

АВТОМОБИЛЬНЫЕ СТОЯНКИ В БОЛЬШИХ ГОРОДАХ

Аннотация. В статье рассмотрен зарубежный опыт организации перехватывающих парковок в крупных городах.

Ключевые слова: перехватывающая парковка, улично-дорожная сеть, транспортный поток, скорость движения, интенсивность движения, организация движения.

Анотація. У статті розглянуто закордонний досвід організації перехоплюючих парковок в великих містах.

Ключові слова: перехоплююча парковка, вулично-дорожня мережа, транспортний потік, швидкість руху, інтенсивність руху, організація руху.

Annotation. In the article the foreign experience of intercepting parking in large cities is considered.

Keywords: intercepts parking, street-road network, transport stream, speed rate, transport stream intensity, transport stream organization.

Пробки и стихийные парковки, зачастую препятствующие дорожному движению - привычное негативное явление на наших улицах, проспектах и шоссе. При росте количества автотранспорта в крупных городах зачастую нет возможности уширять улицы и оборудовать новые транспортные развязки, что приводит к обострению транспортной проблемы. Ещё больше усугубляет ситуацию нехватка оборудованных парковок с достаточным количеством парковочных мест, в результате чего водители вынуждены парковать машины вдоль улиц, сужая фактическую ширину дороги.

Одним из решений данной проблемы может являться строительство перехватывающих парковок в очагах перегруженности транспортного потока, предлагающих всем желающим возможность аренды машиномест на сколь угодно короткий отрезок времени.

Межзональные перехватывающие парковки могут располагаться с внешней стороны границы центрального делового района. Межзональные перехватывающие парковки, расположенные вблизи центрального делового района, обслуживаются общегородскими либо специальными автобусными маршрутами, или маршрутными такси. Перехватывающие парковки, расположенные вдали от центрального делового района, могут обслуживаться скоростными автобусными маршрутами или пригородными электропоездами; обслуживаемые автобусными маршрутами автомобильные стоянки по характеру пассажиропотоков наиболее тяготеют к центральному деловому району, причем наибольший пик пассажиропотоков формируется в радиусе 15 – 20 км от центрального делового района. Основная нагрузка на автомобильные стоянки, расположенных вблизи железнодорожных вокзалов и станций, формируется в радиусе 10 – 25 км от центрального делового района. Большинство перехватывающих парковок используются 14 и более часов в сутки, причем в период наибольшей нагрузки интервал движения подвозящего общественного транспорта составляет не более 25 минут.

Основываясь на опыте зарубежных специалистов можно сформулировать основные правила организации парковок в крупных населенных пунктах.

Прежде всего, межзональные перехватывающие парковки следует располагать в транспортных коридорах с тем, чтобы обеспечить перехват пассажиров, направляющихся из дома на работу в центральный деловой район, в местах, где существуют достаточно интенсивные транспортные потоки, обслуживаемые крупными пересадочными узлами.

По мере возможности парковочные сооружения следует располагать на территориях, уже используемых для размещения автомобильных стоянок, либо на территориях, не предназначенных для жилищного строительства.

Подобные сооружения должны располагаться на территориях, сходных по функциональному зонированию с прилегающими территориями.

Необходимо найти оптимальный баланс между размерами парковочного сооружения и удобством подъезда к нему и внутренней организации движения.

Рассматривая характеристики центральных деловых районов (ЦДР) в целом, можно обнаружить следующие наиболее общие факторы.

Потребность в уличных парковках (у бордюра тротуара) связана с численностью населения города, и, как правило, составляет менее 10% для городов с населением, превышающем 250 000 человек.

Потребность в длительных парковках, расположенных у места работы увеличивается с ростом численности населения от 20 процентов для городов с численностью населения менее 100 000 до более 30 процентов для мегаполисов с населением, превышающим 1 миллион человек.

Расстояние пешеходной доступности автомобильных стоянок увеличивается пропорционально размерам городской территории.

Длительность стоянки автомобилей зависит от цели поездки и численности населения. Для поездок к месту работы и к месту жительства характерны наибольшие показатели длительности парковки, причем независимо от цели поездки продолжительность парковки увеличивается соразмерно городской территории.

Показатель оборота транспортных средств при парковке вдоль бордюра тротуара, как правило, оказывается в три – четыре раза выше того же показателя для внутриквартальных автомобильных стоянок. Для всех парковочных сооружений показатель оборота транспортных средств зависит от типов паркуемых автомобилей, нормативной базы и уровня контроля за соблюдением действующего законодательства. Помимо этого, для крупных городов обычно характерен более низкий показатель оборота транспортных средств, чем для более мелких населенных пунктов.

Для центральных деловых районов, как правило, период максимальной нагрузки на автомобильные стоянки приходится на период с 11 до 14 часов. Вместе с тем, схема заполнения парковочных сооружений во многом определяется характером поездки. Показатель максимального заполнения парковочных сооружений редко превышает 85 процентов от общей вместимости, даже притом, что в отдельных частях района может наблюдаться острый недостаток машиномест (определяющим фактором здесь является *местоположение*). Потребность в парковочных сооружениях в пиковые часы увеличивается с ростом численности населения города.

Огромное значение в обеспечении оптимального использования автомобильных стоянок общего назначения играет правильный выбор места для их расположения. Независимо от того, является ли автомобильная стоянка или гараж коммерческими или общедоступными сооружениями, цель их сооружения заключается в повышении экономического значения данной территории и (или) увеличении пропускной способности дорожно-уличной сети. К числу факторов, определяющих правильность выбора места для

автомобильных стоянок, относится показатель потребности в парковочных сооружениях с учетом их типов, место расположения основных источников транспортных потоков, тип пользователей (независимо от продолжительности парковки), затраты на проектирование и сооружение, а также конфигурация дорожно-уличной сети (пропускная способность, направления движения и ограничение поворотов). Сеть автомобильных стоянок в районе следует рассматривать в контексте соотношения между показателями потребности и обеспеченности и особенностей транспортной системы

В центральных деловых районах проектируется большая часть парковочных сооружений. В то же время, потребность в сооружении автомобильных стоянок существует как в отдаленных деловых районах, так и в жилых кварталах более старой застройки, испытывающих острый недостаток машиномест, а также вблизи крупных учебных заведений.

Пик нагрузки в жилых районах приходится на ранние утренние часы. Пик нагрузки на автомобильные стоянки, расположенные вблизи некоторых ресторанов, приходится на обеденное время, в то время как на другие - в утренние часы. Автомобильные стоянки, расположенные у административных зданий, оказываются наиболее загруженными в более поздние утренние часы, а расположенные вблизи торговых центров - в полуденное время по субботам.

Таким образом, организация парковок на улично-дорожной сети является неэффективным способом использования городской территории, поэтому необходимо строить внеуличные паркинги, перехватывающие стоянки и развивать массовый пассажирский транспорт (как скоростной внеуличный, так и маршрутный наземный) в качестве альтернативы транспорту автомобильному.

Литература

1. Лобанов Е.М. Транспортная планировка городов. – М. : Транспорт, 1990. – 240 с.
- Попов В.Н. Уличные парковки и безопасность дорожного движения. –М. : Архитектура и строительство Москвы, 2005. – С. 26 – 28.