

# ГУМАНИЗАЦИЯ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ ПАРКИНГОВ В СТРУКТУРЕ ВЫСОТНОГО МНОГОЭТАЖНОГО ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА

**М.Ф. Факки**

*Московский архитектурный институт (Государственная академия), Москва, Россия*

## **Аннотация**

Предлагаемая статья посвящается рассмотрению средств гуманизации архитектурной среды паркингов в структуре высотных многоэтажных жилых комплексов. На взгляд автора это весьма актуально, потому что сегодняшний день большинство паркингов, гаражей их внутренняя среда выглядит примитивно и с точки зрения экологичности, эстетики оставляет желать лучшего.

На основе анализа передовых западных и отечественных тенденций формирования архитектурной среды паркингов в структуре ВМЖК выявляется основной принцип «многократной компенсации» и средства организации среды мест паркования.

Одним из важных направлений гуманизации архитектурной среды паркингов является активное использование визуально-экологических средств, которые способствуют разнообразию облика сооружений в разное время суток.

В списке литературы приводятся некоторые труды авторов, подтверждающие важную роль и необходимость решения этой проблемы.

**Ключевые слова:** архитектурная среда, паркинг, принцип компенсации, гуманизация

# HUMANIZATION OF THE ARCHITECTURAL ENVIRONMENT OF PARKING AREAS IN THE STRUCTURE OF HIGH-RISE MULTISTOREY RESIDENTIAL CENTRE

**M.F. Fakki**

*Moscow Institute of Architecture (State academy), Moscow, Russia*

## **Abstract**

The proposed article is devoted to the examination of the means of the humanization and enhancement of parking areas' architectural environment in the structure of high-rise multistorey residential centers. According to the author, this is a theme of ultimate importance, because nowadays in the majority of parking areas and garages the internal medium looks quite primitive, and from ecological and aesthetical point of view leaves much more to be desired.

On the basics of the analysis of the foremost western and home tendencies of the formation of the architectural medium of parking areas in the high-rise multifunctional residential centers, the basic principle of "repeated compensation" is derived and the means of the organization of the parking place's medium are revealed.

One of the important directions of the humanization of the architectural medium of the parking areas is the active use of the visual-ecological means, which contribute to the variety of the appearance of the construction in the different day and night time.

In the bibliography are listed some issues of the authors working in this area, which confirm the important role and the necessity for finding the solution of this problem.

**Keywords:** architectural medium, parking area, principle of compensation, humanization

## Введение

В статье рассматривается необходимость гуманизации архитектурной среды паркингов, размещенных в структуре высотного многофункционального жилого комплекса. Уделяется внимание вопросам гуманистического развития и формирования архитектурной среды исследуемых объектов. В статье раскрывается значимость экологического аспекта в формировании архитектурной среды сооружений паркования. На основе традиций и тенденций развития научно-технического прогресса раскрываются специфические особенности подходов к формированию архитектурной среды паркингов и описываются современные приемы применения форм живой и неживой природы, элементов городского дизайна при ее формировании. При написании статьи широко использовался аналитический и иллюстративный материал.

Трансформация социально-экономических условий приводит к изменению роли и места человека в современном мире. Разнообразие и быстрая смена потребностей различных социальных групп населения в организации материально-пространственного окружения становятся основополагающими причинами в современном формировании архитектурной среды объектов гражданского назначения. Все это определяет необходимость пересмотра существующих подходов к архитектурно-пространственной организации среды города.

К сожалению, на сегодняшний день очень мало внимания обращается на гуманистический и художественный аспект формирования материально-пространственного окружения современного человека, включающего объекты транспортной и инженерной инфраструктуры города. Хотя с этими объектами и проблемами формирования архитектурной среды, их включающими, горожанин сталкивается ежедневно.

Новые и достаточно сложные проблемы, вызванные действием научно-технического прогресса и развитием автомобилизации населения, сформулированные как «транспорт и город», «автомобиль и город», «архитектура и транспорт», приобретают все большее и большее значение.

Общая численность парка легковых автомобилей имеет тенденцию к значительному росту. Массовая автомобилизация порождает огромное число взаимосвязанных между собой проблем: социальных, экономических, экологических, санитарно-гигиенических и др. Однако проблемы гуманистического характера, апеллирующие к художественно-эстетическим и психологическим качествам архитектурной среды, включающей объекты транспортной инфраструктуры, практически не решаются в современной Российской архитектурно-градостроительной практике [1].

Крупные и крупнейшие города, застройка которых велась в начале и середине XX века в расчете на развитие, главным образом, общественного транспорта для обслуживания пассажиров, не рассчитаны на увеличение роста парка индивидуальных транспортных средств. Индивидуальный автотранспорт все чаще поглощает открытые пространства города, усложняя контакт человека с природным окружением. На сегодняшний момент автомобили хранятся в самых неподходящих местах: тротуарах, газонах и даже на детских площадках. Население городов все более ощущает кризисное состояние городской среды, включающей места постоянного хранения автомобилей. Неудобство пользования сооружениями для постоянного хранения автотранспорта, постоянные конфликты движущегося и неподвижного автотранспорта, уличный травматизм — последствия непродуманной организации развития городской среды. Воздействия транспортных средств, в том числе и в местах их паркования, зачастую приводит к дегуманизации городских пространств, дискомфорту и экологическому кризису городской среды. Основным местом постоянного и временного хранения автотранспорта становится паркинг, включающий в себя такие характеристики, как здание, сооружение (часть здания,

сооружения) или специальная открытая площадка, предназначенная для постоянного и временного хранения (стоянки) автомобилей.

Появление массовой автомобилизации населения привело к тому, что недостаточная емкость существующих сооружений для постоянного хранения индивидуальных автотранспортных средств частично компенсируется размещением автотранспорта на открытых стоянках, которая также не покрывает всех потребностей во временном и постоянном хранении индивидуального автотранспорта. Появившаяся тенденция хранения автомобилей на несанкционированных открытых автостоянках во дворах, на междворовых территориях, без соблюдения экологической безопасности, приводит к ухудшению экологической обстановки городской среды. Крайне остро назрела проблема организованного, управляемого городской администрацией, хранения автотранспортных средств. И решение этой проблемы, очевидно, не может быть исчерпано только объемно-планировочными и инженерными средствами, здесь важен учет средовой составляющей, раскрывающей разностороннее взаимодействие человека с его материально-пространственным окружением.

Управляемая и продуманная в свете новейших тенденций роста автомобилизации организация архитектурной среды мест паркования автомобилей должна создать возможность обеспечения населения стоянками с соблюдением как необходимых градостроительных и санитарно-гигиенических условий, так и экологического и психологического комфорта активного (автомобилисты) и пассивного (жильцы прилегающих территорий, посетители объектов общественного назначения) пользования такого рода объектами.

Обострение экологической ситуации в городском пространстве стало очевидным результатом того, что предпринимавшиеся ранее градостроительные меры с жесткими схемами развития улично-дорожной сети с преобладанием типового благоустройства фактически привели к нивелированию самой природы в городе, лишив ее возможности поддерживать благоприятные параметры жизнедеятельности человека.

Акцентируя вопросы формирования архитектурной среды паркингов, мы обращаемся к проблемам жизнедеятельности человека и его предметно-пространственного окружения, так как проблемы среды - это проблемы человеческие. Среда во многом определяет поведение человека, материально закрепляя ценностные установки общества. Игнорирование этого аспекта в современной архитектурно-строительной практике по отношению к местам паркования в результате приводит к деградации городской среды в целом [3]. Ее экстенсивное развитие привело к возникновению острой проблемы «человек - транспорт - архитектурная среда города», требующей особенного рассмотрения. Проблема гуманизации архитектурной среды паркингов, исходя из определения понятия «гуманизм», непосредственно связана как с вопросами самореализации и удовлетворения потребностей как активных, так и пассивных (вынужденных) пользователей такого рода объектов, так и с вопросами экологическими - сбережения природных систем в структуре города.

К какому бы подходу гуманизации архитектурной среды автостоянки мы ни обратились, с какой бы позиции ни рассматривали, она должна соответствовать современным эстетическим требованиям, должна способствовать расширению представлений современного человека о комфортной среде обитания.

Специфика формообразования паркингов (плоскостные наземные и надземные; объемные наземные, подземные и полуподземные), а также структура их размещения в городской среде особенно влияют на формирование архитектурной среды паркингов. Выделяются **три основных принципа**, способствующих гуманизации паркингов и прилегающих к ним территорий:

- компенсации неблагоприятных техногенных воздействий;

- создания экологической защиты прилегающих к объектам паркования территорий;
- визуальной упорядоченности архитектурной среды объектов паркования.

Формирование архитектурной среды паркингов с точки зрения компенсации техногенных воздействий, создания экологической защиты и визуальной упорядоченности позволяет создать архитектурно-планировочную среду, отвечающую всем требованиям потребителей как представителей различных социальных групп.

Экологический аспект в гуманизации архитектурной среды паркингов играет одну из ключевых ролей [4]. В этом аспекте следует выделить два наиболее перспективных направления, которые до сих пор не получили достаточного внедрения в отечественную архитектурную практику. Обозначим их как ландшафтно-экологическое и визуально-экологическое направления.

Ландшафтно-экологическое направление ориентировано на частичное восполнение естественного потенциала территории путем соотношения искусственных и естественных компонентов городской среды, что позволит снизить неблагоприятные техногенные воздействия применительно к паркингам [5]. Элементом живой природы присуща изменчивость не только в определенные временные сезоны, но и саморегуляция, которая обеспечивает городскому пространству возможность экологического восстановления. Изменение экологических качеств архитектурной среды таких утилитарных объектов транспортно-инженерной структуры города, как паркинг, предполагает создание экологического равновесия между объектами, включенными в структуру городской среды.

Здесь уместно вспомнить о разнообразии растительных форм как природных компонентов. Немаловажно, что новейшие тенденции в формировании архитектурного пространства, в том числе сооружений для постоянного хранения автотранспорта, ориентируются на особый подход к ландшафтно-экологическим средствам выразительности, переосмысливая, например, роль рельефа и материалов мощения, спектр которых в последние годы невероятно расширился.

Зачастую главный акцент в решении заключается в вертикальном озеленении, которое обеспечивает облику паркинга сезонные трансформации по аналогии с изменениями, происходящими с деревьями при смене времен года. Помимо эстетических функций озеленение осуществляет функции естественной климатической установки, сообщая зданиям не только внешнюю, но и внутреннюю экологичность. Кроме того, элементы ландшафта (газоны, цветники, водоемы) объединяют различные по функциональности элементы пространства - плоскостные сооружения (детские площадки, тротуары, проезды и др.).

Элементы «зеленого» благоустройства и объекты благоустройства (мощение, подпорные стенки, ограды, парапеты) позволяют ориентироваться и дают направления поиска объектов транспортной инфраструктуры города - парковки. Все это создает совершенно новые возможности формирования облика и гуманизации окружающего нас мира.

В ландшафтно-экологическом направлении в соответствии с пятью типами сооружений для постоянного хранения автотранспорта выделяются следующие группы средств.

Для **плоскостных наземных** объектов паркования наиболее целесообразно применение:

- буферного озеленения;

- озеленения подпорных стенок;
- вертикального озеленения навесов;
- контейнерных посадок в сочетании с геометрией рисунка покрытия;
- различных по фактуре элементов покрытия;
- легких ограждений в сочетании с фактурой и цветом покрытия.

**Для плоскостных надземных объектов:**

- озеленение территории, прилегающей к зданию, на кровле которого расположена парковка;
- акцентирование пространства вертикальной формой;
- контейнерные посадки для обозначения направления движения.

**Для объемных наземных объектов:**

- создание скульптурной группы растительности;
- сочетание линейных и объемных форм растительности;
- акцентирование пространства вертикальной формой;
- применение вертикального озеленения.

**Для подземных:**

- создание рельефа при помощи разнообразных форм (остров, волна и др.);
- применение модульного озеленения для разграничения территории паркования;
- геопластика;
- создание ярусов с озелененными подпорными стенками;
- рельефное профилирование с обозначением границ паркинга модулями растительности.

**Для полуподземных:**

- укладка элементов покрытия с разрывами для заполнения травой;
- обозначение границ паркинга модулями растительности;
- создание ярусов измененного рельефа с закрепленной растительностью;
- геопластика.

Одним из важных направлений гуманизации архитектурной среды паркингов является активное использование визуально-экологических средств, которые способствуют разнообразию облика сооружений в разное время суток. Воздействие на эмоциональное состояние человека обретает особенный смысл там, где результаты экстенсивного освоения архитектурной среды паркингов вычеркнули зримые признаки индивидуальности пространства. Устранить психологический дискомфорт, появляющийся у горожанина в процессе восприятия архитектурной среды мест постоянного хранения, возможно за счет применения светоцветовой архитектуры. Средства визуально-экологической направленности имеют сходные способы применения для разных типов объектов паркования.

Совершенствование среды жизнедеятельности, насыщенной различной информацией в современных условиях, без которой не мыслит себя современный человек, невозможно без элементов информационного дизайна, информационных устройств и световых установок, акцентирующих как природные растительные элементы, так и объекты паркования, а также без элементов, позволяющих обогатить пластику объектов архитектурной среды паркингов. Использование всех возможностей визуальной гармонизации архитектурной среды паркингов регулирует не только формы поведения горожан, но и придает пространству индивидуальность [6].

Использование линейных и локальных элементов освещения в ночные часы обогащает окружающее пространство и позволяет лучше ориентироваться в нем. Кроме того, для плоскостных и объемных сооружений паркования применение системы светустановок, отражающих элементов и поверхностей необходимо для визуального слияния объектов паркования с окружением.

Уже сейчас множество новейших достижений научно-технического прогресса находят широкое применение для создания комфортной, психологически удобной архитектурной среды. В визуально-экологическом направлении гуманизации архитектурной среды паркингов выделяются некоторые элементы, применимые для всех типов сооружений паркования:

- организация подсветки зеленых насаждений;
- организация установок светового инфодизайна;
- организация возможности проектирования изображений на ограждающие поверхности (экранирование).

Кроме того, для плоскостных и объемных сооружений паркования применяется организация линейных и локальных светустановок и используется система отражающих элементов и поверхностей.

В результате рассмотрения примеров Российского и зарубежного опыта формирования архитектурной среды паркингов был сделан акцент на необходимости дальнейшего развития экологического аспекта при формировании данной среды. Применение элементов ландшафтной и светоцветовой архитектуры в организации гуманистического городского пространства выступает как форма его взаимосвязи с историческим окружением, культурой, традициями, служит средством компенсации ограниченности контакта с природой.

В основе формирования архитектурной среды мест паркования с позиции приоритета человека и его потребностей выделены принципы компенсации, создания экологической защиты и визуальной упорядоченности; эти принципы реализуются в ландшафтно- и визуально-экологических средствах, как общих, так и специфичных для каждого типа объекта паркования.

## Литература

1. Беляева Е.Л. Архитектурно-пространственная среда города как объект зрительного восприятия / Е.Л. Беляева. - М. : Стройиздат, 1977. - 125 с.
2. Иовлев, В.И. Экопсихология для архитекторов: процесс и форма / В.И. Иовлев. - Екатеринбург: Архитектон, 1996. - 304 с.
3. Колясников, В.А. Экологический подход к формированию композиции города: учеб. пособ. /В.А. Колясников. - Екатеринбург : УралАРХИ, 1993. - 230 с.
4. Гибсон, Дж. Экологический подход к зрительному восприятию / Дж. Гибсон. - М. : Прогресс, 1988. - 464 с.
5. Нефедов В.А. Ландшафтный дизайн и устойчивость среды / В.А. Нефедов. - СПб : Полиграфист, 2002. - 296 с.
6. Шимко, В.Т. Архитектурно-дизайнерское проектирование городской среды: учеб. / В.Т. Шимко. - М. : Архитектура-С, 2006. - 384 с.

## References (Transliterated)

1. Beljaeva E.L. Arhitekturno-prostranstvennaja sreda goroda kak ob#ekt zritel'nogo vosprijatija / E.L. Beljaeva. - M. : Strojizdat, 1977. - 125 s.
2. Iovlev, V.I. Jekopsihologija dlja arhitektorov: process i forma / V.I. Iovlev. - Ekaterinburg: Arhitekton, 1996. - 304 s.
3. Koljasnikov, V.A. Jekologicheskij podhod k formirovaniju kompozicii goroda: ucheb. posob. /V.A. Koljasnikov. - Ekaterinburg : UralARHI, 1993. - 230 s.
4. Gibson, Dzh. Jekologicheskij podhod k zritel'nomu vosprijatiju / Dzh. Gibson. - M. : Progress, 1988. - 464 s.
5. Nefedov V.A. Landshaftnyj dizajn i ustojchivost' sredy / V.A. Nefedov. - SPb : Poligrafist, 2002. - 296 s.
6. Shimko, V.T. Arhitekturno-dizajnerskoe proektirovanie gorodskoj sredy: ucheb. / V.T. Shimko. - M. : Arhitektura-S, 2006. - 384 s.

## ДААННЫЕ ОБ АВТОРЕ

### М.Ф. Факки

Аспирант, каф. «Архитектура жилых зданий», Московский архитектурный институт (Государственная академия), Москва, Россия  
e-mail: [gilie\\_zdania@mail.ru](mailto:gilie_zdania@mail.ru)

## DATA ABOUT THE AUTHOR

### M. Fakki

Post-graduate student, chair "Architectural Planning of Dwelling Houses", Moscow Institute of Architecture (State academy), Moscow, Russia  
e-mail: [gilie\\_zdania@mail.ru](mailto:gilie_zdania@mail.ru)