

ПРОБЛЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ВРЕМЕННЫХ АВТОСТОЯНОК В КРУПНЫХ ГОРОДАХ

Титинов В.В., ассистент кафедры основ архитектуры и ДАС
Одесская государственная академия строительства и архитектуры
Тел. (048) 732-18-01

Аннотация. Рассматривается проблема организации временных автостоянок в крупных городах.

Ключевые слова – автостоянка, автопарковка, территория, автомобиль, центр города, индивидуальный транспорт, автотурист

Резюме. В данной статье рассматриваются примеры решений этой проблемы на примере м. Дубаи в Арабских Эмиратах, а также в крупных европейских городах (Будапешт, Париж, Лондон). На основе приведенных примеров в статье сделано заключение о возможных вариантах размещения автостоянок в исторически сложившемся городском окружении.

Постановка проблемы. В настоящее время во всех крупных городах мира остро стоит вопрос размещения временных автостоянок в исторически сложившейся среде. В целом размещение автостоянок для городских территорий решается в генеральных планах. Для проектирования автостоянок в нашей стране имеются соответствующие нормы, тем не менее сложившаяся историческая застройка не всегда позволяет следовать им. Однако необходимость решения этой проблемы возникает постоянно. В данной статье предпринята попытка проанализировать уже имеющиеся места автостоянок и рекомендации по перспективному размещению автостоянок в крупных городах.

Анализ последних исследований. В настоящее время по данному вопросу теоретических обоснований не имеется, но в каждой стране есть свой практический опыт.

Цель статьи. Обобщить имеющийся практический опыт в наиболее развитых странах для возможности применения его в крупных городах Украины.

Задачи статьи. Обозначить общие рекомендации для местоположения временных автостоянок в сложившейся исторической застройке.

На сегодняшний день, в связи с ростом количества автомобилей в Украине, автомобили из категории роскоши перешли в категорию средств передвижения. При таком активном использовании индивидуальных автомобилей увеличивается не только их количество, но и связанные с этим проблемы. Градостроитель должен не препятствовать процессу автомобилизации, а определять рациональную область применения индивидуального транспорта, облегчив его нормальное функционирование в пределах города.

Решение этой проблемы может быть достигнуто путем внедрения продуманной системы организации длительного и кратковременного хранения автомашин (дифференцированно по мере удаления от центра города) в увязке с развитой системой общественного транспорта. При такой системе количество машино-мест на стоянках и в гаражах для хранения личного транспорта в каждом планировочном районе должно строго соответствовать количеству владельцев, регулярно совершающих поездки внутри города на своих машинах. Также должны быть строго регламентированы размещение и емкость кратковременных стоянок машин в центральных районах города.

Такое принудительное рассредоточенное планировочное воздействие на характер использования легкового транспорта крайне необходимо, так как будет препятствовать перегрузке улично-дорожной сети города. Решение основной проблемы современных городов – достижения равновесия в развитии городского организма и его транспортных средств – может быть достигнуто лишь в рациональном соотношении развития индивидуального и общественного транспорта [4].

На протяжении последних нескольких лет наблюдается значительное увеличение пассажирских перевозок и на легковом автотранспорте, особенно за счет индивидуального автотранспорта, принадлежащего как местному населению, так и автотуристам.

В связи с этим возникают проблемы, к которым относятся устаревшие автодороги, отсутствие авторазвязок в разных уровнях, различные инженерные сооружения, сеть устройств и учреждений паркования и автотранспортного обслуживания. При этом одним из наиболее сложных вопросов можно считать выяснение перспективной емкости автостоянок для легкового автотранспорта и их размещение в исторически сложившейся застройке города, особенно в центральной части.

При расчете количества машиномест на стоянках города необходимо учитывать также удовлетворение потребностей в кратковременном активном отдыхе жителей области и соседних городов [5].

При проектировании перспективной сети автомобильных стоянок необходимо учитывать:

- функциональное зонирование территорий;
- места наиболее интенсивного движения легкового автотранспорта;
- природные факторы – рельеф, пригодность территории для застройки и т. д.;
- наличие линий водопровода, канализации и электросетей;
- наличие учреждений и сооружений автотранспортного обслуживания – станций технического обслуживания, автозаправочных станций, автомоек и т. д. [5].

Автомобильные стоянки можно условно разбить на пять видов [4]:

1. В курортных зонах наиболее крупными являются автомобильные стоянки мотелей, кемпингов, учреждений отдыха, санаторно-курортных учреждений, которые можно назвать стоянками *долговременного* пребывания. Пользуются ими только автотуристы и персонал, обслуживающий эти учреждения.

2. Следующими по величине являются общегородские автомобильные стоянки, размещаемые в местах массового посещения: общественных учреждений, торговых центров, вокзалов, театров и т. д. Они предназначены для *временного* паркования автомобилей автотуристов и местного населения.

3. Стоянки в жилой зоне для парковки автомобилей жителей города и неорганизованных автотуристов, проживающих на частных квартирах. Это стоянки *долговременного* пребывания.

4. Стоянки, размещаемые в промышленных и коммунальных зонах. Эти стоянки обычно совмещаются с автостоянками грузового автотранспорта.

5. Стоянки на общекурортных магистралях располагаются обычно в лесопарковой зоне, на наиболее привлекательных в ландшафтном отношении участках. Они являются стоянками *кратковременного* пользования и позволяют автотуристам любоваться пейзажами и местными достопримечательностями (ДБН 4.8).

В зависимости от количества мест хранения различают автостоянки и гаражи малой (до 50 машино-мест), средней (от 50 до 300 машино-мест) и большой (больше 300 машино-мест) вместимости [2].

В настоящее время деловые центры крупных городов, как правило, тесно застроены многоэтажными зданиями. Таким образом, в силу исторической и архитектурной ценности либо из-за коммерческих интересов и экономических условий центральные районы крупнейших городов – их исторические центры становятся своего

рода «заповедниками», в которых здания не сносятся, улицы не расширяются, наземные



Рис.1. Многоярусная автостоянка вдоль транспортной магистрали

транспортные сооружения не строятся. Градостроительные же требования организации легкового автотранспорта могут удовлетворяться преимущественно путем строительства подземных автостоянок и транспортных тоннелей [3].

Для удобного посещения делового центра автомобилистам внешней зоны и городских периферийных районов необходимы многоместные автостоянки с дальностью пешего подхода от них к объектам массового посещения не более 100–150 метров [1]. При территории делового центра не более 2–3 км² на проезжих частях его улиц удастся разместить не более 3000 легковых автомобилей. Это очень мало, так как в центральную часть города, с населением вместе с пригородной зоной

порядка 1–1,5 млн. человек (на примере г. Одессы), ежедневно прибывает до 50–10 тыс. человек. Конечно далеко не все жители города и его внешней зоны приезжают в центр на собственных автомобилях. Если принять количество приезжающих на автомобилях до 20–30 %, то и тогда потребуется 5–10 тыс. мест на автостоянках [3].

Следовательно, необходимо создание внеуличных автостоянок (внутри кварталов) большой вместимости и преимущественно подземных. Так как в большинстве случаев в историческом центре - «заповеднике» не найдется свободной территории для строительства наземных многоярусных автостоянок, не говоря уже об открытых автостоянках.

Внеуличные автостоянки деловых центров (рис.1) как правило проектируются в системе окаймляющих эти центры автомобильных дорог [6].

В случае отсутствия свободных территорий такие автостоянки устраиваются не открытыми, а в виде многоярусных зданий. В то же время для въезда автомобилей в многоярусные автостоянки в ряде случаев могут использоваться существующие улицы без коренной их реконструкции (рис. 2, 3).

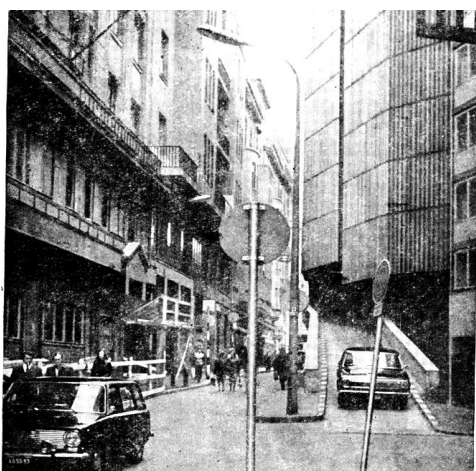


Рис.2. Многоярусная автостоянка в исторической части Будапешта. Пандусный въезд



Рис.3. Многоярусная автостоянка в сложившейся старой застройке в г. Дубаи ОАЭ

Открытые многоместные автостоянки в крупных городах устраиваются в основном в периферийных районах с редкой плотностью застройки (например, аэропорту), и у торговых комплексов или у промышленных предприятий.

Одно из важнейших и перспективных мероприятий по ослаблению заторов движения в исторических деловых центрах западноевропейских столиц, а также в городах США, это использование подземного пространства под наиболее загруженными транспортом улицами.

Хранение личных легковых автомобилей должно быть обеспечено в нижних этажах многоэтажных и высотных жилых зданий (рис. 4), а также во внутриквартальных многоярусных (в том числе с автоматизированным передвижением автомобилей) гаражах – стоянках общего пользования внутри микрорайонов (рис. 5), или за их пределами – в жилых районах на расстоянии пешей доступности от жилья [3].



Рис.4. Многоуровневая автостоянка, на первых 12 этажах высотного жилого здания в г. Шарджа ОАЭ



Рис.5. Внутриквартальная многоярусная автостоянка в деловом центре в г. Дубаи ОАЭ

Выводы. Временные стоянки автомобилей в районах массового посещения должны быть внеуличными, всех видов, наиболее рациональными в местных условиях, в том числе и высотные – многоярусные с автоматизированным передвижением автомобилей. Необходимо применять мировой опыт современных, крупных городов, для успешной и функциональной транспортной развязки в деловых центрах. И при этом очень важно сохранять исторически сложившуюся архитектурную среду городов Украины, применяя уже разработанные и существующие концепции автопарковок и автостоянок.

ЛИТЕРАТУРА

1. ДБН 360-92 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень.
2. ДБН В.2.3-2006 Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів. Київ: 2006 р.
3. Сигаев А. В. Планировочные и транспортные проблемы городских агломераций / А.В. Сигаев. – Москва: Стройиздат, 1978. 110 с.
4. Градостроительство. Проблемы транспорта в крупных городах. – Киев: Будівельник, 1969.- 215 с.
5. Сигаев А. В. Автостоянки общественных центров / А. В.Сигаев. – Москва: Стройиздат,

1978. 165 с.

6. Каплан Г.Л., Коган М.И. Роль транспорта в развитии групповых систем населенных мест (Обзоры по проблемам больших городов) / Г.Л. Каплан, М.И. Коган. – Москва: ГОСИНТИ, 1976. 124 с.