

ДЕФИЦИТ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ: ПРИЧИНЫ, ПОСЛЕДСТВИЯ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

С.В. Дорохин¹, Р.В. Мороз²

^{1,2} Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова,
г. Воронеж, Россия

Автор, ответственный за переписку: Мороз Роман Вячеславович, roman.moroz2015@yandex.ru

Аннотация. В работе сделан анализ существующей проблемы с парковочными местами в городе Воронеже, а именно в спальных районах, промышленных зонах и вблизи торговых центров. Неотъемлемым следствием роста благосостояния граждан можно считать постоянно растущее число автомобилей на 1000 жителей. Последствия нехватки парковочных мест затрагивают все сферы городской жизни: от экономических потерь и экологических проблем до социальных конфликтов.

Ключевые слова: парковка, пробки, транспорт, оптимизация движения.

PARKING SPACE DEFICIT: CAUSES, CONSEQUENCES AND SOLUTIONS

S.V. Dorohin¹, R.V. Moroz²

^{1,2} Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov,
Voronezh, Russia

The author responsible for the correspondence: Moroz Roman Vyacheslavovich,
roman.moroz2015@yandex.ru

Abstract. The paper analyzes the existing problem of parking spaces in the city of Voronezh, specifically in residential areas, industrial zones, and near shopping centers. The constant increase in the number of cars per 1,000 residents is an inevitable consequence of the growing prosperity of citizens. The lack of parking spaces affects all aspects of urban life, from economic losses and environmental issues to social conflicts.

Keywords: parking, traffic jams, transportation, and traffic optimization.

Стремительный рост количества автомобилей на душу населения является доминирующим фактором, определяющим нехватку парковочных мест в современных городах. С повышением уровня жизни все больше семей приобретают не один, а несколько автомобилей, что кардинально изменяет нагрузку на городскую парковочную инфраструктуру. В России уровень автомобилизации продолжает расти, достигая в крупных городах показателей свыше 400 автомобилей на тысячу жителей. Особенно острой эта проблема становится в центральных районах городов, где историческая застройка не предполагала такой интенсивности автомобильного движения. Международные исследования подтверждают глобальный характер этой проблемы.

Второй по значимости фактор дефицита парковочных мест связан с нерациональным использованием существующих площадей. Проблема заключается не только в недостатке физического пространства, но и в его неоптимальной организации.

Часто парковочные места размечены без учета современных стандартов, что приводит к потере полезной площади и снижению общей вместимости парковок [1].

Значительную роль играет культура парковки водителей. Неаккуратная парковка, когда автомобиль занимает больше места, чем необходимо, лишает других водителей возможности припарковаться. Дополнительной проблемой является использование парковочных мест не по назначению: для хранения личных вещей, стоянки неисправных автомобилей или длительного хранения транспортных средств, которые практически не эксплуатируются.

Третьим критическим фактором является несоответствие строительных норм современным реалиям автомобилизации. При проектировании новых жилых комплексов количество парковочных мест часто рассчитывается на основе устаревших данных о количестве автомобилей на семью. Современные семьи нередко владеют двумя и более автомобилями, в то время как нормативы могут предполагать наличие одного автомобиля на домохозяйство или даже меньше [1].

Проблема усугубляется тем, что изменение строительных норм происходит медленно и не всегда успевает за динамикой роста автомобилизации. В результате новые жилые комплексы сдаются с изначально недостаточным количеством парковочных мест, что создает проблемы с первых дней эксплуатации.

Для решения этой проблемы в ряде регионов уже приняты нормативные акты, обязывающие застройщиков создавать определенное количество машино-мест согласно современным установленным нормам.

Дефицит парковочных мест влечет за собой значительные экономические потери на различных уровнях. Для индивидуальных водителей время, потраченное на поиск парковки, трансформируется в прямые финансовые затраты через упущенную выгоду и дополнительный расход топлива.

Для предприятий розничной торговли и услуг отсутствие доступной парковки приводит к существенному снижению товарооборота и потере клиентов. Покупатели избегают посещения торговых центров и магазинов, если не могут найти место для парковки, что напрямую сказывается на прибыли предприятий.

Стоимость строительства решений парковочных проблем также существенна. Себестоимость наземного паркинга составляет около 45000-60000руб за квадратный метр, в то время как строительство подземного паркинга может быть в 10 раз дороже. Эти высокие затраты часто делают парковочные проекты экономически неэффективными без государственной поддержки или введения платной системы [3].

Нехватка парковочных мест становится источником серьезных социальных конфликтов в городских сообществах. Опросы показывают, что 6 из 10 водителей в течение года хотя бы один раз вступали в спор с другими водителями из-за парковочного места. Эти конфликты могут перерасти в более серьезные противостояния между различными группами городского населения [4].

Особенно острые конфликты возникают в жилых районах между постоянными жителями и временными посетителями. Жители дворов жалуются на автобусы и коммерческий транспорт, использующие дворовые территории для парковки, что лишает местных жителей возможности парковаться рядом с домом. Такие ситуации создают напряженность в сообществах и требуют вмешательства муниципальных властей [5].

Вертикальное развитие парковочной инфраструктуры является одним из наиболее эффективных способов решения проблемы дефицита парковочных мест в условиях ограниченного городского пространства. Современные многоуровневые парковки используют инновационные архитектурные решения, интегрируя функциональность с эстетическими требованиями городской среды.

Подземные парковки особенно популярны в престижных районах, где стоимость земли высока, а требования к внешнему виду городской среды строгие. Современные подземные паркинги оборудуются системами вентиляции, освещения, пожарной безопасности и могут включать дополнительные сервисы, такие как мойка автомобилей, зарядные станции для электромобилей и системы видеонаблюдения [2].

Строительство подземных парковок технически сложнее и дороже наземных альтернатив. По различным оценкам, стоимость строительства подземного уровня на 25-40% выше наземного, в зависимости от сложности грунта и необходимости гидроизоляции. Однако долгосрочные преимущества включают сохранение наземного пространства для других целей, улучшение внешнего вида городской среды и создание дополнительной недвижимости [3].

Перехватывающие парковки представляют собой эффективное решение для снижения транспортной нагрузки в центральных районах городов. Эти парковки располагаются на периферии города или у станций общественного транспорта, позволяя водителям оставить автомобиль и продолжить путь на метро, автобусе или другом виде общественного транспорта.

В Москве действует около 30 перехватывающих парковок у 16 станций метрополитена общей вместимостью свыше 21 тысячи парковочных мест. Система работает по принципу бесплатной парковки при условии совершения не менее двух поездок на метро. Это стимулирует использование общественного транспорта и снижает нагрузку на центральные районы города.

Международный опыт показывает высокую эффективность таких систем. В Бостоне перехватывающие парковки у метро составляют около 45 тысяч машино-мест, из которых 2,500 мест находится только у одной станции Alewife.

Доступность парковки оказывает критическое влияние на коммерческую эффективность торговых центров, офисных зданий и других объектов. Отсутствие адекватной парковки приводит к снижению посещаемости, уменьшению товарооборота и потере арендаторов. Исследования показывают, что якорные арендаторы могут отказаться от участия в проекте только из-за недостатка парковочных мест [3].

Стоимость строительства парковки существенно влияет на экономику проектов коммерческой недвижимости. Наземные парковки обходятся в несколько раз дешевле подземных, но требуют больше земельного пространства. Подземные парковки позволяют более эффективно использовать участок, но увеличивают стоимость проекта на 25-50%, что может негативно сказаться на финансовой привлекательности проекта [3].

Платность парковки также влияет на коммерческую эффективность. В центральных районах городов платная парковка считается необходимостью для регулирования спроса, в то время как в периферийных районах бесплатная парковка используется как конкурентное преимущество для привлечения клиентов. Многие торговые центры предлагают компромиссные решения: первые несколько часов парковки бесплатно, затем взимается плата [3].

Внедрение изменений в парковочную политику часто встречает сопротивление со стороны автомобилистов, особенно когда речь идет о введении платы за ранее бесплатную парковку. Опросы показывают, что готовность населения пользоваться платными парковками варьируется: часть водителей согласна на оплату при разумной цене (до 30 рублей в час), другие категорически против или готовы пересесть на общественный транспорт [4].

Важную роль играет информационная работа с населением, разъясняющая цели и преимущества парковочных реформ. Жители должны понимать, что введение платной парковки направлено не только на пополнение бюджета, но и на решение транспортных проблем, улучшение экологической ситуации и повышение качества городской среды.

Социальная справедливость требует учета потребностей различных категорий граждан. Необходимо предусматривать льготы для инвалидов, многодетных семей, пенсионеров и других социально уязвимых групп. Система должна обеспечивать доступность парковки для всех слоев населения, а не создавать дополнительные барьеры для менее обеспеченных граждан.

Дефицит парковочных мест представляет собой комплексную проблему современных городов, требующую системного подхода к решению. Основными причинами этого дефицита являются стремительный рост автомобилизации, неэффективное использование существующего пространства и устаревшие подходы к планированию городской инфраструктуры. Последствия проблемы затрагивают все аспекты городской жизни: от экономических потерь и экологических проблем до социальных конфликтов и снижения качества жизни.

Мировой опыт демонстрирует разнообразие успешных подходов к решению парковочных проблем. Европейские города делают ставку на развитие общественного транспорта и альтернативных видов мобильности, азиатские мегаполисы активно внедряют технологические инновации и вертикальные парковочные решения, американские города используют рыночные механизмы и динамическое ценообразование для оптимизации спроса.

Успешное решение парковочных проблем требует активного участия всех заинтересованных сторон: городских властей, бизнеса, девелоперов и граждан. Необходима разработка комплексной парковочной политики, учитывающей интересы различных групп населения и обеспечивающей социальную справедливость в доступе к парковочным ресурсам.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Анализ причин дефицита парковочных мест. – URL: <https://gdekupitdom.ru/news/detail/analiz-prichin-defitsita-parkovochnykh-mest/> (дата обращения: 07.07.2025).
2. Жилищно-коммунальное хозяйство от А до Я. – URL: <https://siti-service.ru/zhkkh-ot-a-do-ya/item/2099-zkh.html/> (дата обращения: 07.07.2025).
3. Статьи о паркингах и парковочных системах. – URL: <https://parking-expo.ru/ru-RU/press/stati/6001.aspx> (дата обращения: 07.07.2025).
4. Мищенко, И. А. Планирование городских парковок: принципы и методы. – URL: <http://arbir.ru/miscellany/U18S839E55081> (дата обращения: 07.07.2025).
5. Нечухрай, К. В. Проблема парковок в городе Белгороде и пути ее решения / К. В. Нечухрай // Экономика. Общество. Человек : межвузовский сборник научных трудов / Белгородский государственный технологический университет им. В. Г. Шухова. – Белгород, 2014. – Т. 22. – С. 183–186.
6. Коржанков, В. Б. Парковки у торговых центров как часть транспортной инфраструктуры города / В. Б. Коржанков // Проблемы исследования систем и средств автомобильного транспорта : материалы Международной очно-заочной научно-технической конференции (Тула, 22–23 дек. 2016 г.). – Тула : Тульский государственный университет, 2017. – Вып. 1. – С. 283–286.
7. Каменик, Л. Л. Определение приоритетности размещения парковок с учетом районирования и социального фактора / Л. Л. Каменик, В. В. Рогозина // Неделя науки СПбПУ : материалы научной конференции с международным участием (Санкт-Петербург, 14–19 нояб. 2016 г.) / Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. – Санкт-Петербург, 2016. – Ч. 1. – С. 263–266.

REFERENCES

1. Analysis of the reasons for the shortage of parking spaces. – URL: <https://gdekupitdom.ru/news/detail/analiz-prichin-defitsita-parkovochnykh-mest> / (accessed 07.07.2025).
2. Housing and communal services from A to Z. – URL: <https://siti-service.ru/zhkkh-ot-a-do-ya/item/2099-zkh.html> / (date of access: 07.07.2025).
3. Articles about parking lots and parking systems. – URL: <https://parking-expo.ru/ru-RU/press/stati/6001.aspx> (date of reference: 07.07.2025).
4. Mishchenko, I. A. Urban parking planning: principles and methods. – URL: <http://arbir.ru/miscellany/U18S839E55081> (date of request: 07.07.2025).
5. Nechukhray, K. V. The problem of parking in the city of Belgorod and ways to solve it / K. V. Nechukhray // Economy. Society. Man : interuniversity collection of scientific papers / Belgorod State Technological University named after V. G. Shukhov. Belgorod, 2014, vol. 22, pp. 183-186.
6. Korzhankov, V. B. Parking at shopping malls as part of the city's transport infrastructure / V. B. Korzhankov // Problems of research of systems and means of automobile transport : proceedings of the International correspondence Scientific and Technical Conference (Tula, Dec 22-23. 2016). – Tula : Tula State University, 2017. – Issue 1. – pp. 283-286.
7. Kamenik, L. L. Prioritization of parking, taking into account zoning and social factors / L. L. Kamenik, V. V. Rogozin // SPbPU Science Week : Proceedings of a scientific conference with international participation (St. Petersburg, November 14-19, 2016) / Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University. – St. Petersburg, 2016. – Part 1. – pp. 263-266.