

Строительство парковок в стесненных городских условиях

С.Н. Черевко

В условиях постоянно возрастающего индекса автомобилизации городов России повышать комфортность городской среды невозможно без решения проблемы совершенствования и модернизации транспортной системы [2].

В Ростове-на-Дону в первую очередь обеспечить местами временного и постоянного хранения автомобилей необходимо центральную – историческую часть. Именно в историческом ядре города (Ленинский и Кировский районы) особенно ощутима нехватка парковочных мест. К примеру, вдоль фасадов зданий на участке между улицами Большой Садовой и Московской и проспектами Буденновским и Ворошиловским припарковано 1480 автомобилей [8]. Возможность строительства автостоянок здесь значительно осложняется высокой плотностью застройки и большим числом объектов культурного наследия [1].

Во многих городах России в этом году зафиксировано снижение объемов продаж легкового автотранспорта. Однако Ростов-на-Дону, согласно данным агентства «Автостат», вошел в тройку городов — лидеров страны по числу проданных автомобилей, обогнав Казань и Тольятти. За последние полгода в Ростове появилось 13,8 тысяч новых автомобилей, что на 5,8% больше по сравнению с продажами за аналогичный период прошлого года. Таким образом, увеличение индекса автомобилизации будет и дальше вести к росту дефицита парковочных мест.

По итогам 2012 года Ростов-на-Дону занял 32-е место в России среди городов с самым загрязненным воздухом. Более того, на долю выбросов от автомобилей приходится 80% всего объема загрязняющих веществ. По этому показателю донская столица вошла в первую пятерку городов.

Помимо загрязнения окружающей среды еще одной серьезной проблемой, связанной с автотранспортом, в крупнейших российских городах,

является поиск и выделение новых площадок под автостоянки и парковки. Как показывает зарубежная практика, выходом из сложившейся ситуации является разработка и реализация масштабных программ по улучшению транспортной системы. В нашей стране такая программа была реализована в Москве, где в период с 1996 по 2000 год было сдано в эксплуатацию 200 тыс. машино-мест в многоэтажных автостоянках.

Программа развития парковочного пространства разработана и в Ростове. Она предусматривает возведение перехватывающих парковок, гостевых парковок в местах массового притяжения транспорта, организацию заездных карманов вдоль перегруженных улиц. Для исторической части города разработан проект по использованию резерва территорий, занятых аварийными объектами — преимущественно постройками конца XIX-начало XX вв. [5]. В отечественной практике идея строительства парковок в стенах исторических зданий осуществлена только в Москве. Пример — парковка у ГУМа на Красной площади. Вместимость таких механизированных парковок небольшая — до 50 машино-мест, зато для них не требуется перекладка инженерных коммуникаций, благодаря небольшой вместимости они не уменьшают пропускную способность дорог и не приводят к возникновению заторов и пробок.

В Санкт-Петербурге тоже предлагается решать проблему нехватки парковочных мест, в том числе и за счет реконструкции под многоуровневые механизированные паркинги аварийных зданий. Мнения специалистов-реставраторов о возможности и целесообразности проведения подобных мероприятий расходятся. Член Совета по сохранению культурного наследия Санкт-Петербурга Александр Кононов идею одобряет, заявляя, что строительство подземных автостоянок в центральной части и геологические условия — не самый приемлемый и экономически оправданный вариант [4]. Однако он обращает внимание на то, что к каждому аварийному объекту следует подходить индивидуально, так не все выбранные здания можно реконструировать под парковки. К примеру, здание на улице Розенштейна,

39, известное горожанам как «дом Лялевича», не имеет статуса памятника архитектуры и не защищено законодательством. Инвесторы в сохранении хотя бы даже только фасадов здания вовсе не заинтересованы. Однако включение этого дома в список аварийных объектов под строительство паркингов поможет предотвратить снос этого интересного объекта и тем самым сохранить исторический облик застройки.

Для зарубежных стран идея реконструкции аварийных или просто старых зданий под паркинги уже не новая. Подобные объекты имеются и в Берлине, Милане, Сингапуре [6]. Успешно функционирующей парковкой можно назвать возведенный с учетом сохранения исторической городской среды паркинг «Franklin Parkolohaz» на улице Realtanoda в центральной части Будапешта. Он построен в 2007 году в старом здании, которое частично функционирует как офисное и охраняется как памятник архитектуры. При реконструкции был сохранен главный фасад в пять этажей, за которым располагаются офисные помещения. Полностью автоматизированная парковка спрятана в задней части здания, уходящей вглубь квартала [7].

Одним из наиболее ярких примеров новой жизни здания в качестве парковки служит театр в Детройте, штат Мичиган. Построенный в 1926 году театр на 4000 зрительских мест разрабатывался чтобы быть великой достопримечательностью Среднего Запада. К середине 1960-х годов театр был закрыт из-за сокращения прибыли. По иронии судьбы одним из факторов, приведших к закрытию театра, было отсутствие парковки. В 70-х годах по решению городских властей здание модернизировано с устройством трехуровневой парковки на 160 машино-мест. Оболочка здания осталась нетронутой. Теперь автовладельцы за незначительную плату за парковку могут крупным планом посмотреть на разрушающийся интерьер бывшего театра: билетную кассу, остатки верхнего балкона и красного занавеса [10].

Принимая во внимание мнения ведущих отечественных экспертов в области охраны архитектурного наследия, транспортных систем,

строительства парковок и реконструкции зданий, а также зарубежный опыт строительства парковок в старых зданиях, можно утверждать, что разработанная администрацией Ростова концепция развития парковочного пространства действительно снизит дефицит парковочных мест и не нанесет вреда историческому облику города. Однако нельзя не отметить, что при реализации вышеуказанной концепции возникнет ряд сложностей, связанных с соблюдением существующих пожарных, санитарно-гигиенических норм [3, 9], привлечением инвесторов, организацией всех необходимых мероприятий по защите существующих зданий во время производства земляных работ, осложненной непростыми геологическими особенностями района. Наряду со строительными мероприятиями необходимо эффективное современное управление всей системой хранения автомобилей, так как только решительные меры могут значительно улучшить транспортную ситуацию на дорогах нашего города.

Литература:

1. Аксенова Г., Шевченко О.Ю. Развитие планировочной структуры городского поселения [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2012, №4 (часть 1). – Режим доступа: <http://ivdon.ru/magazine/archive/n4p1y2012/1173> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.
2. Ильинова, С.В. Повышение экономической эффективности экологической безопасности транспортной среды [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2010, №4. – Режим доступа: <http://ivdon.ru/magazine/archive/n4y2010/98> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.
3. Кондратенко Т.О., Сайбель А.В. Экологическая оценка при выборе строительных материалов для нового строительства, реконструкции и реставрации [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2012, №4 (часть 2). – Режим доступа: <http://ivdon.ru/magazine/archive/n4p2y2012/1299> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

4. Кононов А.А. Паркинги могут спасти аварийные здания [Электронный ресурс]: Балтийское информационное агентство BaltInfo. – С-Петербург., 2011. – Режим доступа: [http:// www.baltinfo.ru/2012/04/09-271014](http://www.baltinfo.ru/2012/04/09-271014) (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.
5. О мерах принимаемых администрацией города по созданию и обеспечению функционирования парковок (парковочных мест) на территории города [Электронный ресурс]: официальный портал городской Думы и Администрации города / отдел информационных технологий Администрации Ростова-на-Дону, 2000-2013. – Режим доступа: <http://www.rostov-gorod.ru> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.
6. Sil O. Parkbauten. Handbuch fur Planung. Bau und Betrieb von Parhausern und Tiefgaragen [текст] /O.Sill. – Berlin.: Bauverlag GMBH, 1961 – 216 с.
7. Сухин Д.Б. Наземный паркинг в доме-памятнике в центре Будапешта [Электронный ресурс]: Интернет-журнал Livejournal. – М., 1999-2013. – Режим доступа: www.save-up-burg.livejournal.com/2014289.html 2012.04.10. (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.
8. Черевко, С.Н. Впервые – в Южной столице России! [Текст]/ С.Н. Черевко// Человек в современном мире. Материалы международного форума: сб. практ. раб. / Всемирный технологический ун-т ЮНЕСКО, технологический ин-т, Москва, филиал в г. Таганроге, Таганрог. – 2013 – Вып. 1. – С. 169–171. – ISBN 978-5-88616-031-4.
9. Шеина С.Г., Бабенко Л.Л., Шумев П.А. Методика градоэкологического обеспечения сохранения памятников архитектуры на основе мониторинга среды [Электронный ресурс] // «Инженерный вестник Дона», 2012, №4 (часть 2). – Режим доступа: <http://ivdon.ru/magazine/archive/n4p2y2012/1252> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.
10. Henly S. The Architecture of parking [Текст]/ S. Henly. –New York.: Thames&Hudson, 2007 – 256 с.