

*Пчельников В.Н.,  
кандидат архитектуры, доцент,  
доцент кафедры «Градостроительства и архитектуры»  
Институт «АСиА», ФГАОУ ВО «КФУ им. В.И. Вернадского»  
Россия, г. Симферополь*

*Подольский В.Г.,  
старший преподаватель кафедры  
«Градостроительства и архитектуры»  
Институт «АСиА», ФГАОУ ВО «КФУ им. В.И. Вернадского»  
Россия, г. Симферополь*

*Осмоловская Е.А.,  
студент,  
2 курс, магистр «Градостроительство»  
Институт «АСиА», ФГАОУ ВО «КФУ им. В.И. Вернадского»  
Россия, г. Симферополь*

## **ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПАРКИНГОВ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

*Аннотация:* В статье рассматривается одна из наиболее острых проблем современного градостроительства – рациональное размещение автомобильных парковок в условиях плотной городской застройки и растущей автомобилизации. Показано, что хаотичное паркование транспорта приводит к деградации пешеходных пространств, ухудшению эстетических и экологических качеств городской среды, а также к потере рекреационных функций придомовых территорий.

*Ключевые слова:* автомобильный транспорт, городская инфраструктура, парковка, проектирование.

***Annotation:** The article addresses one of the most pressing issues in contemporary urban planning – the rational placement of car parking facilities under conditions of dense urban development and growing motorization. It is shown that chaotic parking of vehicles leads to the degradation of pedestrian spaces, deterioration of the aesthetic and environmental qualities of the urban environment, and the loss of recreational functions of courtyard territories.*

***Key words:** motor vehicles, urban infrastructure, parking, design.*

В современной практике градостроительства одной из наиболее острых задач остается рациональное размещение автомобильных стоянок в условиях плотной городской застройки. Ежегодный рост числа личных автомобилей на фоне ограниченности городских территорий приводит к тому, что значительная часть свободных пространств превращается в хаотичные парковочные зоны. В результате водители часто вынуждены игнорировать нормы дорожного движения, оставляя транспорт на газонах, тротуарах и других не предназначенных для этого местах. Это не только создает препятствия для пешеходов, но и существенно ухудшает визуальное восприятие архитектурной среды [5].

Аналогичные трудности возникают и во дворах жилых кварталов, где придомовая территория по своему назначению должна оставаться благоустроенной рекреационной зоной, безопасной и комфортной для жителей, без доминирования автотранспорта.

Целью исследования является систематизация отечественного и зарубежного опыта проектирования и строительства объектов, связанных с размещением автомобилей в городской среде, с целью выявления наиболее эффективных подходов к решению данной проблемы.

Автомобильные парковки выступают не только как элементы транспортной инфраструктуры, но и как значимые компоненты архитектурно-планировочной структуры города, оказывающие прямое влияние на его

дальнейшее развитие. Многие существующие решения формируют пространства, которые воспринимаются человеком как некомфортные с эстетической и экологической точек зрения. Нередко строительство нового объекта на ограниченном участке не только не устраняет дефицит парковочных мест, но и приводит к утрате даже небольших фрагментов естественного ландшафта, важных для психологического благополучия горожан [1].

Многоярусные паркинги (как наземные, так и подземные) позволяют существенно повысить вместимость на относительно небольшой площади, однако их бессистемное точечное размещение в жилых кварталах рискует превратить городскую среду в «бетонные джунгли», где предусмотренные нормативами узкие полосы озеленения носят формальный характер и не удовлетворяют потребность человека в контакте с природой. В связи с этим перед современными проектировщиками стоит задача разработки архитектурно выразительных объектов, которые отвечали бы интересам не только автовладельцев, но и всех категорий жителей, эффективно компенсируя экологические и социальные пробелы, возникшие вследствие градостроительных решений прошлого века, не учитывавших масштабный рост автомобилизации.

В этом контексте особую актуальность приобретает поиск способов гармоничного сочетания природного ландшафта с транспортной инфраструктурой, позволяющих интегрировать автомобиль в архитектуру города, развитие которого невозможно без надежной транспортной системы [6].

Перспективным направлением представляется увеличение количества многоуровневых паркингов с расширением их функциональности. В частности, устройство на их кровле зеленых парков, садов или скверов позволяет вернуть горожанам природное пространство, изъятое под размещение транспорта. Дополнительным вариантом может служить создание

«зеленых завес» на фасадах парковочных ярусов, аналогичных решениям, реализованным в отдельных зарубежных проектах.

В ряде градостроительных ситуаций эффективным оказывается простое переосмысление существующих пространств. Во многих дворах сохраняются асфальтированные площадки, утратившие первоначальное назначение в процессе развития территории (например, бывшие места для сушки белья). На таких участках целесообразно размещать компактные мини-дуплексные или автоматизированные роторные парковки, рассчитанные на несколько семей. Подобный подход позволяет развивать стоянку не в горизонтальной плоскости, а вертикально, минимизируя занимаемую площадь.

Оптимальная организация парковочных пространств, как правило, требует не единственного радикального решения, а комплекса взаимодополняющих мер, адаптированных к конкретным условиям.

Так, в Сингапуре уже многие годы право на владение автомобилем приобретается через аукцион сертификатов, что сдерживает рост парка личного транспорта. В Токио регистрация нового автомобиля невозможна без подтверждения наличия парковочного места. В Амстердаме около десяти лет назад введение платных парковок по всему городу позволило существенно упорядочить ситуацию с хаотичной стоянкой. Аналогичный эффект наблюдался в Копенгагене после 1990 года, когда плата за парковку на 15 тысячах мест в центре привела к сокращению количества припаркованных автомобилей на 25 % и уменьшению интенсивности движения на 10 % [4]. Подобный опыт активно внедряется и в Москве.

Широкое распространение в европейских странах получили экологические парковки на основе газонных решеток и геотекстиля, позволяющие сохранять естественное травяное покрытие при остановке легкового транспорта. Такие системы уже активно применяются в российских мегаполисах, включая отдельные районы Москвы и Санкт-Петербурга, с устойчивой тенденцией к росту их использования.

Еще одним способом освобождения дворовых территорий от избытка автомобилей служит установка полуавтоматических башенных парковочных систем для многоэтажных домов, обеспечивающих жителям индивидуальное место хранения транспорта в непосредственной близости от жилья. Данная технология уже применяется в Москве [7].

Хотя подобные сооружения на текущем этапе могут выглядеть достаточно технологично и непривычно, целенаправленная работа над их архитектурным обликом позволяет добиться высокой функциональности, эстетической привлекательности и экологичности. Например, на металлический каркас можно закрепить полимерный войлок для вертикального озеленения без использования грунта, высаживая растения, которые не только украсят пространство, но и будут способствовать очистке воздуха, формируя живую зеленую стену по принципу вертикальных садов.

В целом автомобильная парковка должна органично интегрироваться в городской ландшафт. Этого можно достичь за счет продуманного применения зеленых насаждений, которые визуальнo экранируют стоянки, создают буфер между транспортом и зданиями, а также разделяют парковочную зону на отдельные фрагменты, повышая комфорт среды.

Анализ критериев для выбора типа автостоянки позволяет разработать обоснованные с различных позиций объемно-планировочные решения паркингов. На основе анализа сформулированы принципы проектирования паркингов, позволяющие проектировать их в активно развивающейся городской среде, отвечающей различным условиям.

Проблемы следует рассматривать в различных аспектах – функциональном, эстетическом, социально-экономическом, информационном, климатическом.

При проектировании паркингов следует учитывать их расположение в городской градостроительной структуре, влияние «граничных пространств»

[2], а также, помимо этого состав участников движения по проектируемой территории.

В структурном преобразовании и моделировании системы паркингов рекомендуется используется комплексный подход, который основан на системе принципов и методов, используемых для организации системы паркингов [3].

Таким образом, накопленный к настоящему времени опыт проектирования парковочных объектов в городской среде свидетельствует о наличии реальных возможностей для их качественного улучшения. Успешная реализация наиболее сбалансированных решений в условиях современных городов представляет собой одну из приоритетных задач ближайшего будущего.

#### **Использованные источники:**

1. Архитектор Ян Гейл: город для людей. Москва – город для жизни, а не парковка для машин! // Экология и жизнь. 2012. № 2. С. 62–65.

2. Воропаев, Л.Ю. О проектировании автостоянок в жилых комплексах/Л.Ю. Воропаев [Текст]// Наука, образование, общество: современные вызовы и перспективы: Сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции 28 июня 2013г. В 4 частях. Часть IV. Мин-во обр. и науки.- Москва: Буки Веди.-2013.- 152 с.

3. Воропаев, Л.Ю. Принцип экономической эффективности при интеграции автостоянок в жилые комплексы /Л.Ю. Воропаев [Текст]// Наука и образование в современном обществе: вектор развития: Сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции 1 сентября 2014г. В 2 частях. Часть II. М.: «АР-Консалт», 2014.- с. 112-113.

4. Галкина Н.Г., Сафронов Э.Э. Зарубежный опыт организации парковок // Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета. 2009. № 47. С. 19–22.

5. Соколянский В.В., Глушкин А.Н. Проблемы паркинга // Актуальные проблемы современной науки. 2015. № 4 (83). С. 192–193.

6. Стадничук Н. Н. Особенности проектирования парковок в условиях современной городской среды / Н. Н. Стадничук, В. В. Ямилова // История и педагогика естествознания. — 2015. — № 4. — С. 54–56.

7. Федоров Н.В., Рожков М.С. Система поддержки принятия решений и задачи моделирования парковки транспорта // Горный информационно-аналитический бюллетень (научно-технический журнал). 2011. № 10. С. 374–376.