

Атамкулов Улан Токтогазыевич – к. т.н., доцент,  
Касыева Эмилия Нурланбековна - студентка группы «ГД-15»  
Ошский технологический университет

## **РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ СВЯЗАННЫХ С ВЛИЯНИЕМ ГОРОДСКИХ ПАРКОВОК НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

*Рассмотрены примеры решения проблем парковок автомобилей в зарубежных развитых странах. Проведен анализ по результатам исследований парковок на городских улицах г. Ош и ее влияния на безопасность движения.*

*Ключевые слова: парковка, стоянка автомобилей, улично-дорожная сеть, паркинг, дорожно-транспортные происшествия.*

Atamkulov Ulan Toktogazievich - the candidate of technical sciences, associate professor  
Kasieva Emilia Nurlanbekovna - student of the group "Customs activities-15"  
Osh technological university

## **THE DECISION OF PROBLEMS ARE CONNECTED WITH THE INFLUENCE OF URBAN PARKING ON TRAFFIC SAFETY**

*The examples of solving problems of car parking in foreign developed countries are considered. The analysis was carried out the results of parking research of the streets of Osh and its impact of traffic safety.*

*Key words: parking, parking, street-road network, parking, traffic accidents.*

Увеличение количества автомобилей в городах нашей республики в последние годы привело к возникновению более значительной и острой проблеме как организация мест их постоянного хранения и парковки у мест массового посещения. В отличие от гаража или стоянки, парковка автомобилей возле магазинов, в культурно-массовых учреждениях, на работе или в других подобных местах происходит на относительно непродолжительное время.

Как известно парковки подразделяются на следующие виды: наземные (крытые и открытые), механизированные, многоуровневые (наземные, подземные и наземно-подземные). Из всех известных видов парковки самым простым являются наземные, которые представляют собой одноуровневые открытые стоянки для подвижного состава, их еще называют плоскостные парковки. На территории таких парковок можно увидеть только разметки и знаки под стоянку. Также есть парковки, где имеются места въезда и выезда, средства учета времени, охрана и другие автоматические системы, но эти парковки, как правило, огорожены по всему периметру. В городах, наземные площадки, парковок занимая большие территории, все больше создают проблемы по уменьшению островков предназначенных для зеленых насаждений (газонов). Но для решения этих проблем, за рубежом создаются экопарковки при помощи газонных решеток, которые укрепляют грунт и корневую систему травы (рис.1).

Подземные парковки, которые располагаются под торговыми центрами, жилыми домами, бизнес-центрами на современном этапе решают ряд вопросов связанных с загрязнением окружающей среды, архитектурной целостности города, жилого пространства микрорайонов и т.д.. В больших городах для парковки автомобилей также используют крыши малоэтажных зданий. По данным отечественных и зарубежных исследований доля дорожно-транспортных происшествий (ДТП),

связанных с процессом парковки автомобилей в городах составляет от 5 до 10 % [2]. Такие ДТП в основном связаны с маневрированием автомобилей, которые подъезжают к парковке или же наоборот отъезжают с места парковки, а также при встраивании в движущийся транспортный поток.



Рис.1.Экопарковка

Улично-дорожная сеть (УДС) городов нашей страны желает лучшего, так как она не была запланирована изначально на такое количество увеличившихся автомобилей [8]. Поэтому в условиях острого дефицита парковочных мест на внеуличных автостоянках, единственная возможность припарковаться при внутригородских поездках с различными целями, является проезжая часть дороги. В настоящее время мы не располагаем единой нормативно-методической базой, где указывалось бы допустимость организации парковок на УДС и их параметры. Но, несмотря на эти недостатки, организуются стоянки и даже платные парковки, которые в ряде случаев размещаются без должного обоснования. А это в свою очередь приводит к снижению пропускной способности УДС, росту количества ДТП и образованию пробок на улицах городов.

Нынешние традиционные способы парковки автомобилей уже не удовлетворяют современным требованиям. Количество автомобилей с каждым годом увеличиваются, а площади для парковки остаются прежними, а в ряде случаев даже уменьшаются. Для решения этих проблем появились механизированные парковки, где участие водителя в процессе постановки автомобиля на стоянку сводятся к минимуму. То есть здесь система полностью автоматизирована и процессом размещения автомобилей управляется одним оператором. Задачей водителя в механизированной парковке является установление машины в лифт. Далее машина по лифту доставляется на нужный ярус и перемещается в нужную ячейку.

Механизированные парковки с каждым годом совершенствуются и появляются различные их виды в зависимости от конструкции. В последнее время появились многоярусные смарт-паркинги, где автомобили въезжают на стоянку, а затем их поднимают вверх и располагают в секциях друг над другом. То есть, автомобили уходят в, образуя ярусы с машинами в количестве до 12 одновременно.

Нехватка парковочных мест для временного хранения машин приводит к разработке все новых и новых проектов паркингов. Например, в Нидерландах планируется построение целых городов-паркингов подземлей с мойками, кинотеатрами, спортивными и развлекательными залами и автомагазинами. В Дании построена парковка автомобилей в жилой зоне, которая по форме сооружения напоминает трибуну большого стадиона, где вместо скамеек расположены ступенчатые террасы, под которыми и располагается паркинг автомобилей. Здесь предусмотрены все вопросы, касающиеся вентиляции и шумоизоляции, а так же здание утопает в зеленых насаждениях. А в Германии придумали парковку прямо у себя в доме на

специальном балконе, где благодаря лифту автомобиль практически находится в квартире. В Италии инженеры строят многоуровневые подземные парковки, над которыми разбиты сады и детские площадки.

По результатам проведенных исследований на городских улицах г. Ош можно сказать, что:

- около 80% всех паркующихся автомобилей используют проезжую часть;
- 15% автомобилей паркуются частично на проезжей части и тротуаре;
- 5% автомобилей используют для временной парковки полностью тротуары;
- доля автомобилей, которые припаркованы вопреки запрещающим знакам ПДД, составляет около 45 %.

Основными же видами нарушений при парковке автомобилей водителями являются (рис.2):

- нарушение размещения автомобилей под углом к краю проезжей части, когда разрешено только продольное размещение – около 30% всех нарушений;
- размещение на тротуаре или с частичным заездом на тротуар – 25% всех нарушений;
- размещение автомобилей ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части или пешеходного перехода – 10%;
- размещение автомобилей в зоне действия запрещающих знаков для парковки – 15%.



Рис.2. Парковка автомобилей в г.Ош

Проанализировав решения проблем связанных с парковкой на УДС и по данным экспериментальных исследований можно сделать следующие выводы, что:

- организация парковок на УДС является неэффективным способом использования городской территории;
- нужно строить внеуличные паркинги;
- необходимо развивать массовый пассажирский транспорт.

#### Литература:

1. **Голубев, Г.Е.** Автомобильные стоянки и гаражи в застройке городов. [Текст] М.: Стройиздат, 1988. - 252 с.
2. **Кабашкин, И.** Транспортные задачи в решении логистических проблем городской агломерации // Бизнес и логистика-2003: Сборник материалов Московского Международного Логистического Форума [Текст] / А. Панков, И. Яцкив // Москва, 2003. с. 152-156.
3. **Касаткин, Ф.П.** Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса: учеб. пособие для высшей школы. [Текст] / С.И. Коновалов, Э.Ф. Касаткина // М.: Академический проект, 2004. 352 с. 4. Транспорт. Состояние транспортного сектора: <http://docs.google.com/viewer/>

4. **Клинковштейн, Г.И.** Организация дорожного движения: учебник для вузов. [Текст]/ М.Б. Афанасьев// М.: Транспорт, 2001. 248 с.
5. **Лобанов, Е.М.** Транспортная планировка городов [Текст] М.: Транспорт, 1990.-240с.
6. **Ловшин, С.С.** Процесс автомобилизации и его аспекты, связанные с капитальным строительством и развитием инфраструктуры объектов дорожно-транспортного комплекса: сб. научн. тр. МАДИ (ТУ). [Текст] М., 1999.
7. **Сильянов В.В.** Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог и городских улиц : учебник для студ. высш. учеб.заведений[Текст]/ Э.Р. Домке // М.: Издат. центр «Академия»,2007.-352 с.