

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

## СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ АРХІТЕКТУРИ ТА МІСТОБУДУВАННЯ

Науково-технічний збірник

Заснований в 1997

Випуск № 20

Київ КНУБА 2008

11. «Перспективні напрямки проектування житлових та громадських будівель», збірник наукових праць, К., КиївЗНДІЕП, 2001, 2003рр.
12. «Рекомендації по архітектурно-планувальним рішенням нових типів навчально-виховного та лікувально-оздоровчого призначення для дітей-інвалідів, сиріт і дітей, які залишилися без піклування батьків» К. Київ ЗНДІЕП, 1997р.
13. «Формування середовища життєдіяльності для маломобільних груп населення» Л. Бормашина, Київ – 2000р.
14. «Доступная среда для инвалидов» М.Новіков, В.Школьніков, Н.Присеська, П.Обіух, Москва, 2003р

#### Анотація

Створення безбар'єрного середовища для маломобільних груп населення є актуальною проблемою для всієї світової спільноти. Права інвалідів закріплені у різних документах ООН, ЮНЕСКО, ВОЗ, законодавчих актах України. Нормативна документація в будівництві також враховує потреби інвалідів. Окрім цього, розроблені численні довідники та посібники для проектування архітектурного середовища для цього прошарку нашого суспільства.

#### Аннотация

Создание доступной среды для маломобильных групп населения является актуальной проблемой для всего мирового сообщества. Права инвалидов закреплена в разных документах ООН, ЮНЕСКО, ВОЗ, законодательных актах Украины. Нормативная документация в строительстве также учитывает потребности инвалидов. Кроме этого, разработаны многочисленные справочники и пособия для проектирования архитектурной среды для этой прослойки нашего общества.

#### Annotation

Creation of accessible environment for the disabled is the issue of the day for all world association. Rights for invalids are fastened in different documents UNO, UNESCO, WHU, legislative acts of Ukraine. A normative document in building also takes into account the necessities of invalids. Except for it, numerous reference books and textbooks are developed for planning of architectural environment for this layer of our society.

УДК 725.87

А.Е.Богомолов

### ОСНОВНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ФОРМИРОВАНИЮ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ПЛАНОВ ЯХТЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ ДЛЯ ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ УКРАИНЫ

При разработке проекта яхтенного комплекса в первую очередь архитекторы сталкиваются со следующими проблемами:

- определением оптимальной вместимости комплекса,
- расчётом общей площади и площади каждой из его функциональных зон,
- выбором участка под застройку,
- формированием генплана комплекса.

Задача также усложняется разнообразием типов спортивно-рекреационных судов, для обслуживания которых предусматривается комплекс.

Так как яхтенный комплекс, прежде всего, предусматривает обслуживание спортивно-рекреационных судов, предлагается отталкиваться именно от их основных показателей. Тип судна определяет:

- направленность яхтенного комплекса,
- площадь акватории,
- необходимые значения глубин в акватории,
- планировочное решение причального фронта,
- насыщенность объектами обслуживания функциональных зон комплекса,
- площадь территории, необходимой для размещения судов,
- типы и количество судоподъёмных сооружений и устройств,
- размеры площадок, стеллажей, эллингов для «сухого» хранения судов,
- контингент потребителей услуг яхтенного комплекса,
- состав объектов по обслуживанию посетителей и плавательных средств.

Основным показателем, который оказывает самое существенное влияние на расположение и архитектурно-планировочную структуру яхтенного комплекса, можно считать расчётную вместимость. За модульную единицу расчёта предлагается взять тип судна, преобладающий в общем количестве плавательных средств, которые будут обслуживаться проектируемым яхтенным комплексом.

С учётом зарубежной практики проектирования, предлагается закладывать яхтенные комплексы вместимостью не менее 250 причальных стояночных мест, тем самым обеспечивая их рентабельность [3]. Яхтенные комплексы такой вместимости становятся привлекательными для размещения в их структуре различных предприятий общественного обслуживания, что в свою очередь обеспечивает их круглогодичную эксплуатацию. Яхтенные комплексы

вместимостью менее 250 стояночных мест целесообразно проектировать только в сложившейся городской застройке при ограниченной территории и невозможности её увеличения.

Вместимость яхтенного комплекса не связана со степенью насыщенности его объектами по обслуживанию пользователей. Так, яхтенный комплекс с минимальным обслуживанием пользователей может быть большой вместимости, а комплекс с максимальным объёмом обслуживания – малой вместимости. Это не относится к объектам по обслуживанию плавательных средств, где существует прямая зависимость: чем больше судов вмещает яхтенный комплекс, тем более развитой должна быть сфера по их обслуживанию.

При формировании архитектурно-планировочной структуры современного яхтенного комплекса для обеспечения технологических процессов следует исходить из следующей пропорции: 32% общей площади территории и акватории занимает причальная стоянка судов [3]. Для расчёта общей площади яхтенного комплекса, а также площадей каждой его функциональной зоны предлагается взять за основу площадь одного стояночного места для усреднённого судна. Площадь стояночного места для указанного судна будет составлять  $S_p = (L_c + 1m) \times (B + 1m)$ , где  $L_c$  – длина судна,  $B$  – ширина судна,  $1m$  – нормативный допуск расстояния между судном и причалом, бортами судов. Для судов, длиной в 10м площадь стояночного места  $S_p = (10+1) \times (4+1) = 55m^2$ . При площади стояночного места в  $55m^2$  (т.е. 32%) общая площадь по обслуживанию данного расчётного плавательного средства составит:  $S = S_p \times 100 / 32 = 55 \times 100 / 32 = 171,88m^2$ . (100%).

Таким образом можно рассчитать общую площадь яхтенного комплекса для любого количества судов. Так, общая площадь яхтенного комплекса вместимостью 250 судов ( $D$ ) – оптимальной для Черноморского региона Украины – будет составлять:  $S_{общ.} = S \times D = 171,88 \times 250 = 42970m^2$ .

На следующем этапе расчётов определяется площадь акватории  $\approx 56\%$  ( $24063,2m^2$ ) и площадь территории  $\approx 44\%$  ( $18906,8m^2$ ). Половина площади территории (до 51%) комплекса отводится под зону «сухого» хранения судов, которая в период навигации используется для дополнительных автостоянок. Для постоянных автостоянок необходимо предусматривать до 18% территории яхтенного комплекса. Зона по ремонту и техобслуживанию судов занимает до 17% территории комплекса. На остальных 14% территории комплекса размещают:

- диспетчерскую комплекса с приёмно-административными помещениями,
- посты охраны при въезде на территорию комплекса,
- телефонные стойки и банкомат,

- здание яхт-клуба,
- санитарно-бытовые объекты с душевыми и раздевалками,
- прачечную с самообслуживанием и сушильными камерами,
- спортивную школу (факультативно),
- специализированный магазин по продаже яхтенного оборудования снаряжения и спецодежды.

Представленные данные являются минимальными показателями для современного яхтенного комплекса. При разработке конкретного проектного решения в структуру яхтенного комплекса могут включаться дополнительные объекты общественного обслуживания (предприятия общественного питания, торговли, бытового обслуживания, спортивно-оздоровительные и культурно-развлекательные учреждения), а также жильё различного типа. Это приводит к появлению новых функциональных зон и увеличению соответствующих площадей, расчёт которых производится согласно существующим по ним нормативным документам.

Выбор местоположения яхтенных комплексов и пристаней производится с учётом технических условий размещения и эксплуатации причальных сооружений и плавательных средств, а также обслуживания определенного контингента пользователей.

При выборе и отводе площадок под строительство яхтенных комплексов необходимо учитывать:

- градостроительную ситуацию и нагрузку на ландшафт,
- гидрогеологический режим,
- наличие свободной акватории и территории,
- ветро-волновой режим,
- целесообразность создания водных подходов к причальным сооружениям,
- требования безопасности движения судов,
- возможность организации удобного обслуживания судов, в том числе спуска, подъёма, наземного их перемещения по территории прибрежной зоны,
- наличие существующей инфраструктуры.

Яхтенные комплексы и пристани необходимо располагать на спортивно-туристических маршрутах. При этом расстояние между ними не должно превышать величину дневного перехода по маршруту на плавательных средствах с учётом их технических возможностей и безопасности движения. При наличии в районе гражданских портов количество яхтенных пристаней можно сократить. Как правило, яхтенные комплексы располагают на расстоянии 100 км друг от друга, а пристани – 50км [3]. В прибрежных городах, курортных центрах количество и вместимость яхтенных комплексов и

пристаней не регламентується. Яхтенные комплексы целесообразно кооперировать с различными курортно-рекреационными учреждениями, спортивно-оздоровительными комплексами, парками отдыха. Трассы туристических и спортивных маршрутов должны быть проложены вне основных судовых путей, вдоль зон отдыха с культурными и историческими достопримечательностями по местам туристской привлекательности и экзотического ландшафта [2]. На туристических трассах целесообразно создавать ступенчатую систему обслуживания рекреантов и судов. Поскольку яхтенные комплексы (центры) предусматривают наиболее полный перечень функций, а яхтенные пристани – ограниченный набор услуг, сочетание различных типов яхтенных комплексов и пристаней в яхтенном регионе обеспечит наиболее оптимальное обслуживание, а именно:

- комплексность обслуживания рекреантов и плавательных средств (питание, бытовое обслуживание, проживание; техническое обслуживание),
- трассировку рекомендованных путей движения в увязке с рейсовым движением морского флота,
- организацию спасательной службы,
- охрану окружающего природного ландшафта и акватории.

На формирование генпланов яхтенных комплексов существенное влияние оказывает форма естественной береговой линии, неповторимость которой определяет геометрию акватории, а следовательно и территории. При определении месторасположения яхтенного комплекса в первую очередь необходимо учитывать естественные глубины в зоне подходов к гавани, высоту волны, направление господствующих ветров. Глубина акватории в зоне движения судов и у причальных сооружений должна составлять не менее 3м (рекомендуемая глубина – 4м) [3].

Рельеф и глубины в районе размещения яхтенного комплекса должны обеспечивать минимальные затраты на проведение земляных и дноуглубительных работ. Для обслуживания судов высота причалов от уровня моря должна составлять 0,6м. Выбор отметки портовой территории определяется исходя из необходимости обеспечения незатопляемости территории яхтенного комплекса, а также его инженерных коммуникаций. Отметку территории комплекса, где предполагается «сухое» размещение судов, необходимо принимать одинаковой, чтобы обеспечить работу транспортных устройств по их перемещению [4].

Для яхтенного комплекса, расположенного на Черноморском побережье Украины, высоту территории следует закладывать на 1,2 – 1,6 м от отсчётного уровня. При этом высота волны в акватории не должна превышать 0,5м., а скорость течения – 0,2 м/с [3]. Для обеспечения этих условий акваторию и

территорию яхтенного комплекса формируют причальными, оградительными и берегоукрепительными гидротехническими сооружениями. При дефиците существующей территории для размещения элементов яхтенного комплекса можно создавать дополнительные площади за счёт намывных технологий, строительства пирсов и установки дебаркадеров (понтонных). Для эффективного использования площади акватории применяют наплавные причальные системы, обеспечивающие:

- гибкость планировочной структуры (адаптивность акватории под различные типы судов),
- удобную и безопасную причальную стоянку для судов любого типа,
- максимальное использование площади зеркала воды под причальные стоянки,
- постоянную высоту от уровня воды – 0,6м (заложен в конструкцию как оптимальный для швартовки),
- возможность подключения судов к инженерным сетям яхтенного комплекса.

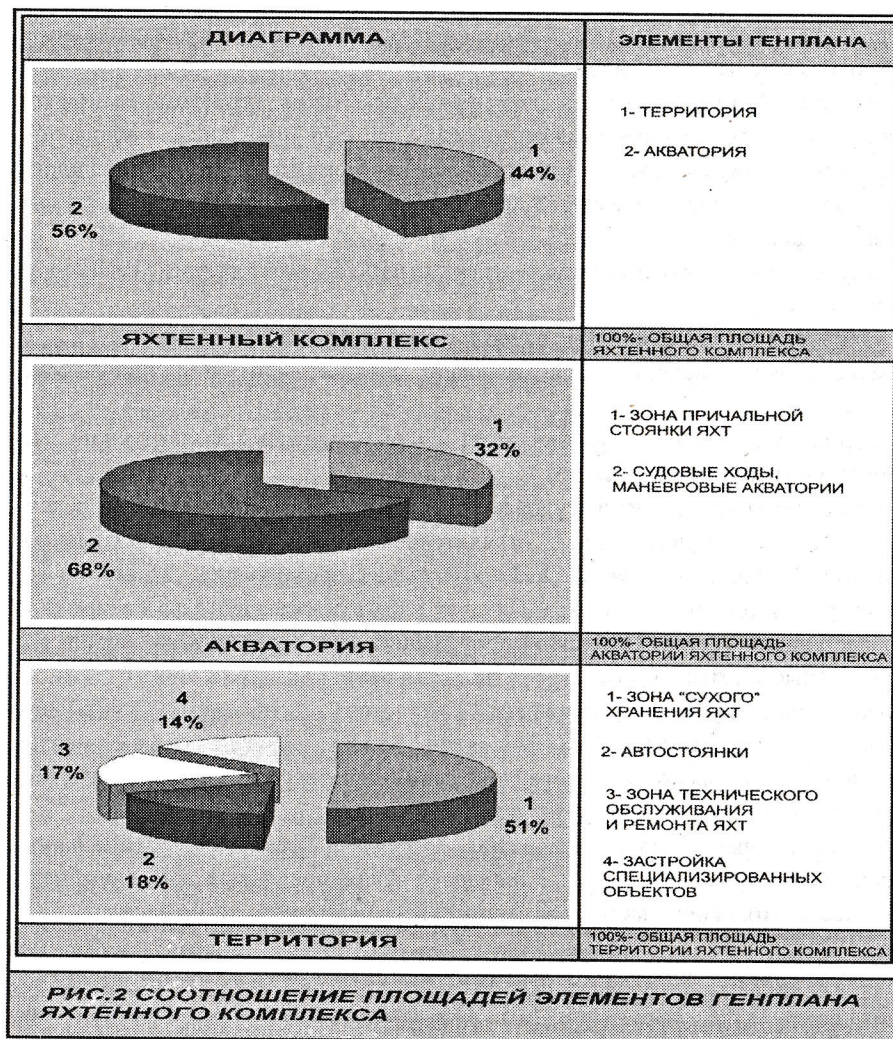
Сочетанием причальных, оградительных и берегоукрепительных сооружений организуют функциональное зонирование акватории и территории яхтенного комплекса. Следует избегать строительства сложных и дорогостоящих гидротехнических сооружений, по возможности используя естественные укрытия для судов (бухты, устья рек).

При проектировании яхтенных комплексов необходимо учитывать природоохранный аспект. Поэтому очень важно находить баланс между вместимостью и выбором месторасположения яхтенного комплекса, с учётом местных природно-климатических условий.

Рассмотренные в статье положения позволяют определить оптимальную вместимость, проводить расчёты площадей функциональных зон и выбрать наиболее подходящий участок под строительство яхтенного комплекса.

#### Литература

1. Бурлаков И.Р., Неминуций Г.П. Специализированные сооружения для водных видов спорта. – М.: Спортакадемпредс, 2002. – 286 с.
2. Руководство по проектированию учреждений водного туризма / ЦНИИПИ типового и эксперим. проектирования лечеб.-оздор. и санатор.-курорт. зданий. – М.: Стройиздат, 1979. – 49с.: ил.
3. Mazurkiewicz B.K. Porty Jachtowe – Mariny: Projektowanie. – Gdansk: Fundacja Promocji Przemysłu Okretowego i Gospodarki Morskiej, 2003. – 309.
4. Planning and Design Guidelines for Small Craft Harbours: Prepared by Task Committee on Marinas 2000. – New York: American Society of Civil Engineers, 2000. - № 50. – 291р.



#### Аннотация

В статье даны основные рекомендации по определению оптимальной вместимости, расчёту площадей, выбору участка и формированию генпланов яхтенных комплексов для черноморского побережья Украины.

#### Анотація

У статті дані основні рекомендації за визначенням оптимальної місткості, розрахунком площ, вибором ділянки і формуванням генпланів яхтових комплексів для Чорноморського узбережжя України.

УДК 711.728.31

І.П.Гнесь

## ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНОГО ЖИТЛА В УКРАЇНІ

**Актуальність дослідження.** В останні роки, і особливо перед виборами, модною темою в багатьох засобах масової інформації стає тема житла для соціально незахищених верств населення. Обговорюються проблеми соціального житла, доступного житла, житла економ-класу, іпотечного кредитування і т. ін. В 2005р. Кабінетом Міністрів України була схвалена Концепція Державної програми «Соціальне житло» [1], спрямована на забезпечення житлом тих верств населення, які при існуючих сьогодні цінах на ринку житла не в змозі вирішити свої житлові проблеми самотужки, власними силами. Передбачалось розробити:

- архітектурно-планувальні рішення і санітарно-гігієнічні вимоги;
- державні стандарти на соціальне житло з урахуванням оптимальних норм надання соціального житла;
- **регіональні програми** забезпечення соціальним житлом;
- фінансово-інвестиційний механізм формування фонду соціального житла.

З 1 січня 2007 р. діє Законом України «Про житловий фонд соціального призначення» [2], який дає тлумачення основних термінів і понять стосовно даної проблеми. **Соціальне житло** – це житло, будівництво якого фінансується із міського чи державного бюджету. *Соціальне житло є власністю міста і надається безоплатно найбільшій частині населення. Воно не може бути приватизоване, продано, здано в суборенду, передано у спадок.* Право постановки на соціальний квартирний облік мають громадяни України:

- для яких таке житло є єдиним місцем проживання або, які мають право на поліпшення житлових умов відповідно до закону;
- середньомісячний сукупний дохід яких за попередній рік з розрахунку на одну особу, в сумі менший від величини опосередкованої вартості найму житла в даному населеному пункті та прожиткового мінімуму, встановленого законодавством.

Однак закон про соціальне житло в багатьох моментах неконкретний і перекладає тягар вирішення деталей проблем на регіони. Регіони, в свою чергу, чекають конкретних вказівок з центру. Та і в поняттях «регіон» відсутня конкретика - що це таке: область, група областей чи якийсь інше територіальне чи юридичне утворення? Далеко не кожне регіональне об'єднання областей володіє науковим потенціалом, достатнім для розробки науково-обґрунтованої регіональної програми соціального житла.