

## К ВОПРОСУ О ПАРКОВКАХ В ГОРОДАХ

**Анотація.** В статті розглянуті питання впливу зростання автотранспортного потоку на інфраструктуру транспортної системи міст. Питання розміщення парковок, їх вплив на забруднення навколишнього середовища, зростання ДТП і заходи їх регулювання.

**Ключові слова:** транспортна система, автостоянки, забруднення навколишнього середовища, дорожньо-транспортні пригоди, планувальні рішення.

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы влияния возрастающего автотранспортного потока на инфраструктуру транспортной системы городов. Вопросы размещения парковок, их влияния на загрязнение окружающей среды, увеличение количества дорожно-транспортных происшествий и пути их регулирования.

**Ключевые слова:** транспортная система, автостоянки, загрязнение окружающей среды, дорожно-транспортные происшествия, планировочные решения.

**Annotation.** The paper considers the impact of increasing the flow of road infrastructure in the urban transport system. Issues of parking place, their impact on environmental pollution, increase in the number of accidents and ways of their regulation.

**Key words:** transportation systems, parking, pollution, traffic accidents, planning decisions.

Транспортная система городов в настоящее время испытывает большую нагрузку. Значительное увеличение количества автомобилей ведет к активному развитию инфраструктуры как наиболее динамичной части транспортной системы.

Основными проблемами существующей транспортно-дорожной сети городов являются:

- большая продольная протяженность улиц;
- несоответствие планировочных параметров улиц принятой категории;
- непостоянство планировочных параметров улиц на всем их протяжении;
- сложность структуры транспортного потока (смешанное движение легкового, грузового, общественного пассажирского транспорта);

- использование правой стороны для временной стоянки автотранспорта из-за отсутствия или недостатка временных парковок у объектов тяготения;
- отсутствие магистралей непрерывного движения;
- отсутствие развязок в нескольких уровнях.

Существует много технических и планировочных приемов выравнивания транспортной нагрузки на магистральные сети города. Прежде всего, следует равномерно размещать основные зоны приложения труда и жилые районы. Одновременно наиболее загруженные участки транспортной сети возможно дублировать новыми линиями.

Магистральные улицы в городах составляют в среднем 20-30 % общей протяженности всех улиц и проездов. На них сосредотачивается до 60-80 % всего автомобильного движения, то есть эти магистрали загружены в 10-15 раз больше, чем остальные улицы и проезды. Создание в городах сети магистралей скоростного движения позволит существенно увеличить скорости общественного транспорта и легковых автомобилей, а также повысить ее пропускную способность, снизить количество дорожно-транспортных происшествий, изолировать общественные центры и жилые районы от концентрированных потоков транспортных средств. Неотъемлемой частью является также разработка новых систем регулирования транспортными потоками, которые позволят свести к минимуму образование транспортных пробок. Эффективным профилактическим мероприятием может быть реконструкция с расширением улиц и созданием зон зеленых насаждений. Также одним из эффективных направлений по снижению вредного влияния автомобильного транспорта на горожан является организация пешеходных зон с полным запретом въезда транспортных средств на жилые улицы. Снижение уровня загрязнения окружающей среды возможно при использовании сети подземных переходов для пешеходов. Это позволит разгрузить перекрестки на которых задерживается транспортный поток.

Значительный рост использования легковых автомобилей в городах и населенных пунктах приводит к повышению спроса на места для их парковки. Парковка на улицах ухудшает видимость, уменьшает пропускную способность улиц и ведет к созданию аварийных ситуаций, когда автомобили должны заезжать или выезжать с мест стоянки вдоль бордюрного камня проезжей части. Наиболее частыми дорожно-транспортными происшествиями, связанными со стоянкой, являются наезд на стоящий автомобиль (30 %), наезд на пешехода, выходящего из-за стоящего автомобиля (25 %), столкновения во время объезда стоящего автомобиля (15 %) и дорожно-транспортные происшествия, связанные с выездом с места остановки или стоянки (8 %). Эти ситуации сопровождаются травматизмом, большим количеством поврежденных

автомобилей, ростом уровня загрязнения окружающей среды. Организация, регулирование режима и мест остановок и стоянок в городах приобретает все большую значимость в планировочных решениях.

Регулирование режима парковки является важной составляющей для регулирования транспортных потоков, которые направляются в центральную часть города, как правило, с высокой плотностью населения.

Для регулирования режима остановки и стоянки могут быть использованы ряд мер: запрет остановки; запрет с ограничением времени стоянки; регулирование размещения транспортных средств на парковке; местное регулирование режима остановки и стоянки; платные стоянки. Использование мероприятий по запрету парковок на улице может уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий на 20-25 %. Однако, следует учитывать, что введение запрета на парковку на одних улицах, неминуемо переведет ее на ряд других улиц, на которых следовательно, не избежать дорожно-транспортных происшествий с травматизмом и дорожно-транспортных происшествий с материальным ущербом.

Организация парковок автотранспорта без учета пропускной способности улиц приводит к затруднению движения, а следовательно и возрастанию отрицательного воздействия на окружающую среду.

Автостоянки являются также необходимым элементом транспортной инфраструктуры городов. Их количество, удобство расположения, уровень комфортности непосредственно влияет на экономическую эффективность торговых учреждений, снижает или увеличивает уровень обслуживания транспортно-пешеходных потоков и, безусловно, нагрузку на окружающую среду. Решение вопросов по организации или реконструкции автостоянок должен быть технически и экономически обоснованным, а также учитывать реальные характеристики и тенденции существующего спроса и возможного использования земельных участков в городах. Особенное внимание следует уделять высокотехнологическим решениям, таким как многоуровневые стоянки, парковочные терминалы и др. Обязательным условием комплексного решения проблемы развития автостоянок является гибкая тарифная политика.

Удаление мест стоянок автомобилей приводит к лишним поездкам, но при этом около 35-40 % индивидуальных автомобилей вообще не имеют мест постоянного хранения. Эти машины стоят под окнами своих владельцев – во дворах, на газонах, тротуарах, детских площадках или на городских проездах. Такое хранение автотранспорта нарушает чистоту и порядок в городе, резко ухудшает экологическую обстановку. Организация хранения автотранспорта в жилых кварталах является очень важным моментом в обеспечении жизнедеятельности больших городов. Одной из основных задач повышения

эффективности дорожной сети, а также снижение негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду является создание эффективной и экологически безопасной инфраструктуры.

К основным мероприятиям для организации инновационной деятельности могут быть отнесены:

- апробация новых технологий автостоянок и парковок;
- анализ взаимодействия автостоянок и парковок с другими системами транспортной инфраструктуры;
- маркетинговые исследования.

Для повышения эффективности их деятельности возможно:

- разделение различных по месторасположению и назначению автостоянок и парковок, а именно, гостевых и служебных;
- проектирование автостоянок и парковок, требующих меньшего по площади земельного участка на одно транспортное средство;
- перенос автостоянок и парковок за пределы перегруженных районов города;
- применение эффективных современных технических средств управления.

Технические и организационные решения по автостоянкам должны быть увязаны с городскими системами, а именно, системой управления дорожным движением, системой управления городским пассажирским транспортом.

### Литература

1. Луканин В.П. Промышленно-транспортная экология. [учебник для вузов] / В.П.Луканин, Ю.В.Трофименко; под ред. В.Н.Луканина. – М.: Высшая школа, 2001. – 273 с.
2. Экология города / Под ред.. Денисова В.В. – Ростов на Дону, М.: МарТ, 2008. – 832 с.
3. Давлетова Н.Х. Автотранспорт как глобальный источник загрязнения атмосферного воздуха // Современные наукоемкие технологии. – 2005. – №4. – С. 90 – 92.
4. Иванов В.Н. Экология и автомобилизация / В.Н.Иванов, В.К.Сторчевус. – К.: Будівельник,1990. – 341с.
5. Луканин В.Н. Автотранспортные потоки и окружающая среда: [учебное пособие] / В.Н.Луканин, А.П.Буслаев. – М.: Инфра-М, 1998. – 208 с.