальник информационно-аналитического управления ЦОДД Максим Алексеевич Щепаков в рамках своего доклада рассказал о тех результатах, которые удалось добиться благодаря введению платной парковки. Основными эффектами от введения платной парковки стало увеличение пропускной способности улиц на 10-20%, устранена хаотичная парковка, практически полное отсутствие паркирования в 2 ряда. Также значительно увеличилась оборачиваемость парковочных мест. В части проблем перераспределения транспортного потока Максим Алексеевич, отметил, что все подобные сценарии были промоделированы и были предприняты все действия для минимизации негативных последствий, в том числе, путем введения одностороннего движения.

Заместитель директора по информационным системам СПБ ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга» Николай Александрович Абельдяев рассказал о предпосылках и причинах создания платной парковки в Санкт-Петербурге. Так в 2012 году уровень автомобилизации в городе вырос до 350 автомобилей на 1000 жителей. Спрос на парковочные места превысил парковочные емкости. В сентябре 2015 года была введена пилотная зона платной парковки в центральном районе Санкт-Петербурга. Охват составил 27 улиц. Общее число машиномест – 2895. Благодаря введению платной парковки удалось добиться сокращения на 10,5% числа автомобилистов, занимающих парковочное пространство в центре города свыше 3 часов. Также, на 20% был снижен блуждающий трафик. Уровень загрузки в пилотной зоне снизился до 25%. Более подробные результаты представлены в презентации Николая Александровича. В части сбора средств остается отметить, что в отличие от практики Москвы, все собранные средства от платной парковки в Санкт-Петербурге направляются в городской бюджет и не перераспределяются по районам как это сделано в Москве.

Директор МКУ «Организатор городского парковочного пространства» г. Казани Данил Геннадьевич Фомин в своем докладе отметил, что в центральной части города паркуется до 60 тыс. автомобилей, что создает проблемы для движущегося транспорта. С целью сокращения нагрузки на УДС города в 2013 году было предпринято открытие 17 многоуровневых и подземных паркингов общей вместимостью 6 тыс. машиномест. В целях привлечения инвесторов были предприняты налоговые льготы на республиканском уровне, в том числе полное освобождение от уплаты муниципального земельного налога, налога на вмененный доход, сниженная ставка налога на имущество и т.д. В том числе в центральной части города имеется 20 паркингов при различных учреждениях общей вместимостью 5,5 тыс. машиномест. В 2015 году в рамках утвержденной комплексной системы организации дорожного движения была сформирована концепция единого парковочного пространства. Система отслеживания оплаты схожа с таковой в Москве. По городу передвигаются специальные автомобили, фиксирующие номера припаркованных транспортных средств. Отсканированные номера отправляются в центр обработки данных. В случае неуплаты парковки формируется электронный запрос в ГИБДД. В результате введения платных парковочных пространств удалось увеличить пропускную способность улиц на 18% и увеличить среднюю скорость на 5 км/ч. В бюджет города поступило 40 млн рублей в виде платы за парковки и 50 млн рублей в виде штрафов за нарушение условий паркования. Собираемость штрафов составила 45%. Более подробная информация доступна в презентации.

Глава представительства Georgsmarienhutte Holding GmbH в России Клаус Дилл, производственный директор автоматизированных парковочных систем SaalfelderHebezeugbau GmbH Александр Фоглер и директор по сбыту SaalfelderHebezeugbau GmbH Детлеф Шмидт представили свои технологические решения по строительству механизированных парковок. В отличие от традиционных решений, где на 1 автомобиль выделяется 25-35 м2 на одно транспортное средство, механизированный паркинг позволяет сократить этот показатель до 12-15 м2, что критически важно для мегаполисов с растущими темпами автомобилизации. Также в докладе были отмечено, что современный паркинг в текущем его состоянии представляет собой не просто парковочное место для автомобиля, а целую бизнес модель, ориентированную как на владельцев парковочных пространств, так и на конечных потребителей. Система, представленная немецкой фирмой «Saalfelder Hebezeugbau» GmbH, обеспечивает не только хранение автомобилей, но и мотоциклов, велосипедов и грузов. Помимо прочего, для гибридных автомобилей и электромобилей предусмотрена зарядка. Программное обеспечение управления механизированной парковки является сугубо клиентоориентированным, так, например, взаимодействие клиента и паркинга осуществляется с помощью приложения на смартфоне. Система способна автоматически анализировать поведение пользователя и частоту его паркования, таким образом, принимая решение каким образом расположить автомобиль в «матрице», экономя время на подачу автомобиля.

Выступая, Дмитрий Михайлович Мязитов – представитель завода по производству автоматизированных парковочных систем «Saalfelder Hebezeugbau» GmbH отметил, что по технологии завода построены самые компактные механизированные паркинги в Германии, они эксплуатируются очень успешно и имеют хорошую репутацию у граждан. В течении последних пяти лет была проведена большая работа по исследованию рынка паркингов и парковочных технологий, которая позволила сделать вывод, что механизированные паркинги в настоящее время представляют собой вершину технической эволюции многоуровневых парковочных решений и самую перспективную версию их развития.

По данным Дорохова Алексея Васильевича, генерального директора проектной организации ООО “ЦЕНТР-ДОРМОСТ”, использование механизированных паркингов позволяет экономить площадь пятна застройки от 40% (для одноуровневых паркингов) до 60% (для пятиуровневых) паркингов по сравнению с рамповыми. К тому же, при использовании механизированных паркингов существенно сокращается высота (или глубина – для подземных) сооружения. В частности, по разработанным схемам парковок были рассчитаны показатели площади застройки для подземного паркинга на одно машиноместо с учётом размещения строительных конструкций: для одноуровневого механизированного паркинга – 18,15 м2, для двухуровневого – 9,1 м2, для трёхуровневого – 6,1 м2. Такие показатели могут быть очень полезны при проектировании площадей застроек, требующих по вместимости достаточно большое количество машиномест.

Генеральный директор Группы компаний «Мегаполис 21 век» Андрей Сергеевич Коротков в своем докладе рассказал о необходимости комплексного освобождения территорий от единичных плоскостных паркингов, в частности закрытых. Ведь только 25-30% из них используются по прямому назначению. Ключевыми проблемами он назвал:

* отсутствие у паркингов статуса социально-значимого объекта, что приводит к отсутствию преференций строителям паркингов;
* продажа земельных участков под строительство паркингов через торги, что приводит к увеличению стоимости строительства паркингов и, соответственно, конечной стоимости для клиентов, негативно влияя на спрос;
* завышенные требования к противопожарной безопасности и инженерным системам, что также приводит к увеличению затрат на строительство;
* завешенные требования по объемно-планировочным решениям, по размещению паркингов в квартальных застройках;
* отсутствие различий в рамках нормативных документов между плоскостными, многоуровневыми и механизированными паркингами.

Помимо вышеописанных проблем Андреем Сергеевичем были представлены новые решения для бюджетных паркингов, механизированных паркингов и паркингов роторного и стеллажного типов.

 Заведующая Отделом научного обеспечения развития транспортного комплекса города «НИ и ПИ Генплана Москвы» Боровик Елена Николаевна в рамках своего доклада обратила особое внимание на имеющиеся среди специалистов проблемы использования правильных терминов для описания парковочных пространств и систем. Еленой Николаевной был предложен вариант единой терминологии. Помимо этого, была приведена классификация различных парковочных систем и соответствующие требования к размещению парковок на УДС, представлена система расчета необходимого числа парковочных мест в различных городах в соответствии с соотношением использования личного и общественного транспорта. Более подробная информация доступна в презентации.

Заместитель генерального директора ЗАО «ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ» и Людмила Александровна Андреева рассказала о разработках Института. В части решения проблем с парковочным пространством в городе ею было предложено строительство подземных и многоярусных парковок, а также транспортно-пересадочных узлов с подземными пространствами для паркования транспортных средств. Также, в своем докладе Людмила Александровна подробно описала существующие зарубежные практики решения проблемы нехватки парковочных пространств. Были затронуты и проблемы в части нормативно-правовой базы, в частности, необходимость их актуализации под современные условия и разработка свода правил по подземным паркингам.

В рамках дискуссии представитель ОАО «НИИАТ» Екатерина Олеговна Брязгина указала на необходимость решения проблем получения и хранения персональных данных, которые пока удалось решить правительству Казани. Эта проблема в значительной степени влияет на успех подготовки пилотных проектов по введению системы платных парковок. Также было отмечена необходимость введения поправок в кодекс об административных правонарушениях с целью упрощения возможностей использования материалов фото и видеофиксации для целей определения нарушений.

Заведующая Отделом научного обеспечения развития транспортного комплекса города «НИ и ПИ Генплана Москвы» Боровик Елена Николаевна в рамках дискуссии отметила, что множество организованных парковочных пространств разработано с нарушениями норм зон видимости при выездах, обеспечен недостаточный отступ до перекрестков и т.д. с целью повышения числа парковочных мест. Также было отмечено, что в соответствии с опросами, проводимыми «НИиПИ Генплана Москвы» среди населения наблюдается лояльность к наличию платных парковочных пространств в том случае, если население будет понимать, куда будут направлены собираемые средства. В ответе на реплику Елены Николаевны Михаил Яковлевич Блинкин возразил, что ключевым аспектом обеспеченности парковочным пространством является вопрос цены. Примером он назвал опыт Токио, где для регистрации автомобиля необходимо подтвердить возможность его резидентного размещения. По его словам, пока не встанет вопрос цены владения автомобилем, потребность в парковочных местах будет бесконечна и проблема никогда не будет решена. Необходимо избавиться от феномена «фрирайдерства».

Заместитель директора по информационным системам СПБ ГКУ «Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга» Николай Александрович Абельдяев в своей реплике позитивно оценил опыт Казани в администрировании штрафов, но отметил, что необходимо говорить о разном уровне субъектов, таких как Москва, Санкт-Петербург и всех остальных. Он обратил особое внимание на отсутствие федерального нормативно-правового регулирования парковочных пространств и отсутствие инициативы со стороны регионов по продвижению единых правил администрирования правонарушений пользователями.

Заместитель председателя общественного объединения Союз автовладельцев МОТОР Юрий Евгеньевич Фирсанов отметил некорректный подход к взиманию средств с автомобилистов за пользование платной парковкой, в частности, он отметил, что Россия является единственной страной, где автомобилисты имеют такую налоговую нагрузку, состоящую из цены бензина, транспортного налога и платной парковки. Был отмечен самый высокий тариф на платную парковку в мире при пересчете на средний размер заработной платы населения. Нехватку мест для строительства многоуровневых паркингов он назвал лукавством, места, по его мнению, много. Еще раз отмечена необходимость придать парковкам статус социально значимых объектов.

Михаил Яковлевич Блинкин ответил, что если посчитать доходную и расходную часть бюджета, то получится, что автомобилисты оплачивают лишь 21% от всех расходов правительства города на «автомобильное удовольствие». Для сравнения, в Германии, это значение близко к 100%. Юрий Евгеньевич Фирсанов на реплику Михаила Яковлевича отметил, что нельзя «наказывать 3 раза за одно и то же».

В целом, подводя итоги семинара, необходимо еще раз отметить острую проблему организации как уличного парковочного пространства, так и резидентного хранения автомобилей во дворах. Компромисс в решение этой проблемы должен быть найден с помощью развития механизмов государственно-частного партнерства между городскими администрациями (выделение земельных ресурсов), частными инвесторами (сооружение и эксплуатация паркингов) и товариществами собственников жилья (частичные соинвестиции, в том числе на долевой основе). Необходимо обязательно ориентироваться на новые технологии, позволяющие добиться существенной экономии пространства при сооружении паркингов.

Для разного типа парковок (уличные, перехватывающие, придомовые) и для разных морфологических типов застройки могут быть рекомендованы разные типы парковок, что может стать основой для новых дифференцированных технологических и градостроительных нормативов. Однако для полного решения данной проблемы, необходима разработка «Комплексных стратегий развития парковочного пространства» в городах РФ.

В Москве в скором времени стартует грандиозная программа сноса 25 млн. кв.м. старых домов. В этой связи участниками экспертного семинара будет делаться всё возможное, чтобы их мнение услышали в Министерстве строительства России, в Правительстве Москвы: новые микрорайоны, кварталы и дома должны быть оснащены современными паркингами и не усугублять существующие транспортные проблемы.

Подробнее о прошедшем семинаре можно узнать на официальной странице Института экономики транспорта и транспортной политики в Facebook.