

УДК 725.3.381

М. В. Гарбар

*асистент кафедри ДАС КНУБА***ТИПОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ГАРАЖІВ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДІВ**

Анотація: в статті розглядаються характерні типи будівель, їх особливості та принципи формування в місті, функціонально-планувальну організацію гаражів для велосипедів.

Ключові слова: велосипедний транспорт, гаражі для велосипедів.

Транспорт є головною артерією, яка забезпечує можливість життєдіяльності міста як цілісної системи. Із зростанням міста вимоги до міського транспорту збільшуються. В останні десятиріччя стрімко зросла кількість громадського та особистого автомобільного транспорту, що призвело до перевантаження основних міських мереж і в свою чергу пошуку вирішення проблеми транспортних пробок.

Транспортні проблеми можливо вирішити різноманітними методами: зменшенням автомобільного транспорту та збільшенням різних видів громадського; обмеженням чи закриттям доступу індивідуального транспорту в історичний центр міста; впорядкуванням руху, збільшенням транспортних мереж, побудова нових естакад, мостів, розв'язок тощо. Також для індивідуального транспорту є дуже важливим вирішення питання стоянок, тому що більшу частину доби він знаходиться в місцях тимчасового або постійного зберігання.

Одним із напрямків покращення руху в міському середовищі є введення на окремих ділянках велосипедного транспорту як повноцінної одиниці. Велосипедний транспорт має декілька важливих переваг: екологічність, користь для здоров'я та потребує значно менших масштабів для застосування ніж інші види транспорту. Це вже досить давно зрозуміли більшість країн Європи, Азії та Північної Америки.

Країни-лідери у використанні велосипедного транспорту проводили багаторічну програму розвитку та впровадження необхідних умов поліпшення міського середовища: збільшення кількості велосипедних доріжок, безпека їх розташування, розробка загальної транспортної схеми міста з позначенням місць велосипедних стоянок та гаражів, надання безоплатних муніципальних велосипедів, можливість перевезення велосипедів в метро тощо. Весь комплекс наданих послуг збільшив попит на використання велосипеда, що в свою чергу привело до необхідності збільшувати кількість та якість місць зберігання.

Враховуючи існуючий досвід в галузі розвитку велосипедного транспорту для впровадження та використання в містах України доцільно комплексно розробити нові загальні транспортні схеми руху в місті з урахуванням велосипедного транспорту; визначити ділянки в містах, де велосипедний транспорт можливо зробити домінуючим; окреслити місця, де споруди для велосипедів будуть необхідні та економічно виправдані. Здебільшого проблемою відсутності велосипедних доріжок, місць паркування в Україні займаються громадські організації, залучаючи до проблеми широку аудиторію; як приклад, нещодавно об'явлений конкурс «Велопарковка 2010 Київ» [5]. За останні роки в Києві все частіше підіймаються питання велосипедного транспорту, що доводить їх актуальність. Але підняття цієї проблеми має симптоматичний характер і досі не привело до єдиної програми вироблення основ для розробки та впровадження окремого типу споруд для велосипедів в сучасному українському місті.

Гаражі для велосипедів відносяться до громадських споруд, головними критеріями для класифікації яких є їхнє функціональне призначення, місткість, розташування у забудові, об'ємно – просторове вирішення та капітальність. [1,4]. Також здебільшого вони відповідають і класифікації транспортних споруд (автомобільних стоянок і гаражів), але мають і свої особливості.

Аналіз закордонного досвіду будівництва споруд для велосипедів, вивчення типологічних особливостей гаражів дозволив виявити характерні типи будівель, їх особливості та принципи формування, функціонально – планувальну організацію та прийоми об'ємно – просторових рішень цих споруд.

Гаражі займають окрему ланку серед загальної кількості споруд для велосипедів, мають найбільші розміри, виразний об'єм, який в свою чергу, разом із розташованими навколо об'єктами формують загальний вигляд окремих частин міста. При налагодженій транспортній системі міста із залученням велосипедного транспорту найчастіше виникають проблеми їх скупчення в місцях пересадки з громадського транспорту на велосипед чи навпаки, в місцях постійного зберігання чи тимчасових зупинок. Це в свою чергу призводить до необхідності їх упорядкування та будівництва споруд для зберігання.

Розміщення цих об'єктів визначається загальним комплексом містобудівних, економічних та транспортних факторів. Ці фактори диктують застосування необхідного типу споруди. Варіативність гаража для велосипедів дуже велика. Цьому сприяє досить невеликий модуль самого велосипеда та його вага, можливість розташування його в різних положеннях та рівнях.

Здебільшого гаражі в місті розміщені в великих транспортно-пересадочних вузлах, в центрах міст, в житлових районах, в зонах відпочинку. Прикладами місця розташування гаражів для велосипедів в місті є: гараж на 300 велосипедів поруч із залізничним вокзалом в Бремені, Німеччина; гараж на 9400 велосипедів поруч із залізничною станцією Касаї в Токіо, Японія; гараж на 3500 велосипедів, розміщений на каналі в західній стороні центрального залізничного вокзалу в центрі Амстердама, Нідерланди; гараж на 300 велосипедів в парку Міленіум в Чикаго, США.

За характером архітектурно-планувального рішення гаражі для велосипедів поділяють на: окремо розташовані, прибудовані та вбудовані. Окрім окремо розташованих гаражів це можуть бути споруди в складі будівель транспортних станцій залізничних та автовокзалів, метро, в паркінгах разом з автомобілями, в складі громадських центрів, в житлових комплексах тощо.

За відношенням до відмітки поверхні землі гаражі поділяють на: наземні, підземні, напівпідземні чи комбіновані. Наземні гаражі можуть приймати участь в місто утворенні, підземні чи напівпідземні займати будь який вільний простір не придатний для інших споруд чи будівель.

За засобами переміщення велосипедів між поверхами бувають: рампові, механізовані та комбіновані. Гаражі для велосипедів з рамповими засобами переміщення найбільш розповсюджені, але в умовах стислих ділянок чи побудови гаражів великої та надвеликої місткості найкраще використовувати механізовані та комбіновані гаражі.

Підземні гаражі більш дорогі за собівартістю, але дають велику варіативність та можливість в використанні різних типів переміщення велосипедів. Це в свою чергу призводить до збільшення місткості гаража та використання різних планувальних рішень побудови. Як приклад комбінованого гаражу - гараж в Касаї, Токіо. Перший підземний рівень сполучається із землею за допомогою рамп та має декілька повністю автоматизованих шахт, на кожній із яких розміщуються до 180 велосипедів.[2] Цей вид паркування є самим безпечним та швидким, тому що зовсім відсутнє втручання людини. За місткістю гаражі для велосипедів можливо поділити на: малої (1- 100 місць), середньої (100-500 місць), великої (500-3000 місць) та надвеликої місткості (більше 3000 місць). [власний досвід]

За планувальним рішенням: лінійного однорядного або багаторядного типу, криволінійного типу або комбінованого. Всі ці класифікаційні ознаки багато в чому пов'язані між собою. Вибір того або іншого типу споруди залежить від конкретних умов і в першу чергу від його призначення та місця розташування даного об'єкту в місті. Основні типологічні аспекти зібрані в схемі 1.

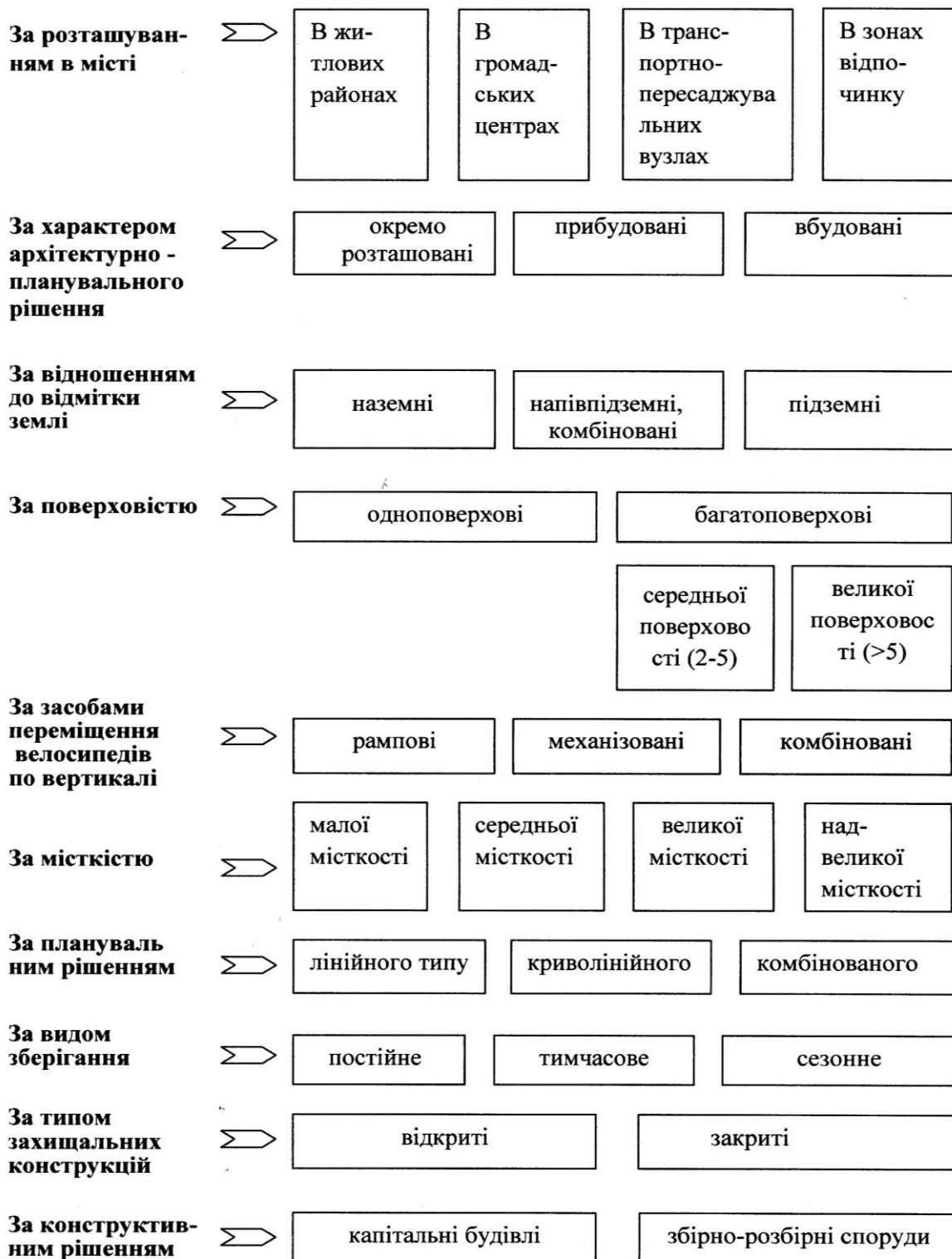


Схема 1. Загальна типологія гаражів для велосипедів.

Гаражі для велосипедів можуть мати окрім головної функції також і другорядні. Здебільшого в гаражах середньої місткості можливо розміщувати приміщення додаткових функцій, таких як приміщення технічного обслуговування та ремонту, магазин велосипедів, блок приміщень санітарної гігієни відвідувачів, мсця відпочинку, а також об'єднуватись з іншими видами громадських будівель.

Як приклад гараж для велосипедів в парку Міленіум включає в себе місця для зберігання 300 велосипедів, шафи та душові для індивідуального використання, портативне кафе, прокат велосипедів та відділ велосипедної поліції Чикаго [3].

Дана споруда, яка розташована в рекреаційній зоні, парку надає додаткові переваги для залучення широких верств населення та людей різних вікових груп в місця відпочинку, які займають великі території. Порівняно із середнім пішоходом для якого оптимальна є відстань 1-2 км, для велосипедиста вона збільшується до 5-15км.

Легкість велосипеду порівняно із автомобілем дають йому велику перевагу в моделюванні внутрішнього простору гаражу. Можливість розміщення велосипеду в один, два і більше рівней, горизонтально або вертикально відносно поверхні землі, дають можливість поєднувати в одну споруду гаражі як для автомобілів так і для велосипедів. Такий змішаний тип споруд досить актуальний і використовує 2 типи модулів: 3хбм – для авто та 0,6х1,8м – для велосипедів. Здебільшого в гаражах для авто є багато так званих «мертвих зон» - місць, де неможливо розмістити машини: під рампами, на поворотах, під сходами, в кутах тощо. Ці місця досить успішно можна зайняти велосипедами, як в один так і в два рівні. В середньому на місці однієї машини можливо розмістити 10 велосипедів. Це дає можливість значно збільшити корисну площу такого гаражу.

За конструктивним рішенням гаражі поділяють на капітальні будівлі та збірно-розбірні споруди, за типом огорожувальних конструкцій – відкриті та закриті. Легкість самого велосипеду дає можливість в будівництві гаражів широко використовувати металеві конструкції, які досить швидко збираються, довговічні та економічні.

Гаражі для велосипедів в світовому науковому досвіді успішно зайняли місце самостійної споруди; проектуються, будуються і модернізуються, демонструючи динаміку розвитку. Вивчаючи їх типологічні аспекти, необхідно вибрати та впровадити в сучасне українське місто ті з них, які будуть найбільш прийнятливими з містобудівної, економічної та архітектурної точки зору. Такі споруди вирішать проблему стоянок велосипедів в житлових та громадських місцях, та дадуть новий поштовх в використанні велосипедного транспорту.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Архітектурне проектування громадських будівель і споруд: Навч. посібник. С. М. Лінда, Львів: видавництво Нац. Університету «Львівська політехніка», 2010.
2. www.ecogawa.canalblog.com
3. www.arhdaily.com, 09.08.2009
4. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений, ред. И. Е. Рожина, Урбаха, М. Стройиздат, 1985
5. www.city-ideas.blogspot.com

Аннотация

В статье рассматриваются характерные типы зданий, их особенности и принципы формирования в городе, функционально – планировочную организацию гаражей для велосипедов.

Ключевые слова: велосипедный транспорт, гаражи для велосипедов.

Annotation

The article deals with specific types of buildings, their features and principles of the city, functional principles - planning organization garage for bikes.

Keywords: bicycle transport, garages for bicycles.

УДК 728.45

О. В. Федченко

аспірантка каф. АПЦБС КНУБА

КЛАСИФІКАЦІЯ ГУРТОЖИТКІВ ДЛЯ МОЛОДІ

Анотація: У статті запропоновано класифікацію гуртожитків для молоді за основними ознаками: тип мешканця, місткість гуртожитку, архітектурно-планувальна організація та система обслуговування.

Ключові слова: гуртожитки для молоді, класифікація, студентський гуртожиток, архітектурно-планувальна організація.

Молодь зустрічається з проблемою забезпечення житлом вже після закінчення школи. Більшість вибирає для себе для подальшого навчання вищі учебні заклади та професійні технічні училища, що знаходяться в інших містах. Студентські гуртожитки – це основний вид житла, що держава надає для студентів, абітурієнтів, слухачів підготовчих відділень та аспірантів. Проблема