

ОРГАНИЗАЦИЯ ВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ СТОЯНОК

Назаров А.А., Назирова Л. (ТИПСЭАД)

«Наземная парковка – это нередко просто уличная территория, которая прилегает к зданию, фактически ею может пользоваться любой. Компании устанавливают охрану вокруг огороженных ими территорий, выделенных под парковку, что не совсем законно. В то же время наземная парковка может быть отдельно стоящим зданием, где на нескольких уровнях размещаются машины» [1].

Анализ режима использования различных категорий транспортных средств показал, что в среднем за сутки находятся в движении: грузовые автомобили 2 – 3 ч., автобусы 8 – 10 ч., легковые автомобили 7 – 9 ч., авто – такси ведомственные легковые автомобили 3 – 4 ч., индивидуальные легковые автомобили 0.5 – 1.5 ч. Автомобили могут находиться в местах их постоянного хранения (гаражи, открытые площадки), и в местах их временного размещения или паркирования (на определенный срок). Решения вопросов паркирования транспортных средств в настоящее время представляет значительную сложность, причем проблему нехватки стоянок создают автомобили, простаивающие длительное время, по этому решение проблемы размещения стоящих автомобилей в современных условиях сводится к следующим мерам:

- размещение части автомобилей не на поверхности земли;
- отвлечение части владельцев транспортных средств на общественные виды транспорта;
- расширение площадей для стоянок вокруг мест концентрации интересов населения;
- создание новых видов транспорта;
- уменьшения плотности населения в жилых районах;
- решение проблемы паркирования или временного размещения транспортных средств имеет три аспекта;
- определение потребностей в стоянках;
- оборудование мест стоянок.

Выбор ограничительных мер в случае невозможности выделения достаточного пространства для автомобилей. При этом упорядочение размещения автомобилей осуществляется с учетом целей поездок, продолжительности стоянки транспортного средства, категории транспортного средства и других факторов. Для временного размещения транспортных средств в основном используются специальные инженерные сооружения, которые можно объединить под общим названием внеуличных стоянок (удалены от проезжей части), а также около тротуарные полосы проезжей части

(уличные стоянки). Продолжительность стоянки определяется целью поездки: деловые поездки, культурно – бытовые, отдых и т.д. Внеуличные стоянки могут быть устроены на открытых площадках на уровне земли, на крышах зданий либо устроены в специальных гаражах – стоянки одно и много этажного типа (наземные и подземные).

По режиму работы стоянки подразделяются на следующие: с ограниченным временем работы; с ограниченной продолжительностью пребывания автомобилей; с ограниченным в течении суток времени работы.

Реализация потребностей в местах временного размещения транспортных средств в городах зависит от величины городов, уровня автомобилизации, особенностей планировки, градостроительных и экономических возможностей. Указанная задача может быть решена следующими способами:

- относительно свободное паркирование;
- ограничение времени стоянки (дорожные знаки и разрешения);
- дифференциация мер методами зонирования (запрещение въезда, длительность стоянки, ограничение суточного времени стоянки);
- применение дифференциальной оплаты за паркирование на улицах и других стоянок;
- расширенное строительство подземных и наземных стоянок.

Можно выделить следующие основные методы организации паркирования транспортных средств в зависимости от:

- угла установки – перпендикулярно тротуару «под углом в 600 – 450 – 300 и параллельно тротуару;
- возможности использования тротуара – с частичным заездом передней или задней осью, правым или левым боком;
- установленного режима пользования – с неограниченной продолжительностью паркирования с ограничением продолжительности паркирования в 1 или в 2 часа;
- сравнение характеристик паркирования транспортных средств на околотротуарных стоянках с аналогичными результатами паркирования на внеуличных стоянках показывает, что последующие используются в основном для паркирования с весьма большой продолжительностью (поездки на работу и в служебных целях).

При определении необходимой площади для стоянки автомобилей учитывают: уровень автомобилизации; тип автомобилей, для которых она рассчитывается; мощность обслуживаемого центра притяжения.

Ожидаемая средняя длительность пребывания автомобилей на стоянке. Размеры одного стояночного места для легковых и грузовых автомобилей принимаются в соответствии с рекомендациями, ГОСТ 23457 – 86. При выборе

места и планирования стоянки должны учитываться следующие требования, которые сводятся к обеспечению минимальных помех для транспортного потока при въезде на стоянку и выезде из нее, удобства и безопасности пользования стоянкой водителями и пассажирами транспортных средств. Решение последнего требования характеризуется близостью стоянки к основному объекту тяготения, а также наличием безопасных путей движения пешеходов между стоянкой и обслуживаемыми объектами, рекомендуется, чтобы длина подходов к стоянкам не превышала 150м. для торговых центров, вокзалов и входов в метрополитен и 300м. – для прочих объектов (гостиницы, спортивные сооружения, медицинские учреждения и т.п.). Определенные требования к тротуарной стоянке предусмотрены ПДД. Особого внимания требует проработка расположения въездов и выездов для внеуличных стоянок, где существенные помехи для основного потока могут создавать автомобили, ожидающие на проезжей части возможности въехать на стоянку, для исключения задержек и обеспечения безопасности движения желательно применить отдельные въезды и выезды и не располагать их поблизости от пересечений там, где будет пересекаться значительный пешеходный поток, а также не допускать выездов на основные магистральные улицы.

В значительной степени решение проблемы стоянок транспортных средств способствует его правильная организация, а также информация о местоположении автостоянок и наличии свободных мест на них. В связи с дальнейшим насыщением городов автомобилями резервы пропускной способности УДС постоянно уменьшается, что приводит к необходимости частного ограничения около тротуарных стоянок и расширении сети внеуличных стоянок. Несмотря на принимаемые меры, наличие стоянок транспортных средств на проезжей части улиц центральных районов города носит преобладающий характер. Средняя продолжительность стоянки у края проезжей части значительно меньше, чем аналогичное время на внедорожных стоянках, в то же время можно сделать следующий вывод, что продолжительность стоянки на спецплощадках увеличивается с увеличением размера города и водители, оставляющие машину на 1 – 3 часа предпочитают спецплощадки, а не проезжую часть улиц.

Литература

1. Интернет ресурс stroyka.ru. [Электронный ресурс] // Парковки и паркинги, 15.11.2010 – режим доступа: <http://www.stroyka.ru/Materials/detail.php?ID=329485>.