

УДК 711.553.2

**Градостроительные аспекты организации мест хранения  
автотранспорта в крупных городах Республики Беларусь**

Демьянович Н. С.

Белорусский национальный технический университет

Стремительно растущий с каждым годом в нашей стране уровень автомобилизации диктует настоятельную необходимость принятия проектных и правовых решений по организации мест хранения автотранспорта в городах, планировочная организация которых складывалась на протяжении длительного времени, и на сегодняшний день уже не в состоянии решить возникающие в этом плане проблемы.

В последние годы для крупных и крупнейших городов экономически развитых стран актуальной является проблема обеспечения стоянками все увеличивающееся количество автомобилей. Быстрый рост индивидуального автомобильного транспорта прослеживается и в Республике Беларусь, затрагивая многие сферы развития городов в целом, и порождая большое число взаимосвязанных между собой архитектурно-планировочных, социальных, технико-экономических, экологических, санитарно-гигиенических и других вопросов.

Отправным рубежом возникновения проблемы хранения личного автотранспорта в нашей стране можно считать 1960-е годы, когда личный автомобиль был у 3-5% населения [1], а общественный транспорт являлся основным средством связи. В советские годы, в социально-экономических условиях тех лет, города Беларуси развивались в соответствии с генеральными планами, улично-дорожная сеть которых не была рассчитана на сегодняшний, сильно возросший уровень автомобилизации. Проблем организации мест хранения автотранспорта в те годы практически не возникало - население само занималось строительством гаражных кооперативов. С течением времени, развитием и застройкой городов, уровень автомобилизации долгое время практически не менялся, созданием комплексной системы парковок легковых автомобилей просто не занимались, в силу неактуальности проблемы.

Над решением проблем организации транспортной инфраструктуры в градостроительной науке работали многие

специалисты. Однако вопрос организации парковки легковых автомобилей в масштабе города в целом все же изучен недостаточно.

Специальная литература по развитию систем автостоянок и гаражей легковых автомобилей, в основном, была написана в 1960г., что не способствует ее эффективному использованию в силу давности написания, изменившихся социально-экономических условий жизни общества, сильно возросшему уровню автомобилизации и уже сложившейся градостроительной ситуации в городах.

Для разработки единой системы мест хранения автотранспорта в городах Беларуси, были проанализированы уже сложившиеся градостроительные ситуации в крупных городах республики (Минск, Могилев, Витебск, Гродно, Брест, Гомель). В процессе анализа учитывалось, что каждому индивидуальному автомобилю необходимо два вида стоянок – постоянное (ночное), у пунктов отправления, у мест постоянного жительства автовладельцев и временное - в различных зонах города, у всех пунктов его временного пребывания.

В градостроительной науке существует четыре основных принципа размещения автостоянок в планах городов: локальное (в непосредственной близости от обслуживаемых объектов), центральное (крупные автостоянки в центре городов), разгрузка центра (вокруг центра, вокруг зоны тяготения, радиальное, периферийное), комбинированное (одновременное применение нескольких принципов) [2].

Использование картографического анализа генеральных планов городов республики позволило определить, что существующая схема размещения автостоянок во всех городах комбинированная. Для постоянного хранения автотранспорта в основном используются гаражи боксового типа, размещенные массивами в периферийных зонах: в Минске это 60% всех мест хранения, в Могилеве, Витебске, Гродно, Бресте, Гомеле –75-90%, а также открытые охраняемые автостоянки (в Минске 37%, в городах республики – 10-25%) [3]. Временное хранение автотранспорта, в большинстве случаев, осуществляется на открытых (приобъектных) стоянках, на проезжих частях улиц,

на тротуарах, во дворах жилых домов, а также в многоэтажных паркингах (центральная часть города Минска).

За 20 лет, с 1985 года, количество автомобилей индивидуальных владельцев в Беларуси выросло более чем в 8 раз [4], и на сегодняшний день прослеживается стабильная тенденция роста автомобильного парка от 4 до 13% в год. Количество личного автотранспорта сегодня в два раза превышает число мест, специально оборудованных для стоянки и хранения транспортных средств.

Динамика развития индивидуального легкового автомобильного транспорта в городах Беларуси примерно одинакова, как и уровень автомобилизации населения. В центральных, наиболее плотно застроенных зонах городов, практически нет свободных от застройки территорий, для размещения крупных наземных транспортных сооружений.

Исторически развиваясь в одинаковых социально-экономических условиях, города республики сегодня имеют не только схожие радиально-кольцевые структуры, схожее размещение мест хранения автотранспорта в планах, но и сильно возросшее количество автомобилей, требующее решений по размещению их мест хранения.

Можно заключить, что анализируемые города «похожи», это дает возможность разработать общую методику оценки и организации мест размещения и хранения автотранспорта.

При создании концептуальной схемы размещения мест хранения автотранспорта, следует учитывать два уровня градостроительной организации жизненного пространства: макроуровень, рассматривающий город и его окрестности в целом, учитывая зональное деление (центральная, переходная, периферийная, пригородная зоны), и микроуровень, включающий в себя отдельные районы, микрорайоны и кварталы. Такая система, оцененная на различных градостроительных уровнях, с соблюдением оптимальных условий доступности и санитарно-гигиенических норм, должна обеспечивать высокие функциональные качества сети транспортных средств, удобство пользования и максимальную экономию городских территорий.

Кроме градостроительного аспекта, в исследование организации мест хранения автотранспорта, необходимо

включить анализ объемно-планировочных решений автостоянок. Уже только то, что разные зоны городов характеризуются различной плотностью застройки, доказывает необходимость выработки совместных, архитектурно – планировочных, вариантов решений в различных ситуациях.

Обзор всего вышеперечисленного в непосредственной совокупности, с учетом многокритериального анализа, даст возможность получить серию наиболее подходящих вариантов автостоянок различных типологических решений, с привязкой к определенным градостроительным ситуациям.

Система сооружений для паркирования должна являться составной частью общегородской транспортной системы, координирующей в соответствии с современными градостроительными требованиями работу различных видов транспорта – городского и пригородного, рельсового и безрельсового, массового и индивидуального.

В системе должны быть задействованы различные способы хранения индивидуального автотранспорта, основанные на развращенной типологии их объема – планировочных решений. В результате совместного анализа градостроительных и объемно – планировочных решений, необходимо создание сводной, архитектурно-планировочной типологии и методики выбора проектных решений в каждом конкретном случае.

#### **Литература**

1. Семенова, О. С. Формирование системы хранения индивидуального автотранспорта в микрорайонах крупных городов на примере Москвы: дис. ... канд. техн. наук / О. С. Семенова. – М, 2004 г.
2. Боровик, Е. Н. Принципы и системы размещения автомобильных стоянок в больших городах / Е. Н. Боровик. – ГОСИНТИ, ПБГ. – № 4–76, 1976 г.
3. Концепция развития автостоянок и парковок в г. Минске на 2004-2006 годы.
4. Голубев, Г. Е. Автомобильные стоянки и гаражи в застройке городов / Г. Е. Голубев. – М.: Стройиздат, 1988 г.