

УДК 725.381

Студентка 5 курса **Таратинская Е. А.**Научный руководитель: канд. арх., проф. **Безродный П. П.**Кафедра основ архитектуры и архитектурного проектирования
Киевский национальный университет строительства и архитектуры

ВОЗМОЖНОСТИ УВЕЛИЧЕНИЯ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ В ГОРОДАХ

Аннотация. В статье рассматриваются возможности решения проблем с парковками в крупных городах на примере механических и автоматических паркингов, а также возможности увеличения парковочных мест в застройке городов.

Ключевые слова: автостоянка, гараж, механизированные гаражи, машиноместо, паркинг, рампа

Транспортная инфраструктура Киева, как и современных городов-миллионников в постсоветском пространстве, не успевает за приростом числа жителей этих населенных пунктов и за увеличением их благосостояния. Относительно высокие доходы населения в крупных городах провоцируют приток людей, а в следствии — строительство таких общественных зданий, как торговые центры, офисно-деловые центры, центры развлечений, а также высотных жилых зданий. Из-за плохо развитой системы общественного транспорта мегаполисов, вторым вопросом после жилья стоит покупка машины. А далее — ее заправки, обслуживания, мойки и, наконец, парковки. В результате расположения практически всех общественных зданий и офисных поселений в центре города, а также расположения жилых массивов на его окраинах, днем почти все автомобили находятся в центральной части, а ночью, соответственно, устремляются в спальные районы. В следствии образуются заторы и закупорки для трафика, к которым добавляются припаркованные в самых неожиданных местах автомобили, что служит неудобством как для водителей, так и для пешеходов. «Парковок не хватает — это очевидно», — так говорит каждый автовладелец. В центре Киева на

многих улицах парковка в правом ряду запрещена. Несмотря на это, водителям все равно, они не готовы объезжать, в отличие от ближних и дальних соседей — Европы и Америки, по несколько раз квартал в поисках свободного места для парковки, и в следствии бросают машину где попало. С 2011 года на многих улицах предусмотрена в городе Киев полоса для общественного и специального транспорта. Уже давно ведутся переговоры насчет усиления контроля ГАИ над подобными участками. Между тем, ответственность за выезд на такую полосу уже давно прописана в правилах дорожного движения, только ГАИ концентрируется лишь на двух направлениях — на отлове превышающих скорость и на пропуск кортежей. Но учитывая, что в нашей столице парковка в таком специально отведенном для этого месте как паркинг в среднем стоит полторы-две тысячи гривен в месяц, становится понятным желание водителя пристроить свою машину в самых неожиданных местах. А если учитывать стоимость самого паркоместа рампового паркинга, цена в Киеве которого составляет в среднем 150 — 200 тыс. грн, то желание водителя становится вдвойне понятным. Позволить себе приобретение такого паркоместа может не каждый. Очень часто потенциальные покупатели паркомест (жители квартир домов) отказываются от покупки паркинга в пользу открытых автостоянок, расположенных подле домов. А в некотором случае и в пользу газонов или участков под окнами самих домов.

Структура проблемы нехватки парковок и подходов к ее решению:

- Практически полное отсутствие парковочных мест в близости вокзалов, линий метрополитена, пересадочных узлов и т. д.
- Нехватка парковочных мест в близости от офисных и торговых центров, больниц и прочих объектов делового и социально-культурного назначения.
- Дефицит парковочных мест вблизи от жилья.

Решить проблему парковок можно лишь способом принятия программы обеспечения городов системами парковок, которые должны учитывать прогнозы перспектив развития мегаполисов. Рынок паркингов можно условно поделить на несколько сегментов по месту их расположения: паркинги в микрорайонах, паркинги в новостройках, паркинги возле офисных центров, паркинги в условиях застройки, паркинги при домовых территориях, надстроенные паркинги над гаражами и незави-

симые паркинги на автостоянках. Все квартиры новостроек должны быть обеспечены паркоместами.

Как говорилось раньше, в Киеве большинство офисных центров, как и торговых центров, расположены в центральной части. Я считаю, что решение проблемы парковок в Киеве в строительстве подземно-наземных автоматических паркингов. Паркинги, что строятся, должны отвечать не только нынешним, а и будущим требованиям. Решать проблему следует комплексно, с учетом возможности развития систем как экономических механических паркингов, так и технологичных автоматических многоуровневых гаражей и паркингов.

Одной из ключевых проблем развития автоматизированных и механических паркингов является отсутствие специальных знаний, вследствие которого проектировщики пользуются более простым способом – применением традиционных рамповых паркингов. Однако, опыт сравнительного применения автоматического, механического и рампового паркинга доказывает, что при профессиональном подходе первые два вида значительно эффективнее традиционных рамповых. К сожалению, опасность, как я говорила, состоит в недостаточном знании и неопытности в этой сфере проектировщиков для применения в проектах автоматических или механизированных парковок, которые находятся на стыке архитектуры, строительства и инженерии.

Проработав несколько лет в Институте гаражного строительства и достаточно детально ознакомившись с автоматическими и механическими паркингами, я бы хотела рассказать на примере разработанного мной с генеральным конструктором научно-производственного объединения «Институт гаражного строительства» Татаренко В. Н. механического паркинга процесс парковки в многоместных механизированных паркингах для легковых автомобилей. Процесс парковки достаточно прост. Водитель подъезжает, прикладывает свою карточку к турникету-шлагбауму, после чего срабатывает автомат, который «узнает» парковочное место и доставляет к машине родной поддон. Водитель выходит из машины, прикладывает карточку, и машина поднимается на определенное место. Эта технология позволяет снизить себестоимость строительства одного машиноместа до восьми тысяч долларов (как упоминалось ранее – стоимость паркоместа в рамповых паркингах в среднем равнялась 150 – 200 тыс. грн.), куда входит фундамент и ограждающие конструк-

ции (стены), техническое оборудование, монтаж, разработка программного обеспечения, пусконакладка и ввод объекта в эксплуатацию. Обслуживание паркинга такого типа обходится в 200 грн. в месяц, в эту сумму включены все платежи.

Еще одним преимуществом механических либо автоматических паркингов является тот факт, что с 2009 года паркоместо в такого рода гараже регистрируется как право собственности на недвижимость. Автоматизированный паркинг значительно экологичнее обычного рампового гаража, так как автомобили на место хранения перемещаются с использованием электромеханических устройств при заглушенном двигателе автомобиля. Также преимущество есть в том, что процесс парковки происходит без участия водителя, а также отсутствует доступ людей вовнутрь такого гаража (за исключением персонала).

Приоритетное значение данных паркингов имеет инженерия, так как является причиной, формирующей следствия для архитектурной и строительной частей проекта. Но с точки зрения архитектуры такого рода паркинги могут иметь абсолютно любое оформление (фасады). Также они могут быть вписаны в любую окружающую среду, включая и историческую застройку города; могут быть выполнены в условиях реконструкции улиц, адаптируются под любой проект за счет разнообразия и многофункциональности оборудования. Одним из самых важных преимуществ есть то, что они требуют в несколько раз меньше места, чем рамповые парковки на такое же количество машин, что не может не влиять на опять же застройку или реконструкцию центральных частей городов. Основным пунктом является также то, что сам паркинг такого рода можно пристраивать или встраивать в любые здания, отделяя его лишь техническим этажом между ним и самим зданием (при условии, если паркинг «внедрен» в здание). На примерах европейских и американских аналогов можно проследить, что там подобные паркинги используются уже не один десяток лет. Наш ДБН ограничивает этажность таковых паркингов (9 ярусов — наземная часть, 5 — подземная), но в Японии, Америке и Европе существуют аналоги в несколько раз с большей этажностью, которые вписаны как в историческую застройку, так и выведены на окраины городов. Изучив возможность и этапы развития подобных парковочных систем на рынке Украины, я могу сказать, что, хоть и построено на данный момент в Украине их немного, заинте-

ресованность в данных вариантах паркингов есть. Мы постепенно берем пример с европейских вариантов разгрузки улиц и решения проблем с парковками.

ЛИТЕРАТУРА:

1. ДБН В.2.3-15:2007 «Автостоянки и гаражи для легковых автомобилей»// Министерство строительства, архитектуры и жилищно-коммунального хозяйства Украины. – Киев, 2007.

Annotation. This article discusses the possibility of solving problems with parking in large cities according to the example of mechanical and automatic parking, as well as opportunities to increase parking spaces in the cities.

Keywords: car-park, garage, mechanized garages, parking place, parking, ramp

Анотація. У статті розглядаються можливості вирішення проблем з парковками у великих містах на прикладі механічних і автоматичних паркінгів, а також можливості збільшення паркувальних місць у забудові міст.

Ключові слова: автостоянка, гараж, механізовані гаражі, машино-місце, паркінг, рампа