

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ПРОБЛЕМЕ ПАРКОВОК

А. А. КАРАМЫШЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Парковка автомобилей – одна из сложнейших технических и социальных проблем современности, головная боль для городских властей, архитекторов, строителей и самих автомобилистов. Для решения этой проблемы необходимо:

- обеспечение парковками центральной части города;
- обеспечение парковочными местами новых микрорайонов;
- строительство парковок и автостоянок на придворовых территориях.

Уплотнение городской застройки в центральной части большого города – дело само по себе трудное, а строительство паркингов на «незанятых» подземных зонах (под площадями, реками, дворовыми территориями и т.п.) сталкивается с рядом технологических особенностей: организацией самого строительства, огромным количеством уже существующих городских сетей и коммуникаций, организацией подъездных путей, требованиями эвакуации и пожаробезопасности, сложной конструкцией водо- и воздухоотвода и т.д., что требует дополнительных затрат.

Сегодня рационально иметь парковочное место рядом с домом или недалеко от него. Дворы перегружены именно из-за того, что нет достойной альтернативы в парковке и хранении авто. В центре не все дворовые территории можно оборудовать парковочными местами из-за очень маленьких дворовых территорий, при этом надо иметь в виду, что двор нельзя превратить в одну сплошную парковку, здесь, в обязательном порядке нужны детские площадки, газоны и клумбы, деревья, хозяйственные постройки и устройства для утилизации отходов и т.д. Но даже там, где есть возможность устроить автостоянку не всегда удается это сделать.

Специально оборудованные паркинги не справляются со всем комплексом проблем, связанных с хранением автомобилей, но существует ряд других проблемных факторов нивелирующих саму необходимость в строительстве таких паркингов. И главным, ключевым проблемным фактором является то, что это весьма дорогое мероприятие и в строительстве, и в эксплуатации. К примеру, многие паркинги в столице существуют на государственном обеспечении, так как доход от их услуг меньше даже налога на недвижимость. А кроме налогов, обслуживающая организация должна оплачивать электричество, системы безопасности и пожаротушения и др. Несмотря на кажущуюся востребованность, больших прибылей паркинги не приносят, а зачастую и вообще являются убыточными структурами. В связи с этим, повсеместно в мировой практике, предложено совмещать паркинги с объектами культурно-развлекательного назначения, торговыми центрами, коммерческими структурами и т.д. И хотя, по отечественным нормам, функциональное совмещение подобных объектов представляет серьезные трудности, тем не менее, подобная практика оправдана и имеет свою выгоду.

Жители больших городов не спешат пользоваться услугами новых, шикарных паркингов, предпочитая парковаться во дворах, если не в своих, то в соседних. И это понятно, ведь припарковаться во дворе можно бесплатно, а стоимость даже временной парковки весьма значительна и тем больше, чем грандиознее здание паркинга. Основными причинами массового хранения транспорта на дворовых территориях являются:

- отсутствие или удаленность постоянного места хранения автомобилей (гаражей);
- отсутствие поблизости (в пределах 5–7 минут ходьбы) охраняемых автостоянок;
- отсутствие иного постоянного места хранения.

С экологической точки зрения, организованные парковочные места являются проблемными центрами в городской среде. В этом отношении многоярусные сооружения паркингов, оборудованные сложными системами жизнеобеспечения и соответствующие современным санитарным нормам, безусловно оказываются приоритетнее уличных парковок, у которых часто кроме ограждения и пропускного пункта больше ничего нет. Тем не менее, архитектурные аспекты строительства вертикальных многоярусных паркингов включают ряд экологических мероприятий, способных повлиять не только на городскую среду, но и на архитектуру. В первую очередь, это озеленение территории парковки. И здесь можно говорить, как об озеленении самого здания, так и о новых технологиях искусственного озеленения самих мест для открытой стоянки на эксплуатируемой кровле и на одноярусных парковках под открытым небом. Технологии «зеленой кровли» известны давно. «Живая зелень»

способна украсить даже самый унылый экстерьер. И это в первую очередь касается зданий вертикальных многоярусных паркингов. Урбанистическая направленность функционального назначения такого здания выгодно контрастирует, взаимодействует с растениями, создавая гармонию между человеческим миром и миром природы. В этом отношении XXI век привнес в архитектуру множество новых стилей, где принцип гармонии между человеком и природой раскрывается на небывалой высоте. Осталось только воплотить эти новейшие тенденции в архитектуре паркингов, что, в принципе, уже и происходит.

Способы решения парковочной проблемы в разных странах не одинаковые. К примеру, в Европе для решения парковочной проблемы пытаются людей пересадить на велосипеды, скутеры, применять электромобили, снижать концентрацию авто в центральных частях города и т.д. Не всегда это эффективно и не везде. Если для Северной Кореи или, скажем, Китая – эффективно развитие велосипедного транспорта, то для дождливой Беларуси, с ее достаточно холодными снежными зимами это не совсем удобно.

Проблема парковок – комплексная и решается на разных уровнях. С одной стороны, необходимо разрабатывать эффективные схемы автомобильных стоянок, с другой стороны, нужно строить современные парковочные комплексы, максимально соответствующие современным архитектурным стандартам.

УДК 692.99

ДЕКОРАТИВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ МЕЛКОШТУЧНЫХ СТЕНОВЫХ МАТЕРИАЛОВ

О. Н. КОНОВАЛОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В последние годы очевидна тенденция значительного увеличения объемов строительства коммерческих жилых и общественных зданий различной этажности.

Развитие строительства из сборного железобетона на долгие годы отодвинуло внимание архитекторов, строителей, технологов от старейшего стенового материала – кирпича, что заметно снизило общий интерес к вопросам эстетики фасадов из этого материала. По той же причине недостаточно изученными оказались декоративные возможности кирпича как материала и изделия, формирующего архитектуру стен. Сложившееся соотношение между объемами крупнопанельного и кирпичного строительства убедительно свидетельствуют о том, что вопросы, связанные с достижением энергоэффективности зданий, своеобразия архитектурного облика фасадов, повышения их качества, важны для решения поставленных задач и для крупнопанельных, и для кирпичных зданий. Несмотря на это кирпич сохранил за собой позиции одного из важнейших и интереснейших материалов в нашей стране и за рубежом. Поэтому как в проектах, так и в постройках архитекторы, используя различные системы перевязки, добиваются значительного разнообразия декоративных приемов для формирования фасадов жилых, общественных, промышленных зданий, а также сооружений со стенами из кирпича.

Выразительность лицевой поверхности кладки обеспечивается применением различных способов перевязки кирпичей в лицевом слое, разнообразными способами расшивки швов, а также использованием разных по цвету кирпичей. Придать поверхности кладки рельефный рисунок можно различным расположением кирпичей в лицевом слое: с выступом, под углом и т.д. Поскольку размеры кирпичей невелики, они легко вписываются не только в прямоугольную форму, но и в округлую, материал позволяет производить их сколку и отеску.

Для кладки наружной лицевой версты используют только целый кирпич с хорошей поверхностью и четкими гранями. Одно из основных требований к декоративной кладке – постоянная ширина швов. Этого достигают с помощью зубчатого мастерка или рейки-шаблона, по которому разравнивают раствор на уложенных в очередном ряду кладки кирпичах. Швы, полученные с помощью реек-шаблонов, имеют прямоугольный профиль 10x10 мм. Возможны разные варианты перевязки вертикальных швов лицевого слоя.

Широко распространена декоративная кладка с частично неперевязанными в лицевой версте поперечными вертикальными швами (например, вся лицевая поверхность кладки расчленяется сплошными вертикальными швами на полосы шириной в один кирпич).