

УДК 656.13

АНАЛІЗ ДОЦІЛЬНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПЕРЕХОПЛЮЮЧИХ АВТОСТОЯНОК В М. КИЄВІ

ANALYSIS OF ADVISABILITY OF USING INTERCEPTING PARKING IN KYIV

Янішевський Сергій¹, Білоног Оксана¹, Гуменюк Олександра²

¹ Національний транспортний університет
вул. Омеляновича-Павленка 1, м. Київ, 01010

² КО «Інститут Генерального плану м. Києва»
вул. Хрещатик, 32, м. Київ, 01001

The paper studies the general methodological provisions for organizing intercepting parking (Park & Ride systems) and organizing combined trips (individual and public transport) using the intercepting parking at the «Ipodrom» metro station (Glushkov Avenue) in Kiev.

Серед проблем сучасних міст, викликаних автомобілізацією, завдання забезпечення місць для паркування є одним з найбільш актуальних. Загострення проблеми паркування в м. Києві є наслідком значного зростання кількості автотранспорту, відставання реалізації транспортних потреб від масового житлового будівництва та непристосованості центральної історичної частини міста. За даними фахівців «Інституту Генерального плану м. Києва», в місті зареєстровано понад 900 тис. автотранспортних засобів (АТЗ), з яких 767 тис. – легкові автомобілі; 60 % останніх протягом дня припарковані вздовж проїзних частин вулиць, на газонах та тротуарах[1]. За попередніми розрахунками, пропускну спроможність вулично–дорожньої мережі (ВДМ) центральної частини міста лише за рахунок виключення вуличних стоянок АТЗ з проїзних частин можливо збільшити на 30–40%.

Оскільки значна частка поїздок у м. Києві здійснюється мешканцями приміської зони на індивідуальних АТЗ по радіальних маршрутах в напрямку центру, а необхідної кількості паркувальних місць там бракує, ефективним для обслуговування таких щоденних трудових поїздок є створення на головних в'їздах в місто системи т.з. перехоплюючих автостоянок (на думку фахівців, на них можна розмістити приблизно 10 % індивідуальних АТЗ [1]).

Перехоплююча автостоянка ((ПАС, система «Park&Ride») – автостоянка, сполучена з міським громадським транспортом (МГТ), що дозволяє жителям приміської зони та іншим людям вирушати в центр міста, полишивши на такій стоянці свої АТЗ, та пересівши на МГТ (метро, автобус, маршрутне таксі, тощо) на решту подорожі; індивідуальні АТЗ зберігаються на стоянці протягом дня і забираються власниками на зворотньому шляху [2].

На відміну від міст–мільйонників Європи, в яких системи паркування «Park&Ride» функціонують вже багато років, першу ПАС (на 205 машино-місць) у м. Києві відкрили лише у 2013 році біля станції метро «Іподром». Пізніше в столиці мали з'явитися ще сім подібних паркінгів, проте інвесторів під будівництво тоді так і не знайшли.

Як відомо, до числа основних чинників, які впливають на вибір того чи іншого способу транспортного переміщення (поїздки), відносять його тривалість, дальність та вартість [3]. Тому з метою аналізу доцільності влаштування ПАС в м. Києві було проведено експеримент по визначенню загальних витрат часу мешканців м. Боярки при їх поїздках в ранкові періоди «пік» в центральну частину м. Києва (маршрут руху: пр–т Глушкова – пр–т Голосіївський – вул. В.Васильківська – вул. Хрещатик – Поштова площа). Були розглянуті два способи цих поїздок: при використанні на всьому шляху слідування індивідуального легкового АТЗ (варіант №1), а також комбінована поїздка (індивідуальний АТЗ – метрополітен) з використанням ПАС біля станції метро «Іподром» (пр–т Глушкова) (варіант 2). Загальна

довжина проїзду по ВДМ м. Києва від цієї стоянки до Поштової площі становить приблизно 16 км.

Як свідчить аналіз отриманих даних (табл. 1):

- середні витрати часу на проїзд від станції метро «Іподром» до Поштової площі при використанні індивідуального АТЗ становить приблизно 45 хвилин, в той час комбінована поїздка триває приблизно 35 хвилин, тобто використання позавуличного МГТ (метрополітену) як альтернативи індивідуальному АТЗ дає змогу пасажиром зменшити витрати часу та, що є не менш важливим, суттєво підвищити гарантії своєчасності здійснення поїздки;
- очікувані витрати коштів на індивідуальну поїздку до центру міста та наступне повернення назад (з урахування вартості палива, 12-ти годинного паркування та проїзду в метрополітені) навіть без врахування ймовірних витрат на паркування в центральній частині (яке априорі має бути дорожчим, ніж його перебування на ПАС) при переміщенні по комбінованій схемі є, як мінімум, вдвічі меншими, а тому використання МГТ при русі по місту, незалежно від району розташування, буде економічно вигіднішим.

Таблиця 1

Витрати часу на окремих ділянках маршруту м. Боярка – м. Київ (Поштова площа)

Спосіб переміщення	Тривалість поїздки від м. Боярки до конкретної ділянки ВДМ м. Києва, год:				
	вул. Голосіївської (станція метро «Голосіївська»)	вул. Кудрі (станція метро «Либідська»)	вул. Німецької (станція метро «Палац «Україна»)	вул. Толстого (станція метро «Площа Льва Толстого»)	Поштової площі
Варіант №1	0,53	0,66	0,76	0,94	1,05
Варіант № 2	0,60	0,68	0,73	0,78	0,83

Зараз в м. Києві вживаються заходи щодо залучення інвесторів для будівництва багаторівневих, а також підземних паркінгів, на під'їзних шляхах до міста та біля станцій метрополітену. Зокрема, розглядається можливість щодо утворення на базі КП «Київтранспарксервіс» ПАС біля кінцевих станцій ліній метрополітену («Теремки», «Лісова», «Червоний Хутір» і «Сирець») загальною місткістю 600–700 машино–місць [4]. У поєднанні з іншими заходами (наприклад, обмеженням паркування в центрі міста, введенням плати за паркування, надійною мережею метрополітену, а також покращеним виглядом/подачею послуг МГТ), мережа добре продуманих і зручно розташованих ПАС має сприяти зменшенню потоку індивідуальних АТЗ на радіальній ВДМ та у центрі м. Києва.

Для оцінки впливу ПАС на розподіл інтенсивності руху на ВДМ м. Києва в подальшому планується провести відповідні дослідження з використанням обладнання науково–дослідницького центру, передбаченого міжнародним проектом «Master in Smart Transport and Logistics for Cities» (SmaLog) («Розумний транспорт і логістика для міст») [5].

Література:

1. Генеральний план м. Києва. Схема розміщення гаражів та автостоянок. [Електронний ресурс] / Режим доступу : <https://www.facebook.com/genplankieva>
2. Перехоплююча автостоянка [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki>
3. Галабурда В.Г. Единая транспортная система. - М.: Транспорт, 1996. - 295 с.
4. Біля 4 станцій метро у Києві створюють перехоплюючі паркінги [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://fakty.ictv.ua/ua/lifestyle/auto>
5. Detailed description of the project «Master in Smart Transport and Logistics for Cities «SmaLog» 585832-EPP-1-2017-1-IT-EPPKA2-SVNE-JP [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://smalog-2017.uniroma2.it>