

УДК 725.381.3

## О НЕКОТОРЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПАРКОВОК В КРУПНОМ ГОРОДЕ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ГОМЕЛЯ)

Малков И. Г., Юров А. Ю.

доктор архитектуры, профессор, заведующий кафедры «Архитектура», БелГУТ  
магистр архитектуры, ассистент кафедры «Архитектура», БелГУТ

*Рассмотрены вопросы планировочной трансформации крупного города, вызванные увеличением «автомобилизации» населения. Показаны пути решения на примере города Гомеля.*

На сегодняшний день город Гомель – это современный европейский бурно развивающийся город, в котором тесно переплетаются мощь экономического и научного потенциала и его история, культура и традиции. С каждым годом Гомель становится краше, уютней и комфортнее.

Бурное развитие города, повышение уровня жизни горожан ведет к повышению темпов автомобилизации, поскольку автомобиль давно перестал быть роско-

шью, и стал даже не просто средством передвижения, а неотъемлемой и обыденной частью жизни почти каждого взрослого горожанина. На данный момент большинство семей имеют личный автомобиль, а некоторые семьи (и их количество все возрастает) по два транспортных средства личного пользования. По имеющимся данным в городе с населением 507689 человек по состоянию на 01.01.2012 года зарегистрировано 297245 автомобилей. Динамика роста числа автомобилей за более чем десятилетний период представлена на диаграмме (рис. 1).

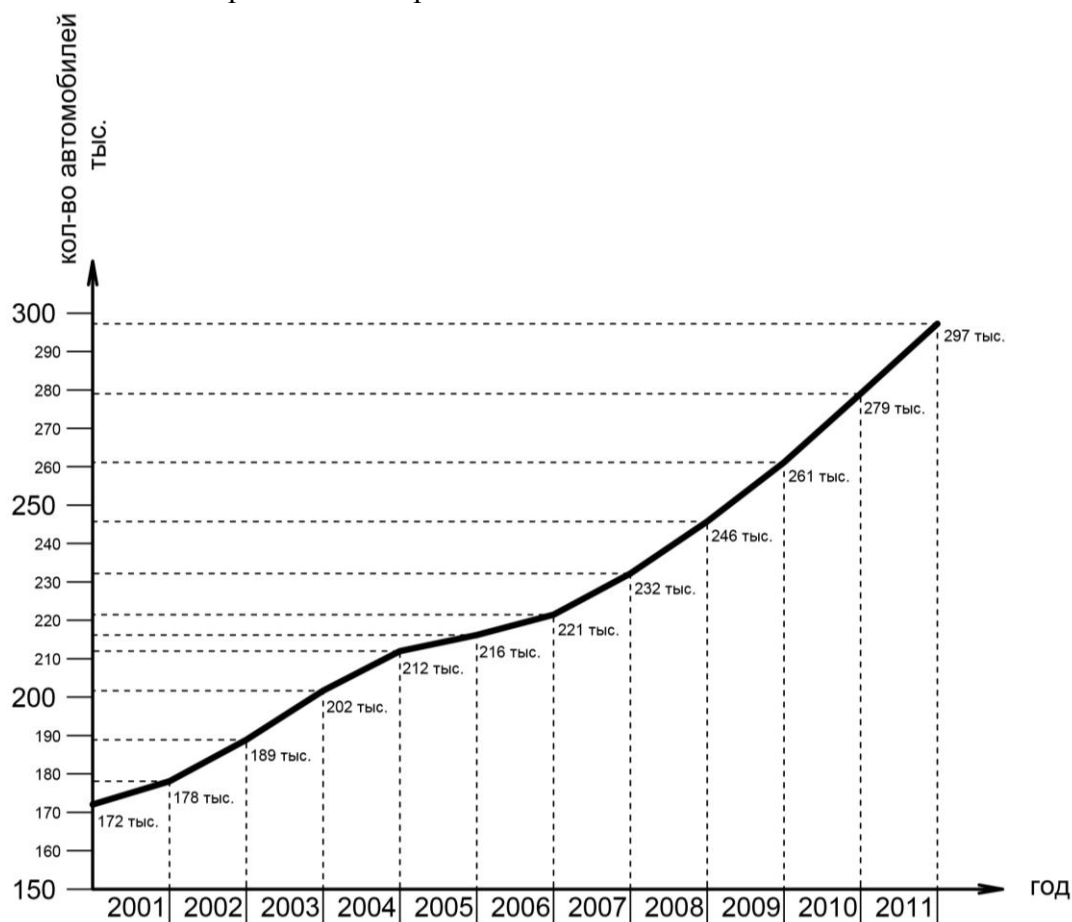


Рис. 1 Динамика роста числа автомобилей за более чем 10-ти летний период.

Данная ситуация получила особое развитие в последние несколько лет в связи с относительной доступностью легкового автотранспорта. Однако повышение количества автомобилей, т.е. повышение уровня автомобилизации населения, кроме положительных, имеет и отрицательные стороны. Возникает достаточно проблем, и наряду с такими как ухудшение экологической обстановки, повышенная нагрузка на транспортные артерии города и как следствие пробки и заторы, увеличение площадей под дороги и стоянки в ущерб пешеходным зонам и зеленым насаждениям и т.п., возникает проблема хранения большого количества автомобилей, проблема парковок. Второе – отсутствие достаточного количества мест хранения автотранспорта в «спальных» районах с жилой застройкой старше 20 лет. Не менее остро проблема стоянок и парковок личного автомобильного транспорта ощущается и в микрорайонах, возникших в последние 10-20 лет – микрорайоны города № 17, 18, 19 и др. (рис. 2) Давайте рассмотрим данные проблемы подробнее.

Недостаточное количество мест стоянки и парковки автомобилей в центральной части города с исторической застройкой обусловлено тем, что при застройке данных территорий они попросту не учитывались, а если учитывались, то норматив количества парковочных мест был гораздо ниже современного и тем более ниже требуемого на данный момент количе-

Необходимо создание соответствующей программы оптимизации парковочного пространства в городе, основанной на анализе транспортных потоков, инвентаризации существующих парковочных площадей, использования современных технологий цивилизованного хранения автотранспорта, определения источников финансирования, совершенствования нормативно-правовой базы.

Для решения данной проблемы требуется детальное рассмотрение каждого отдельного случая с разработкой мер

ства мест парковки реально. В центральной части города сосредоточена большая часть объектов административного, культурно-досугового, торгового назначения и места массового скопления людей, куда они прибывают на автомобиле. В этой части города находится достаточное количество мест приложения труда населения. В итоге горожане, прибывающие в центр города, сталкиваются с проблемой нехватки мест стоянки и парковки и вынуждены оставлять свои автомобили у края проезжей части улицы, во дворах и прочих местах для этого не предназначенных.

Это приводит к тому, что уменьшается пропускная способность конкретной улицы, поскольку одна полоса и ее часть занята припаркованными автомобилями, создаются неудобства для жителей домов центральной части, где дворовые территории заняты «чужими» автомобилями. В таких случаях создаются аварийно опасные ситуации, появляются заторы на дорогах.

Особенно страдают от данной проблемы районы с наибольшим скоплением людей: район центрального рынка и прилегающие улицы Крестьянская, Карповича, Гагарина, Катунина, Речицкая, район железнодорожного и автовокзалов с улицами Привокзальная, Курчатова.

На наш взгляд, для решения проблемы парковок в городе в целом и в центральной его части, в частности, необходим системный комплексный подход, непосредственно для данного участка. И если где-то потребуется расширение улицы с выделением ее части под парковочные места, то в остальных случаях этого будет недостаточно. И как один из вариантов необходимо будет применение современных механизированных и немеханизированных многоярусных парковочных систем как надземного, так и подземного типа.

Как известно, существуют немеханизированные, механизированные и автоматизированные паркинги.



Рис. 2 Фото дворовой территории микрорайона № 17 г. Гомеля

Немеханизированные парковочные системы представляют собой простую многоярусную стоянку (паркинг), заезд на которую осуществляется водителем по рампам и пандусам. Автоматизированные парковочные решения характеризуются тем, что автомобили для хранения размещаются на ярусах без участия водителя, при содействии автоматической парковочной системы. В механизированном варианте паркинга автомобиль для хранения на ярусе размещается при участии водителя, который заезжает на платформу механической парковочной системы. Два последних варианта обеспечивают экономное использование площади застройки и эффективное увеличение числа машиномест за счет компактного многоярусного размещения автомобилей, отсутствия необходимых рамп, пандусов, проездов. Так, например, на одной площади земельного участка при стандартном строительстве 5-ти этажного паркинга можно разместить 300 автомобилей, при применении автоматизированного паркинга до 600.

Автоматизированные парковки – радикальное и совсем недешевое решение проблемной ситуации, суть которого заключается в установке автомобилей на специально оборудованные платформы и дальнейшем их подъеме на «лифте» на свободные места. Такие паркинги есть в Будапеште, Гамбурге, Берлине, Стамбуле, Мюнхене. К примеру, в Гамбурге 24% машиномест размещено в таких сооружениях. Для нашего города такие реше-

ния приемлемы в исключительных случаях по причине повышенной стоимости и недоверия водителей к данным системам. Практически осуществимым в наших условиях является устройство немеханизированных многоярусных паркингов, и не только ввиду относительно невысокой стоимости их строительства, но и в связи с особенностями менталитета наших водителей. По данным опросов, незначительный процент владельцев согласны отдать свой автомобиль в руки автоматической парковочной системы, предпочитая выполнять операции по установке машины на парковку лично.

В городе Гомеле на данный момент существует один паркинг, расположенный в районе центрального рынка по ул. Гагарина, совмещенный с торговым центром, и рассчитанный в основном на посетителей торгового центра (рис. 3).



Рис. 3 Торговый центр «Секрет» (вид со стороны въезда в паркинг)

Отдельного внимания заслуживают подземные парковочные системы. Преимущества подземных гаражей и стоянок очевидны. Они дают существенную экономию территории (или практически ее совсем не требуют, за исключением въездного устройства), поскольку могут быть размещены под существующими парками, скверами, площадями, зданиями и т. д. В функциональном отношении подземные гаражи, гаражи-стоянки способствуют разделению транспортного и пешеходного движения, общей разгрузке наземного пространства. Недостатком данных парковочных систем является их

высокая стоимость и сложность исполнения. Строительство таких объектов, особенно в условиях сложившейся застройки, зачастую требует выноса инженерных коммуникаций, а гидро-геологические условия конкретного участка делают их строительство неоправданно трудоемким и дорогостоящим, а иногда и вовсе невозможным. Тем не менее подобные парковочные системы должны рассматриваться как вариант и применяться при целесообразности их возведения.

Для Гомеля возведение данного типа парковок может быть целесообразным в нескольких местах, среди которых площадь Ленина, площадь Восстания и Привокзальная площадь, поскольку в данных местах строительство наземных многоярусных паркингов невозможно по причине отсутствия мест для таковых, либо, при их наличии, сложности технического исполнения и более высокой стоимости нежели подземных. А необходимость в возведении подобного рода сооружений не вызывает сомнений в связи с высокой транспортной нагрузкой на данные участки города и явной нехваткой количества парковочных мест.

Рассматривая другую сторону проблемы нехватки парковочных мест, мы перемещаемся из центральной части города в «спальные» районы. Здесь ситуация имеет похожий характер, но со своими особенностями. Если в центре города загруженность автомобилями является проблемой дневных часов, то в районах жилой застройки нехватка мест стоянки и парковки автомобилей приобретает актуальность в вечерние и ночные часы, когда люди приезжают к месту проживания. Достаточно зайти в любой двор, чтобы увидеть подобную картину: вся дворовая территория а также местные проезды буквально «оккупированы» автомобилями различных марок и классов. Причем здесь стоят не только легковые, но и автомобили коммерческого назначения, такие как микроавтобусы и малые грузовые авто. Автомобили заняты все

возможные свободные места, в том числе и не предназначенные для стоянки, поскольку количество автотранспорта существенно превышает количество специально предназначенных для стоянки парковочных мест. Иногда даже можно увидеть автомобили не только в пределах дворовых и местных проездов, но и на зеленой зоне или тротуарах, что недопустимо. В такой ситуации зачастую блокируются дворовые проезды с невозможностью подъезда к дому спецтранспорта (скорая медпомощь, техника МЧС) и транспорта коммунальных служб (уборочная техника, мусоровозы).

Для решения данной проблемы необходимо либо снижение количества автомобилей (что в сложившейся на сегодняшний день ситуации практически невозможно), либо увеличение количества парковочных мест. Одним из способов решения может быть увеличение площадей земельного участка дворовых территорий, предназначенных непосредственно для стоянки транспортных средств. Однако данный способ не всегда применим в связи с тем, что на территориях с существующей застройкой увеличение количества парковочных мест за счет расширения проездов либо парковок не всегда является возможным в связи с наличием существующих инженерных сетей и зеленых насаждений. Да и превращать двор в автостоянку тоже не хотелось бы. Основная задача при реконструкции дворовых территорий – создание уютных и комфортных дворов, максимально озелененных, не загроможденных гаражами и стоянками, но обеспеченных достаточным количеством машиномест. Еще одна проблема заключается в том, что от большого количества автомобилей возле дома страдают жильцы нижних этажей. Им ежедневно приходится терпеть шум разогреваемых двигателей и вредное воздействие выхлопных газов.

Приемлемым решением на наш взгляд было бы создание обособленных авто-

стоянок на несколько дворов (2-4 двора) за их пределами. Это, во-первых, позволяет хранить свои автомобили цивилизованно и никому не мешая, и, во вторых, освобождает дворовую территорию от скопления автотранспорта с возможностью использования освободившейся территории под озеленение. И хотя данное решение может быть сопряжено с определенными трудностями, оно все же представляется реальным. Подобные стоянки требуют больших площадей, однако, располагать их необходимо в радиусе пешеходной доступности 300-500 метров.

Еще одно решение проблемы – создание вместо стоянок, описанных выше, мини-паркингов в несколько ярусов (2-3 яруса), с использованием подземного пространства там, где это возможно. Такое решение более дорогостоящее, однако в условиях сложившейся застройки позволяет существенно (в 2-2,5 раза) экономить площади участков, отведенных под стоянки. Подобные мини-паркинги представляется возможным возводить непосредственно на дворовой территории. В случае возведения двухъярусного подземного сооружения, на его крыше могут располагаться газоны, детские, либо хозяйственные площадки.

Таким образом, в настоящее время рост автомобилизации населения Белару-

си – одна из важнейших проблем, стоящих перед архитектурно-градостроительной наукой и практикой. Данная проблема отрицательно сказывается на условиях жизнедеятельности горожан, и к ее решению необходимо подходить комплексно, учитывая архитектурно-планировочные, социальные, экономические и другие аспекты. Более того, вопросы, связанные с ростом автомобилизации крупных городов, вполне решаемы в современных условиях.

*Литература:*

*Данные статистического управления Гомельской области по состоянию на 2012 г.*

*Дегтярев, Б.М. Состояние, перспективы и проблемы использования подземного пространства в г. Москве // Труды Международной конференции «Подземный город: геотехнология и архитектура». – СПб., 1998.*

*Сардаров, А.С. Архитектура как процесс (о проблемах развития архитектурной науки) // Архитектура и строительство. – 2011. – № 4. – С. 26–29.*

**ABOUT SOME DIRECTIONS TO SOLVE  
THE PROBLEM OF CAR PARKING  
IN A MAJOR CITY  
(GOMEL CITY TAKEN AS AN EXAMPLE)**

**Malkov I., Yurov A.**

The questions of city planning transformation caused by the increasing number of private vehicles in use have been considered. Gomel taken as an example shows the ways of solving this problem.

Поступила в редакцию 12.01.2015 г.

**УДК 711.55.01**

**АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ Г. МИНСКА:  
ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВРЕМЕННОГО РАЗВИТИЯ**

**Морозова Е. Б., Морозов В. Ф.**

доктор архитектуры, профессор, зав. кафедрой «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции» БНТУ

доктор архитектуры, доцент, зав. кафедрой «Теория и история архитектуры» БНТУ  
профессор кафедры «Архитектура локальных культур» Политехники Белостокской

*Рассматривается понятие промышленной инфраструктуры города и процесс ее исторического формирования в Минске. Устанавливаются особенности этого процесса, перспективные направления и мероприятия пространственно-планировочного развития и совершенствования производственных территорий города. Использо-*

*ван опыт научно-исследовательской программы сотрудничества с Белостокским техническим университетом.*

*Введение.* Производство является наиболее мобильной функцией города, активно реагирующей на социально-