

Долгополов Максим Алексеевич

студент,
кафедра экономики и управления строительством и рынком недвижимости,
Институт экономики и управления,
ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет
имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»
г. Екатеринбург, Российская Федерация

ПРОБЛЕМА НЕХВАТКИ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ В НОВЫХ МИКРОРАЙОНАХ НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ЕКАТЕРИНБУРГА

Аннотация:

Статья посвящена исследованию причин дефицита парковочных мест в новых районах. Целью статьи является изучение причин нехватки парковок в таких микрорайонах города Екатеринбурга, как Солнечный и Светлый, а также изучение законодательства в этой области. При написании статьи использовались такие методы исследования, как изучение нормативных документов и анализ опыта размещения парковок в микрорайонах Екатеринбурга. В результате определены проблемы микрорайонов, выделены причины и обозначены слабые места в законодательстве.

Ключевые слова:

Парковочное место, паркинг, микрорайон, транспортное средство, двор, придомовая территория.

Город, как живая система, постоянно развивается, появляются новые районы и происходит ревитализация старых. Происходит разрастание городской среды, реализуются проекты комплексной застройки территорий. Периферия города обретает статус жилых микрорайонов с большим количеством доступных новостроек, привлекающих население. Однако, данное развитие городов часто порождает проблемы. Плотность застройки и численности жителей новых микрорайонов наряду с повышением уровня автомобилизации приводит к проблеме дефицита парковочных мест для проживающего там населения. В новых микрорайонах количество машино-мест не соответствует численности жителей, имеющих личное транспортное средство и проживающих на данной территории. В результате чего возникает такое явление, как «стихийная парковка» во дворах, представляющее собой парковку автомобилей на тротуарах, газонах, проезжей части и создающее препятствия для других участников дорожного движения [1]. Размещение паркингов или платных парковок должно минимизировать явление стихийной парковки, но их популярность среди автовладельцев очень мала. Актуальность исследования заключается в повторении данной проблемы при строительстве новых микрорайонов.

Уровень автомобилизации в Екатеринбурге продолжает постоянно расти, статистические данные на 2020 год показывают, что на каждую тысячу жителей приходится 305 автомобилей [2]. Данный критерий меньше среднего по России: на тысячу жителей страны приходится 309 транспортных средств. Несмотря на это, проблема с парковкой на придомовых территориях стоит весьма остро. Целью исследования является изучение нехватки парковочных мест в новых микрорайонах Екатеринбурга таких, как Солнечный и Светлый и рассмотрение законодательства и норм градостроительного проектирования. Рабочая гипотеза: предполагается, что существующее законодательство не способно в полной мере решить проблему дефицита парковок, и многие застройщики пренебрегают правилами планировки территории под стоянки автомобилей, поэтому необходимо внесение изменений в существующий порядок. При написании статьи использовались такие методы исследования, как изучение нормативных документов и анализ опыта размещения парковок в микрорайонах Екатеринбурга.

На сегодняшний день вопрос размещения транспортных средств на придомовых территориях практически не урегулирован законодательством. При обеспечении дворов многоквартирных домов парковочными местами должны соблюдаться установленные правила и требования, которые определяются нормативами, санитарными нормами, правилами дорожного движения и постановлениями местных властей.

Согласно нормативам градостроительного проектирования Свердловской области, в крупнейшем регионообразующем субъекте, то есть Екатеринбурге, на зону стоянок для машин приходится 25 м² на машино-место, удельный размер площадки составляет 0,8–2,5 м²/чел [3]. Под улицы, проезды и стоянки в микрорайоне следует оставлять 5–7% от общей площади элемента планировочной структуры. В соответствии с нормами стоянки для временного хранения транспортных средств, среди которых открытые стоянки,

принимают не менее чем для 70% расчётного парка индивидуальных автомобилей, при этом на жилую застройку приходится 25%.

Действуют отдельные нормативы градостроительного проектирования городского округа – муниципального образования «город Екатеринбург», согласно которым число мест для стоянок индивидуального автотранспорта в многоквартирной жилой застройке должно составлять не менее 1 места на 80 м² жилищного фонда [4]. Под постоянное хранение автомобилей отводится 80% от общего числа, а для временного хранения – 20%. Существует возможность размещения 50% мест для постоянного и временного хранения автомобилей на земельных участках, расположенных за пределами границ территории проектирования, то есть в производственных и коммунальных зонах, зонах инженерной и транспортной инфраструктуры, на территории общего пользования вдоль застройки с обеспечением пешеходной доступности.

Выбор типа парковочных мест осуществляется в процессе проведения проектных работ в соответствии с техническим заданием на подготовку проекта планировки территории. На основании этого выбирается подземный, полуподземный, надземный или наземный тип стоянки для хранения автотранспорта. На открытые наземные парковки приходится 25 м²/машино-место, что соответствует показателю по Свердловской области в целом.

Существуют правила размещения автомобилей на придомовых территориях, к ним относятся [5]:

1. Запрет на размещение транспортных средств на тротуарах и в пешеходных зонах;
2. Не допускается размещение автомобилей вблизи мусорных контейнеров, поскольку это затрудняет вывоз мусора;
3. Запрещается парковка машин в местах проезда таких специализированных служб, как скорые, пожарные, аварийные, и других транспортных средств;
4. При организации парковки должны учитываться расстояния, прописанные в нормативных документах, до жилых домов и других объектов инфраструктуры района.

В настоящее время при строительстве новых домов и проектировании целых микрорайонов застройщики должны соблюдать требования, предусмотренные для организации парковок во дворах. Застройщикам необходимо соблюдать расстояния от парковочного места до домов и других объектов, учитывать размеры машино-мест и рассчитывать достаточное их количество для парковки автомобилей местных жителей. Число мест определяется исходя из количества жителей микрорайона, площади квартир и возможности размещения парковочных мест в соответствии с объёмом жителей на данной территории. Стоит заметить, что на придомовом пространстве открытая парковка может вмещать в себя не более 50 машин, для создания дополнительных машино-мест организуются крытые паркинги или гаражные места. При строительстве новостроек вопросами обустройства парковок занимаются застройщики, но существует вариант, при котором расчёт машино-мест происходит совместно собственниками квартир. Назначение парковочных мест происходит с учётом интересов жителей при соответствии правилам размещения, кроме того, стоянки с более чем для 100 машин требуют согласования с местными властями. Сейчас среди застройщиков наблюдается тенденция к созданию «закрытых дворов» при возведении новых жилых комплексов, в результате чего проезд и стоянка машин на дворовой территории запрещена. Однако при строительстве целых микрорайонов данный принцип не работает, так как парковочные места входят в состав земельного участка. Согласно ПДД о стоянке автомобилей во дворах жилых домов оставлять транспорт разрешено только на специализированной наземной или подземной парковке [6]. В случае нехватки машино-мест на придомовой территории, застройщик может заключить договор с близлежащей платной стоянкой.

В СанПиНе существует такое понятие, как «гостевая парковка» во дворах домов, предусматривающая машино-места для гостей микрорайона, при этом на их размещение не накладываются ограничения, кроме условия временной стоянки автомобилей [7]. Для таких площадок нет требований по расстоянию до дома и других объектов, детских площадок, может осуществляться парковка на тротуарах или под окнами дома. Для обхода застройщиками недостатка места под постоянную стоянку на территории жилого комплекса, нормы СанПиНа разрешают размещение гостевых парковок, требования к которым минимальны. Закон не предусматривает создание дополнительных органов, которые будут следить за тем, кто и насколько оставил машину на гостевой парковке, а официальные органы не занимаются патрулированием дворов. Некоторые застройщики перекладывают ответственность за организацию парковочных мест на собственников квартир. При недостатке данных площадок жильцы на общем собрании могут согласовать решение о размещении дополнительных стояночных площадей на непригодной для этих целей территории. В таком случае при установке специальных разрешительных знаков и при общем согласии жильцов в таком способе парковки разрешена стоянка автомобилей на газонах, детских площадках и тротуарах.

Для решения проблемы дефицита парковок во дворах многоквартирных домов постоянно выносятся на обсуждение определённые инициативы. Одним из вариантов, представленных Госдумой, является запрет на продажу автомобилей людям, у которых нет собственного гаража или парковочного места, что должно было разгрузить парковки. Однако принятие закона не состоялось, и проблема осталась нерешённой.

«Стихийная парковка» во дворах многоквартирных домов имеет прежде всего финансовое основание, так как за неимением достаточной территории для размещения открытых парковок и как следствие ограничений в параметрах проекта застройщика возводят многоуровневые наземные или подземные паркинги. Для большинства собственников жилья в новостройках эконом или комфорт класса покупка машино-места в паркинге – дополнительная ощутимая финансовая нагрузка. Подземные паркинги отличаются высокой себестоимостью строительства, а для данного класса жилья обладают низкой окупаемостью, поэтому это невыгодное решение для застройщика. Многоэтажный наземный паркинг снижает стоимость машино-места для покупателя, но остаётся малоприбыльным для застройщика. В случае строительства паркингов застройщикам выгодно создать повышенный спрос на парковочные места за счёт сокращения количества мест на открытой парковке, таким образом создаётся «двор без машин». Такой вариант в скором времени может закрепиться как норма, это повышает комфорт, эстетику и безопасность дворов, и в то же время является работающим инструментом для застройщика.

В Екатеринбурге происходит комплексное освоение территорий, строятся новые жилые микрорайоны, возводится большое количество новостроек, многие из них достаточно сильно удалены от центральной части города, поэтому жильцы владеют личным автотранспортом. В результате большого числа машин и ограниченности территории данные микрорайоны страдают от проблемы дефицита парковок. Так в Солнечном микрорайоне в ближайшее время пройдёт пересмотр принципов парковки [8]. По словам застройщика, проблема с недостатком парковок возникает из – за пользования бесплатной стоянкой жителями других районов, машин, стоящих без движения долгое время, и перекупщиков, которые проводят на парковке презентации машин. Из-за плотной стоянки автомобилей возникают сложности у курьеров и специальных служб, в результате чего они занимают пространство на пешеходных переходах и перекрёстках. Застройщик в качестве решения предлагает строительство многоуровневого паркинга и разработку графика парковки для обеспечения сменяемости машин. При этом наибольшая загруженность парковок наблюдается около подъездов, в отдалённости от домов расположены платные и бесплатные стоянки со свободными машино-местами. Мэрия Екатеринбурга на этот счёт предлагает ввести систему платных парковок, доходы от этого позволят содержать дорогу, зелёные насаждения и парк. Увеличение числа автовладельцев в микрорайоне связано с удалённостью района и отсутствием достаточного движения общественного транспорта в разные районы города, что является побуждением к пересмотру градостроительных нормативов.

В микрорайоне Светлый ситуация практически аналогичная, вместо развития инфраструктуры территории, район заполнен большим количеством платных парковок [9]. Однако жители предпочитают оставлять свои машины вдоль обочины главной улицы под знаками «Остановка запрещена», в результате этого около домов возникают пробки. Кроме того, стоянка автомобилей осуществляется в местах, запрещённых СанПиНом без учёта расстояний до объектов. Многие автовладельцы паркуют автомобили около мусорных баков, мешая проходу других жителей и проезду специализированных машин. В центре микрорайона идёт строительство многоуровневых паркингов, которые портят общий вид района. Решением проблемы может стать вынос паркингов вдоль территории Кольцовского тракта, при этом произойдёт разгрузка от машин основной улицы микрорайона. Сам микрорайон предполагает жилую застройку с преобладающим числом однокомнатных квартир и студий, площадь которых составляет 20 – 30 м², а согласно нормативам градостроительного проектирования города Екатеринбурга, на 80 м² жилья учитывается одно парковочное место. Данные показатели означают, что для собственников такого типа жилья не предусмотрено парковочных мест во дворе. Решение проблемы возможно при внесении изменений в нормативы для определения числа парковочных мест индивидуального автотранспорта в многоквартирной жилой застройке.

В качестве заключения можно сказать, что дефицит парковочных мест в новых районах связан прежде всего с неэффективно разработанными нормами градостроительного проектирования, нормам СанПиН и правилам дорожного движения. Для застройщиков главным является максимальное получение прибыли, поэтому многие решения о парковках не учитывают интересы жильцов. В то же время проблема связана с менталитетом людей, которые не готовы платить за парковку, когда есть свободное бесплатное место около дома. Решением проблемы может послужить расширение территорий для стоянок при строительстве районов и создание бюджетных машино-мест.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Жиндаева В.В. Стихийные парковки: статистика и проблемы // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2014.
2. Аналитическое агентство «Автостат». Рейтинг городов по числу автомашин на человека [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения: 03.11.2021).
3. Нормативы градостроительного проектирования Свердловской области НГПСО 1-2009.66: утверждены постановлением Правительства Свердловской области от 15.03.2012 г. № 380-ПП. Екатеринбург, 2009.
4. Нормативы градостроительного проектирования городского округа – муниципальное образование «город Екатеринбург». Приложение 1 к решению Городской Думы от 22.12.2015 г. № 61/44. Екатеринбург, 2015.

5. Правила парковки во дворах жилых домов 2021 [Электронный ресурс]. URL: <https://j.etagi.com> (дата обращения: 05.11.2021).
6. «О правилах дорожного движения»: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. 31.12.2020). М., 2020.
7. «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03. Постановление Главного санитарного врача РФ от 25.09.2007 г. № 74 (ред. От 25.04.2014). М., 2014.
8. В Солнечном меняют правила парковки [Электронный ресурс]. URL: <https://www.e1.ru> (дата обращения: 08.11.2021).
9. Светлый утопает в парковках [Электронный ресурс]. URL: <https://www.e1.ru> (дата обращения: 08.11.2021).

Dolgoplov Maksim A.,

Student,

Department of Economics and Management of Construction and Real Estate Market,

Institute of Economics and Management,

Ural Federal University Named after the First President of Russia B.N. Yeltsin

Ekaterinburg, Russian Federation

THE PROBLEM OF LACK OF PARKING SPACES IN NEW MICRODISTRICTS ON THE EXAMPLE OF THE CITY OF YEKATERINBURG

Abstract:

This article is devoted to the study of the reasons for the shortage of parking spaces in new areas. The purpose of the article is to study the reasons for the lack of parking lots in such micro-districts of the city of Yekaterinburg as Solnechny and Svetly, as well as to study the legislation in this area. When writing the article, we used research methods such as studying regulatory documents and analyzing the experience of placing parking lots in Ekaterinburg microdistricts. As a result, the problems of microdistricts were identified, the reasons were highlighted and weaknesses in the legislation were identified.

Keywords:

Parking space, parking, microdistrict, vehicle, yard, adjoining territory.