

УДК 725.39

О.І.Єжова,
асистент КНУБА**ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРНОГО ФОРМУВАННЯ ПІДЗЕМНИХ
АВТОСТОЯНОК В СТРУКТУРІ ЖИТЛОВИХ БУДИНКІВ**

Анотація: розглядаються особливості проектування підземних автостоянок в структурі житлових будинків. Автор приходить до висновку, що проектування підземних стоянок в структурі житлових будинків дозволить вирішити ряд містобудівних, естетичних, інженерно – транспортних і технічних проблем будівництва.

Ключові слова: формування підземного простору, житлові будинки, підземні паркінги, автомобільні стоянки.

Одна з основних функцій архітектури – створення безпечного середовища для користувачів. В сучасній архітектурі приділяється недостатньо уваги формуванню підземних автостоянок у структурі житлового будинку. На цей час ми можемо спостерігати суттєві недоліки у проектуванні автомобільних стоянок для мешканців великих міст. Проблема розміщення швидкозростаючого автомобільного парку вирішувалась частіше відокремлено від питань художнього образу міста, естетичного вигляду, функціональних потреб та санітарно – гігієнічних норм і правил. Приклад цих вимушених дій можна спостерігати вздовж залізничних шляхів та магістралей на околицях міста. Брутальні споруди не мають єдною чого образу та архітектурного стилю. Ці гаражі спотворюють обличчя міста. З точки зору функціональності вони також не вирішують усіх проблем. Власник приватного автомобілю повинен подолати шлях до місця розташування автомобіля, іноді, навіть на міському транспорті, щоб потім завантажити міські магістралі, простуючи у необхідному напрямку.

На сьогодні в Україні нараховується біля 6 мільйонів приватних автомобілів, не враховуючи вантажних, а лише 15 років тому кількість приватних автомобілів в Україні була 2,5 мільйона одиниць. Таким чином спостерігається збільшення числа автомобілів у 2,4 рази. У Києві ця тенденція набула ще більших значень. Зростання за 15 років з 250 тисяч приватних машин до 1 мільйона. Тобто зростання у чотири рази. Необхідно пам'ятати, що більшість генеральних планів великих Українських міст приймалися у 80-90 роки з закладеною перспективою збільшення кількості автомобілів не такими швидкими темпами.

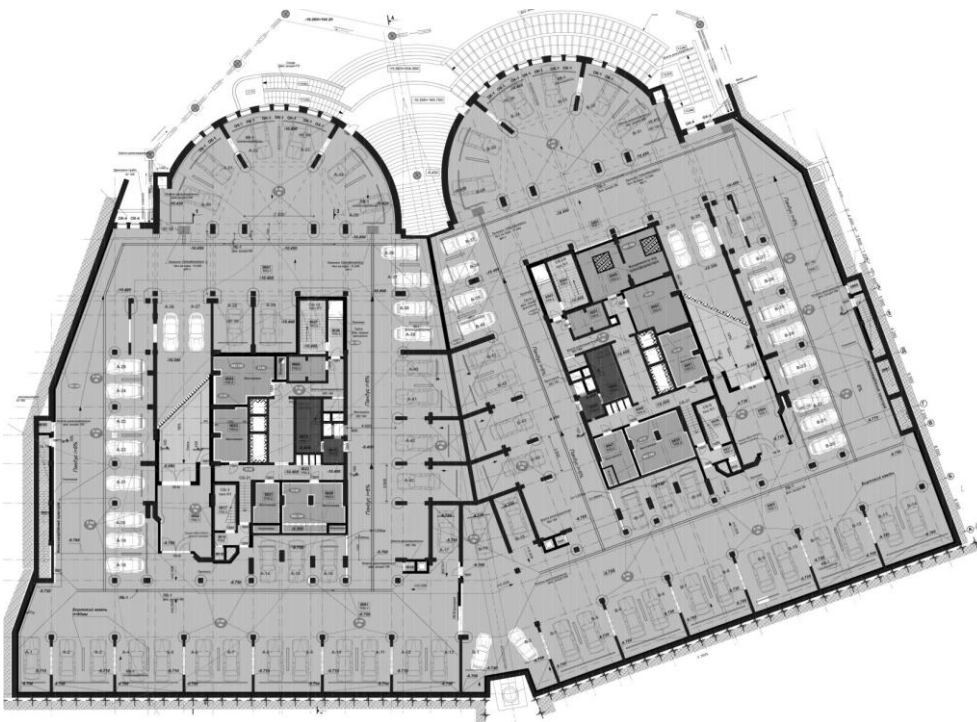
Новим генеральним планом міста передбачено щільнішу забудову, особливо це стосується центральних районів. Раніше у центральній частині міста та у прилеглих зонах було багато вільних територій, що використовувались не за призначенням, де влаштовувались приватні гаражі та відкриті невпорядковані автомобільні стоянки, які псували зовнішній вигляд міста. Зараз ці «вільні» стоянки майже зникли, а потреба в них, через збільшення кількості автомобілів, зросла в декілька разів. При цьому слід пам'ятати, що в досить невеликій центральній частині міста сконцентрована до 30% усього обсягу вуличного руху. Більш того, якщо раніше під стоянки використовувалась проїжджа частина вулиці, то зараз через збільшення інтенсивності машино потоку це створює великі проблеми для руху. Мешканці оточуючих будинків в таких ситуаціях не мають змоги розмістити свій приватний автомобіль. Слідом за цим виникає питання - де робити стоянки для приватних автомобілів, як забезпечити відповідний захист приватних машин. Міська влада спробувала вирішити цю проблему шляхом будівництва окремо стоячих багатоповерхових паркінгів. Була прийнята концепція розташування біля десятка цих комплексів у центральному планувальному районі міста, але через не вирішення майновоправових питань, а також через брак великих земельних ділянок у центрі міста ця програма так і залишилася на папері.

У даний час будівництво житла ведеться шляхом створення багатофункціональних житлових комплексів. До складу цих структур входять вбудовані приміщення на перших поверхах: магазини, спортивні зали, дитячі садки, соціальні служби тощо. Також до складу комплексів входить так необхідний для мешканців автомобільний паркінг. З розрахунку (згідно з рішенням КМДА) одна квартира – одно машино-місце для центрального планувального району Києва, дві квартири – одно машино-місце для всіх інших районів міста. З прийняттям нового ДБН В.2.3-15:2007 «Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів» деякі проблеми по нормативній базі проектування підземних автостоянок зникли, але немає принципів формування підземних автостоянок в структурі житлових будинків. По перше, новий ДБН на відміну від попереднього ВСН 01-89 «Заклади по обслуговуванню автомобілів», яким раніше користувалися проектувальники чітко визначив розбіжності між проектуванням наземних автостоянок (одно чи багатоповерхових) та підземних паркінгів; по друге збільшив максимальну кількість поверхів у підземному паркінгу з двох до п'яти, що вкрай необхідно при проектуванні багатофункціонального житлового комплексу при умові щільної забудови центру міста; також удосконалив вимоги що до сучасного інженерного та протипожежного обладнання паркінгу.

Незважаючи на ретельно опрацьований ДБН, що висуває ряд необхідних вимог та обмежень що до проектування паркінгів в структурі житлових комплексів, він не надає чітких відповідей що до архітектурно-планувальних рішень. Недослідженими є функціонально-планувальні, конструктивні, та навіть містобудівні основи влаштування підземних автостоянок в структурі житлових будинків.

В умовах реконструкції центральних щільно забудованих районів великих міст з високою вартість земельних ділянок за кордоном нерідко пропонують складні прийоми архітектурно-просторової організації житлової забудови автостоянками у структурі. Одним з таких прикладів може бути проект реконструкції частково зруйнованої під час війни північної частини Сіті у Лондоні – району Барбікан площею 14 га, для розселення понад 6,5 тисяч жителів. Запроектовані житлові будинки висотою 3, 10 та 44 поверхи. Використання контрастної за поверховістю забудови виправдовується авторами проекту потягом до створення сприятливого у гігієнічному та естетичному відношенні оточуючого середовища зі зберіганням достатньо просторих відкритих озелених зон.

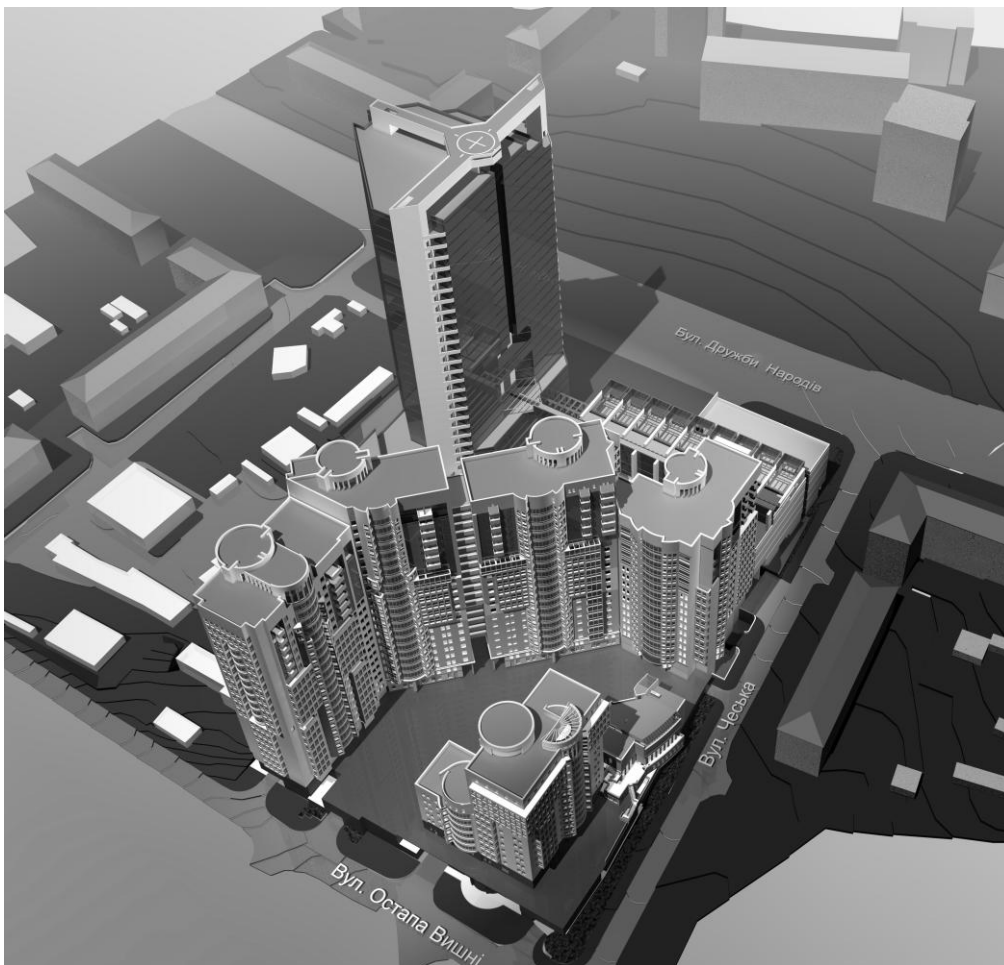
Слід ретельно вивчити Київ, як місто з дуже складним та цікавим рельєфом з точки зору проектування підземних автостоянок, приділивши особливу увагу використанню природних умов міста для створення найвигідніших проектів. Вже зараз можна побачити та простежити нові тенденції формування житлових будинків з підземними автостоянками.



Мал. 1

Яскравим прикладом рішення багатофункціонального житлового комплексу на рельєфі є експериментальний висотний житловий будинок (мал.1) на вулиці Солом'янській, 15-А у Солом'янському районі міста Києва, ГАП Ю.І.Шеремет. Автор, вміло користуючись перепадом висот у 12 метрів на досить невеликому майданчику для будівництва створив складний підземно – наземний паркінг. В ньому архітектор поєднав економне використання інженерного обладнання та території паркінгу користуючись тим, що частину паркінгу можна було трактувати як наземну автостоянку.

Іншим прикладом є паркінг у багатофункціональному житловому комплексі (мал.2) по бульвару Дружби Народів, 14-16 у Печерському районі міста Києва, ГАП В.І.Ка'сяненко за участю О.І.Єжової. Перед авторами стояла складна задача поєднати паркінг житлової частини більше ніж на 300 машино – місць з паркінгом офісного центру, який потребував 500 машино – місць. В результаті вмілого використання функціонально-планувальних рішень автори змогли створити підземну частину комплексу, яка складалась з дворівневого паркінга житлової частини на 342 машино-місця та чотирьох-рівневого паркінгу на 520 машино-місць офісної частини.



Мал.2

Не дивлячись на переваги масового громадського транспорту не можливо недооцінювати перспективи розвитку індивідуальних засобів сполучення. «Міста нашої країни поки що мають резерви для пропуску швидкозростаючих обсягів руху автомобільного транспорту. Але ці можливості швидко вичерпуються, особливо у центральних районах міст.» – зазначив Г.Е.Голубев ще у 1973 році у своєму огляді «Використання підземного простору у великих містах». Проблема нерухомого транспорту виникла при значному рівні автомобілізації, який перевищив очікування та розрахунки фахівців – генпланістів радянського та пост радянського періодів, в наслідок чого обміркування будь яких транспортних питань вже не можливе без розгляду основних принципів організації зберігання автомобілів. Принципове нове направлення має багаторівнева організація руху транспорту, а також багаторівнева система зберігання транспорту у великих багатофункціональних житлових комплексів.

Підводячи підсумки можна констатувати, що на цей час комплексне використання підземного простору під житловими будинками для гаражів та стоянок особливо актуально і дозволяє успішно вирішувати такі важливі завдання:

- створення передумов для найбільш раціонального використання міських територій ;
- розв'язання проблем постійного та тимчасового зберігання і технічного обслуговування швидкозростаючого парку автомобілів та інших транспортних засобів;
- вирішення питань естетичного вигляду міста шляхом звільнення поверхні землі від непривабливих споруд;
- розширення можливостей використання непридатних територій сі складним рельєфом під будівництво житлових будинків.

Література

1. Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. – 152с
2. Репин Ю.Г. и Ежов С.В. Интегрированные архитектурные комплексы. – М.: 1988
3. Кудрявцев О.К. Городские транспортные коммуникации. – М.: Знание, 1981. – 64с (Новое в жизни, науке, технике) Серия «Строительство и архитектура», №5, 1981
4. Голубев Г.Е.Использование подземного пространства в крупных городах (обзор) Центр научно-технической информации по гражданскому строительству и архитектуре. М.:1073