

ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИЕ АВТОСТОЯНКИ: ПРОБЛЕМЫ, ТЕНДЕНЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ

Соколова Н. А.

научный руководитель Жуков В. И.

Сибирский федеральный университет. Инженерно-строительный институт

За последние 20 лет уровень автомобилизации в стране вырос в 5-7 раз, достигнув показателя 220 автомобилей на 1000 человек (в Красноярске – более 400 тыс. автомобилей на 1 млн человек).

В конце 2007 года принят Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации», в соответствии с которым автомобильная дорога – это объект транспортной инфраструктуры. Это означает, что приходит осознание единства и целостности транспортной системы государства, включающей в себя не только транспорт, но и систему его обслуживания – гаражи, автостоянки, парковки, перехватывающие автостоянки. Последние являются совершенно новым подходом к организации движения, как в Российской Федерации, так и применительно к городу Красноярску.

Наиболее острыми проблемами являются организация стоянок автомобилей у административных, общественных и производственных зданий и размещений автомобилей для хранения в жилых районах. Площадь, занимаемая стоянками автомобилей, превышает площадь городских улиц и дорог, используемых для движения.

Наиболее сложная эта проблема в городе Красноярске, со сложившейся улично-дорожной сетью и застройкой.

Территория для хранения автомобилей по способу хранения и продолжительности нахождения на них автомобилей в настоящее время делится на несколько типов.

Автостоянки для постоянного хранения автомобилей у жилых домов, в жилых кварталах, на межрайонных территориях. Продолжительность хранения более 1 сут. Эти автостоянки используются для хранения автомобилей, принадлежащих гражданам. В зависимости от уровня обслуживания такие стоянки могут быть платными с закреплением мест за гражданами и бесплатными, свободного пользования.

Автостоянки большой продолжительности хранения у предприятий, учреждений и городских комплексов для размещения автомобилей, принадлежащих рабочим, служащим и посетителям, продолжительностью более 8 часов. Эти автостоянки в зависимости от типа учреждений могут быть общего пользования или только для служебных автомобилей. Последнее оправдано только в части города со сложившейся тесной застройкой, как правило, в центральной или старой части города.

Автостоянки средней продолжительности хранения у зданий и сооружений, периодически собирающих большие массы людей (стадионы, театры, киноконцертные залы, рестораны, крупные торговые центры), на период 2-4 часа.

Автостоянки кратковременной продолжительности хранения у вокзалов, универсальных магазинов, рынков, спортивных сооружений для хранения автомобилей до 2 часов.

Последние два типа автостоянок должны быть общего пользования.

Гаражи – это специальные здания, предназначенные для хранения и обслуживания автомобилей. Они могут размещаться под землей, на поверхности земли (как правило, многоэтажные), занимать часть зданий другого назначения. Это наиболее перспективный способ хранения автомобилей, позволяющий на малой поверхности города хранить большое число автомобилей. Недостатком гаражей является их высокая стоимость: в зависимости от уровня обслуживания она составляет 3-5 тыс. рублей. Стоимость открытых автостоянок составляет в зависимости от типа дорожной одежды 200-500 р. за одно машино-место.

Говоря об автостоянках, обычно имеют в виду специально оборудованные площадки на территории города. Как правило, эти площадки располагаются вне уличной сети. Это наиболее правильное направление в решении проблемы хранения автомобилей в городах. Однако полностью решать эту проблему только за счет таких автостоянок не удастся: при частом их расположении требуются слишком большие площади для их размещения. Увеличение автостоянок приводит к уменьшению их числа и удалению от объектов обслуживания. Приходится для размещения автомобилей использовать местную улично-дорожную сеть. Улицы после размещения на них автостоянок становятся не полностью пригодными для пропуска постоянного движения и могут использоваться только как проезды, часто однопутные.

Очень насущным является устройство перехватывающих автостоянок.

Сложность решения задач связанных с размещением перехватывающих стоянок обусловлена недостаточной информацией в проектировании и строительстве таких автостоянок.

Имеются только расчетные нормы по определению потребной площади автостоянок у зданий и сооружений массового посещения.

Однако даже при сравнительно небольшой насыщенности легковыми автомобилями потребность в автостоянках не удовлетворяется. Особенно ощущается недостаток в автостоянках в центральной планировочной зоне, где многие пункты массового посещения вообще не имеют автостоянок на близлежащей территории. В связи с этим паркование автомобилей осуществляется на проезжей части улиц, снижая тем самым их пропускную способность.

Опыт формирования перехватывающих автостоянок в зарубежных странах и приемы их организации с точки зрения возможности использования в наших городах освещены в трудах зарубежных специалистов.

В них рассматривают вопросы формирования и функционирования автостоянок. Особое место в трудах уделяется получению исходной информации при проектировании автомобильных стоянок: определению потребного количества мест на стоянках, длительности паркования автомобилей, целей поездок при пользовании стоянками, неравномерности загрузок автостоянок и др. Однако эти вопросы рассмотрены в общем плане и до настоящего времени конкретные рекомендации, необходимые для проектирования автостоянки, отсутствуют.

Зарубежная практика имеет большой опыт по организации смешанных поездок: на личном и транспорте общественного пользования. Преимущественно это связано с необходимостью разгрузки центров городов, где резко снизилась скорость и имеется большой дефицит в автостоянках.

В основном решение связано с двумя направлениями:

- административный запрет въезда в центры города или отдельные ее зоны;
- организация «перехватывающих» автостоянок

Первое направление затрагивает интересы владельцев автомобилей, совершающих поездки на индивидуальном транспорте, и вызывает широкие протесты. Оно широко используется для ограничения выезда в центр грузового автомобильного транспорта.

Второе направление, основано на добровольном использовании преимущественно комбинированного сообщения.

Популярность указанных систем за рубежом обеспечивается: полной гарантией предоставления мест для стоянок; снижением общей психической нагрузки на водителя индивидуального транспорта; возможностью технического обслуживания автомобиля во время нахождения его на автостоянке; удобствами пересадки на городской транспорт общего пользования и небольшими интервалами движения на нем.

Ниже рис.1 приводится классификация «перехватывающих автостоянок».

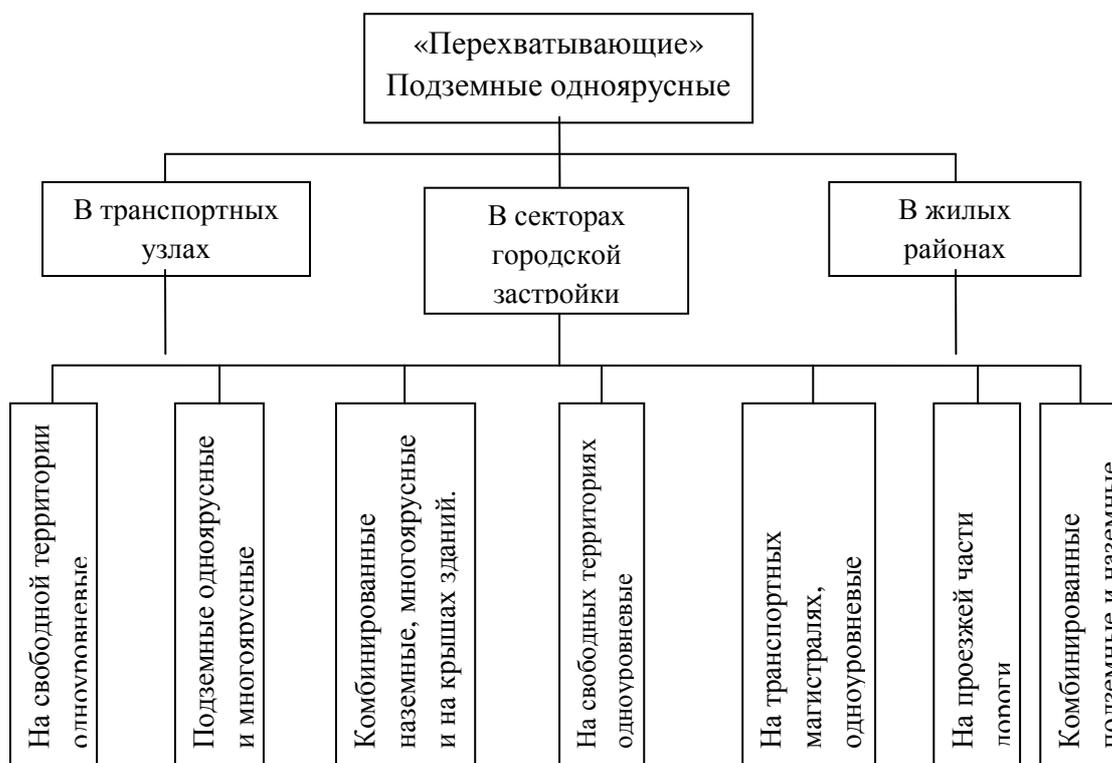


Рис . 1 Классификация «перехватывающих автостоянок»

На рисунке 1 выделены две категории автостоянок, которые могут рассматриваться как «перехватывающие» стоянки:

- В транспортных узлах и бестранспортных зон;
- В секторах городской застройки, у торговых предприятий и отдельных мест культурного обслуживания.

Первая категория – это чаще всего автостоянки одноцелевого назначения, но по градостроительным соображениям могут быть и многоцелевого назначения. Проектирование таких стоянок в условиях сложившейся застройки требуют учета и возможности обеспечения местами для стоянки всех пунктов тяготения, находящихся в радиусе доступности.

Вторая категория «перехватывающих» стоянок имеет свои особенности. Они задерживают автомобили путем предоставления в данном месте услуг пассажиров, которые обычно останавливаются в центральной части города.

Выбор типа автостоянки зависит от многих факторов и в первую очередь от потребного количества мест, наличия свободной территории и характера функционирования стоянки.

Анализ зарубежного опыта организации «перехватывающих» автостоянок показал их эффективность по разгрузке центров городов и в то же время выявил необходимые

решения этой проблемы на различных стадиях перспективного проектирования в конкретном городе, и требует дополнительного изучения.

В связи с разным составом автомобильного транспорта в странах зарубежья и нашим – опыт не может быть применен.

1.Проводимое уширение проезжей части – неэффективно, так как на уширенном участке немедленно происходит стихийная парковка.

2.Государственные учреждения, крупные магазины, находятся в черте основного города, что не позволяет положительно реализовывать организации автостоянок.

3. Точечная застройка разного вида государственных учреждений (бизнес - центры, торговые центры), не предусматривает стоянок.

Что нужно?

1.Мониторинг состава движения по всем въездам в город.

2. Внутригородской скоростной транспорт или изолированный (для замены подъезда на личном)

3. Вынос государственных учреждений за центр города.

4. К каждому виду транспорта свой подход (грузовое, легковое и т.д)

5.Четкая связь, необходимая для обеспечения места на автостоянке.

6. Возможность технического обслуживания частного транспорта (как привлекательность стоянки)

7. Обоснование приоритетности (моностоянки или многоцелевые) в условиях сложившейся застройки, с учетом «радиуса доступности».

8. Четко обозначить признаки

9. Расчетная продолжительность пребывания автомобилей на стоянке:

– кратковременная

– временная

– сезонная

10. Вместительность(малая, средняя, большая)

11. Ярусность

12. Расположение по отношению к существующей застройке.

– под зданиями

– в нижних этажах зданий

– на крыше

– подземные

13. Совершенствование типов внутреннего транспорта города с учетом обосновать расчетной критической дальности.

14. Прогнозирование использования перехватывающих автостоянок по признакам: наполняемости автостоянок по часам, дням, сезонам.

15. Деловые и культурно- бытовые поездки

16. Владельцев автомобилей, живущих рядом с автостоянками

17. Учитывать перспективы развития города и улично-дорожной сети

