

История развития благоустройства территории городов (на примере обустройства автостоянок и парковок в Москве)

History of development of improvement of the territory of cities (on the example of arrangement of parking and parking in Moscow)

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

Сергеева Е.А.

магистрант института инженерно-экологического строительства и механизации (ИИЭСМ) Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ)

e-mail: lyssy1992@yandex.ru

Sergeeva E.A.

Master's Degree Student of Institute of Environmental Engineering and Mechanization (IIESM) of the Moscow state university of civil engineering (national research university)

e-mail: lyssy1992@yandex.ru

Шипков О.И.

канд. техн. наук, доцент, профессор кафедры архитектуры Российской академии живописи, ваяния и зодчества Ильи Глазунова (РАЖВИЗ)

e-mail: gradient4@mail.ru

Shipkov O.I.

Candidate of Technical Sciences., Associate Professor, Professor, Department of Architecture, The Russian academy of painting, sculpturing and architecture of Ilya Glazunov (The Russian academy of Ilya Glazunov)

e-mail: gradient4@mail.ru

Таранина С.Ю.

студентка института инженерно-экологического строительства и механизации (ИИЭСМ) Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ)

e-mail: sweturcha@gmail.com

Taranina S.Ju.

student of Institute of Environmental Engineering and Mechanization (IIESM) of the Moscow state university of civil engineering (national research university)

e-mail: sweturcha@gmail.com

Аннотация

В статье представлена информация по истории развития благоустройства территории города на примере обустройства парковок и автостоянок для города Москвы. Показана историческая линия развития, начиная от начала автомобилизации в нашей стране и заканчивая нашими днями. Приведены основные градостроительные проблемы, которые привели к сегодняшним проблемам с паркованием автомобильного транспорта на территории города Москвы. Рассмотрены основные этапы формирования гаражных кооперативов, стихийных парковок, многоуровневых и подземных паркингов. Приведены основные проблемы, из-за которых сегодня в городе невозможно полностью организовать благоустройство территорий парковок и автостоянок. Рассмотрены различные варианты организации благоустройства парковочных мест на территориях бывших промышленных предприятий, выведенных из эксплуатации за пределы города.

Ключевые слова: город, парковка, автомобиль, промышленное предприятие, благоустройство, территория, автостоянка.

Abstract

The article provides information on the history of the development of the improvement of the territory of the city on the example of arranging parking lots and parking lots for the city of Moscow. The historical line of development is shown, starting from the beginning of automobilization in our country and ending with our days. The main urban problems that led to the present-day problems with parking of motor vehicles in the city of Moscow are given. The main stages of the formation of garage cooperatives, spontaneous parking lots, multi-level and underground parking are considered. The main problems are presented, because of which today in the city it is impossible to fully organize the landscaping of parks and parking lots. Various options for organizing the improvement of parking places in the territories of former industrial enterprises that have been decommissioned outside the city are considered.

Keywords: city, parking, car, industrial enterprise, improvement, territory, parking.

Автомобильный транспорт в полной мере можно назвать основным элементом современной городской жизни, без которого уже не обходится передвижение на малые и большие расстояния внутри населенных пунктов и за их пределами [1].

В нашей стране развитие автомобилизации проходило по совершенно иному пути, чем это происходило на Западе, а также на Востоке. Россия вобрала в себя определенные характерные черты, свойственные именно ей, в том числе и в вопросах обустройства автостоянок и парковок.

Сильный всплеск автомобилизации в нашей стране начался после создания автомобильных заводов и начала выпуска доступных автомобилей, которые могли себе приобрести различные слои общества.

Различные автомобильные заводы с начала 50-х годов прошлого века наладили выпуск моделей, ориентированных на широкий круг покупателей.

Основной всплеск автомобилизации начал приходиться на 70-80-е годы, когда возросла необходимость у населения нашей страны в автомобилях после активного развития дачного строительства и организации садоводческих товариществ. Добираться на автомобилях за 50–100 км от города до дачного дома стало более комфортным, чем на электричке или автобусе.

Стоит сказать, что по уровню автомобилизации наша страна намного отставала от стран Запада и в особенности от США. Там уровень автомобилизации был всегда выше, в том числе и протяженность автомобильных дорог. Кроме того, в те годы в нашей стране покупка автомобиля была не совсем простым действием. На транспортные средства имелись очереди, которые могли двигаться не один год. При встрече с Генеральным секретарем ЦК КПСС М.С. Горбачевым в 80-х годах прошлого века Президент США Р. Рейган как-то пошутил, что житель Америки приходит в магазин, покупает себе машину, а через пять лет меняет ее на новую, в то время как советский человек все еще продолжает стоять за автомобилем в очереди несколько лет. На самом деле – это была настоящая правда, так сказать особенность политики продажи автомобилей в те годы в нашей стране.

При планировке и застройке города в те года никто не уделял особо внимание размещению транспортного средства на его территории. Машин было немного, их размещали непосредственно на дворовой территории. Автомобили ставили к бордюрам, что совсем не мешало перемещению людей [2].

Кроме того, в те годы автолюбители объединялись в автомобильные кооперативы, выбирали место для установки своих железных боксов и размещали там свои машины после согласования с администрацией района. Большое количество таких стихийных боксов-стоянок сохранилось и до наших дней, у которых пока не истек срок аренды земельного участка (в основном территории рядом с промзонами, линиями электропередач и т.д.).

Крупные парковочные многоэтажные паркинги в то время были очень дорогие. Они не пользовались особой популярностью. Подземных паркингов было совсем мало, их можно было встретить не во всех районах города. Также популярностью начали пользоваться стихийные организованные парковки ракушечного типа, которые также объединялись в небольшие дворовые кооперативы, однако они очень сильно портили внешний вид территории и вскоре были демонтированы на всей территории города.

Падение цены автомобиля, а также его доступность позволило жителям крупных мегаполисов активно покупать себе машину и на начало XXI в. в Москве количество автомобилей сравнялось с количеством такого транспорта и в других западных городах, что в дальнейшем привело к определенным проблемам, о которых стоит поговорить.

При планировании как старых, так и новых микрорайонов города Москвы и Подмосковья градостроители даже до сегодняшнего дня почему-то в большинстве случаев забывают о необходимости обустройства и планировки автостоянок и парковок. Такой неучет привел к большим проблемам в городе и ближайшей агломерации, которые выливаются в постоянные заторы на дорогах при перемещении по городу (автомобильные пробки), отсутствие возможности парковать свой автомобиль свободно на дворовой территории, ухудшение экологической ситуации из-за наличия большого количества автомобильного транспорта, который также приезжает из близлежащих городов и населенных пунктов в столицу [3].

Стоит сказать, что планировка и обустройство территории под парковки и стоянки не проработано до конца, а также очень дорого для города, что выливается в определенные издержки.

Для решения проблем с парковками бывшим мэром города Ю.М. Лужковым была организована программа «Народный гараж», которая позволяла приобрести место в многоэтажном открытом и не отапливаемом паркинге, который находился на территории, выделенной в определенном районе под строительство. По этой программе было построено несколько десятков гаражей, однако она достаточно быстро закрылась из-за отсутствия ее популярности у автовладельцев. Проблемы были следующие: высокая стоимость машиноместа (цена была даже выше, чем у самого дешевого на тот момент автомобиля), неудачное расположение паркинга (они располагались в большинстве случаев далеко от жилых домов, иногда на расстоянии до нескольких километров), дорогие коммунальные платежи (значительно выше, чем у ранее организованных автомобильных кооперативов из железных боксов). Жителям было куда проще кидать свои транспортные средства бесплатно во дворы.

Предложенные следующим мэром города Москвы С.С. Собяниным парковочные карманы, как альтернатива гаражам-ракушкам, только бесплатная, активно развивалась и развивается до сих пор в городе. На месте бывших газонов, где было возможно, укладывали асфальтовое покрытие, что позволяло там установить автомобиль. Однако нехватка мест непосредственно в городе, а также постоянно увеличивающийся парк автомобилей проблему не решил. Кроме того, предлагались и изначально экологические решения путем строительства так называемых эко-карманов (эко-парковки), где вместо асфальта использовалась бетонная плитка, в отверстиях которой сажалась трава. Это было сделано для того, чтобы снизить запечатываемость почвы в городской среде. Однако по опыту было выяснено, что трава достаточно тяжело произрастает в таких условиях (мало солнечного света, попадание вредных веществ в газон). Для благоустройства территории они сейчас мало где используются.

В апреле 2018 г. при встрече с трудовым коллективом Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ) заместитель мэра Москвы С.С. Собянина по вопросам градостроительной политики и строительства М.Ш. Хуснуллин заявил о том, что в городе отсутствуют вообще места для организации новых парковок и их развития, а также

благоустройства. Таким образом, он дал понять, что дальнейшая судьба благоустройства и создания парковочных мест под большим вопросом и что будет дальше из-за увеличения автомобильного парка столицы можно только догадываться.

Действительно, сейчас в столице очень сильно не хватает земельных участков для строительства новых домов. Возможно или точечная застройка, или строительство новых домов на территориях бывших промышленных предприятий, которые выводятся за пределы города. Однако и там имеются проблемы [4].

Проблему могли бы решить новые дома с многоярусными подземными парковками, однако цена машиноместа доходит до астрономических цен, намного выше, чем само транспортное средство, кроме того, абонентская плата за обслуживание такого машиноместа также является дорогой. Обеспечить всех жителей парковочными карманами застройщик не может из-за отсутствия необходимых объемов выделенных ему земельных ресурсов.

Введение платных парковок в парковочных карманах в центре города и в некоторых спальных районах города ситуацию немного улучшили, за денежные средства стали появляться возможности для паркования автомобильного транспорта. Однако, они не безграничны и что будет дальше можно только догадываться. Кроме того, не все хотят платить за возможность паркования за деньги в данных обустроенных карманах. Это приводит к тому, что дворовые территории продолжают набиваться автомобильным транспортом, что мешает перемещению людей по дворовой территории.

Изучив историю развития обустройства стоянок и парковок от начала автомобилизации до наших дней можно сделать следующие выводы:

- благоустройство и развитие новых парковочных мест не успевает за быстроразвивающимся автомобильным парком;
- количество парковочных карманов, открытых многоэтажных и уличных паркингов, а также подземных автостоянок очень мало для решения проблем с парковкой в городе;
- возможные места для обустройства паркования можно получить на месте автомобильных кооперативов, после того как у них закончится аренда на земельный участок и там можно будет произвести реновацию для создания открытых обустроенных паркингов;
- необходимость в строительстве новых домов по программе реновации с обязательным обустройством многоярусного подземного паркинга с адекватной ценой за машиноместо (хотя бы равной цене самого дешевого автомобиля, сегодня это около 450 тыс. руб.).

Таким образом, благоустройство городской территории на примере обустройства автостоянок и парковок идет правильно в тех местах, где есть возможность организации парковочных карманов и строительства паркингов. Территория, где имеются старые гаражные кооперативы, пока не благоустраивается. Однако позже это можно вполне осуществить, также изыскивая при возможности новые места для паркования на территориях старых промышленных зон, которые будут подвергаться реновации в будущем.

Литература

1. Щербина Е.В., Власов Д.Н., Данилина Н.В. Устойчивое развитие поселений и урбанизированных территорий. – М. МГСУ. 2016. – 128 с.
2. Немов П.П., Власов Д.Н. Оценка метода размещения автовокзалов и автостанций в крупнейших городах // Экология урбанизированных территорий. – 2017. – № 3. – С. 60–67.
3. Власов Д.Н., Козлов П.И. Модель движения пассажиров в коммуникационных элементах пересадочных комплексов // Транспортное строительство. – 2017. – № 10. – С. 23–25.
4. Власов Д.Н., Данилина Н.В. Устойчивое развитие транспортных узлов в градостроительном планировании // Промышленное и гражданское строительство. – 2016. – № 9. – С. 44–49.