

УДК 725.3.381

М.В.Гарбар

асистент кафедри ДАС КНУБА

СПОРУДИ ТА ОБЛАДНАННЯ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДІВ В СИСТЕМІ ЖИТЛОВИХ КОМПЛЕКСІВ

Анотація: в статті розглядаються принципи розміщення, типи споруд та обладнання для велосипедів в житлових комплексах міст. Надані рекомендації щодо поліпшення розвитку та використання велосипедного транспорту.

Ключові слова: велосипедний транспорт, місця довготривалого зберігання.

Останні роки в нашій країні із-за транспортного колапсу в великих містах все частіше починають згадувати про велосипед – транспорт, який досить давно і успішно використовують в найрізноманітніших країнах світу.

Для будь-якого транспорту необхідні такі складові: *місця довготривалого зберігання*, шляхи руху та місця тимчасового зберігання. Одною з найважливіших складових розвитку *велосипедного транспорту* в містах є *місця довготривалого зберігання*. Такі місця розташовують в безпосередній близькості від помешкань їх власників. В містах це може бути житло будь-якого типу: садибного, блокованого, будинки різної структури та поверховості; багатофункціональні житлові комплекси.[1]

Спираючись на досвід країн-лідерів в використанні *велосипедного транспорту*, можливо зробити висновки по основному принципу розміщення споруд для велосипедів в залежності від типу житла: це можуть бути окремі споруди (типу гаражі), криті і захищені стоянки, відкриті стоянки, або приміщення в структурі житлового комплексу чи окремого будинку. Як приклад розміщення приміщень для велосипедів в житловому комплексі є проект Ногe Негe в Ротердамі, Голандія, виконаний Wiel Arets Architect&Ass. Це дві житлові 29 поверхові башти на 290 квартир з загальним стилобатом на декілька поверхів, в якому розміщені атріум, магазини, гаражі для машин, приміщення для велосипедів, технічні приміщення. [5] Інноваційним є проект житлового комплексу «Vike-City» на 99 квартир, збудований в 2008 році у Відні архітектурною групою GESIBA. Це житловий комплекс, який складається із двох будинків галерейного типу, які займають весь квартал. Будинки запроектовані таким чином, що всі галереї виходять на оточуючі вулиці, а квартири – в середину затишного подвір'я. В основі проекту покладена ідея зменшення місць зберігання для автомобілів мешканців. В Австрії, як і в Україні, зокрема в Києві, існують норми для проектування, які передбачають 1

машино-місце на 1 квартиру. Із згоди місцевої ради Відня місця паркування для автомобілів в комплексі були зменшені на 50%. На кошти, які були зекономлені, на 1 поверсі були розміщені місця загального використання: сауна, кімнати для відпочинку та занять спортом, приміщення для зберігання велосипедів та кімнати ремонту. Також в комплексі використовуються лише великі ліфти для проїзду з велосипедом, збільшена ширина коридорів, на кожному поверсі є окремі приміщення для велосипедів. [2]



Результатом доцільності такого типу житла була кількість заявок мешканців Відня, яка ще під час проектування перевищувала кількість квартир в 5 разів. Це послугувало для Влади стимулом перегляду існуючих будівельних норм, а також початком розробки нового комплексу на 250 квартир, готелю та парку для мешканців, які використовують велосипедний транспорт.

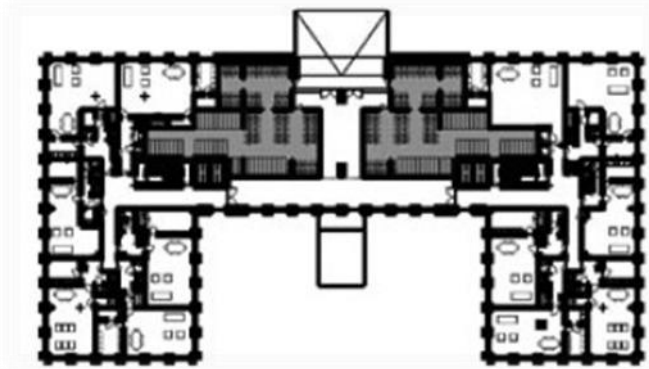
Проблема пробок та заторів в великих містах Європи дає новий поштовх в розвитку *велосипедного транспорту*, а під час кризи це є додатковим важелем в економії затрат на нове будівництво, зменшуючи кількість місць для стоянки автомобілів і збільшуючи для велосипедів. Стоянки для автомобілів здебільшого розташовують в підземній, чи напівпідземній частині будівлі. Але земляні роботи досить дорого коштують, що в свою чергу відображається на кошторисі всього будинку, і зокрема на вартості квартири для інвестора. *Велосипедний транспорт* більш лояльний до людини. Не потребує складних конструктивних елементів, площ та додаткових технічних приміщень, протипожежних вимог, спеціальних умов зберігання та контролю, може розміщуватися будь-де в будинку, поруч із під'їздами чи безпосередньо в них. Приблизно 1 місце для паркування автомобіля дорівнює 10-22 місцям для велосипедів.

Останні тенденції в житловому будівництві нашої країни окреслити приблизні типи житлового будинку чи комплексу: підземний поверх займають стоянки та технічні приміщення, перший поверх – приміщення загального

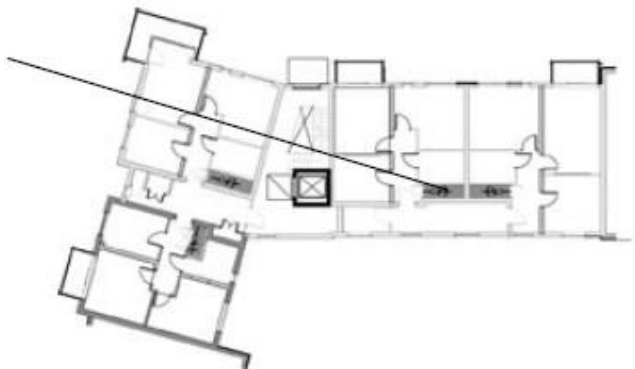
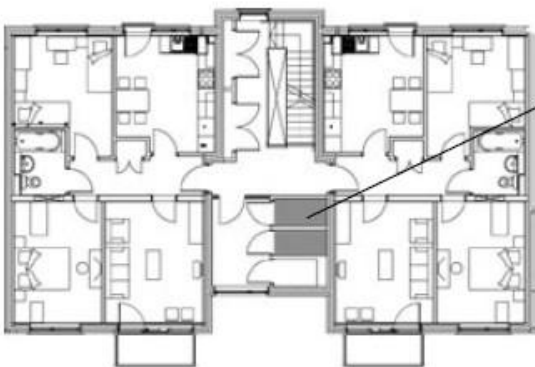
використання, вище розташовують житлові поверхи. Приміщення для довготривалого зберігання велосипедів найкраще розташовувати в безпосередній близькості від під'їздів, на нижчих поверхах, поруч із стоянками для авто, чи технічних приміщень. Також в житлових будинках доцільно передбачати приміщення для сезонного зберігання велосипедів, наприклад, в зимовий період. Їх можна розміщувати на технічних поверхах, в тому числі і на останніх.

Місця для довготривалого зберігання велосипедів в різних житлових будинках повинні відповідати певним вимогам:

- перевага надається зберіганням в межах будівлі;
- розташування в безпосередній кількості від входу;
- приміщення надійно охороняються.(4)



 - місця зберігання велосипедів



В житлових будинках, де неможливе розташування приміщень для велосипедів, буде сприятливим варіант розміщення велосипедів на подвір'ї, недалеко від під'їздів. Це можуть бути окремі шафи для велосипедів, або замкнені споруди, захищені від негоди та охороняємі. Відкриті стоянки з обладнанням для велосипедів використовуються здебільшого для тимчасового зберігання відвідувачів.



На *велосипедний транспорт* не розповсюджуються протипожежні відстані, тому це дає більшу мобільність та варіативність в розташуванні місць постійного зберігання.

Типи споруд та обладнання для велосипедів, які використовуються в житлових комплексах:

- Гаражі
- Криті споруди
- Індивідуальні шафи
- Вуличні стійки для кріплення
- Приміщення для зберігання

Місця розташування споруд для велосипедів в житловому комплексі:

- На подвір'ї
- В гаражах для автомобілів
- На першому поверсі
- На житлових поверхах
- На технічному поверсі

В країнах, де *велосипедний транспорт* досить поширений, склалися певні рекомендації, щодо кількості місць для паркування, в тому числі і в місцях постійного зберігання – житлових будинках. В середньому – це від 0,5 до 1 одиниці на квартиру, а також вуличні стоянки біля під'їздів: приблизно 6 одиниць на під'їзд. Комплексна розробка всієї ланки: місця довготривалого

зберігання - велосипедні доріжки - місця тимчасового зберігання дасть можливість внести зміни в загальну транспорту систему міста.

За даними закордонних досліджень, найбільш розповсюдженим є використання велосипеда на відстані 5- 8 км, або 20-40 хвилин їзди. В цьому радіусі дії від житлового будинку здебільшого знаходяться дитячі садки, школи, магазини, місця відпочинку тощо. Паралельне використання в цих місцях *велосипедного транспорту* поруч із автомобільним може зменшити проблеми із кількістю стоянок, в тому числі і в подвір'ях оточуючих будинків, а також поліпшити екологічне становище в житлових районах.

Місця довготривалого зберігання велосипедів є одною з найважливіших ланок в подальшому розвитку та використанні цього виду транспорту в містах. В цьому повинно бути зацікавлене саме суспільство, що в свою чергу спричинить зміни в нормативній та законодавчій базі та в загальній транспортній системі міста.

ЛІТЕРАТУРА

1. Архитектурное проектирование жилых зданий. М.В.Лисицын, В.Л.Пашковский. Москва, Стройиздат, 1990г., 488с.
2. Vienna: "Bike-City" housing project stimulates soft mobility. Provided by Georg Guensberg. ustainablecities.dk.
3. www.add-home.eu4.
4. Cycle storage provision in new dwellings. Advice Note: London Borough of Waltham Forest. www.walthamforest.gov.uk/lbwf-advice-note.
5. «Today`s apartment architecture», Pageone, 2006. Wiel Arets Architect& Ass. Hoge Heren. P.80.
6. Л.Г. Бачинська Архітектура житла. Київ, Грамота, 2004.

Аннотация

В статье рассматриваются принципы размещения, типы сооружений и оборудования для велосипедов в жилых комплексах. Даны рекомендации, дающие возможность увеличить использование велосипедного транспорта и его применение в городе.

Ключевые слова: велосипедный транспорт, места долговременного хранения.

Annotation

The article describes the principles of location, types of facilities and equipment for bicycles in residential complexes. The recommendations, which make it possible to increase the use of bicycle transport and its application in the city.

Keywords: bicycle transport, places long-term storage.