

МИНИМАЛЬНЫЕ ПРИНЦИПЫ,
КОТОРЫХ НЕОБХОДИМО
ПРИДЕРЖИВАТЬСЯ ПРИ
РАЗРАБОТКЕ ПОДД (КСОДД)

для внутрирайонных улиц

для учета интересов
местных жителей

Продолжая логику ст.5, главы 1 ФЗ-257 («Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации»), все дороги города имеет смысл (хотя бы на формальном уровне) поделить на:

Тип улицы	Описание	Загруженность (средняя в течение суток)	Нанесение парковочной разметки	Приоритет
1 городские	кольца, вылетные магистрали		да	ОТ, траффик, пешеходы*, парковочное пространство
2 межрайонные	транзитные потоки через район, въезды-выезды из спальных частей района		да	ОТ, траффик, пешеходы*, парковочное пространство
3 внутрирайонные	подъезды к жилым домам, внутренняя логистика по району	менее 120 машин в час	нет	пешеходы, ОТ, парковочное пространство, траффик
		менее 240 машин в час	нет	пешеходы, ОТ, парковочное пространство, траффик
		240 - 420 машин в час	необходима проработка	необходима проработка
* пешеходы	имеется ввиду, что такие дороги должны максимально быть оборудованы подземными или надземными переходами			

Внутрирайонные улицы

ОТЛИЧИЕ ОТ ДОРОГ СТОЯЩИХ ВЫШЕ ПО КЛАССИФИКАЦИИ

- не влияют на транспортную картину в городе
- не требуется обеспечение приоритетности движения
- пользуется ограниченное число одних и тех же людей
- воспринимается как «личное» жизненное пространство
- любое невостребованное жителями вмешательство создает проблемы и вызывает недовольство жителей
- любые изменения в ОДД влияют сразу же на различные стороны жизни всех жителей, а не только на автомобилистов

ОЧЕВИДНОЕ:

- На этих улицах паркуются на 90% автомобили местных жителей.
- На момент разработки ПОДД, проблем с парковкой у местных жителей нет.
- Эти автомобили не могут исчезнуть ни в краткосрочной ни в среднесрочной перспективе (образ жизни, накатанные вынужденные маршруты, дачи ... состояние здоровье, наконец). Жители этих районов вряд ли смогут сменить место жительства.
- Автомобили, изгнанные с улично-дорожной сети (УДС) всё равно ГДЕ-ТО РАЗМЕСТЯТСЯ и СОЗДАДУТ ПРОБЛЕМЫ, не существовавшие ранее или, усугубят имевшиеся
- Эти автомобили при сокращении мест на УДС заполняют все возможные пятачки земли, куда могут приткнуться.
- В итоге, подъезд спецтехники (пожарных, скорой...) как правило блокируется абсолютно.
- Эти машины начинают по вечерам заниматься перепробегом в поисках мест, описанных выше
- Как итог страдают все жители, вынужденные протискиваться между машинами, дышать выхлопными газами и созерцать уничтожение газонов и палисадников
- Появляются личностные конфликты между жителями.
- Если даже придерживаться желания, чтобы люди не ездили по рабочим дням на своих авто, то нужно обеспечить, чтобы эти люди могли безбоязненно оставить свою машину в районе дома. Иначе, наоборот, они вынуждены будут ездить.

На момент разработки ПОДД, проблем с парковкой у местных жителей нет.

БЕЗ ИЗУЧЕНИЯ РЕАЛЬНОЙ СИТУАЦИИ И АЛЬТЕРНАТИВЫ ПАРКОВКЕ ВНЕ УДС - никакая переразметка не должна проводиться.

1. Определяются зоны (блоки улиц-домов).
2. Определяется ВЕЧЕРОМ имеющееся де-факто кол-во припаркованных автомобилей (по 12.1 ПДД).
3. Если новая разметка сокращает кол-во мест по сравнению с п.2 более чем на 10%, то изучается вопрос организации парковок или мест для парковки вне УДС или мероприятий на УДС (карманы, уширения проезжей части). Если это возможно, то реализуются мероприятия и только потом ограничивается парковка на УДС. Если местность не позволяет, то при необходимости проводятся минимальные изменения, без которых уже совсем уж нельзя.

Нюансы, при разработке ПОДД:

1. Правило 5м на данных улицах не должно распространяться на выезды из дворов, скошенный бордюрный камень, какие-то природные карманы (говоря по-другому, не всё, откуда теоретически может выехать автомобиль является пересечением проезжих частей, и припаркованная машина создает непреодолимые проблемы с выездом)
2. Парковочная разметка (7,5 x 2,5 или 6,5 на 2,5) не должна наноситься, т.к. она сокращает парковочную емкость (всё-там больших машин многократно меньше).
3. Минимальная ширина улицы при двустороннем движении, при которой возможна парковка

Загруженность (среднее в течении суток)	без ОТ			с ОТ		
	ширина	разметка	расчет	ширина	разметка	расчет
менее 120 машин в час	7,5	3,75 + 3,75	=1,75+4+1,75	11,5	5,75 + 5,75	=1,75+4+4+1,75
менее 240 машин в час	8,5	4,25 + 4,25	=1,75+2,5+2,5+1,75	11,5	5,75 + 5,75	=1,75+4+4+1,75
240 - 420 машин в час	9,5	4,75 + 4,75	=1,75+3+3+1,75	12	6 + 6	=2+4+4+2

Точки притяжения:

1. Наличие любого рода точек притяжения должно быть тщательно изучено.
2. Если на улице располагается «метро»/«местная»/«районная»/«городская» точка притяжения, то вопрос должен быть задан местным депутатам на предмет необходимости проработки изменений в районе данной точки. Если по мнению местных жителей, точка вызывает какие-либо проблемы из-за автотранспорта, необходимо проработать изменения.
3. Если располагаются точки притяжения выходного дня (в обычные дни никого нет, в выходные дни наплыв), то для таких точек должны быть предусмотрено и создано дополнительное кол-во парковочных мест, сверх необходимых местным жителям, иначе люди на такие объекты просто перестанут ездить.

Согласно федеральному закону об автодорогах, на «местных» дорогах любые решения принимаются местными депутатами (в том числе и про платные парковки и про платный проезд) и это логично. Но в Москве, как городе федерального значения, дороги не классифицированы и все решения принимает правительство города. Это тоже логично, но утерян важнейший элемент влияния жителей на производимые изменения на местных улицах.

На момент разработки ПОДД, проблем с парковкой у местных жителей нет.