

В Москве наблюдается значительный рост автомобильного парка. За последнее время он увеличился вдвое и составляет сейчас около 3 млн. транспортных средств. Но темпы дорожно-мостового строительства отстают от потребностей города. Это приводит к резкому повышению плотности транспортных потоков, что осложняет ситуацию на дорогах, особенно остро проблема ощущается в центре города, где имеется дефицит дорог и мест парковки автомобилей горожан, прибывающих к местам работы. Нет подъезда к объектам медицинского назначения, торговым и культурно-развлекательным центрам. По данным управления транспорта, средняя скорость движения временами падает до 4–6 км/ч. Едва ли не 40% машин катаются по кругу в поисках места парковки.

Наталья Плотникова

Перехватывающие гаражи-стоянки в структуре современного города

Владельцы машин, не найдя организованных «мест хранения», хаотично размещают свои авто на проезжих частях улиц и площадей, на тротуарах, во дворах, на газонах, детских площадках и даже магистралях – основных транспортных артериях города. Недостаток мест для размещения легковых автомобилей порождает ряд острых проблем: снижается пропускная способность улично-дорожной сети, ухудшаются условия безопасности дорожного движения, осложняется проезд общественного транспорта и экстренных служб (аварийно-спасательных, медицинских), а также проведению механизированной уборки улиц. Все это приносит дискомфорт и повышенную опасность для движения пешеходов и ухудшение экологической обстановки. Одна из причин – это несовершенство развития парковочного пространства крупного мегаполиса.

В течение последних лет правительство Москвы неоднократно предпринимало попытки изменить сложившуюся ситуацию. С этой целью Постановлением Правительства Москвы № 886 от 5 ноября 1996 г. была намечена к строительству Программа создания сети перехватывающих стоянок на подходах к центральной части города, преследующая создание комплексной системы временного размещения автотранспортных средств, включающей притротуарные и приобъектные парковки, многоуровневые внеуличные и перехватывающие стоянки и паркинги. Концепция включает создание в Москве каскада перехватывающих стоянок общей вместимостью 150 тыс. машиномест. На подходах к Садовому кольцу планировалось 40 тыс. машиномест, на границах ЦАО – 90 тыс. и на внешних подходах к МКАДу – 20 тыс. машиномест. Перехватывающие паркинги для временного хранения автотранспор-

тных средств столицы в соответствии с Генеральным планом развития города Москвы до 2020 года намечалось разместить в крупных многоуровневых наземных и подземных автостоянках.

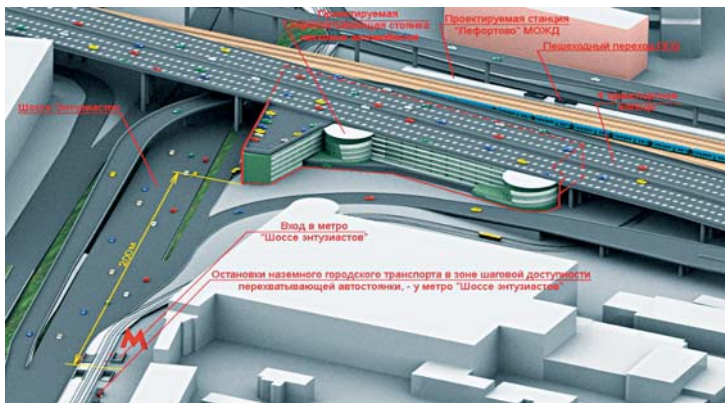
Однако все попытки улучшить ситуацию с уличными парковками пока не увенчались успехом, потому что в крупных городах существует серьезная проблема с размещением объектов нового строительства, поскольку решение этой проблемы осложняется большой насыщенностью территорий подземными коммуникациями, отсутствие свободных земельных участков, а исторически сложившаяся застройка в центральной части города не позволяет коренным образом изменить ситуацию. Одним из основных решений поставленной задачи является создание сети перехватывающих гаражей-стоянок как одного из элементов управления транспортными потоками. Автовладельцы, уставшие от длинных многочасовых пробок, готовые отказаться от использования личного транспорта для передвижения по городу, сталкиваются с отсутствием на сегодняшний день эффективных механизмов и приоритетов в движении общественного транспорта, а также с проблемой организованного хранения временно неиспользуемых автомобилей. Для стимулирования этой категории населения решающее значение имеет развитие сети перехватывающих гаражей-стоянок, взаимосвязанной с развитием или созданием новых транспортно-пересадочных узлов общественного транспорта. Основным принципиальным условием размещения перехватывающего гаража-стоянки является обеспечение возможности организации второго этапа поездки – трансфера или подвоза к месту дневного пребывания скоростным общественным транспортом.



Перехватывающий гараж-стоянка на площади Гагарина в Москве.

Interceptor garage parking on Gagarin Square in Moscow.

Опыт развитых стран говорит о том, что «перехват» себя оправдывает. Перехватывающие парковки существуют ныне во многих европейских странах, Японии и Северной Америке. В англоязычных странах этому понятию соответствует термин «Park-and-Ride» – паркуй и скачи дальше – и обозначается специальным знаком «P+R». Например, в Бостоне только одна станция метро Alewife имеет парковку на 2 595 машиномест и еще на 174 велосипеда, а всего при бостонском метро имеется около 46 тысяч парковочных мест. Пионером такого решения транспортной проблемы был Китай. Велосипедист оставлял при входе в пекинское метро велосипед и получал номерок. Приехав на другую станцию, он мог, сдав этот номерок, получить в пункте проката другой велосипед и продолжить на нем свой путь. С ростом автомобилизации Китая этот опыт был использован, и теперь на новых линиях открывают не только велосипедные, но и автомобильные парковки. Такие пристанционные пункты со временем появились не только в Пекине, но и в Шанхае. В Москве первый перехватывающий гараж-стоянка введен в строй в конце 2006 года на площади Гагарина. Его эксплуатация организована по двойному назначению. Эта стоянка имеет 481 машиноместо. Половина из этого нечетного числа закреплено за жителями близлежащих кварталов, а половина предназначена для временного хранения автомобилей тех лиц, которые оставляют свои машины на время рабочего дня. Однако и та половина, которая принадлежит местным жителям, в рабочее время не пустует – половина из этой половины занята машинами неместных. Таким образом, достигается коэффициент использования машиноместа, равный 1,5. Достичь коэффициента, равного 2-м пока не



Проект перехватывающего гаража-стоянки легкового автотранспорта в подэстакадном пространстве 4-го транспортного кольца в зоне пересечения с шоссе Энтузиастов.

Interceptor garage parking for HGV in the underoverpass space of 4-th transport ring in the zone of intersection with the highway Entuziastov.



Проект надземной стоянки автомобильного транспорта в районе 2-й ул. Измайловского Зверинца над магистралью 4-го транспортного кольца.

The above-ground parking for automobile transport in the district of the 2-nd Street Izmailovskogo Zverinca over the line of the 4th transport ring.

удалось – часть местных жителей хранит там машины постоянно и выезжает на них лишь на дачу по выходным. К тому же не удалось избежать конфликтов между «постоянными» и «временными» владельцами, никто из них не соблюдал четкого графика. Теория все еще достаточно далека от практики, оказалось невозможным заставить автолюбителей бросить своих «железных коней» на подступах к Садовому кольцу, когда основные пробки остались уже позади, да и находится перехватывающая стоянка на значительном удалении от станции метро.

Поэтому строить перехватывающие паркинги нужно обязательно за пределами Третьего транспортного кольца, рядом со станциями метро или железнодорожными станциями, иначе их возведение будет неэффективным. «Перехват» на площади Гагарина – не последнее сооружение такого типа. Ведется строительство первого транспортно-пересадочного узла у станции метро «Планерная», в составе которого также предусмотрен перехватывающий гараж-стоянка на 550 машиномест. В стадии подготовки к строительству – транспортно-пересадочный узел «Выхино», в составе которого предусмотрено размещение перехватывающего гаража-стоянки. Ведется проектирование перехватывающего гаража-стоянки по улице Большая, вл.17, в подэстакадном пространстве 4-го транспортного кольца в районе пересечения его с шоссе Энтузиастов и др. Строительство будет осуществлено за счет средств бюджета города Москвы.

Действующие нормативные документы – МГСН 1.01-99 (пп.9.3.10-9.3.15) определяют условия размещения перехватывающих гаражей-стоянок в транспортной инфраструктуре города – на удалении не более 150 метров от станций внеуличного скоростного транспорта.

Сеть перехватывающих гаражей-стоянок должна располагаться на основных городских радиальных магистралях вблизи остановок скоростного пассажирского транспорта, в неосвоенных подэстакадных пространствах, в том числе Третьего и Четвертого транспортного колец. Кроме того, нужно предусмотреть использование под строительство перехватывающих гаражей-стоянок существующих, но не эксплуатируемых подземных пространств (бывшие тепловые пункты, котельные и др.). Помимо этого, перехватывающие гаражи-стоянки нужно возводить под Садовым кольцом, Бульварным кольцом, площадями в центральной части города, а также на конечных станциях проектируемых линий метрополитена.

Высокая потребность в территориях для городского развития диктует необходимость разработки новых приемов застройки. Поиск места для размещения перехватывающих гаражей в условиях дефицита свободных площадей в Москве представляет серьезную проблему. Можно лишь назвать некоторые резервы, например, надмагистральное пространство над линиями железных дорог и метро мелкого заложения, над тротуарами, над пандусами транспортных тоннелей Садового кольца. Ориентировочный объем – 54 тыс. мест.

Второй резерв – строительство паркингов над отстойно-разворотными площадками городского пассажирского транспорта.

Третий резерв – подэстакадное пространство транспортных развязок, подземное пространство Садового кольца, под полотном дорог, в подвальных помещениях и в метрополитене. Введение в действие сети перехватывающих парковок снизит загрузку городских автодорог на 12%. Примерно такую же эффективность имеют перехватывающие парковки в Германии, где они функционируют уже более двад-

цати лет и, хотя и называются «Offentlicher Personennahverkehr», всё равно обозначаются знаком «P+R». Строительство сети перехватывающих гаражей-стоянок для большей эффективности должна осуществляться в комплексе со строительством пешеходных пассажирских платформ во избежание стихийного формирования пристанционной инфраструктуры путем обрастания мелкой торговлей и предприятиями сферы сопутствующих услуг.

Реализация строительства сети перехватывающих гаражей-стоянок в Москве сократит число источников выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на 20% и повлияет на снижение шума в городе.

Между тем тысячи москвичей уже давно ездят на машинах от дома до ближайшей к ним станции метро. Жаль, что там нет ни перехватывающих парковок, а есть скопление брошенных на весь день машин, не дающих ни проехать, ни пройти. Еще лет пять назад можно было бы у многих станций метро построить многоярусные парковки с прямым входом в вестибюль метро. Конечные станции можно было превратить в удобные пересадочные узлы с многоэтажными терминалами.

Но поезд ушел – все свободные площадки застроили торговыми центрами, что не только усугубило, но и законсервировало проблему. А «несознательные» москвичи почему-то не испытывают энтузиазма по поводу перспективы колесить по городу в поисках перехватывающих паркингов. Идея перехватывающих парковок пока не находит поддержки у столичных автовладельцев. Москвичи предпочитают пораньше выезжать из дома, стоять в пробках, но добираться на машине прямо до работы.