

**ПРОБЛЕМИ ПАРКУВАЛЬНИХ ЗОН МІСТА ВІННИЦЯ**

В. В. Швець, М. А. Іскра, О. І. Лисюк, О. С. Баранюк

*Наведено причини виникнення транспортних проблем на вулицях м. Вінниці, пов'язаних з дефіцитом паркувальних територій. Визначено негативний вплив стихійних паркувальних зон на транспортні потоки, екологічний стан повітряного басейну вулично-дорожньої мережі міста. Наведено негативний вплив стоянок на внутрішньодворових прибудинкових територіях*

*Приведены причины возникновения транспортных проблем на улицах г. Винницы, связанных с дефицитом парковочных территорий. Определено негативное влияние стихийных парковочных зон на транспортные потоки, экологическое состояние воздушного бассейна улично-дорожной сети города. Приведены негативное влияние стоянок на внутривдворовых придомовых территориях*

*The main causes of traffic problems on the streets of the city of Vinnitsa, associated with a deficit of parking areas defined negative impact of natural parking zones on traffic flows, the ecological state of air basin road network of the city. An adverse impact on parking vnutrishnodvorovyh local area*

**Вступ**

Перевантаження транспортних мереж міст надмірною кількістю автомобілів є важливою сучасною проблемою міста. Така ситуація викликає зростання аварійності, негативного впливу транспорту на навколишнє середовище, зниження ефективності руху. Параметри мережі паркування значною мірою впливають на пропускну спроможність транспортної мережі міста і, відповідно, на характеристики дорожнього руху. Оптимізація мережі паркування забезпечить покращення умов руху і тому стає актуальною науковою проблемою.

**Постановка проблеми**

У центральній частині міст парковка вздовж вулиці є звичайною справою. Це створює перешкоди для громадського транспорту, автомобілів з доставки товарів та автомобілів рятувальних служб, прибирання вулиць і вивезення снігу. Заборона на вуличне паркування поліпшить можливості руху транспорту, проте виникає необхідність створення додаткових територій для паркування.

**Метою роботи є:** виявлення негативних впливів на містобудівну ситуацію від паркування в непризначених місцях та визначення потенційних місць для зведення паркувальних зон у м. Вінниці.

**Основна частина**

Стрімкий розвиток третинної сфери економіки є однією з причин масового тяжіння населення до трудових і культурно-побутових осередків міської інфраструктури. При цьому задіяні всі види громадського та індивідуальний транспорт. Збільшення кількості індивідуального транспорту на відміну від громадського в окремо взятому місті носить практично неконтрольований характер.

Із всіх видів індивідуального транспорту основним і таким, що має найбільший вплив на просторово-планувальну структуру міста, його транспортну систему є індивідуальний автомобіль. Використання індивідуального транспорту пов'язано в першу чергу зі ступенем автомобілізації населення, тобто з числом індивідуальних автомобілів на 1000 жителів. В Україні цей показник становить 151,56 шт. [4].

Високий рівень автомобілізації населення потребує великої кількості місць як для короткочасних парковок, так і для тривалого зберігання автомобілів. Також на кількість і локалізацію паркувальних зон впливають розміщення і величина основних об'єктів тяжіння населення.

Зазвичай у сучасних містах громадський центр розміщується та територіях історичної

забудови, яка не розрахована на високий рівень автомобілізації, тому влаштування парковок на нормативних відстанях від об'єкта обслуговування або прикладення праці практично неможливе. Тому сучасні водії знаходять вихід із даної проблеми самостійно, залишаючи автомобілі в непризначених для цього місцях. Таке явище можна назвати «стихійними» парковками.

До таких несанкціонованих місць паркування можна віднести узбіччя дороги, тротуари, зони безпеки на дорозі, прибудинкові дворові простори, дитячі майданчики, газони, пішохідні доріжки.

Особливу увагу в громадських і житлових районах варто приділяти стоянкам на узбіччі вулиць. Звичайно, якщо така «колотротуарна» парковка не заважає руху слабоінтенсивних транспортних потоків, то немає ніяких підстав забороняти її. Наприклад, це стосується житлових вулиць з кількома смугами в одному напрямку і низькою або середньою інтенсивністю руху. Але, на вулицях з високим навантаженням будь-яка зупинка (а тим більше і парковка) викликає небезпеку і породжує такі основні проблеми:

- планувальну
- економічну,
- екологічну
- аварійну

Планувальні труднощі починаються тоді, коли немає однозначного рішення величини транспортного навантаження і його коливань в часі, через неможливість перенесення стоянки на прийнятну відстань від об'єкта тяжіння.

Економічні втрати від «колотротуарних» стоянок полягають у зниженні швидкості потоку через фактичне зменшення ширини проїзної частини, перевитрату палива через погіршення режимів руху і перевищенні пробігу автомобілів в пошуках місця стоянки. Ці ж причини, особливо погіршення режиму руху, викликають збільшення екологічних втрат. Аварійні втрати зростають через погіршення видимості, підвищення рівня завантаження смуги руху, збільшення маневрування і зростання напруженості транспортного потоку.

Проблема «колотротуарних» стоянок спричиняє затори на дорогах, тому що ширина проїжджої частини вулиці зменшується, відповідно зменшується і її пропускна спроможність (рис. 1)



Рис. 1. Паркування машин на узбіччі доріг, що зменшує пропускну здатність на вул. Привокзальній

Основною причиною одночасного перебування великої кількості індивідуального і громадського транспорту є висока концентрація об'єктів обслуговування населення. В районі вул. Привокзальної, просп. Коцюбинського зосереджена велика кількість торговельних комплексів і територій, закладів різного роду обслуговування, залізничний вокзал (рис. 2).



Рис. 2. Транспортні затори у Вінниці на вул. Коцюбинського

Через обмеженість вільних територій стає неможливим будівництво позавуличної стоянки, тому по вул. Пирогова та Р. Скалецького також спостерігається мережа несанкціонованого паркування (рис. 3, 4).



Рис. 3. Колотротуарна стоянка по вул. Пирогова і 3. Космодем'янської



Рис. 4. Паркувальна зона вздовж вул. Р. Скалецького

Стоянки в житлових районах (рис. 5) характеризуються тим, що пікове навантаження припадає на нічний час. Потреба в стоянках варіюється в залежності від щільності та поверховості забудови, рівнем доходів, віку жителів. Для точного визначення потреби необхідне проведення детальних досліджень (з допомогою анкетування).

Автомобілі, що стоять на проїздах і житлових вулицях, ускладнюють рух спецтранспорту (швидка допомога, пожежна та газова служби, комунальний транспорт) і часто розташовуються на зеленій зоні або тротуарах, що ускладнює рух пішоходів.



Рис. 5. Автомобілі, припарковані на прибудинкових територіях по вул. Пирогова

Відомо, що при запуску двигуна автомобіля в атмосферу виділяється велика кількість речовин, що мають шкідливий вплив на здоров'я людей. Більшість автомобілів зупиняються, паркуються і знову починають рухатись в зонах скупчення людей (громадські центри, прибудинкові території, дитячі майданчики). Це спонукає до детальнішого розгляду даної проблеми і пошуку нових місць для стоянок індивідуального транспорту.

#### **Висновки**

- Самовільні парковки на узбіччі шляхопроводів зменшують їх ширину, відповідно зменшують ширину транспортного потоку і збільшують час його проходження по шляхопроводу.
- Визначено основні місця самовільного паркування автомобілів, якими є узбіччя доріг і прибудинкові території.
- Паркування на прибудинкових територіях (газонах, дитячих, спортивних і господарських майданчиках, проїздах) підвищує забрудненість повітряного басейну внутрішньодворових просторів і спричиняє погіршення руху проїздами.

#### **Використана література**

1. Способы передвижения в системах расселения. Гаражи и стоянки. Режим доступу: <http://www.garazhi-stojanki.ru/index.php>.
2. Развитие автомобилизации и вызванные им проблемы. Гаражи и стоянки. Режим доступу: <http://www.garazhi-stojanki.ru/index.php>.
3. Проляка Т. А. Определение оптимальных видов стоянок для зон различного функционального назначения, размещенных в центре крупных городов / Т. А. Проляка // Проблемы архитектуры і містобудування – Випуск 2008-6(74) – 63-67.
4. Економічна правда. Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2012/02/21>.

**Швец Віталій Вікторович** – к.т.н., доцент кафедри містобудування та архітектури Вінницького національного технічного університету.

**Искра Марина Аркадійвна** – магістрант Вінницького національного технічного університету.

**Лисюк Ольга Ігорівна** – студентка Вінницького національного технічного університету.

**Баранюк Олександр Сергійович** – студент Вінницького національного технічного університету.