

УДК 656.13 : 656.13.08

А.Л.КРАВЧУК

Харьковский горисполком

Б.К.ЗЕЛЕНСКИЙ, канд. техн. наук

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ПРОБЛЕМЫ ПАРКОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТА В г.ХАРЬКОВЕ

Рассматриваются проблемы паркования автотранспорта на территории города.

Розглядаються проблеми паркування автотранспорту на території міста.

The problems of motor transport are examined on territory of city.

Ключевые слова: паркование, транспорт, город, магистрали.

В советский период развитие автомобильного транспорта сдерживалось возможностями его производства и закрытым импортным каналом поступлений автомобилей из-за рубежа. Руководство государства в те годы принимало меры по строительству гаражей различной конструкции и организации открытых автостоянок для сохранения автомобилей. Отдельно решались эти проблемы для лиц льготных категорий, владельцев-инвалидов путем установки временных металлических или кирпичных гаражей.

Государство не имело достаточно средств да и не стремилось развивать сеть добротных капитальных гаражей и паркингов, практика строительства которых имела за рубежом.

С начала 90-х годов прошлого столетия темпы автомобилизации населения в связи с решениями правительства о приобретении как новых, так и бывших в употреблении автомобилей зарубежного производства, выросли в десятки раз.

В последние годы это привело практически к коллапсу улично-транспортной сети больших городов. Явление пробок или заторов на дорожно-транспортных артериях мегаполисов таких, как Харьков и других, стало громаднейшей проблемой, параличем всей дорожно-транспортной системы.

Сегодня в наиболее крупных городах действительно недостаточно мест для парковки и, как следствие, автомобили, размещаемые вдоль проезжей части, уменьшают ее эффективную ширину, что ведет к увеличению заторов на дорогах, снижению скорости движения, уменьшению пропускной способности улично-дорожных магистралей.

В этой связи исследование и получение новых закономерностей поведения транспортных потоков по магистралям города при взаимодействии с сетью парковки позволит определить мероприятия по повышению эффективности функционирования транспортной сети горо-

да.

Авторы исследований влияния парковочной сети на параметры движения автотранспортных потоков [1] показывают, что строительство сети многоэтажных и подземных паркингов в центре города ухудшает показатели функционирования транспортных потоков улично-дорожной сети.

В исследованиях [2, 3] не учитываются возможности развития сети метрополитена в увязке с проблемами наружной улично-транспортной сети.

Сегодняшняя агония транспортного движения в нашем городе, наряду с глубоким изучением и разработкой научных рекомендаций по этим направлениям требует немедленных административных решений и внедрения ряда практически целесообразных, на наш взгляд, предложений, принятых органами местного самоуправления.

К сожалению, разработанный киевскими специалистами генплан да и рекомендации некоторых харьковских проектных и научно-исследовательских учреждений не дают должного результата в решении этой проблемы.

По нашему мнению, предложения, которые недавно рассматривались на Градостроительном совете о создании крупных парковочных сооружений в центре города с использованием подземного пространства в районе рек Лопани и Харьков, являются явно ошибочными, дорогостоящими и фантастическими. Участки, которые рекомендуется использовать под застройку, имеют сложные гидрогеологические условия и потребуют больших и постоянных энергетических затрат для реализации систем водопонижения.

Если рассматривать развитие системы парковки в центральной части города, то необходимо обратить внимание на то, что внутри застроенных территорий улиц Пушкинской, Сумской, Полтавского шляха, Московского проспекта и других имеются массивы, застроенные сараями, гаражами, погребами образца экономически сложных послевоенных лет.

Если проинвентаризировать эти участки и провести соответствующую разъяснительную работу с владельцами этих построек, то можно будет получить существенные площадки для возведения современных сооружений для парковки легкового автотранспорта с использованием как подземной, так и наземной высотной части паркингов.

Естественно, что владельцы нынешних построек должны получить надлежащую денежную компенсацию или соответствующие места для хранения их машин в новых, построенных паркингах.

Да, это сложная работа для органов местного самоуправления (заказчика) архитекторов, проектировщиков, юристов. Но её проведение для ликвидации городских парковочных пробок оправдывает себя.

На наш взгляд, уже сегодня надо действовать более решительно административными методами, приняв решение горсовета о запрете движения легкового транспорта в центральной части города, например, в зоне улиц Пушкинской, Сумской, Клочковской от ул. Веснина до пл. Конституции (бывш. Советской).

Руководство области и города, чиновники различных рангов, предпринимательские структуры должны в этом центральном районе отказаться от легкового транспорта, отдав предпочтение хорошо развитой в этой зоне города сети Харьковского метрополитена, трамвайно-троллейбусного сообщения, а возможно, и крупновместимым автобусам.

Думаем, что общение руководящих работников с рядовыми харьковчанами в общественном транспорте будет способствовать и демократизации городского общества.

К тому же, было бы полезным принять решение горсовета о технологической загрузке торговых точек главных магистралей только в ночное время с максимальным использованием для этих целей внутридворовых подъездов.

Загромождение легковым автотранспортом пл. Свободы в районе Госпрома, облгосадминистрации и других офисных сооружений должно быть ликвидировано за счет парковки прибываемых в областной административный центр, столицу Слобожанщины из других городов и райцентров в пригородных или окраинных районах мегаполиса.

По нашему мнению, необходимо рассмотреть развитие транспортной схемы метрополитена с устройством в пригородной части, на окраинах города крупных парковочных узлов для легкового авто. Благо, что в этих зонах имеются свободные земельные участки, благоприятные инженерно-геологические условия, инженерная инфраструктура и, самое главное, конечные станции трех линий метро (Холодная гора, Пролетарская, Героев труда) и перспективные: Аэропорт, Проспект Победы, Рогань, Восточная Салтовка, Новожаново.

Уже сегодня напрашивается необходимость сооружения такого парковочного узла в Залютино, с продлением Заводско-Холодногорской линии метрополитена по Полтавскому шляху до пересечения с Киевской и Сумской трассами.

Надо создавать такие же узлы в районе Роганского жилого массива со стороны Чугуева, Алексеевского жилого массива со стороны Дергачей, и возле ул. Героев труда со стороны Липцев, в 602 микрора-

Таким образом, создав современную парковочную сеть на конечных станциях Харьковского метрополитена, мы обеспечим разгрузку центральных магистралей, создадим благоприятные условия для транспортного обслуживания пассажиров, которым надо быстро, комфортно достичь учреждений и заведений областной и городской инфраструктуры.

Мучительное многочасовое продвижение легковых автомобилей в центр по забитым транспортом магистралям будет исключено.

Более эффективно и надежно будет использоваться наш всепогодный и комфортабельный быстрый транспорт – метрополитен.

Целесообразно, по нашему мнению, чтобы Харьковский горсовет принял ряд решений, направленных на «расшивку» сложившейся в городе чрезвычайной ситуации по проблеме устранения пробок в транспортном движении.

1.Прасоленко О.В., Харченко В.Ф. Вплив мережі паркування автомобільного транспорту на параметри руху транспортних потоків // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.81. – К.: Техніка, 2008. – С.308-313.

2.Лобашов О.О., Прасоленко О.В. Моделювання транспортних потоків у містах з урахуванням мережі парковки автомобільного транспорту // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.69. – К.: Техніка, 2006. – С.161-165.

3.Стельмах О.В. Містобудівні принципи й методи формування системи паркування легкових індивідуальних автомобілів у великих та найбільших містах України (на прикладі м.Києва): Автореф. дис. ... канд. техн наук 05.23.20 / Київ. нац. ун-т будівництва і архітектури. – К., 2004. – 16 с.

Получено 27.04.2010

УДК 629.072.18

Н.И.САМОЙЛЕНКО, д-р техн. наук, А.А.ВОЛОДЧЕНКО

Харьковская национальная академия городского хозяйства

О МЕТОДАХ РАЗБИЕНИЯ ТРУБОПРОВОДНЫХ СЕТЕЙ ГОРОДА НА РАЙОНЫ

Приведен обзор опубликованных ранее подходов к задаче разбиения транспортных сетей города на районы.

Наведено огляд раніше опублікованих методів розбиття транспортних мереж міста на райони.

The paper represents the review of the earlier published in science literature approaches to the problem of a city transport network subdivision into regions.

Ключевые слова: грузовые перевозки, транспортная сеть, локализация, район.

В современных условиях значительных объемов товарооборота задача организации грузовых перевозок является актуальной. Органи-