

Pełna rekonstrukcja wszystkich dawniej istniejących walorów wnętrza świątyni umożliwi braci zakonnej oraz ogółowi wiernych Polskiego Autokefalicznego Kościoła Prawosławnego spełnienie ich podstawowych potrzeb kulturowych. Pozwoli na zrealizowanie ich wieloletnich wysiłków i aspiracji kulturowych i historycznych. Da możliwość odtworzenia utraconego przez nich dziedzictwa, którego źródłem i nośnikiem wartości była przez prawie 5 wieków swojego istnienia. Zainteresowanie obiektem, ilość przybywających tu pielgrzymów z kraju i z zagranicy, ilość zwiedzających ją różnych ważnych delegacji naukowców i turystów – świadczą o wielkiej potrzebie jak najszybszego przywrócenia jego podstawowych funkcji jako obiektu kultu religijnego prawosławia.

УДК 711.73:629.331

Фоменкова С.Ф.

## ОРГАНИЗАЦИЯ СТОЯНОК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье рассматриваются вопросы развития транспортной инфраструктуры на различных исторических этапах и проблема хранения индивидуальных транспортных средств. Анализируются причины и пути возможного решения развития инфраструктуры, связанного с возрастающим уровнем автомобилизации в городах. С ростом автомобилизации стоящие автомобили меняют облик традиционных районов жилой застройки. Попытки придать организованый характер хранению автомобилей сказываются на планировке населенных пунктов. Проблема заключается в нехватке места для движущихся автомобилей; в загрязнении окружающей среды; в больших капитальных вложениях, необходимых для приспособления системы расселения к автомобильным потокам и к местам их парковки. Рост уровня автомобилизации требует увеличения количества мест для временного и постоянного хранения автомобилей. Без решения этой проблемы невозможно формирование комфортной и безопасной среды обитания горожан.

The article examines the issues of development of transport infrastructure at different historic stages and the problem of keeping individual vehicles. It analyzes the reasons and ways of possible solution to infrastructure development connected with the growing level of automobilization in towns and cities. With the automobilization growth the parked automobiles change the appearance of traditional areas of residential building-up. The attempts to add organized character to keeping vehicles tell on the lay-out of inhabited localities. The problem lies in the lack of space for moving vehicles, polluting the environment, big capital investments necessary to adapt the system of settling in new places to vehicle flows and to places of their parking. The growth of automobilization level demands the increase in the number of places for temporary and continuous keeping vehicles. Without the solution to this problem the formation of comfortable and safe environment for townspeople dwelling is impossible.

**Введение.** Одной из наиболее актуальных градостроительных проблем является перенасыщение городов автомобильным транспортом.

В последние годы в Республике Беларусь резко увеличился уровень автомобилизации населения (за последние 20 лет он вырос в 2–3 раза), что вызвало серьезные транспортные и экологические проблемы. Однако, как свидетельствует опыт европейских стран, уровень автомобилизации населения будет увеличиваться и дальше (в развитых европейских странах он составляет 500 автомобилей на 1000 жителей).

**Основная часть.** Развитие транспортной инфраструктуры, обслуживающей системы производства, расселения, удовлетворения культурно-бытовых потребностей населения, подразделяется на несколько этапов:

- пешеходные передвижения, простейшие средства (плоты, лодки, вьючные животные);
- колесницы, повозки, простейшие парусные суда;
- кареты, omnibusы, парусники, средства навигации;
- пароходы, железные дороги, паровые трамваи;
- электрические железные дороги, трамваи, метрополитены;
- автомобильный транспорт.

Каждый из указанных этапов датировался конкретным временем и характеризовал достигнутый уровень производства и системы расселения. Уровень транспорта, его возможность перевозить грузы и людей влиял на степень разделения труда, его производительность и способ жизни.

На первых порах транспортная инфраструктура из-за её слабого развития тормозила рост хозяйства и образование централизованных государств. Из старых летописей известны первые проблемы транспорта: чрезвычайная опасность поездок, перевозок на несовершенных средствах (вьючные животные, повозки, лодки); необходимость приспособления к естественным условиям (реки, броды, возможность передвигаться по болотным местам только зимой); малая транспортная подвижность.

Более развитая транспортная система, состоявшая из относительно совершенных карет, парусных судов, сети сухопутных укрепленных покрытиями дорог имела свои трудности: потребность в значительных материальных и людских ресурсах для транспортных работ (дорожное строительство в Римской и Персидской империях), необходимость снабжения все возрастающих городов (Рим, Вавилон и др.), явившаяся причиной появления первых правил движения в Риме, запрещавших въезд с грузами в центр города днём; во времена карет возникли проблемы, связанные с загрязнением окружающей среды (шум колёс, навоз на улицах), передвижения на большие расстояния были труднодоступными, опасными и дискомфортными.

Проблемой было хранение транспортных средств (карет, повозок) и содержание лошадей. Сохранившаяся планировка исторических городов и крепостей показывает, что конюшни соседствовали с жильем. Каретные сараи, конюшни и склады фуража занимали значительную часть территории города. От них освобождались только центральные улицы, площади и дворцовые комплексы. Кареты требовали не меньше места, чем современные автомобили.

Транспортные проблемы, в том числе потребность в стоянках транспортных средств решались при помощи иерархических систем. В зависимости от этого менялись взгляды на организацию движения и его правила. В настоящее время иерархический перечень транспортных средств возглавляет человек, что накладывает отпечаток на развитие транспорта.

Автомобиль является идеальным транспортным средством, обеспечивающим возможность передвижения «от двери до двери» на большие расстояния.

Трудности и проблемы автомобилизации в настоящее время заключаются в следующем: нехватка места для движущихся и стоящих автомобилей; большие капитальные вложения, необходимые для приспособления системы расселения к автомобильным потокам; аварии; недостаток энергетических ресурсов; загрязнение окружающей среды.

В методах решения проблем стоящих автомобилей, очевидны некоторые этапы, определяемые уровнем автомобилизации, ролью отдельных видов транспорта. Все это отражается в идеях планировки, реконструкции городов, методах организации движения. В современных городах оставили след периоды развития автомобильного транспорта.

1. Игнорирование автомобилей в начальной стадии их появления. Делалась попытка ничего не менять в пользу появившегося нового вида транспорта, его распространению и прониканию противопоставить запреты, ограничения.

2. Эйфория от открывающихся возможностей в 20-е годы XX века. Считалось, что приспособление к требованиям автомобилизации по сути дела не потребует коренной реконструкции улично-дорожных сетей, систем расселения. Реконструкция, приспособление дорог к автомобильному движению дает быстрый и большой эффект.

3. Бум строительства дорог, городских магистралей, гаражей в 30–50-е годы. Считалось, что требования автотранспорта в градостроительстве должны учитываться в первую очередь; хотя укрепление транспортной инфраструктуры хоть и дорого, но быстро окупается, создает хорошие предпосылки для развития экономики, культуры. Существовало мнение, что при достаточных ресурсах автомобиль может быть использован всегда и всюду.

4. Разочарование в возможности решить возникшие проблемы только инженерно-строительными мерами в 60-е годы. Сложнейшая дорогостоящая система магистралей, стоянок, гаражей в центрах некоторых городов породила еще более сложные проблемы в крупных и крупнейших городах. Среди них – нехватка энергии, трудности охраны окружающей среды.

5. Трезвая оценка возможностей разных видов транспорта в разумном их сочетании, приоритет в решении вопросов человеку, наиболее эффективно обслуживающему его транспорту (пассажирскому и грузовому) в 70–80-е годы. Для этого периода характерны идеи устранения транспорта в местах скопления людей, стремление организовать его работу с наименьшими помехами человеку, сохранить от разрушения все самое ценное в градостроительстве. Быстрый рост автомобилизации порождает новые проблемы и способы их решения.

В городах Белоруссии основным местом постоянного хранения автомобилей являются боксовые гаражи. Большая часть таких гаражей размещается на участках, удаленных от жилья на расстояние, превышающее нормативную доступность. Для временного хранения легковых автомобилей используются открытые стоянки, а также неорганизованные стоянки вблизи жилых зданий. Основными причинами этого являются нехватка организованных стоянок, высокая стоимость платных парковок, нежелание владельцев хранить автомобили далеко от места проживания.

В соответствии с действующим ТКП 45-3.03-227-2010 [1] уровень автомобилизации составляет от 150 до 300 машино-мест на 1000 жителей.

Однако обеспечение владельцев транспортных средств местами для хранения автомобилей по-прежнему остается достаточно сложным. На территориях городов не достаточно места для размещения

стоянок и парковок автомобилей, расположенных в пределах радиуса их доступности. Дефицит территорий для хранения связан с нарушением норм проектирования, так как на территориях, зарезервированных под строительство автомобильных стоянок и парковок, размещают жилые и общественные здания и сооружения. Одной из причин нехватки мест для хранения автомобилей также является дефицит финансовых средств.

С 1 сентября 2009 года вступил в силу указ Президента Республики Беларусь № 427 «Об удешевлении строительства гаражей и автомобильных стоянок», упрощающей процедуру выделения земли, освобождающий от уплаты ряда налогов и сборов.

Практика говорит о том, что размещение на территориях городов жилых и общественных зданий доминирует над интересами владельцев транспортных средств.

Процесс парковки автомобилей имеет специфические особенности. Среди них следует упомянуть трудности выделения территории для стоящего транспорта, взаимодействия стоянок с другими элементами города, обеспечения охраны окружающей среды и безопасности движения. Недостаточный учет этих проблем приводит к нежелательным явлениям – недозволенной «оккупации» зеленых насаждений и тротуаров и игнорированию справедливых запретов.

Одна из серьезных проблем, связанная с паркованием и организацией стоянок, – дорожно-транспортные происшествия (ДТП). Во-первых, особенно опасно паркование вдоль тротуаров. На жилых улицах дети, выбегающие на проезжую часть, становятся жертвами ДТП. Во-вторых, стоящие на улицах автомобили сужают проезжую часть и тем самым уплотняют движение на ее внутренних рядах, вынуждая другие автомобили маневрировать.

На интенсивность использования личного автомобиля влияют: величина города, развитие общественного транспорта и сети магистральных улиц, условия паркования, местные климатические условия, средний заработок жителей, возраст владельцев автомобилей, местные традиции и т.п.

С ростом автомобилизации стоящие автомобили меняют облик традиционных районов жилой застройки. Попытки придать организованный характер хранению автомобилей сказываются на планировке населенных пунктов.

Пользование автомобилями в настоящее время и в будущем связано с решением социальных задач. Обеспечение интересов всех людей, в том числе детей и инвалидов, требует специально оборудованных стоянок автомобилей, позволяющих пользоваться ими людям с ограниченными возможностями передвижения.

В соответствии с действующим техническим кодексом проектирования уровень автомобилизации в Республике Беларусь составляет 150–300 машино-мест на 1000 жителей.

Уровень автомобилизации – величина переменная, что делает проблематичным определение нормативов расчета необходимого количества стояночных мест при проектировании жилых образований. За срок эксплуатации жилища уровень автомобилизации существенно возрастает, оставляя далеко позади расчетные цифры.

Организация сети автостоянок и парковок является важной составной частью общей проблемы градостроительства. В генеральном плане города должно быть установлено полное соответствие между объемом и назначением застройки города, пропускной способностью сети улиц и емкостью автомобильных стоянок и парковок.

В пределах городской черты Бреста не хватает территорий, на которых можно разместить парковки и стоянки для хранения легковых автомобилей. Особенно если принимать во внимание, что места хранения должны быть расположены не далее 800 м от жилых зданий.

Общий дефицит территорий для хранения усугубляется ошибками или сознательным нарушением норм проектировщиками или строителями.

Места хранения автомобилей проектируют по нормам, но не строят одновременно с жилыми домами. После сдачи жилья в эксплуатацию, на территориях, зарезервированных под многоэтажные парковки, строят объекты общественного назначения или новое жилье, а в лучшем случае, открытые стоянки с обеспеченностью машино-местами в десятки раз ниже проектной.

Сегодня, когда городская земля приобрела реальную стоимость, резервирование территорий под развитие транспортной инфраструктуры стало весьма проблематичным, а отсутствие внимания к этой проблеме чревато нарастанием негативных явлений.

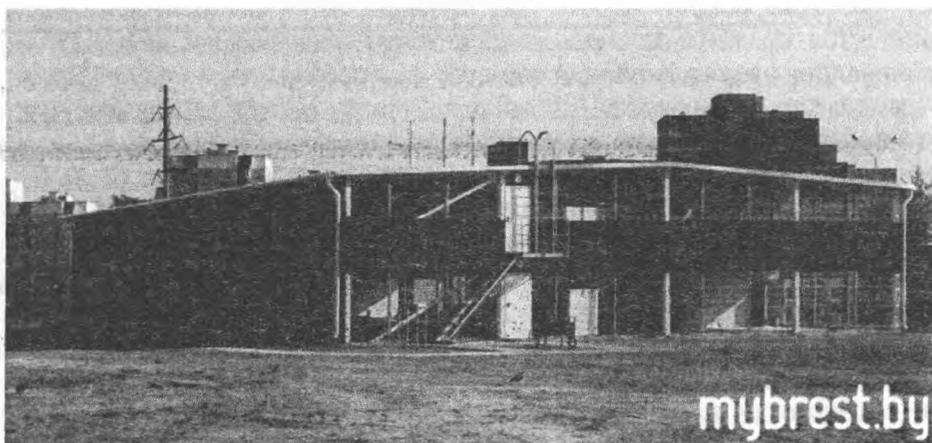
В настоящее время в г. Бресте насчитывается 149140 легковых автомобилей личного пользования. Уровень автомобилизации измеряется количеством автомобилей на 1000 жителей. В г. Бресте он равен 517 автомобилям на 1000 жителей.

Естественно, это не предел. Автомобили нужны горожанам, автомобилизация выгодна обществу, так как это является двигателем экономики.

Основную часть организованных мест постоянного хранения автомобилей в г. Бресте составляют боксовые гаражи. Подавляющая часть из них размещается на специально отведенных площадках, удаленных от жилья на расстояние, превышающее нормативную доступность. Также распространенным типом

постоянного хранения автомобилей являются наземные охраняемые открытые стоянки и неорганизованные стоянки в селитебной зоне.

В г. Бресте в микрорайоне «Восток» на улице Гродненской построен двухэтажный паркинг на 50 машино-мест. Двухуровневая парковка призвана помочь освободить дворовые территории от стоящих автомобилей.



*Рисунок 1 – Двухуровневый паркинг в микрорайоне «Восток» по улице Гродненской*

В процессе эксплуатации выяснится эффективность нового для городской инфраструктуры объекта. Дальнейшее строительство многоуровневых парковок предполагается осуществлять за счет средств частных инвесторов. Потребность в таких паркингах в городе Бресте очень большая. По современным нормам проектирования количество машино-мест на стоянках и парковках должно соответствовать половине объема вводимых квартир. Проект застройки каждого нового микрорайона должен предусматривать строительство паркингов. В будущем большинство плоскостных стоянок планируется переоборудовать в многоуровневые.

В генеральном плане развития города до 2030 года многоуровневые стоянки запланированы в микрорайонах Вулька-3, Юго-Запад-2, Юго-Запад-3. Во втором Юго-Западном микрорайоне предусмотрено строительство 5 паркингов общей вместимостью 1500 машино-мест.

Запланировано 12 вариантов размещения площадок для переоборудования плоскостных парковок в многоэтажные. Таким образом, количество парковочных мест увеличится в несколько раз.

**Заключение.** Растущий уровень автомобилизации городов требует увеличения количества мест для временного и постоянного хранения автомобилей. Без этого невозможно формирование комфортной и безопасной среды обитания горожан.

В результате роста автомобилизации автотранспорт стал одним из основных источников загрязнения городской среды. Загрязнение воздушного бассейна многих городов Беларуси достигло уровня, не отвечающего условиям безопасности проживающего населения.

Для решения транспортных проблем и обеспечения эффективной работы транспортных систем городов необходимо размещать автостоянки и парковки в центрах городов, вблизи объектов общественного обслуживания и в жилых районах, отдавая предпочтение строительству подземных и многоэтажных сооружений.

#### **Список цитированных источников**

1. ТКП 45-3.03-227-2010 – Введ. 17.12.2010 – Минск: Министерство архитектуры и строительства Республики Беларусь, 2010. – 46 с.
  2. Проектирование многоэтажных автостоянок / А.О. Ковалев [и др.] – Москва: Ассоциация строительных вузов (АСВ), 2003. – 213 с.
  3. Шештокас, В.В. Гаражи и стоянки / В.В. Шештокас, В.П. Адамовичус, П.В. Юшкявичус – Москва: Стройиздат, 1984 – 214 с.
  4. ТКП 45-3.01-116-2008. – Введ. 01.01.2010. – Минск: Минстройархитектуры и строительства Республики Беларусь, 2009. – 64 с.
  5. ТКП 45-3.02-25-2005. – Введ. 01.07.2006 – Минск: Минстройархитектуры и строительства Республики Беларусь, 2006. – 40 с.
  6. Иодо, И.А. Основы градостроительства и территориальной планировки / И.А. Иодо, Г.А. Потаев – Минск: Универсалпресс, 2003. – 215 с.
- УДК 711. 73 (476.7)