

# Городская среда и современная автомобилизация

## Urban environment and modern motorization

### Орлов Е.В.

канд. техн. наук, доцент, доцент кафедры водоснабжения и водоотведения Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ)

e-mail: viv-k@yandex.ru

### Orlov E.V.

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Water Supply and Sanitation of the Moscow state university of civil engineering (national research university)

e-mail: viv-k@yandex.ru

### Аннотация

В статье рассматриваются проблемы городской среды, связанные непосредственно с высоким уровнем автомобилизации. Было выяснено, что количество личных автомобилей за последние годы сильно выросло, что привело ко многим проблемам, в том числе к отсутствию у крупного мегаполиса мест для их размещения. Ранее в городе Москве имелась специальная программа, в рамках которой изыскивались места на территории города для строительства там доступных многоуровневых паркингов, но, к сожалению, их стоимость все равно была сильно завышена. Предлагается новые районы города проектировать таким образом, чтобы изначально закладывать полезные площади для паркования. Также целесообразным будет обмен опытом с зарубежными коллегами, а также разработка долгосрочной стратегии по решению проблем с паркованием на городской среде.

**Ключевые слова:** городская среда, автомобилизация, жилье, строительство, стратегия, парковка, экологические проблемы.

### Abstract

The article deals with the problems of the urban environment directly related to the high level of motorization. It was found that the number of personal cars has grown significantly in recent years, which has led to many problems, including the lack of places for a large metropolis to accommodate them. Previously, the city of Moscow had a special program in which places were sought on the territory of the city for the construction of affordable multi-level parking there, but, unfortunately, their cost was still very high. It is proposed to design new areas of the city in such a way as to initially lay out useful areas for parking. It will also be advisable to exchange experience with foreign colleagues, as well as develop a long-term strategy to solve problems with parking in the urban environment.

**Keywords:** urban environment, motorization, housing, construction, strategy, parking, environmental issues.

Сегодня в нашей стране и за рубежом активно увеличивается автопарк транспортных средств. Количество личных автомобилей растёт, и снижение темпов не наблюдается. Это приводит к различным сложностям для развития городской среды, что в полной мере влияет на качество жизни любого жителя крупного населенного пункта [1–2].

Автомобиль в крупном городе уже давно стал востребованным средством передвижения. Количество проданных за последние годы машин это полностью подтверждает. Однако во-

просы столкновения автомобилизации и урбанизации давно назревали и сегодня выливаются в достаточно большую проблему, которую необходимо решать.

Сегодня в одной семье может быть даже несколько транспортных средств, этим никого не удивишь. Стремительное увеличение личных автомобилей и отсутствие планомерной программы по внедрению транспортных средств, как одного из важных элементов современной урбанизации, в систему развития крупного города приводит к определенным сложностям.

В начале XXI в. в г. Москва была разработана и запущена программа «Народный гараж», чтобы обеспечить жителей, имеющих автомобиль, своим парковочным местом. Действительно, на тот момент бум покупок личного автомобильного транспорта был высок, а мест, где следует размещать данные транспортные средства, у города было в малом количестве.

Дело в том, что планировка города на тот момент не смогла вместить в себя большое количество личных автомобилей. Дворы старых районов, которые проектировались много лет назад, просто не были готовы к такому огромному скачку автомобилизации.

Программа «Народный гараж» позволила находить на городской территории места для возведения многоэтажных гаражных комплексов, однако стоимость таких строений была значительна. Руководство города того времени старалось изыскивать возможности снижения стоимости таких многоуровневых паркингов. Однако, цена все равно была завышена и многие построенные паркинги продаются до сих пор. В некоторых гаражных комплексах места сдаются городом жителям в аренду, но не очень удобная локация некоторых таких сооружений не заинтересовывает потенциальных автомобилистов снимать за деньги в них парковочные места. Автомобили жители оставляют во дворах.

Введение платных парковок на территории г. Москвы мэром С.С. Собяниным позволило очистить центр города, а также прилегающую уличную сеть от большого количества автомобильного транспорта. Действительно, центр стал чище, количество припаркованных автомобилей уменьшилось. Уже не наблюдаются стихийные парковки и автомобили, припаркованные не по правилам (такие машины моментально эвакуируют и выписывают штраф хозяину транспортного средства), уже не мешают пешеходам гулять по центральным столичным улицам. Однако полностью проблема не решена, особенно это касается спальных районов города, где наблюдаются проблемы со свободными парковочными местами.

Многие застройщики, понимая необходимость в парковочных местах, проектируют и строят для вновь возводимых зданий подземные паркинги, а также многоуровневые надземные гаражи. Однако, стоимость таких машиномест остается не по карману для большинства автолюбителей. Цена может превышать стоимость самого дешевого нового автомобиля в 3–4 раза, что не может заинтересовать потенциальных покупателей. По этой причине количество построенных в городе домов с подземным паркингом начинает снижаться, так как застройщик годами не может реализовать построенную недвижимость и несет по этой причине большие финансовые затраты.

Мэр Москвы С.С. Собянин после прихода на свою должность с помощью своих заместителей нашел в каждом районе некоторое количество территорий, как правило, газонов, которые были переоборудованы в парковочные карманы. Однако, это ситуацию не спасло, так как количество проданных автомобилей не уменьшается, а только возрастает. Кроме того, не стоит забывать и о маятниковой миграции жителей Подмосковья в столицу и обратно на заработки, что также оказывает сложность на всю транспортную инфраструктуру столицы. Также следует отметить и большое количество приезжих людей на заработки из других регионов, которые также активно пользуются личным автомобильным транспортом. Также нагрузку на инфраструктуру создают и автомобильный транспорт приехавших на заработки людей из ближнего зарубежья (страны бывшего СНГ).

В некоторых районах имеется очень большое количество личного автомобильного транспорта, что может приводить, например, к проблемам подъезда на вызов пожарной команды на своем автомобиле. Маленькие дворы старых районов превращаются в места «за-

хламления» большого количества личных автомобилей. Однако также страдают и новые районы, так как мест в самом городе на парковочные места не хватает (рис. 1).



**Рис. 1.** Некрасовка – район г. Москвы. Ведётся активное строительство жилого фонда. Количество парковочных мест становится в дефиците (фото автора)

По мнению автора, каких-то революционных решений по вышеперечисленной проблеме не наблюдается. Это характерно не только для Москвы, но и для других крупных городов, а также для всей столичной агломерации, куда входят все города ближнего Подмосковья, расположенные недалеко от МКАД.

Какие все-таки решения должны быть сделаны, чтобы дворы и уличная сеть не превратились в «море», заполненное кучей транспортных средств? Ведь также огромный уровень автомобилизации несет в себе и большие экологические проблемы для города [3–4], в том числе финансовые издержки, которые приводят к необходимости строительства новых дорог, а также развязок для увеличения пропускной способности дорожной сети мегаполиса.

Прежде всего, предлагается изучить данную проблематику у зарубежных коллег, хотя даже в крупных мегаполисах иностранных государств не все так хорошо, как хотелось бы, но перенять передовой опыт все же необходимо [5].

Первым делом предлагается активная популяризация личного автотранспорта, работающего от электричества (электромобили). Это позволит снизить загрязненность городской среды и автомобиль уже не будет в таком случае являться первопричиной загрязненности атмосферы.

Также необходимо проектировать и продавать автомобильным концернам специальные марки автомобилей, ориентированные непосредственно на удобство эксплуатации в городской среде. Под этим подразумевается производство небольших автомобилей, имеющих длину не более 3 метров, способных вмещать 2–4 чел. в свой корпус. Для крупного города этого вполне достаточно. К сожалению, в нашей стране такие городские автомобили неза-

служенно не получают широкого распространения, чего не наблюдается в крупных городах Европы.

Следует в новых районах обязательно планировать городское пространство таким образом, чтобы имелась возможность размещения большого количества парковочных мест непосредственно недалеко от зданий, но с обеспечением подъезда к зданиям пожарной машины и автомобиля скорой помощи, а также других служб.

Полезным решением станет введение финансовых сборов с людей за пользование автомобилем на городской территории (похожие сборы имеются в некоторых крупных мегаполисах зарубежных стран), что позволит государству полученные доходы использовать на ремонт и развитие уличной сети.

Архитекторы-градостроители при планировке новых городов и микрорайонов обязательно должны закладывать дополнительные площади для размещения личного автомобильного транспорта. Естественно, что следует изыскивать возможность в обязательном проектировании подземных паркингов в каждом новом здании с учетом количества квартир в соотношении 1:1, но с обязательной необходимостью поиска возможностей по снижению стоимости таких парковочных мест (например, также можно попробовать стоимость парковки уже закладывать в стоимость продаваемой квартиры и продавать их только вместе).

Стоит сказать, что сегодня полностью решить проблему, связанную с активной автомобилизацией современного города, не представляется возможным. Однако надо предлагать решения, пользоваться опытом зарубежных коллег, задействовать современных специалистов в сфере градостроительства.

Современная автомобилизация активно влияет на городскую среду, а также на всю жизнь людей, которые живут в городе. Таким образом, сейчас требуется разработать стратегию по решению транспортных проблем паркования личного автомобильного транспорта, что позволит улучшить качество проживания в современном мегаполисе.

## Литература

1. *Дмитриева Н.Н., Ипатова Т.М.* Формирование комфортной городской среды - как стратегическое направление развития проекта "ЖКХ и городская среда" // Социально-экономическое управление: теория и практика. – 2018. – № 1 (32). – С. 95-98.
2. *Кубрак И.А.* Качество городской среды как приоритет реализации нацпроекта «жилье и городская среда» // Цивилизация знаний: российские реалии. Сборник трудов XXI Международной научной конференции. – 2020. – С. 115-118.
3. *Шекоян С.В., Епринцев С.А.* Биоиндикация городской среды как способ прогнозирования качества окружающей среды урбанизированных территорий // Комплексные проблемы техносферной безопасности. Материалы Международной научно-практической конференции. – 2015. – С. 99-103.
4. *Бахирев И.* Основные транспортные проблемы крупнейших городов // Архитектура. Строительство. Дизайн. – 2008. – № 3 (52). – С. 60-63.
5. *Глазычев В.Л.* Урбанистика. – Москва: Европа, 2008. – 200 с.