

## ПОДЗЕМНЫЕ ПАРКИНГИ В СОСТАВЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ Г. ГОМЕЛЯ

Т. С. ТИТКОВА, С. Ф. ПЛОТКО

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Автомобиль значительно упрощает жизнь современного человека, позволяя преодолевать большие расстояния в направлениях, где нет или плохо организовано движение общественного транспорта, обеспечивая транспортировку грузов, полную мобильность и максимальный комфорт передвижения. Однако, несмотря на все преимущества, автомобильный транспорт является основным источником загрязнения окружающей среды, а также одним из источников, создающих высокий уровень шума и вибрации. Интенсивный рост количества личного транспорта приводит к низкой пропускной способности улиц и нехватке парковочных мест, что является одной из серьезных эколого-градостроительных проблем. По данным Белстата на 2018 год в Беларуси на 1000 жителей в среднем приходилось 320 автомобилей [1]. Из рисунка 1 видно, что Гомельской области соответствует самый низкий показатель уровня автомобилизации населения, но проблема дефицита парковок в последнее время является одной из самых актуальных для нашего города.

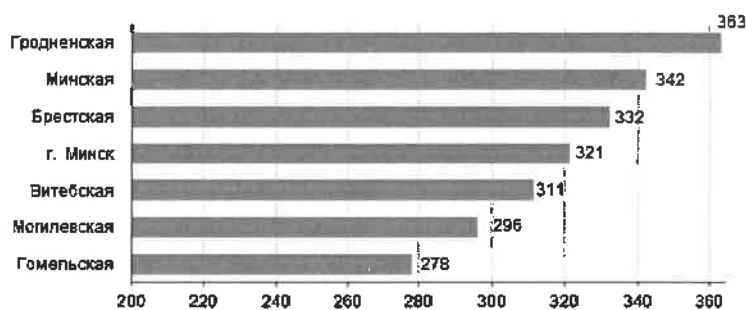


Рисунок 1 – Диаграмма показателей уровня автомобилизации населения по областям

По расчетным данным Облстатуправления г. Гомеля автомобильный парк к 2030 году вырастет в 1,5 раза, и уровень автомобилизации составит около 360 автомобилей на 1000 жителей. По нормам для стоянки одного автомобиля, с учетом площади для выезда и маневров, необходимо 20–25 м<sup>2</sup>. Следовательно, для всего автопарка личного легкового транспорта гомельчан понадобится более 500 га городских территорий, не включая места для грузовых автомобилей, такси, транспорта приезжих и пр. Территория Гомеля имеет свои границы, в которых уже стало проблематичным уместить требуемое количество машиномест. Градостроительная ситуация, находящаяся под давлением проблемы нехватки стоянок и парковок, касается всех районов г. Гомеля и зависит от плотности застройки и престижности района.

В центральной части города проблема обусловлена следующими факторами: при застройке парковочные места не учитывались либо норматив количества парковочных мест был гораздо ниже современного; здесь сосредоточена большая часть объектов административного, культурно-досугового, торгового назначения и места массового скопления людей, а также 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 [2].

В спальных районах подавляющая часть автомобилей размещается во дворах жилых домов, иногда на зеленых газонах и площадках отдыха. Это обстоятельство негативно сказывается на социально-экологическом комфорте проживания и безопасности жизнедеятельности людей.

Острота проблемы требует поиска новых эффективных решений, одно из которых – сооружение подземных паркингов, позволяющих использовать дворы и улицы города без выделения ценных городских территорий. Такие сооружения решают ряд экологических проблем, таких как загрязнение окружающей среды, шум, вытеснение жилого пространства микрорайонов, они не искажают ландшафт и целостность архитектурной композиции городских пространств.

Подземные автостоянки, являющиеся структурной частью жилых и общественных зданий, давно и успешно эксплуатируются во всем мире. В зависимости от грунта под сооружением и потребности используются подземные одно-, двух-, четырехэтажные паркинги. Например, в Пекине под одной из старейших торговых улиц Цяньмэнь построена парковка на 1800 машиномест. В Нидерландах правительством утверждён проект по созданию не просто подземных многоэтажных парковок, а целых городов-паркингов под центром Амстердама с мойками, автомагазинами и также спортивными залами, бассейнами и кинотеатрами. Под центром города предлагается построить шесть подземных этажей, что решит проблему недостатка свободного места в центре города. В Москве разрабатывается проект многоуровневых парковок под руслом Москвы-реки, глубиной до 40 метров и вместимостью до 600 автомобилей. По прогнозу управления гаражного строительства, обустройство «подводных» паркингов добавит городу от 2,5 до 15 тысяч машиномест.

Несмотря на значительный мировой опыт, проектирование и строительство подземных паркингов в г. Гомеле ведется крайне медленно. В городе их всего несколько: в МЖК «Солнечный» (корпус 6) и в строящемся доме по ул. Волотовской. В настоящее время ведутся подготовительные работы по началу строительства новой подземной автостоянки на 64 машины в микрорайоне № 54, где наверху планируется оборудовать спортивную площадку для детей (рисунок 2). Предполагается применение этого проекта в других районах г. Гомеля.

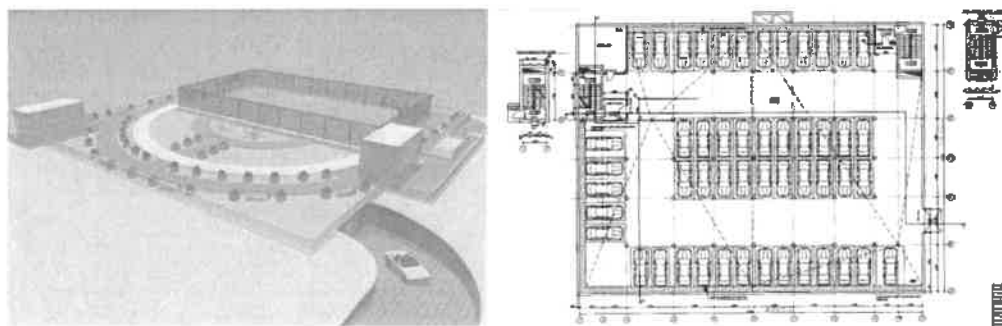


Рисунок 2 – Проект подземного паркинга на 64 машино-места в микрорайоне № 54 г. Гомеля

Отметим, что возведение отдельных самостоятельных объектов связано с решением сложных задач и проведением трудоемких мероприятий (изучение гидрогеологических условий участка, перенос инженерных сетей, закрытие уличного движения, усиление окружающей застройки и дорожных покрытий и др.). Поэтому целесообразно комплексно подходить к решению этого вопроса.

Для хранения автотранспорта в сложившихся районах массовой застройки наиболее эффективными будут подземные автостоянки под зданиями, на незастроенных участках и под существующей улично-дорожной сетью. В новых и реконструируемых микрорайонах целесообразно строительство единой подземной части, в которой помимо подземных автостоянок могут быть расположены транспортная сеть, подъездные пути, разгрузочные площадки и склады, сооружения инженерной инфраструктуры микрорайона, а наземная часть должна быть отведена под детские сады, школы, объекты обслуживания и благоустройство [3]. В историческом центре города подземное пространство должно быть многофункциональным и решать несколько градостроительных задач одновременно, учитывая архитектурно-планировочные, социальные, экономические и другие аспекты.

Подземные паркинги являются одной из составляющих транспортной инфраструктуры города, и актуальность их строительства при грамотном и комплексном подходе к проектированию не вызывает сомнения.

#### Список литературы

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Транспорт. – Режим доступа: <http://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 19.09.2019.
2. Малков, И. Г. О некоторых направлениях решения проблемы автомобильных парковок в крупном городе (на примере города Гомеля) / И. Г. Малков, А. Ю. Юров // Архитектура : сб. науч. тр. – 2015. – Вып. 8. – С. 40–44.
3. Титкова, Т. С. Об эффективности освоения подземного пространства в развитии транспортной инфраструктуры г. Гомеля / Т. С. Титкова, С. Ф. Плотко // Проблемы и перспективы развития транспортных систем и строительного комплекса : Материалы III междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2013