

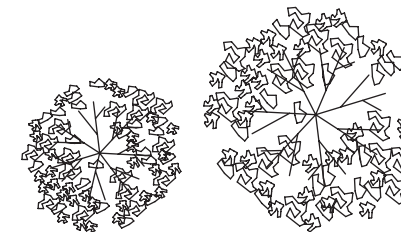
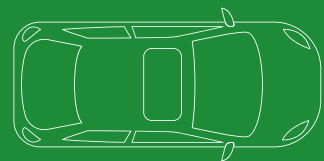
Рейтинг городов России по развитию платного парковочного пространства

2024



**Рейтинг городов России
по развитию платного
парковочного пространства**

**Санкт-Петербург
2024**



Содержание

Колонка редактора	3
Платные парковки в России	4
Подходы к формированию Рейтинга	5
Таблица показателей Рейтинга	6
Новые города	10
Города, не входившие ранее в Рейтинг	11
Рейтинг городов России по развитию платного парковочного пространства.....	12
Подробная таблица с оценками.....	14
Номинации	18
Парковочные профили городов	19
Выводы	20
Тренды отрасли	21
Подходы к организации систем платных парковок	22
Дорожная карта внедрения платных парковок.....	23
Структура доходов с платных парковок.....	24
Отраслевая дорожная ГИС	26
О разработке ПОДД	28
Эволюция городских улиц	29
Заключение	30
Список использованных источников	32

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Третий год подряд мы представляем вашему вниманию Рейтинг городов России по развитию платного парковочного пространства. Платные парковки – это один из первых шагов к улучшению дорожного движения в мегаполисах, поэтому интерес к вопросу внедрения платности только растет. Наше исследование по праву становится настольной книгой для администраций городов, ведь оно содержит не только рейтинг, но и практические рекомендации, ответы на сложные вопросы, возникающие в ходе проекта.

Мы видим, что города не стоят на месте – внедряют новые технологии и меняют подходы к организации системы платности. Наш Рейтинг тоже стремительно меняется – в этом году мы существенно переработали показатели системы оценки городов, а также сняли ограничительные барьеры по численности населения городов и количеству платных парковок. Теперь Рейтинг будет включать все города, у которых есть муниципальные платные парковки, в том числе города с населением менее 200 тыс. жителей и те, где платные парковки применяются лишь точечно. Однако больше всего количество участников Рейтинга выросло за счёт городов, организовавших платные парковочные пространства за последний год.

В этом исследовании вы также найдете обзор ключевых изменений за прошедший год, наши рекомендации и наблюдения за интересными трендами.

Наша цель

Собрать, структурировать и проанализировать информацию для планирования, создания и развития платного парковочного пространства на улично-дорожной сети городов.

Для кого мы сделали это исследование

Обзор будет полезен широкому кругу читателей – администрациям городов, центрам организации дорожного движения, транспортным инженерам, профильным кафедрам вузов, проектным и строительным организациям, а также всем неравнодушным горожанам.

Приятного чтения!

Ирина Рыкова,
транспортный инженер, технический директор компании Дорнадзор

1125

городов России
были проанализированы
для исследования

38 действует платная
парковка

10 есть только
парковка вдоль УДС

5 есть только
стоянки



ПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ В РОССИИ

Исследование проводилось на основании письменных запросов в ведомства, отвечающие за парковку, открытых данных, размещенных на официальных сайтах администраций регионов, сайтах компаний-операторов платных парковок, официальных новостных региональных каналов, по состоянию на 1 сентября 2024 года.

В исследовании рассматривались все города Российской Федерации, где организованы муниципальные платные парковки как вдоль улично-дорожной сети, так и на специализированных стоянках.

Под парковками вдоль улично-дорожной сети мы понимали места, расположенные на проезжей части и в парковочных карманах. Под специализированными стоянками мы понимали парковки на выделенных для этого площадках, оборудованных шлагбаумом или без него.

В Рейтинге 2024 года участвуют 24 города из прошлых выпусков, 5 городов, не участвовавших ранее, и 9 городов, только запустивших парковки в течение года с момента выхода предыдущего сборника.

Количество городов России с платными парковками



ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ РЕЙТИНГА

Ежегодно мы совершенствуем наш подход к оценке платного парковочного пространства. В этом году мы разнообразили показатели, оценили парковки с точки зрения пользователя и управленца, рассмотрели перспективы развития парковочных пространств. В рамках нашего исследования было выделено пять групп показателей, представленных ниже. Мы считаем, что их следует учитывать при разработке и анализе любой системы платного паркования. Для оценки весов групп показателей был опрошен 21 эксперт-транспортник.



Группа «Финансовая эффективность»

Показатели, отражающие доступность тарифов на платную парковку относительно средних доходов населения.



Группа «Транспортные эффекты»

Показатели, отражающие уровень положительного влияния от внедрения платных парковок на общую транспортную ситуацию в городе.



Группа «Физическая доступность»

Показатели, позволяющие оценить, насколько платные парковки территориально доступны пользователям.



Группа «Развитие системы платных парковок»

Показатели, связанные с общими планами развития платного парковочного пространства в городе.



Группа «Удобство»

Показатели, позволяющие оценить удобство пользования системой платных парковок для жителей города.

ТАБЛИЦА ПОКАЗАТЕЛЕЙ РЕЙТИНГА

№ п/п	Показатель	Источник данных	Вес	Как рассчитывались значения
1	Финансовая эффективность		32,6	
1.1	Отношение стоимости часовой парковки к среднемесячным доходам населения	Сайты парковок, Росстат, сайты муниципалитетов, данные от администраций	4,0	Чем больше показатель, тем больше у города баллов (с учетом 95-го перцентиля).
1.2	Отношение стоимости дневной парковки к среднемесячным доходам населения		3,6	Начисление баллов выполнено по формуле: $\text{Балл}_{i-\text{го города}} = \left(1 - \frac{ x_i - x_{\max} }{x_{\max}}\right) \cdot \vartheta$ $x_{\text{час}} > x_{\text{день}} > x_{\text{мес}}$
1.3	Отношение стоимости месячного парковочного разрешения		4,0	где x_i – значение показателя в исследуемом городе; x_{\max} – максимальное значение показателя; ϑ – вес показателя
1.4	Отношение стоимости парковочного разрешения жителя к среднемесячным доходам населения	Сайты муниципалитетов, данные от администраций, сайты парковок	4,1	Чем ближе город к максимуму по стране (с учетом 95% перцентиля), тем больше у него баллов.
1.5	Отношение стоимости штрафа за нарушение правил пользования платной парковкой к среднемесячным доходам населения		4,3	Начисление баллов выполнено по формуле: $\text{Балл}_{i-\text{го города}} = \left(1 - \frac{ x_i - x_{\max} }{x_{\max}}\right) \cdot \vartheta$ где x_i – значение показателя в исследуемом городе; x_{\max} – максимальное значение показателя;
1.6	Доля электронных оплат		4,6	m – медиана среди исследуемых показателей; ϑ – вес показателя
1.7	Доходность		4,3	
1.8	Экономическая обоснованность часового тарифа		3,7	Начисление баллов выполнено по формуле из Методических рекомендаций Минтранса, утвержденных распоряжением № АК-188Р: $\text{Балл}_{i-\text{го города}} = \begin{cases} x_{\min} < x_i < x_{\max} \\ \left(1 - \frac{ x_i - x_{\max} }{x_{\max}}\right) \cdot \vartheta \end{cases}$ $x_{\min} = x_{\max} = 0,5 \cdot (C_{\text{от}} \cdot K_1 + D_{\text{ср}} \cdot K_2)$ где $C_{\text{от}}$ – тариф за проезд в общественном транспорте; $D_{\text{ср}}$ – среднедушевой доход населения; K_1 и K_2 – эмпирические коэффициенты, имеющие минимальные и максимальные значения

№ п/п	Показатель	Источник данных	Вес	Как рассчитывались значения
2	Транспортные эффекты		10,0	
2.1	Оборачиваемость парковочных мест	Сайты парковок, сайты муниципалитетов, данные от администраций, новостные порталы	4,8	Чем больше показатель, тем больше у города баллов. Начисление выполнено по формуле: $\text{Балл}_{i-\text{го города}} = \frac{x_i}{x_{\max}} \cdot \vartheta$ где x_i – значение показателя в исследуемом городе; x_{\max} – максимальное значение показателя; ϑ – вес показателя
2.2	Средняя суточная загруженность	Сайты парковок, сайты муниципалитетов, данные от администраций, новостные порталы	5,2	Показателям, находящимся в диапазоне от 70 до 85%, присваивалось 100% баллов, так как это оптимальный уровень загруженности в соответствии с Распоряжением Министерства Транспорта № АК-188-Р; от 0 до 50% – баллы начислялись прямо пропорционально проценту загруженности; от 50 до 70% загрузки – по линейной зависимости вида: $\text{Балл}_{i-\text{го города}} = \left(\frac{5}{3}x_i - 33,3\right) \vartheta;$ от 85 до 100% – по квадратичной зависимости вида: $\text{Балл}_{i-\text{го города}} = \left(-\frac{2}{9}x_i^2 + \frac{340}{9}x_i - \frac{13550}{9}\right) \vartheta$ где x_i – значение показателя в исследуемом городе; ϑ – вес показателя
3	Физическая доступность		17,0	
3.1	Отношение УДС, занятой платными парковками, к общей протяженности дорог района	Open Street Map, сайты парковок, реестры УДС городов	3,7	Чем больше показатель, тем больше у города баллов (с учетом 95-го перцентиля).
3.2	Отношение УДС, занятой платными парковками с учётом 15-минутной пешей доступности, к общей протяженности дорог района		4,1	Начисление баллов выполнено по формуле: $\text{Балл}_{i-\text{го города}} = \left(1 - \frac{ x_i - x_{\max} }{x_{\max}}\right) \cdot \vartheta$ где x_i – значение показателя в исследуемом городе; x_{\max} – максимальное значение показателя; ϑ – вес показателя
3.3	Плотность платных парковочных мест на территории муниципалитета		4,6	
3.4	Доля парковочных мест, расположенных вдоль магистральных улиц города		4,6	Чем больше показатель, тем меньше у города баллов (с учетом 95-го перцентиля). Начисление баллов выполнено по формуле: $\text{Балл}_{i-\text{го города}} = (1 - x_i) \cdot \vartheta$ где x_i – значение показателя в исследуемом городе; ϑ – вес показателя

ТАБЛИЦА ПОКАЗАТЕЛЕЙ РЕЙТИНГА

№ п/п	Показатель	Источник данных	Вес	Как рассчитывались значения
4	Развитие системы платных парковок		12,4	
4.1	Наличие изменений за 2023–2024 годы в организации платных парковок (внедрение тарифов, сокращение/расширение зоны ПП, внедрение нового оборудования)	Сайты парковок	4,2	Чем больше трендов, тем больше балл
4.2	Наличие действующего КСОДД с мероприятиями по созданию/внедрению платных парковок	Сайты муниципалитетов, данные от администраций	3,8	Если есть – ставится максимальное количество баллов
4.3	Проведение мониторинга дорожного движения		4,4	Если есть – ставится максимальное количество баллов
5	Удобство		28,1	
5.1	Тарифное разнообразие	Сайты парковок	4,5	Наличие трех тарифов и выше дает максимальный балл, ниже – пропорционально меньше
5.2	Разнообразие способов оплаты (через сайт / приложение / SMS / паркомат / постоплата / QR)		5,2	Наличие пяти способов и выше дает максимальный балл, ниже – пропорционально меньше
5.3	Функционал мобильного приложения (информация о свободных местах, возможность исправить завершённую парковку, постоплата)		5,8	Чем шире функционал приложения, тем выше балл

№ п/п	Показатель	Источник данных	Вес	Как рассчитывались значения
5.4	Количество каналов коммуникации	Данные администрации, официальные каналы администраций городов в сети Интернет	4,3	Чем больше показатель, тем больше у города баллов. Начисление выполнено по формуле: $\text{Балл}_{i\text{-го города}} = \frac{x_i}{x_{max}} \cdot \vartheta$ где x_i – значение показателя в исследуемом городе; x_{max} – максимальное значение показателя; ϑ – вес показателя
5.5	Читаемость информационных ресурсов	Просмотры в самом крупном канале коммуникации	4,6	
5.6	Бесплатное время парковки	Сайты парковок, данные администрации	3,7	Начисление баллов выполнено по формуле: $\text{Балл}_{i\text{города}} = \left(1 - \frac{ x_i - x_{max} }{x_{max}}\right) \cdot \vartheta$ где x_i – значение показателя в исследуемом городе; x_{max} – максимальное значение показателя; ϑ – вес показателя. Дополнительно было учтено увеличенное время бесплатной парковки вблизи социально-важных объектов

9**городов
добавлено
в Рейтинг**

- 2** функционируют только плоскостные муниципальные парковки
- 7** функционируют как плоскостные парковки, так и парковки вдоль УДС

НОВЫЕ ГОРОДА

В период с сентября 2023 по август 2024 года девять городов ввели новые парковочные пространства. Новой тенденцией стало внедрение платных парковок в небольших городах численностью до 200 тыс. жителей – к ним относятся три туристических города в Европейской части России.

Волгоград

Парковки были открыты в два этапа: в мае 2024 года на Привокзальной площади и в августе 2024 года в районе Центральной набережной. Для легковых автомобилей стоимость часа парковки составила 40 рублей [1].

Дербент

Платные парковки начали работу в октябре 2023 года. Общее количество мест – 95 шт.

Калининград

Парковки организованы в мае 2024 года. Всего были созданы 4 стоянки на 182 парковочных места.

Липецк

Платные парковки начали работу в мае 2024 года, запуск откладывался с ноября 2023 года [2]. У объектов социальной инфраструктуры первые 1,5 часа парковка бесплатна. Общее количество мест – 844 шт.

Махачкала

Платные парковки начали работу в марте 2024 года [3]. Общее количество парковочных мест вдоль УДС – 890 шт. Для легковых автомобилей стоимость часа составила 50 рублей.

Ржев

Платные парковки начали работу в апреле 2024 года. Общее количество парковочных мест – 323 шт.

Смоленск

Платные парковки начали работу в сентябре 2023 года. Парковочное пространство расположено на привокзальной площади.

Сочи

Платное парковочное пространство открылось в два этапа: в октябре 2023 года в трех районах города и в апреле 2024 года на еще 8 улицах [4]. Общее количество мест – 1941 шт. За январь–июль 2024 года парковку оплатили более 280 тысяч раз.

Суздаль

Самый маленький город с муниципальными платными парковками в стране (9 тыс. жителей) запустил парковочное пространство в декабре 2023 года. В городе предусмотрены отдельные парковочные места для резидентов, туристических автобусов и такси.

5**городов
добавлено
в Рейтинг**

- 3** функционируют только плоскостные муниципальные парковки
- 2** функционируют как плоскостные парковки, так и парковки вдоль УДС

ГОРОДА, НЕ ВХОДИВШИЕ РАНЕЕ В РЕЙТИНГ

В Рейтинг включены еще две группы городов, в которых муниципальные платные парковки функционируют уже несколько лет: города с населением менее 200 тыс. человек и города, в которых парковочное пространство представлено точно в виде плоскостных стоянок (площади, тупиковые улицы и т. д.).

Барнаул

Платные парковки начали работу в 2017 году. Парковочное пространство расположено на привокзальной площади.

Пенза

Платное парковочное пространство организовано в 2018 году. В течение 6 лет на территории города было организовано 9 автоматизированных стоянок.

Симферополь

Платное парковочное пространство функционирует в рамках концессионного соглашения сроком на 15 лет. В городе расположено 16 парковок.

Ялта

Платные парковки начали работу в 2021 году. Парковочное пространство объединяет в себе парковки всего городского округа Ялты.

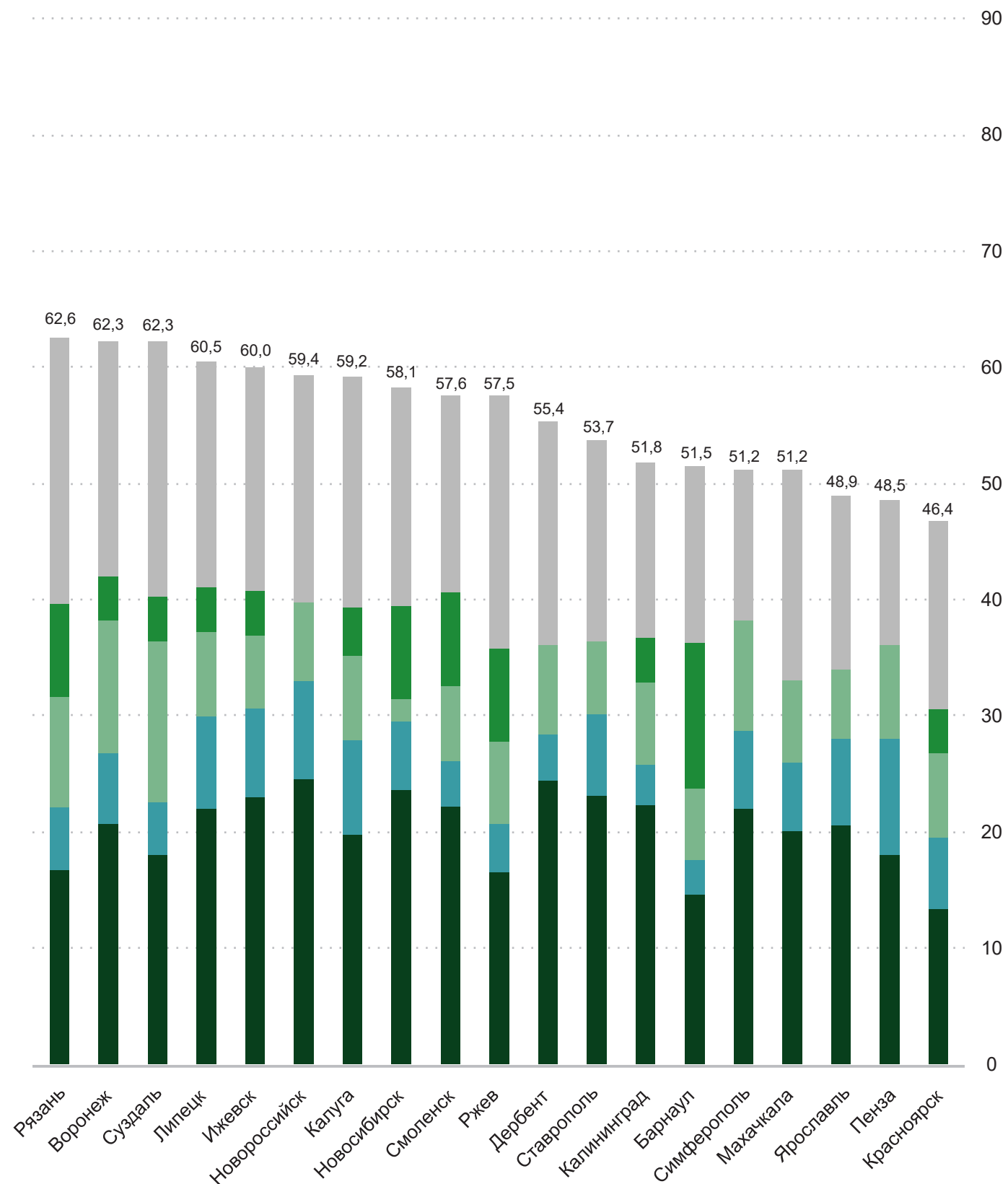
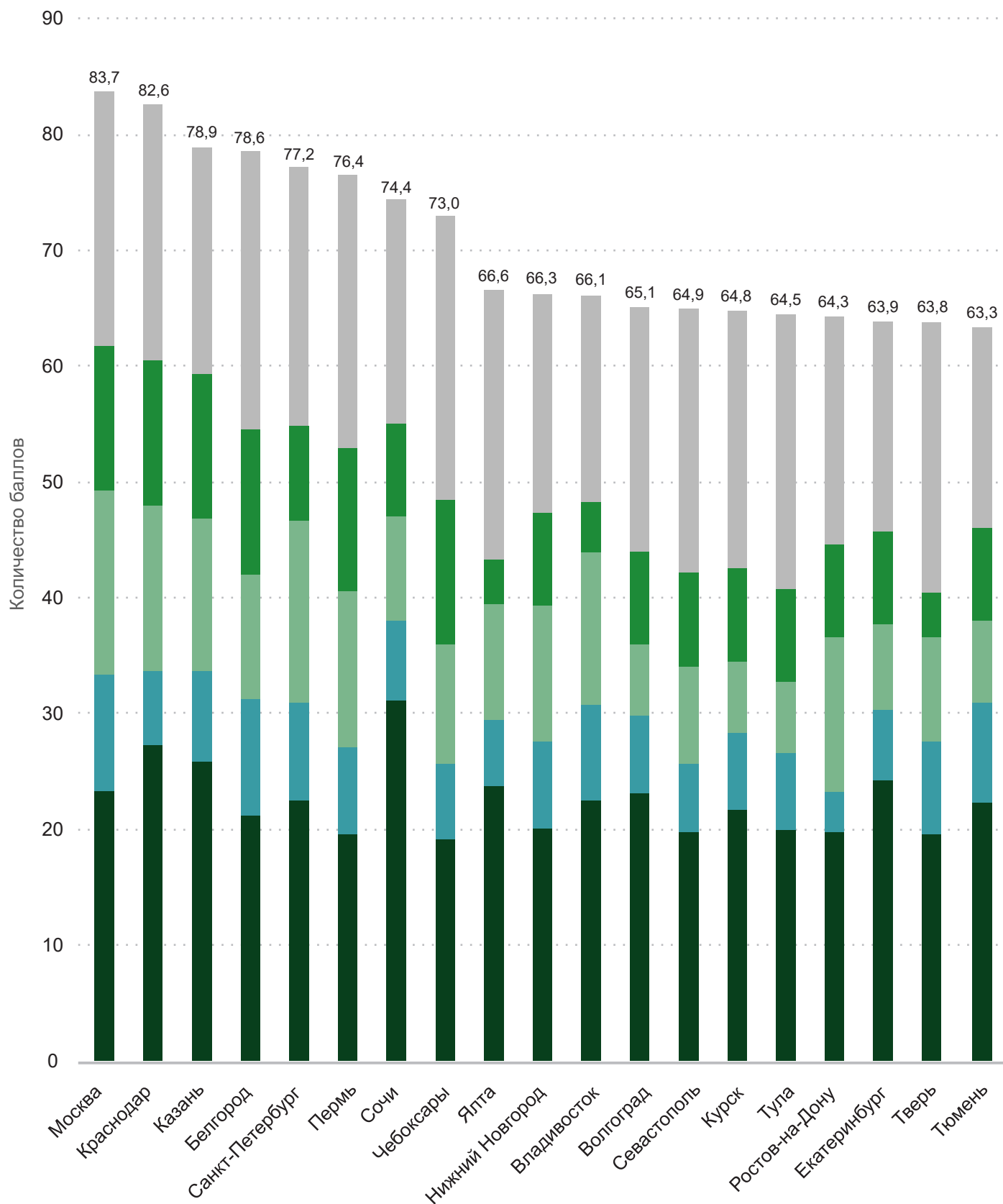
Ярославль

Платное парковочное пространство организовано в 2015 году. В течение 9 лет на территории города были организованы 2 муниципальные стоянки на 65 парковочных мест.



РЕЙТИНГ ГОРОДОВ РОССИИ ПО РАЗВИТИЮ ПЛАТНОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

- Удобство
- Развитие системы платных парковок
- Физическая доступность
- Транспортные эффекты
- Финансовая эффективность



ПОДРОБНАЯ ТАБЛИЦА С ОЦЕНКАМИ

№ п/п	Город	Население, тыс. человек	Финансовая эффективность								Транспортные эффекты	
			Доступность часовой парковки (1.1)	Доступность дневной парковки (1.2)	Доступность месячной парковки (1.3)	Доступность парковочного разрешения (1.4)	Стимулирование дисциплинированности (1.5)	Доля электронных оплат (1.6)	Доходность (1.7)	Экономическая обоснованность (1.8)	Оборачиваемость парковочных мест (2.1)	Среднесуточная загруженность (2.2)
1	Москва	13 150	2,8	2,6	4,0	0,1	3,8	4,6	4,3	1,1	4,8	5,2
2	Краснодар	1139	3,9	3,5	3,7	3,7	3,9	4,4	3,1	1,1	1,3	5,2
3	Казань	1319	4,0	3,4	3,3	3,2	4,0	2,5	4,3	1,2	2,8	5,2
4	Белгород	328	3,6	3,1	2,1	0,1	3,1	4,2	4,0	0,9	4,9	5,2
5	Санкт-Петербург	5598	2,9	2,7	4,0	0,1	3,4	4,1	4,3	1,0	3,5	5,0
6	Пермь	1027	3,3	2,7	2,3	1,9	1,9	4,1	2,6	0,7	2,3	5,2
7	Сочи	445	4,0	3,6	4,0	4,1	4,3	4,6	3,8	2,8	1,6	5,2
8	Чебоксары	496	3,8	2,1	1,6	0,9	2,3	4,6	2,9	0,9	1,4	5,2
9	Ялта	72	4,0	3,6	3,0	1,6	2,6	3,7	1,4	3,7	0,7	5,2
10	Нижний Новгород	1205	3,1	2,9	3,6	0,2	1,9	3,8	3,2	1,5	3,6	3,8
11	Владивосток	592	2,8	2,8	3,4	4,1	2,7	2,3	2,6	1,6	3,1	5,2
12	Волгоград	1019	3,4	3,3	3,9	2,3	4,3	2,3	2,1	1,3	3,4	3,5
13	Севастополь	561	3,7	3,5	2,1	0,2	3,3	3,9	2,4	0,7	0,8	5,2
14	Курск	437	2,8	2,6	2,7	1,8	2,5	3,7	4,1	1,4	1,7	5,2
15	Тула	462	3,5	2,1	1,6	0,9	4,3	3,7	2,6	1,1	3,3	3,5
16	Ростов-на-Дону	1140	3,7	3,1	2,5	0,1	2,7	4,4	2,3	0,9	0,8	2,6
17	Екатеринбург	1536	3,9	3,5	3,5	3,4	4,3	3,1	1,3	1,2	1,0	5,2
18	Тверь	413	3,6	3,0	1,5	0,2	2,1	4,3	3,9	0,9	2,9	5,2
19	Тюмень	861	3,2	2,6	2,4	2,0	3,5	4,4	3,5	0,7	3,4	5,2

Физическая доступность				Развитие системы платных парковок			Удобство					Итоговый рейтинг	
Доля платных парковок в УДС (3.1)	Парковки в 15-минутной пешей доступности (3.2)	Плотность парковочных мест (3.3)	Доля платных парковок на главных улицах города (3.4)	Наличие изменений за 2023–2024 годы (4.1)	Наличие мероприятий по развитию платности в действующем КСОДД (4.2)	Проведение мониторинга дорожного движения в 2024 году (4.3)	Тарифное разнообразие (5.1)	Способы оплаты (5.2)	Функционал мобильного приложения (5.3)	Неоплачиваемое время (5.6)	Охват каналов коммуникации (5.4)		Читаемость информационных ресурсов (5.5)
3,7	4,1	4,6	3,5	4,2	3,8	4,4	4,5	5,2	3,0	1,7	4,3	3,3	83,7
3,7	4,1	4,5	1,9	4,2	3,8	4,4	2,7	5,2	2,4	2,9	4,3	4,6	82,6
2,2	4,0	3,3	3,7	4,2	3,8	4,4	1,8	4,7	3,0	2,9	4,3	2,8	78,9
1,6	3,9	2,8	2,5	4,2	3,8	4,4	4,5	5,2	3,0	3,7	4,3	3,5	78,6
3,7	3,8	4,6	3,6	4,2	3,8	0,0	3,6	5,2	2,4	2,9	4,3	4,0	77,2
3,2	3,1	4,6	2,5	4,2	3,8	4,4	4,5	5,2	3,0	3,5	4,3	2,9	76,4
1,1	3,0	1,2	3,6	4,2	3,8	0,0	1,8	5,2	3,0	2,9	3,6	2,8	74,4
1,5	3,6	2,1	3,1	4,2	3,8	4,4	4,5	5,2	3,0	3,7	4,3	3,8	73,0
0,9	4,1	1,3	3,6	0,0	3,8	0,0	4,5	4,7	3,0	2,9	3,6	4,6	66,6
2,2	4,0	2,3	3,3	4,2	3,8	0,0	4,5	5,2	2,4	2,9	2,9	1,1	66,3
2,9	3,6	4,2	2,5	4,2	0,0	0,0	1,8	4,7	2,4	2,9	3,6	2,5	66,1
0,2	1,1	0,5	4,1	4,2	3,8	0,0	2,7	5,2	3,0	2,9	3,6	3,7	65,1
0,6	2,7	0,7	4,5	4,2	3,8	0,0	4,5	5,2	3,0	2,9	2,9	4,2	64,9
0,5	2,7	1,1	1,6	4,2	3,8	0,0	3,6	5,2	3,0	3,7	2,9	4,0	64,8
0,5	1,6	1,1	2,8	4,2	3,8	0,0	4,5	5,2	3,0	3,7	3,6	3,8	64,5
3,3	3,8	3,3	3,0	4,2	3,8	0,0	4,5	5,2	3,0	2,9	2,9	1,3	64,3
0,8	1,9	1,5	3,1	4,2	3,8	0,0	2,7	5,2	3,0	2,3	3,6	1,3	63,9
1,6	2,2	1,7	3,3	0,0	3,8	0,0	4,5	5,2	3,0	3,7	2,9	4,2	63,8
1,0	1,9	1,9	2,3	4,2	3,8	0,0	1,8	5,2	3,0	2,9	2,9	1,4	63,3

ПОДРОБНАЯ ТАБЛИЦА С ОЦЕНКАМИ

№ п/п	Город	Население, тыс. человек	Финансовая эффективность								Транспортные эффекты	
			Доступность часовой парковки (1.1)	Доступность дневной парковки (1.2)	Доступность месячной парковки (1.3)	Доступность парковочного разрешения (1.4)	Стимулирование дисциплинированности (1.5)	Доля электронных оплат (1.6)	Доходность (1.7)	Экономическая обособанность (1.8)	Оборачиваемость парковочных мест (2.1)	Среднесуточная загруженность (2.2)
20	Рязань	521	3,7	2,9	1,7	0,2	2,2	3,7	1,2	1,2	0,2	5,2
21	Воронеж	1046	3,7	3,5	2,6	0,2	4,3	3,7	1,5	1,2	1,8	4,2
22	Суздаль	9	2,5	2,9	1,3	0,6	4,1	3,7	1,2	1,8	0,5	4,1
23	Липецк	485	3,8	3,2	3,1	2,9	1,3	4,4	2,2	1,0	3,2	4,9
24	Ижевск	619	3,9	3,3	2,2	1,7	3,8	3,9	3,2	1,0	2,5	5,2
25	Новороссийск	262	3,5	3,3	3,9	0,4	4,3	3,7	4,3	1,3	3,3	5,2
26	Калуга	330	4,0	3,4	2,2	1,8	1,3	3,3	2,8	1,0	4,0	4,1
27	Новосибирск	1634	4,0	2,7	2,9	2,7	1,9	4,4	2,7	2,3	0,8	5,2
28	Смоленск	311	2,7	3,3	3,9	3,9	0,4	4,6	1,6	1,7	1,5	2,6
29	Ржев	53	2,4	2,3	1,5	0,7	2,5	3,7	1,6	1,8	1,5	2,6
30	Дербент	127	3,4	3,2	4,0	4,0	3,5	3,7	1,2	1,3	1,5	2,6
31	Ставрополь	557	3,7	3,5	3,7	3,6	1,3	2,3	4,0	1,0	4,9	2,1
32	Калининград	490	4,0	3,6	4,0	4,1	0,4	2,3	1,7	2,2	1,0	2,6
33	Барнаул	620	2,8	2,4	1,0	0,3	0,4	4,6	1,3	1,6	0,4	2,6
34	Симферополь	337	2,7	2,6	3,2	4,1	2,4	3,7	1,6	1,7	1,5	5,2
35	Махачкала	622	2,2	3,6	3,3	3,2	2,6	2,0	1,3	1,8	1,0	4,9
36	Ярославль	567	3,7	3,1	2,9	2,7	0,4	4,6	2,3	0,9	4,9	2,6
37	Пенза	488	3,3	2,7	2,5	2,1	0,4	4,2	2,1	0,7	4,9	5,2
38	Красноярск	1205	3,0	1,8	1,9	1,4	0,4	2,5	1,9	0,6	2,7	2,6

Физическая доступность				Развитие системы платных парковок			Удобство					Итоговый рейтинг	
Доля платных парковок в УДС (3.1)	Парковки в 15-минутной пешей доступности (3.2)	Плотность парковочных мест (3.3)	Доля платных парковок на главных улицах города (3.4)	Наличие изменений за 2023–2024 годы (4.1)	Наличие мероприятий по развитию платности в действующем КСОДД (4.2)	Проведение мониторинга дорожного движения в 2024 году (4.3)	Тарифное разнообразие (5.1)	Способы оплаты (5.2)	Функционал мобильного приложения (5.3)	Неоплачиваемое время (5.6)	Охват каналов коммуникации (5.4)		Читаемость информационных ресурсов (5.5)
1,1	2,9	1,5	4,0	4,2	3,8	0,0	4,5	5,2	3,0	2,9	2,9	4,5	62,6
1,9	3,5	2,8	3,1	0,0	3,8	0,0	4,5	5,2	3,0	2,9	2,9	1,8	62,3
3,7	4,1	4,6	1,3	0,0	3,8	0,0	4,5	4,1	3,0	2,9	2,9	4,6	62,3
0,8	1,5	1,1	3,7	0,0	3,8	0,0	1,8	5,2	3,0	2,9	3,6	2,9	60,5
0,6	2,2	1,1	2,4	0,0	3,8	0,0	1,8	4,7	3,0	2,9	4,3	2,5	60,0
0,4	1,8	0,7	3,8	0,0	0,0	0,0	1,8	5,2	3,0	2,9	3,6	3,1	59,4
1,2	1,8	1,7	2,6	4,2	0,0	0,0	1,8	5,2	3,0	2,9	2,9	4,0	59,2
0,1	1,5	0,3	0,0	4,2	3,8	0,0	2,7	5,2	3,0	2,9	2,9	2,0	58,1
0,0	1,4	0,3	4,6	4,2	3,8	0,0	1,8	5,2	0,0	2,9	2,9	4,2	57,6
1,4	1,3	1,5	3,0	4,2	3,8	0,0	3,6	4,7	3,0	2,9	2,9	4,6	57,5
0,2	2,4	0,5	4,6	0,0	0,0	0,0	1,8	4,1	3,0	2,9	2,9	4,6	55,4
0,1	1,1	0,6	4,6	0,0	0,0	0,0	1,8	3,6	3,0	2,9	3,6	2,3	53,7
0,0	2,0	0,4	4,6	0,0	3,8	0,0	1,8	2,6	1,5	2,9	2,9	3,4	51,8
0,0	1,2	0,3	4,6	4,2	3,8	4,4	1,8	5,2	0,0	2,9	2,9	2,6	51,5
0,4	3,7	0,7	4,6	0,0	0,0	0,0	1,8	2,6	0,0	2,9	2,9	2,9	51,2
0,3	1,8	0,4	4,6	0,0	0,0	0,0	1,8	4,1	3,0	2,9	2,9	3,4	51,2
0,0	1,1	0,3	4,6	0,0	0,0	0,0	1,8	5,2	0,0	2,9	2,9	2,1	48,9
0,0	2,7	0,7	4,6	0,0	0,0	0,0	1,8	2,6	0,0	2,9	2,9	2,3	48,5
0,1	1,9	0,7	4,6	0,0	3,8	0,0	2,7	3,6	1,5	2,9	4,3	1,1	46,4

НОМИНАЦИИ

Новая рубрика «Номинации» отражает достижения городов при работе с платным парковочным пространством.



«Прорыв года» – Сочи

Самая эффективная парковка среди вновь организованных

- Оператор – МКУ «Управление автомобильных дорог»;
- 1941 парковочное место обустроено;
- 85% – средняя загруженность парковочного пространства;
- 98,8% парковочных сессий оплачивается с помощью Интернет-ресурсов;
- от 48 до 100 рублей – стоимость часа парковки для легкового авто;
- 19 нарушителей на 1000 мест с 1000 оплат.



«Цифровой город» – Чебоксары

Самый высокий процент оплат с помощью Интернет-ресурсов

- Оператор – МКУ «Земельное управление»;
- 1218 парковочных мест обустроено;
- 74,1% – средняя загруженность парковочного пространства;
- 100% парковочных сессий оплачивается с помощью Интернет-ресурсов;
- 30 рублей – стоимость часа парковки для легкового авто;
- 2 часа – время бесплатной парковки;
- 40 нарушителей на 1000 мест с 1000 оплат.

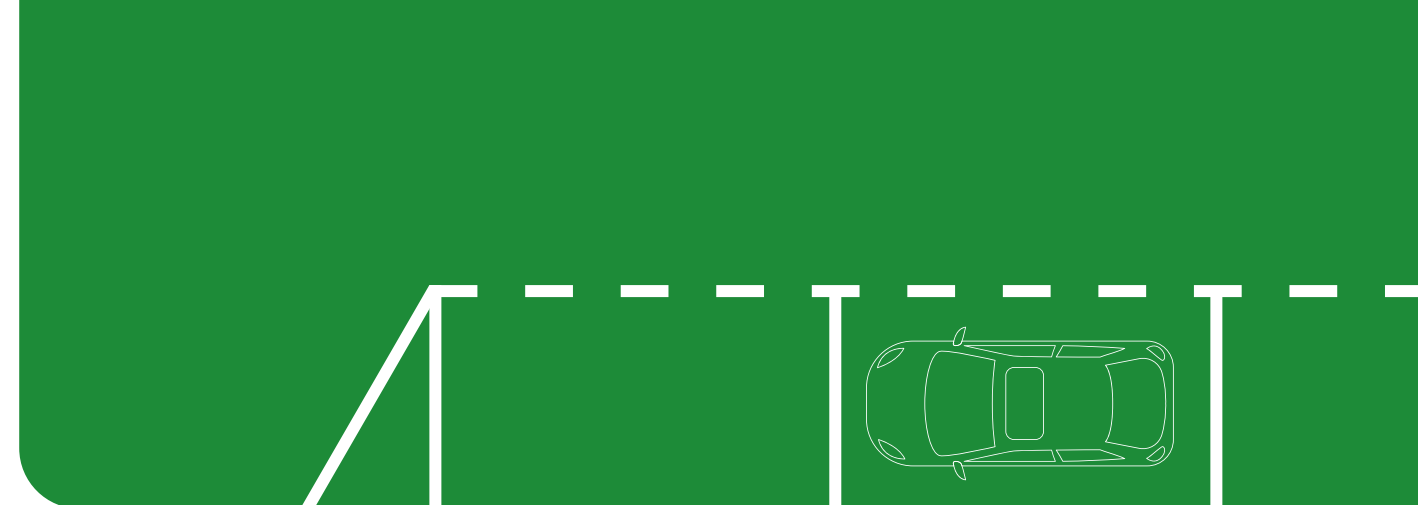


«Сознательные горожане» – Пермь

Самое маленькое число штрафов относительно количества транзакций

- Оператор – МКУ «Пермская дирекция дорожного движения»;
- 10 874 парковочное место обустроено;
- 81,8% – средняя загруженность парковочного пространства;
- 88,1% парковочных сессий оплачивается с помощью Интернет-ресурсов;
- от 20 до 40 рублей – стоимость часа парковки для легкового авто;
- 2 нарушителя на 1000 мест с 1000 оплат.

Поздравляем победителей и желаем городам дальнейшего развития!



ПАРКОВОЧНЫЕ ПРОФИЛИ ГОРОДОВ

За 2024 год многие российские города обновили системы платных парковок, стремясь оптимизировать городское пространство и повысить уровень комфорта для горожан. В данном разделе мы рассмотрели ключевые новости и инициативы, касающиеся парковочного пространства в городах.

Владивосток

С сентября 2023 года по сентябрь 2024 года в городе поэтапно регулировалось количество парковочных мест. В ноябре 2023 года были введены в эксплуатацию 368 парковочных мест и исключены из зоны платности 167 парковочных мест. В апреле 2024 года были введены в эксплуатацию 399 платных парковочных мест.

Екатеринбург

В 2024 году стоимость платной парковки в Екатеринбурге выросла с 30 до 50 рублей в час. Также были закуплены 4 стационарные камеры для фиксации нарушений, а сумма штрафа увеличена до 3000 рублей.

Казань

Для удобства пользователей было разработано собственное мобильное приложение «Казанский паркинг». На горячей линии был внедрен роботизированный помощник, позволяющий пользователям быстрее получить ответы на интересующие их вопросы о режиме работы парковок, способах оплаты, льготах и штрафах.

Краснодар

В 2024 году город уделил особое внимание применению стационарных комплексов фотофиксации, увеличил количество парковочных мест на 886, обновил оборудование и ПО на 19 плоскостных парковках, установил камеры распознавания ГРЗ в автоматическом режиме.

Пермь

С начала 2024 года город успел дважды расширить зону платной парковки: в январе – на 229 парковочных мест и в августе – на 118 парковочных мест. С 3 июня 2024 года в Перми начали работу 4 перехватывающие плоскостные муниципальные парковки и 2 внутризональные плоскостные парковки.

ВЫВОДЫ

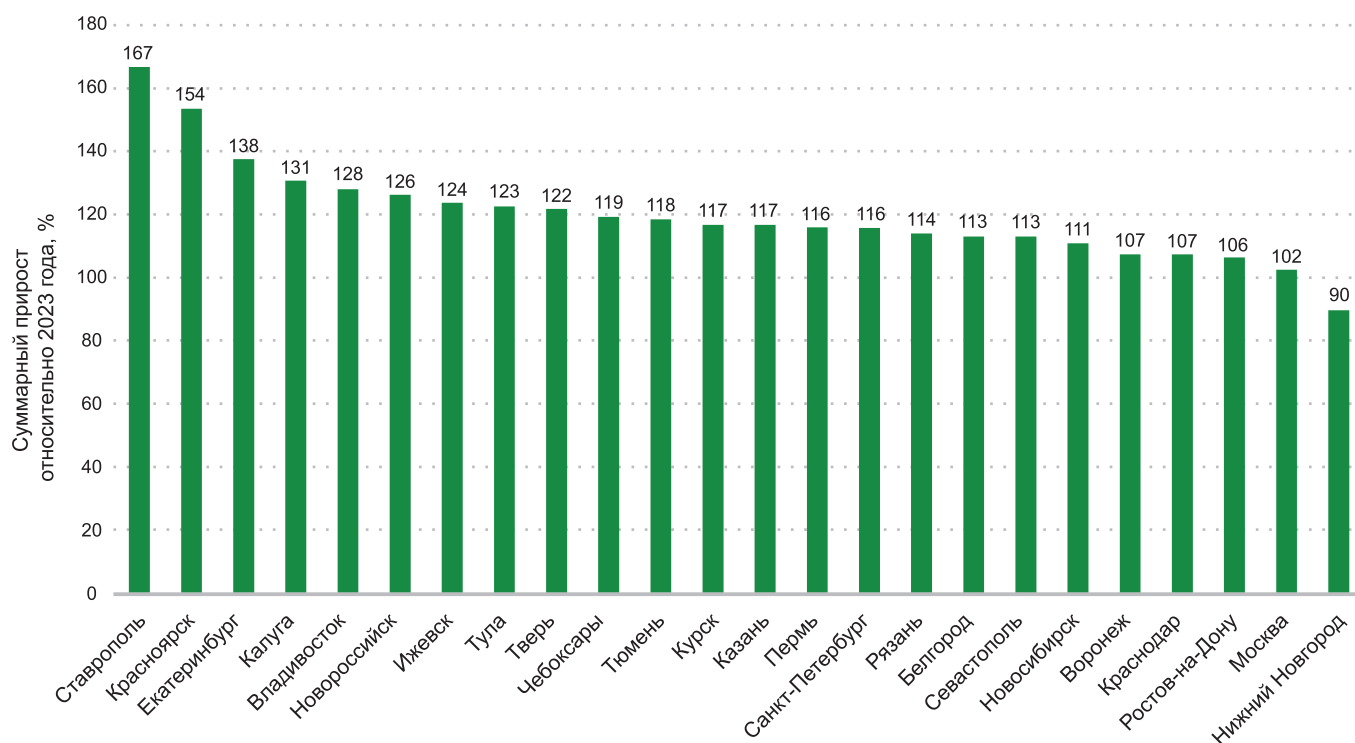
Рейтинг традиционно возглавила следующая пятерка лидеров: Москва, Краснодар, Казань, Белгород, Санкт-Петербург.

Для сравнения результатов данные за 2023 год были наложены на методику, разработанную в этом году. Сравнение проводилось среди городов, принимавших участие в Рейтинге прошлого года, по тем показателям, которые были в обоих рейтингах. Стоит отметить, что место в рейтинге во многом определяется полнотой информации, предоставляемой администрациями городов.

Наибольший прирост по количеству баллов был зафиксирован среди тех городов, в которых было много плоскостных парковок, ранее не включаемых в расчет, – в Ставрополе и Красноярске. Однако это не сказалось на общем положении в Рейтинге, так как методика учитывает общее развитие системы, а не только прирост по баллам за счет увеличения количества мест.

Екатеринбург улучшил свои результаты в 1,4 раза за счет проведенной доработки тарифов и обновления оборудования. Баллы Владивостока значительно выросли по сравнению с 2023 годом за счет транспортных эффектов: оборачиваемости и средней загруженности парковочных мест в течение дня. Единственным городом, который набрал меньше баллов, чем в прошлом году, стал Нижний Новгород. Снижение произошло за счет низких штрафов и невыгодных абонементов.

Относительные темпы прироста баллов у городов



ТРЕНДЫ ОТРАСЛИ

Динамические тарифы

Московский паркинг первым в России тестирует динамические тарифы на платных парковках. Динамический тариф работает по принципу изменения стоимости в зависимости от загруженности конкретной парковочной зоны. При сокращении числа парковок цена повышается, при увеличении – снижается, что способствует повышению эффективности работы парковочного пространства.

Цена часа варьируется в диапазоне от 0 до 600 руб. Пилот был запущен на 5 улицах Москвы (Ильинке, Новой площади, площади Тверская Застава, Никитском переулке и Рождественском бульваре) и проработал 2 недели до 30 сентября. Примечательно, что механика определения цены основана исключительно на мобильном приложении, то есть для определения загрузки используются методы расчета. О результатах проведенного эксперимента на момент выпуска Рейтинга не известно.

Постоплата

С ноября 2023 по сентябрь 2024 года функция постоплаты была введена в девяти городах России: Волгограде, Дербенте, Краснодаре, Липецке, Махачкале, Ржеве, Ростове-на-Дону, Сочи и Суздале. Постоплата ранее внедрялась в Белгороде, Воронеже, Калуге, Перми, Рязани, Твери, Тюмени, Чебоксарах. Однако первым городом, внедрившим эту функцию, стала Тула (2015 г.).

Теперь горожане, которые забыли оплатить парковку, могут оплатить её в течение текущих суток, не опасаясь получить штраф.

Короткие абонементы

Полезным инструментом при организации платных парковок стали выгодные короткие абонементы, предполагающие возможность припарковаться на платной парковке в течение дня или недели за фиксированную стоимость. Подобные тарифы реализованы в Перми, Рязани, Твери, Чебоксарах, Ялте и позволяют повысить общую доходность системы в 1,5–2 раза относительно медианы по стране.

ПОДХОДЫ К ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК

Грамотно спланированная система платных парковок способствует не только повышению удобства для жителей и гостей города, но и снижению заторов на улицах и улучшению экологии. Базовые подходы к организации системы платных парковок можно разделить на две группы, представленные в таблице. От выбора подхода будут зависеть транспортные эффекты и следствия.

Вариант	1	2
Подход	Высокая стоимость часа в центре города, абонементы на месяц дорогие или отсутствуют	Низкая стоимость часа в центре города, доступные по цене абонементы на месяц
Где применяют	Москва: от 40 до 600 руб/ч по будням, абонемент от 15 000 руб/мес. Санкт-Петербург: 100 руб/ч по будням, абонемент от 20 075 руб/мес. Краснодар: от 30 до 100 руб/ч, абонемент 9 000 руб/мес. Владивосток: от 35 до 150 руб/час, без месячного абонемента	Белгород: от 20 до 30 руб/ч, абонемент от 1700 до 4500 руб/мес. Чебоксары: 30 руб/ч, абонемент 1 824 руб/мес. Волгоград: 40 руб/ч, абонемент 14 600 руб/90 дней
Общие транспортные эффекты	Сокращение «блуждающего» трафика (автомобилей, ищущих парковку) Исключение проблем со «второрядниками» Упорядочивание парковочного пространства Отладка бизнес-процессов по контролю и штрафованию	
Транспортные следствия	Высокая оборачиваемость парковочных мест, генерация дополнительного трафика Система окупается быстрее, чем в варианте 2	Спрос на поездки на индивидуальном транспорте в центр практически не изменится Система окупается медленнее, чем в варианте 1
Какому городу подходит	Центр с плотной городской застройкой Центральные улицы шириной 30–40 метров в красных линиях и уже Развитый общественный транспорт Регулярные значительные транспортные заторы	Средний или крупный город с центром советской планировки Центральные улицы шириной более 40 м в красных линиях Значительные транспортные заторы при нештатных ситуациях (дождь, снег, ДТП и т. д.)

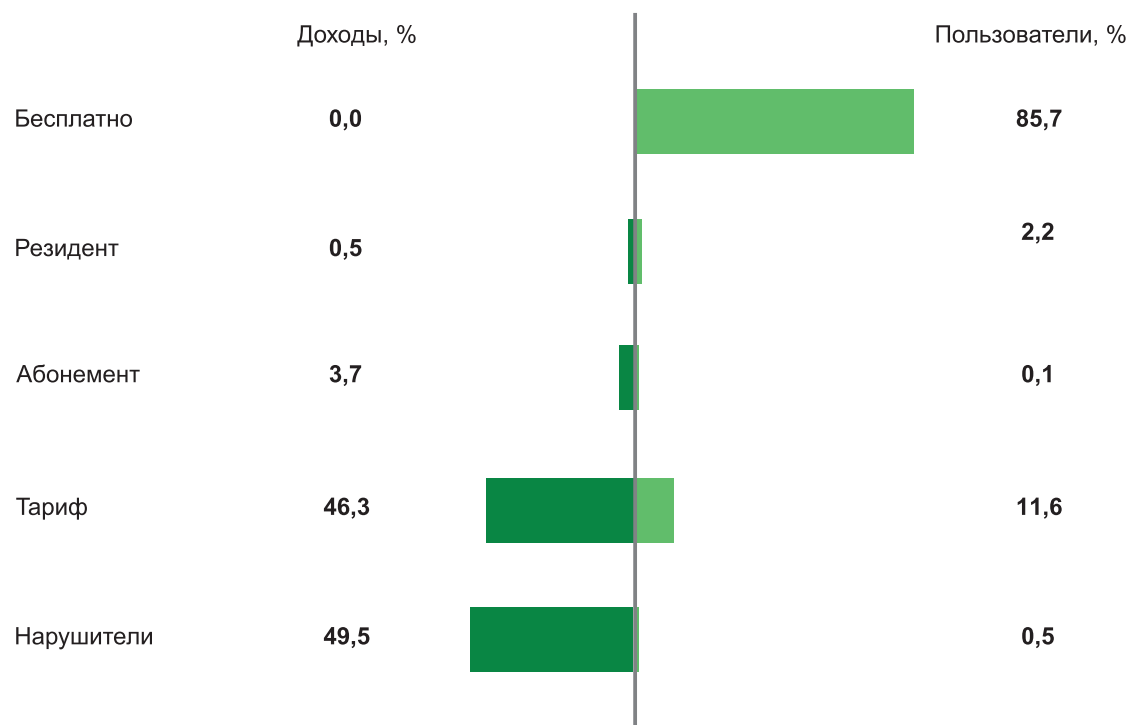
ДОРОЖНАЯ КАРТА ВНЕДРЕНИЯ ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК

- 1 Обоснование платных парковок: разработка технико-экономического обоснования (ТЭО) или научно-исследовательской работы
- 2 Подготовка и принятие нормативных документов
- 3 Разработка и согласование Проекта организации дорожного движения (ПОДД) на зону платности
- 4 Создание подведомственного учреждения – организатора парковочного пространства, наделение его полномочиями
- 5 Отладка бизнес-процессов по штрафованию и оплате парковки, в т. ч. заключение соглашений об информационном обмене между ведомствами (ГИБДД, административные комиссии, Федеральное казначейство, Почта России, ФССП)
- 6 Работа с горожанами – информирование и популяризация платных парковок
- 7 Строительно-монтажные работы технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) – знаков, разметки, столбиков и пр.
- 8 Закупка и монтаж паркоматов, пусконаладочные работы (опционально)
- 9 Развертывание IT-инфраструктуры: серверы, программное обеспечение, мобильное приложение, короткий номер и т. д.
- 10 Закупка и пусконаладка средств контроля (мобильные или стационарные комплексы, планшеты, иное)
- 11 Запуск пилотной зоны
- 12 Анализ результатов, отладка процессов
- 13 Запуск всей зоны парковок
- 14 Эксплуатация

СТРУКТУРА ДОХОДОВ С ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК

Мы изучили количественное распределение пользователей, находящихся на платных парковках, на основании данных, полученных от администраций городов, и привели ориентировочные доходы с каждой категории. Пользователей платных парковок можно разделить на пять категорий: находящиеся на платной парковке бесплатно (в рамках бесплатного времени или льготники), резиденты, владельцы абонементов, пользователи, оплачивающие парковку по тарифу, и нарушители.

Количественное распределение доходов и пользователей на основе усредненных данных



Более 80% пользователей находятся на платной парковке бесплатно: укладываются в бесплатное время либо владеют льготами.

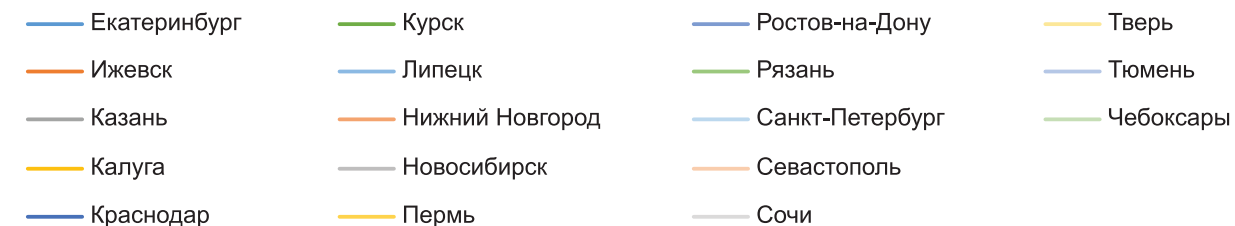
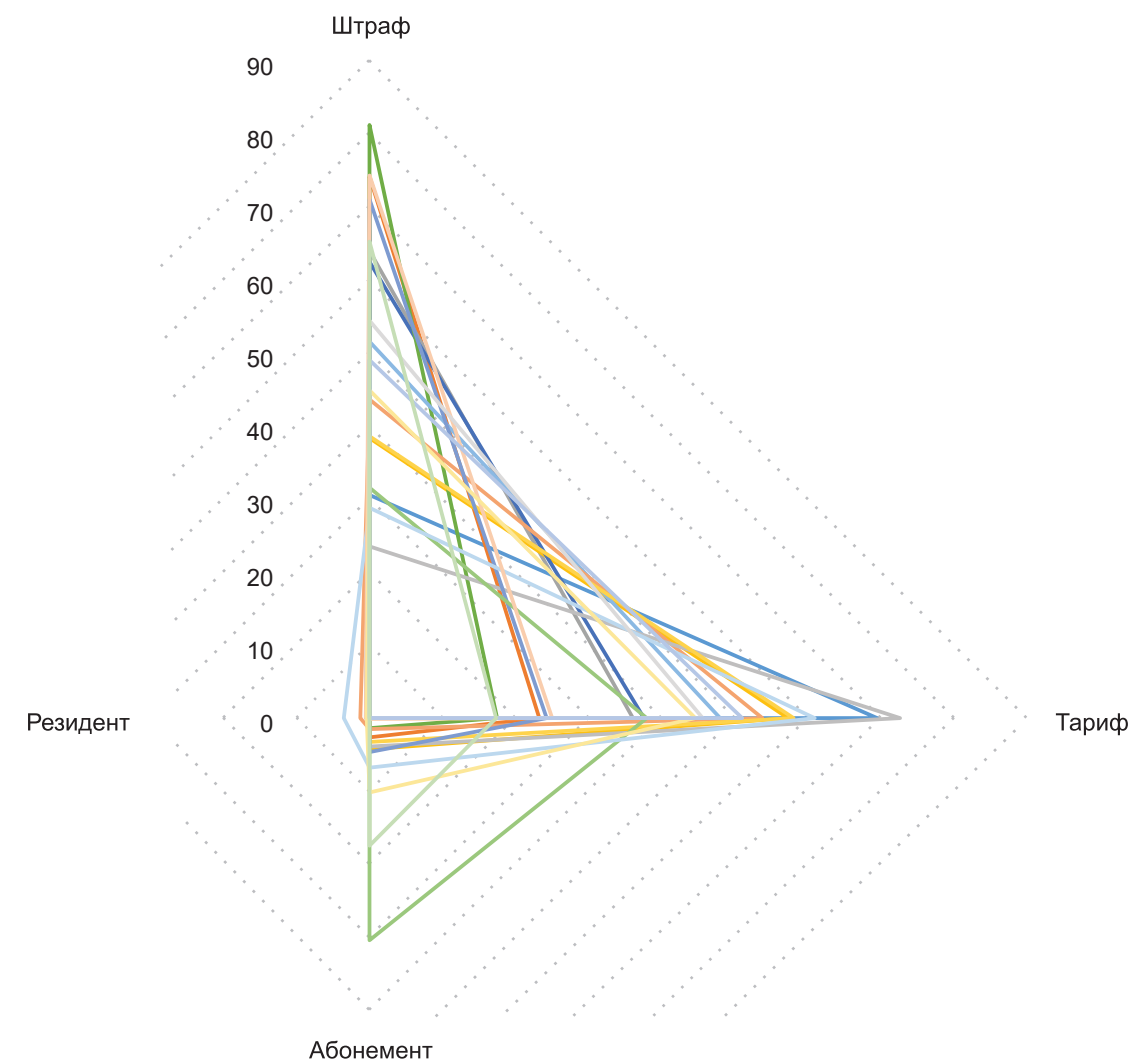
В структуре доходов наибольший процент поступлений приходится на оплаты по тарифам (46%) и штрафные сессии (50%).

Администрации предпочитают вкладываться в систему контроля нарушений из-за ее быстрой окупаемости. В таком случае следует увеличивать размер штрафов (в том числе удваивать сумму при повторном нарушении), что уменьшает количество нарушителей и снижает затраты на контроль.

СТРУКТУРА ДОХОДОВ С ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК

Детальная информация по распределению доходов по категориям на основе выборки из 18 городов представлена на векторной диаграмме.

Структура доходов с оплат парковочных сессий, %



В городах с низкими часовыми ставками присутствует развитая система абонементов (Рязань, Чебоксары, Тверь), что является отличной альтернативой часовым тарифам и снижает количество нарушителей. Доля доходов с резидентских разрешений достигает 5%. В городах, где присутствует данная категория (Санкт-Петербург, Новоросийск, Ростов-на-Дону), доля автомобилей резидентов на платных парковках достигает 50%.

ОТРАСЛЕВАЯ ДОРОЖНАЯ ГИС

Геоинформационная система – это удобный инструмент для структурированного хранения, визуализации и работы с пространственными данными.

В 2023 году специалистами нашей компании создана отраслевая дорожная ГИС. Она предназначена для государственных и муниципальных ведомств любого уровня: от отдела по транспорту до министерства региона.

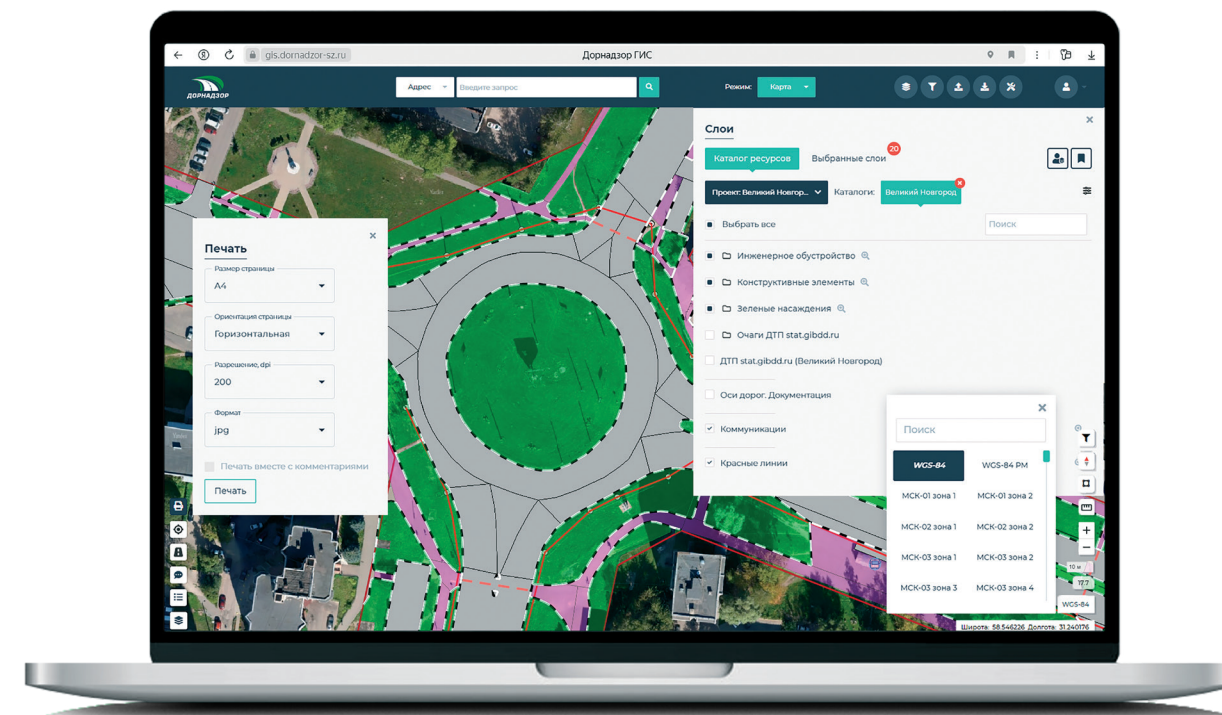
Базовый функционал:

- редактирование и добавление объектов;
- работа с таблицами;
- фильтрация объектов;
- измерение объектов;
- печать карты;
- импорт/экспорт слоев.

Расширенный функционал

<p>Пользовательские слои и наборы</p> <p>Создание и загрузка собственных слоев в формате kml, geojson, shape, tab, dxf/dwg</p>	<p>Интеграция со stat.gibdd.ru, реформой ЖКХ и публичной кадастровой картой</p> <p>Отображение и работа с данными сервисов внутри системы без перехода на сторонние ресурсы</p>
<p>Комментарии и чаты на карте</p> <p>Создание чатов для обсуждения между пользователями любого пространственного объекта</p>	<p>Просмотр панорам и данных с видеорегистраторов</p> <p>Загрузка панорам, видеоряда с регистраторов. Просмотр внутри системы, добавление событий через плеер</p>
<p>Инструмент для настройки отчетов Fast Report</p> <p>Настройка шаблона выгрузки отчета для любой задачи (ведомости, разрешения, тех. условия и проч.)</p>	<p>Управление классификатором</p> <p>Гибкая настройка любых слоёв и сущностей для решения разнообразных задач</p>

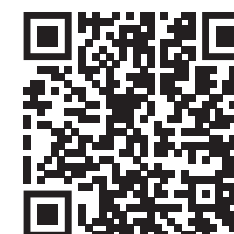
ИНТЕРФЕЙС СИСТЕМЫ



ГИС помогает работать с данными городского и дорожного хозяйства и создаёт цифровую копию:

- паспортов автомобильных дорог и результатов их диагностики;
- проектов организации дорожного движения;
- статистики ДТП и очагов ДТП;
- реестров НТО и рекламных конструкций;
- наземных коммуникаций, озеленения;
- топографической подосновы, АФС;
- объектов благоустройства;
- маршрутов общественного транспорта и иных сущностей.

[Демо-ГИС](#)

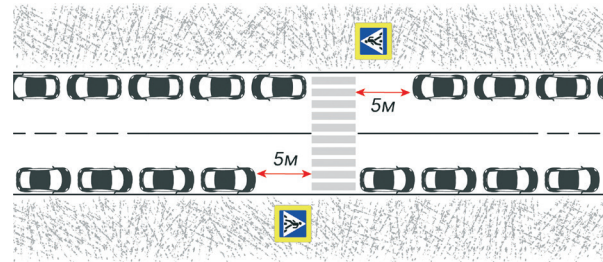


О РАЗРАБОТКЕ ПОДД

Разработка качественного проекта организации дорожного движения (ПОДД) – это один из основных шагов при внедрении платности. В первую очередь ПОДД должен быть направлен на повышение БДД, усовершенствование и упорядочивание условий дорожного движения и уже потом – на увеличение количества машиномест. При разработке ПОДД следует обратить внимание на ряд ключевых моментов:

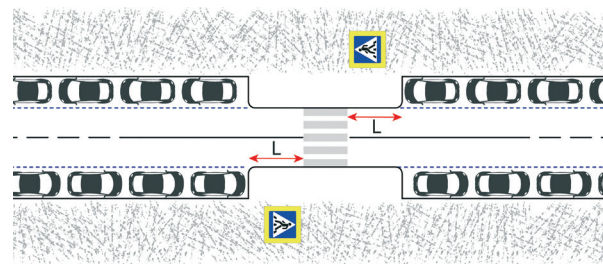
- повышение видимости участников движения;
- ликвидацию избыточной ширины проезжей части;
- снижение скорости свободного потока на улицах в зоне платных парковок;
- единообразный подход к проектированию для формирования понятных пользователям паттернов.

Повышение боковой видимости пешехода



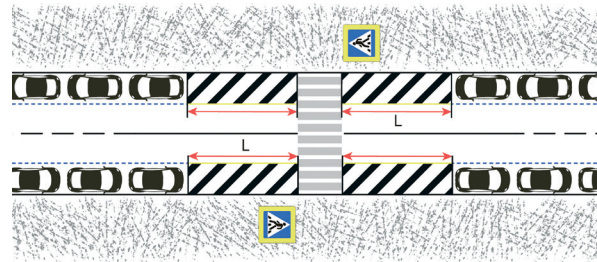
Вариант 1 — как по ПДД

Сокращение количества парковок, незначительное повышение БДД для пешеходов, велосипедистов и СИМ



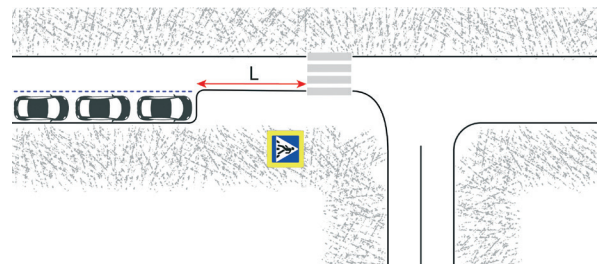
Вариант 3

Видимость пешехода обеспечена конструктивно. Сокращение конфликтной зоны



Вариант 2

Видимость пешехода обеспечена разметкой и столбиками. Длина L зависит от скоростного режима



Вариант 4

Видимость пешехода на примыканиях. Обеспечиваются видимость и безопасность движения

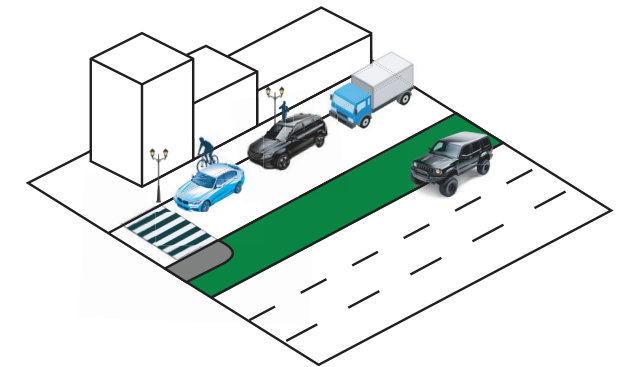
ЭВОЛЮЦИЯ ГОРОДСКИХ УЛИЦ

Отсутствие регулирования парковочного пространства провоцирует водителей оставлять на нем автомобиль на длительное время. При этом городское пространство сильно ограничено, а брошенный в случайном месте автомобиль затрудняет движение как пешеходов, так и автомобилистов и спецтранспорта. Платное парковочное пространство при одновременных мероприятиях по обеспечению приоритета общественному транспорту помогает упорядочить краткосрочную и долгосрочную парковку, освобождает полосы для движения, улучшает видимость пешеходов и велосипедистов.

Уличное пространство должно меняться вместе с отладкой административных процессов, с учетом запроса горожан на комфортную городскую среду. Платные парковки – это важный шаг к улучшению транспортной функции города и к повышению эстетики улиц.

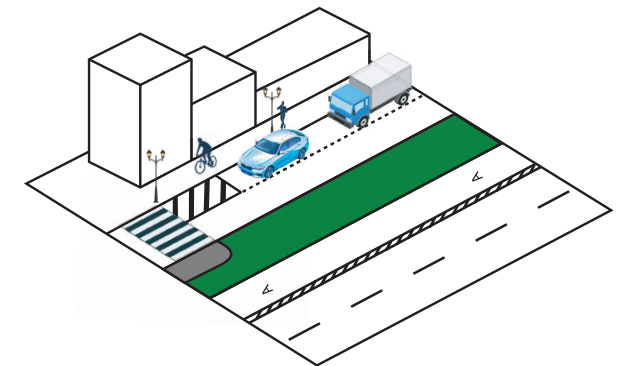
Этап 1

До внедрения платных парковок



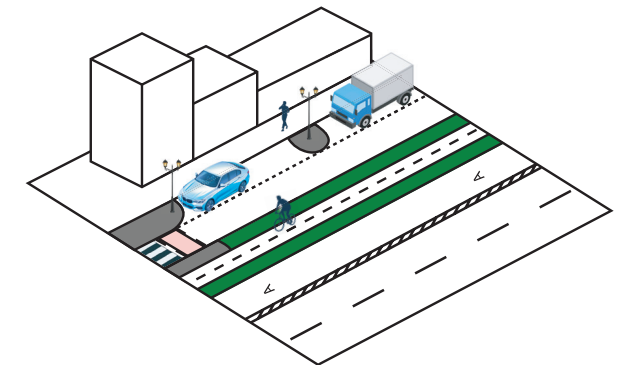
Этап 2

Внедрение платных парковок и приоритета общественного транспорта



Этап 3

Сокращение количества парковок, повышение БДД для пешеходов, велосипедистов и СИМ



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Благодарности

Авторы благодарят администрации городов за оказанное содействие и предоставление информации для нашего рейтинга. Рейтинг развивается и становится более всесторонним благодаря вашей обратной связи! Приглашаем наших читателей продолжить дискуссию в телеграм-канале «Платные парковки России», где мы публикуем информацию об организации платных парковок в городах.

Авторы

Ирина Рыкова, транспортный инженер

Никита Сивков, транспортный инженер

Кирилл Кунин, ГИС-аналитик

Даниил Андреев, транспортный инженер

Видеоподкаст «Голос дорог»

В эфирах с ведущими экспертами-практиками России обсуждаем актуальные вопросы, касающиеся организации движения транспорта и развития городов.

Чат Организаторов Движения

Отраслевой телеграм-чат специалистов по организации дорожного движения.



[t.me/
paidparking](https://t.me/paidparking)



[смотреть](#)



t.me/oddorg

Практикум по организации дорожного движения

12 апреля 2024 года компания «Дорнадзор» провела в Санкт-Петербургском политехническом университете Петра Великого практикум по организации дорожного движения.

Эксперты отрасли поделились с участниками лучшими практиками Москвы, Челябинска и Санкт-Петербурга. Мероприятие было разделено на 2 части: сначала классические доклады спикеров, далее в формате воркшопа работа в группах. Команды искали оптимальное решение по организации дорожного движения на сложных участках городов, а эксперты устроили «краш-тесты» принятым решениям.

Мероприятие посетили больше 100 специалистов из 20 городов. Предварительная дата проведения следующего Практикума по ОДД – 10–11 апреля 2025 года (Санкт-Петербург). Пройдите предварительную регистрацию по QR-коду справа.

Программа повышения квалификации «Организация дорожного движения»

Программа проводится каждый квартал в формате практического онлайн-курса.

18 учебных модулей, 10 экспертов, 4 недели и 3 практических домашних задания, выполнив которые участник получит удостоверение о повышении квалификации.

Темы курса – от основных понятий и нормативно-правового регулирования до современных методов и инноваций, включая разбор ошибок проектирования и поиск решений и компромиссов.

Учебные потоки проходят 1 раз в 3 месяца. При регистрации укажите промокод **DORNADZOR**, чтобы получить скидку на участие в обучении.



odd-conf.ru



[о курсе](#)

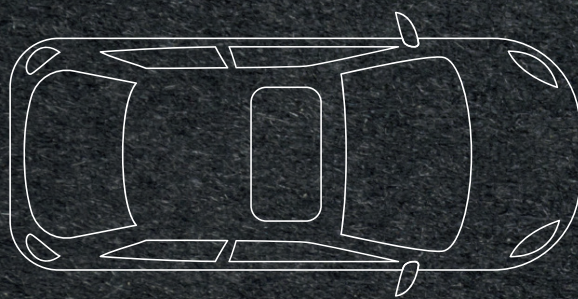
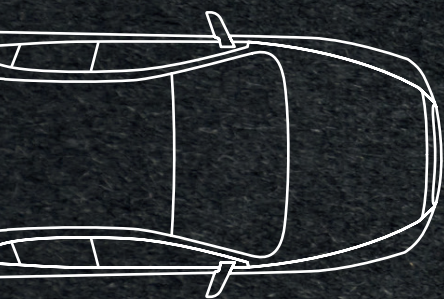


Список использованных источников

1. Официальный сайт Администрации города Волгограда https://vk.com/wall-187070559_45307 (дата обращения 21.10.2024)
2. Официальный сайт Администрации города Липецка https://vk.com/wall-60460495_95726 (дата обращения 21.10.2024)
3. Официальный сайт Администрации города Махачкалы https://vk.com/wall-211633557_3597 (дата обращения 21.10.2024)
4. Официальный сайт Администрации города Сочи https://vk.com/wall-55888465_73475 (дата обращения 21.10.2024)

Список использованных фотоматериалов

- С. 5: Александр Замараев / Фотобанк Лори
С. 11: Бурмистрова Ирина / Фотобанк Лори
С. 21: Дмитрий Неумоин / Фотобанк Лори
С. 32: Sergei Gushchin / Фотобанк Лори



197198, Санкт-Петербург,
Малый пр. Петроградской стороны, 5
БЦ «Петровский двор», м. «Спортивная»
8 (812) 456-72-36
parking@dornadzor-sz.ru
dornadzor-sz.ru