

ОРГАНИЗАЦИЯ СТОЯНОК В ГОРОДСКИХ УСЛОВИЯХ

Назаров А.А., Назирова Л. (ТИПСЭАД)

Многие градостроители предпочли бы мир, свободный от автомобилей. Пространство для отдыха и даже целые районы городов освобождаются от автомобилей. Те, кто живет в пешеходной доступности от места работы или вблизи скоростных транзитных линий общественного транспорта, может опередить автомобиль, добираясь до работы или возвращаясь с нее. И все же большинство людей полагается больше на свой автомобиль, чем на общественный транспорт. Автомобиль стал существенным фактором в современной жизни, и для него должно быть организовано место в непосредственной близости от жилища.

Парковка – неотъемлемая часть жилого, офисного, административного комплексов, а также торгово-развлекательных центров. Сегодня практически для каждого объекта строительства, так или иначе, решается вопрос размещения автомобилей его посетителей [1].

Все парковки классифицируются по трем основным признакам: виду, продолжительности хранения и по размещению относительно уровня земли. В качестве второстепенных признаков можно выделить размещение относительно объектов другого назначения, этажность, тип ограждающих конструкций.

По виду хранения транспортных средств различаются гаражи (многоэтажные, подземные, полуподземные), гаражи-стоянки боксового типа, открытые и закрытые автостоянки.

По продолжительности хранения различают здания и сооружения, предназначенные для кратковременного, временного, сезонного и постоянного хранения.

По размещению относительно уровня земли выделяют наземные, подземные и ячейковые парковки.

По размещению относительно объектов другого назначения различают отдельно стоящие, пристроенные, встроенные, комбинированные стоянки.

По этажности – одноэтажные и многоэтажные стоянки.

По типу ограждающих конструкций – закрытые, открытые и комбинированные [2].

По мере того как все больше и больше приобретается автомобилей, становится труднее определить количество мест для их хранения, которое необходимо предусмотреть при жилом доме. Хотя нормы зонирования определяют минимальное число внеуличных стоянок, образ жизни жителей, их материальное положение, близость общественного транспорта и другие факторы также играют роль. При жилых домах вблизи центра города 60% квартир может быть обеспечено стоянками; в домах, где продаются квартиры—100%, а на окраинах города может потребоваться довести соотношение квартир и стоянок до 1:1,5. При жилых домах для пожилых достаточно обеспечить стоянками 20—35% квартир, и в большинстве случаев местная администрация

разрешит такое соотношение, несмотря на то, что нормы зонирования предусматривают более высокие показатели для обычной застройки.

Рассмотрим решения взаимосвязи жилища и стоянок в зависимости от типа здания, условий участка и финансирования:

1. Открытые стоянки на уровне земли (более частое решение при малоэтажной застройке и строительстве домов средней этажности и многоэтажных для семей с малым достатком в том случае, если на участке имеется для этого достаточное пространство).

2. На уровне земли под зданием (преимущественно при домах средней этажности).

3. В отдельных зданиях гаража, соединенных с одним или несколькими жилыми домами (чаще всего встречается при многоэтажных домах, когда участок достаточно велик).

4. В гараже (под зданием), образующем его стилобат; наибольшее применение находит при многоэтажных домах на стесненных участках.

Независимо от места устройства гаража — вдоль небольших улиц, на небольших дворах или на больших участках — кроме основных технических мероприятий (покрытие, дренаж, предохранительные барьеры и дежурное освещение) чрезвычайно важно учитывать и другие аспекты, связанные с устройством и эксплуатацией стоянок. Большая площадь стоянок может стать весьма непривлекательным «морем асфальта», особенно при обзоре с верхних этажей. Меньшие по площади стоянки более удобны в эксплуатации. Устройство легких навесов с частичным закрытием машин обычно слишком дорого стоит. Хорошим элементом решения пространства стоянок могут стать деревья, особенно породы с густой кроной, способной служить ветрозащитой, которые следует размещать с учетом минимального нарушения размещения стоянок. Решение всех элементов стоянок должно быть согласовано с ландшафтным архитектором.

Глубина стоянок	При установке машин владельцами			При установке машин служащими		
	45°	60°	90°	45°	60°	90°
Глубина стоянок от стенок (А), м	5,3	5,8	5,5	5,2	5,4	5,5
Ширина проезда (Б), м	3,8	5,5	7,9	3,85	5,25	6,7
Ширина пролета гаража, (В), м	14,4	17	18,8	14,3	17,6	17,6
Ширина стоянки вдоль стены (Г), м	3,8	3,2	2,7	3,4	2,8	2,4

Примечание. Там, где необходимо размещение стоянок под углом 45 или 60°, должно быть предусмотрено одностороннее движение.

В связи с тем, что площадь открытых стоянок все более увеличивается, весьма важно определить расстояние между автомобилем и жилищем. Даже стоянка для машин гостей должна быть не далее 60 м от жилища, а для жителей расстояние предпочтительнее снизить до 30 м, максимально — до 45 м.

Размещение автомашин в гаражах стоит в 6 или 7 раз дороже, чем устройство открытых стоянок, при этом весьма существенную роль играет компактность его решения. Особое внимание должно быть уделено размещению колонн. Их следует располагать так, чтобы они не мешали размещению машин. В рекомендациях департамента жилищного строительства и градостроительства указаны размеры проездов и стоянок, которые хорошо зарекомендовали себя на практике, особенно в тех случаях, когда гараж конструктивно не связан с жилым зданием.

На небольших участках, особенно при условии, когда гараж находится под жилым домом, размеры проездов и стоянок должны быть намного меньше. Сдвижкой колонн от края проезжей части можно сократить ширину самих стоянок.

Устройство стоянок под углом 90° к стене с обеих сторон от проезжей части позволяет использовать пространство наилучшим образом, а под углом 45 или 60° требует движения в одну сторону. Проезды шириной 6,7—7,3 м при стоянках, расположенных под углом 90°, которые достаточно широки для движения в обе стороны, представляют большую возможность выбора общего планировочного решения гаража. Впрочем, даже при устройстве стоянок под углом 90° с проездами 6,7 м, если это возможно, следует предпочесть организацию движения в одну сторону.

Таким образом, проблема парковок должна решаться городскими властями комплексно, путем формирования соответствующей экономической системы парковочного комплекса города, включающей инновационные, инвестиционные, тарифные, организационные, информационные и другие элементы.

Эффективное развитие транспортной инфраструктуры является важным условием повышения конкурентоспособности, общественной и инвестиционной привлекательности города в целом.

Литература

1. Интернет ресурс stroyka.ru. [Электронный ресурс] // Парковки и паркинги, 15.11.2010 — режим доступа: <http://www.stroyka.ru/Materials/detail.php?ID=329485>.
2. Справочное пособие к СНиП. [Электронный ресурс] // Гаражи-стоянки для легковых автомобилей — режим доступа: http://snipov.net/c_4646_snip_108950.html.