

## К вопросу о создании парковочного пространства

*Любые меры, связанные с парковочными регламентами и тарифами, могут быть подготовлены и реализованы без особых трудностей. (В Вучик, 2011)*

Исходя из концепции развития транспортных систем крупных городов, принятой в наиболее автомобилизированных странах мира (В.Вучик, 2011), в первую очередь для предотвращения заторных явлений осуществляют два основных мероприятия:

- Ликвидация бесплатных парковочных мест в центральных частях городов;
- Создание выделенных полос движения для ГПТ на основных магистральных направлениях к центру.

В городе Тюмени развитие парковок автотранспорта осуществляется в соответствии с муниципальной программой «Развитие дорожно-транспортной сети...», распоряжением № 523-рк, от 14.11.2011 г. В соответствии с информацией (19 октября 2017г) администрации г. Тюмени о мерах, принимаемых по организации и развитию парковок в г. Тюмени количество парковок в 2017 году составит (прогноз) около 25000. Таким образом, созданы условия для того, чтобы каждое утро 25000 автомобилей стремились занять эти места, создавая сверхплотные потоки на магистралях. Аналогично, вечером необходимо вернуться к дому.

Расчёты показывают, что по магистральной сети дорог г. Тюмени может одновременно двигаться со скоростью 40 км/час около 10000-12000 автомобилей. Вывод очевиден: заторы, движение со скоростью пешехода, загрязнение окружающей среды и пр. Нами зафиксировано количество припаркованных автомобилей в двух микрорайонах города (см. карту). Примерные расчёты показывают, что в центральной части города (в границах. Музей–Пермякова и 50 лет Октября-50 лет ВЛКСМ) примерно 18000 парковок, остальные из 25000 в других микрорайонах.

Посчитаем. Итак, 3000 автомобилей паркуются на весь день в одном из этих микрорайонов (в гран. Музей-Первомайская и Герцена-Осипенко). К этому району можно добраться по 8 основным направлениям, тогда по каждому переместится  $3000:8=375$  автомобилей. Принимая, что по каждому направлению 2 полосы движения в одну сторону, получим, что на полосе находится около 190 автомобилей. Основное время начала работы организаций в центре 9-00, поэтому, учитывая неравномерность начала поездок, можно считать на полосе в два раза меньше - 95 автомобилей.

Такое количество автомобилей занимает при движении на дороге примерно 2 км (с учётом динамического габарита). Следует помнить, что по основным направлениям (Ленина, Республики, Первомайская, Челюскинцев) в это время движутся транзитные автомобили в другие микрорайоны, чтобы припарковаться, экспертно, это 90-100%. Следовательно, вместо 2 км длины потока имеем 3,8-4,0 км. Среднее расстояние между светофорами около 350 м, тогда карта Яндекс фиксирует «плотные потоки».

**Что делать? Есть два варианта:**

### **1. Соглашаемся с существующей ситуацией.**

В этом случае не ищем виноватых в администрации, в ГИБДД, что не строят дороги, неправильно настраивают светофоры, что кто-то «тормозит» в потоке и т.д.. Соглашаемся, что примерно  $25000 \times 1,5$  (ср.число в легковых авто) = 37500 чел. дважды в день, находясь в плотном потоке подвергаются атаке выхлопных газов, концентрация которых в заторах максимальна, превышает ПДК многократно. В данной ситуации не помогают ни ЕВРО-5, ни ЕВРО-6. При этом,

пассажиры ГПТ, на направлениях без выделенной полосы и пешеходы также вдыхают эту ядовитую смесь.

## 2. Принимаем концепцию городов, удобных для жизни.

В этом варианте парковки в центре становятся платными. На всех основных магистралях появляется выделенная полоса для ГПТ, и пассажиры радостно приветствуют стоящие в заторах авто. Меняется вся система организации движения ГПТ и его структура, заторы минимизируются.

Доцент ИТ ТИУ, к.т.н.

Член комиссии по экологической безопасности  
Общественной палаты Тюменской области Б.П. Елькин

