

ших спеціалізованих територій з метою розроблення єдиної інтегрованої «Номенклатури об'єктів, елементів та засобів архітектурно-ландшафтного благоустрою територій». Вона повинна бути якісно проілюстрована ескізами та кресленнями проектних рішень, виконаних за нормативними параметрами, вітчизняними та зарубіжними прикладами взірцевого благоустрою міських територій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Краткий справочник архитектора: Ландшафтная архитектура / под ред. И. Д. Родичкина. — К.: Будівельник, 1990.
2. Панченко Т. Ф., Стецюк І. І. Концепція архітектурно-ландшафтної організації територій // Дизайн архітектурного середовища: сучасні концепції і перспективи розвитку: зб. тез доповідей міжнародн. наук.-метод. конференції / відп. за випуск В. О. Тімохін. — К.: КНУБА, 2010. — С. 25–27.
3. Бородюк В., Панченко Т. Науково-методологічні, соціально-економічні та організаційно-правові засади забезпечення благоустрою населених пунктів України: Звіт про науково-дослідну роботу. — К.: НДІЕР — УАА — КНУБА, 2010.

УДК 717.7

Е. И. Арсирый, И. Чербаджи

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГОРОДСКОЙ ТЕРРИТОРИИ ПУТЕМ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕХАНИЗИРОВАННЫХ ПАРКОВОК

Испокон веков человек мечтал о том, чтоб преодолевать расстояния не прилагая к тому особых усилий. С момента изобретения колеса, предположительно в 5-м тысячелетии до нашей эры, инженеры прошли тернистый путь разрешения задач, ведущий к заветной мечте, которая в 1885 году стала реальностью благодаря изобретению первого в мире автомобиля. Умы человечества и подумать не могли, что это изобретение, вскоре приобретя столь масштабное распространение, станет приносить не только удовольствие, но и проблемы.

Соотнося государство, как единое целое, живой организм, понимаешь, что от того, насколько благоприятен микроклимат на дорогах, зависит жизнь государства, а значит, и наша жизнь. Именно дороги — тот составляющий элемент, что прямо либо косвенно касается каждого из нас, независимо от того, насколько мы индивидуальны. Каждый раз, выходя на улицы своего города, мы невольно становимся соучастниками всего вокруг происходящего.

По мере развития государства и степени урбанизации городов роль автотранспортных средств в повседневной жизни человека возросла, что привело к увеличению численности автотранспорта на единицу населения. Таким образом, износ дорожного покрытия увеличивается, а дороги все больше наполняются авто-

транспортом, что является существенной проблемой как городского, так и регионального масштаба. И если с первой частью данной проблемы многим известно ее решение, то в плане разрешения проблемы, связанной с парковкой, возникает много вопросов.

«Где оставить автомобиль?» — этот вопрос терзает сомнением каждого автовладельца, ведь отвечая на него необходимо руководствоваться такими пунктами, как безопасность, доступность, удобство. Ответить на данный вопрос можно исходя из мирового опыта, на данный момент есть три пути разрешения данной задачи в виде отведения специального места под стоянку, парковки и паркинги. Каждый вариант имеет свои достоинства и недостатки, используя такие критерии, как:

- площадь
- затраты на строительство
- соответствие архитектурной среде города
- вместительность
- безопасность
- доход

Таблица 1

Анализ типов организации парковочных мест

Критерии оценивания	Тип организации парковочных мест					
	Парковка		Стоянка		Паркинг	
						
Качество	(+)	(-)	(+)	(-)	(+)	(-)
Площадь	Небольшая			Большая	Средняя	
Затраты на строительство	Минимальные		Средние			Большие
Соответствие архитектурной среде города		Не соответствует		Не соответствует	Соответствует	
Вместимость		Минимальная	Большая		Максимальная	
Безопасность		Минимальная	Достаточная		Высокая	
Доход		Минимальный	Средний		Высокий	

Из данной таблицы можно судить о том, какой тип организации парковочных мест является наиболее эффективным, это паркинги. Паркинги — тип организации парковочных мест, представляющий собой организованное многоуровневое сооружение, соответствующее ГСН В.2.3–15:2007. Паркинги бывают механизированные, рис. 1, где передвижение автотранспортного средства с уровня на уровень осуществляется за счет специальных автоматизированных механизмов, и обыкновенные, рис. 2, где передвижение автомобиля происходит по пандусу.



Рис. 1. Механизированные паркинги



Рис. 2. Обыкновенные паркинги

Паркинги являются уникальными техническими сооружениями и могут быть наземные и подземные, что позволяет их совмещать с жилыми и общественными сооружениями, тем самым выгодно обыгрывая пространство. Воплощение принципа этажного размещения парковочных площадок, сопрягающихся с подъемными элементами, который лег в основу создания паркинга, позволило увеличить показатели функциональности отведенной площади. С появлением механизированных паркингов были внесены изменения в ГСН о гаражах с механическими устройствами размещения автомобилей, что позволило пристраивать их к зданиям и сооружениям другого назначения, а точнее, к их торцевой стене. Таким образом, за счет образования единой плоскости фасадов примыкающих строений появляется возможность поддержать архитектурный образ среды, в которой проектируется данное сооружение, за счет игры тектонических элементов.

Комбинируя механизированные паркинги разных типов, можно добиться гибкости их структуры в пространстве. Одним из их положительных качеств также является их относительно небольшой вес, что позволяет располагать их в нестабильной геологической среде.

Предлагаем рассмотреть пути решения парковочных мест на примере наиболее проблемных участков исторического центра города Одесса. Центры общественной жизни, где всегда концентрируются массы людей, со временем стали все больше наполняться автотранспортом, оставленным у обочин проезжей части, что влечет за собой осложнения движения транспортного потока. Основные места накопления автотранспортом в центре г. Одесса являются рынки «Привоз», «Староконный», «Новый», рис. 3, и высшие учебные заведения.

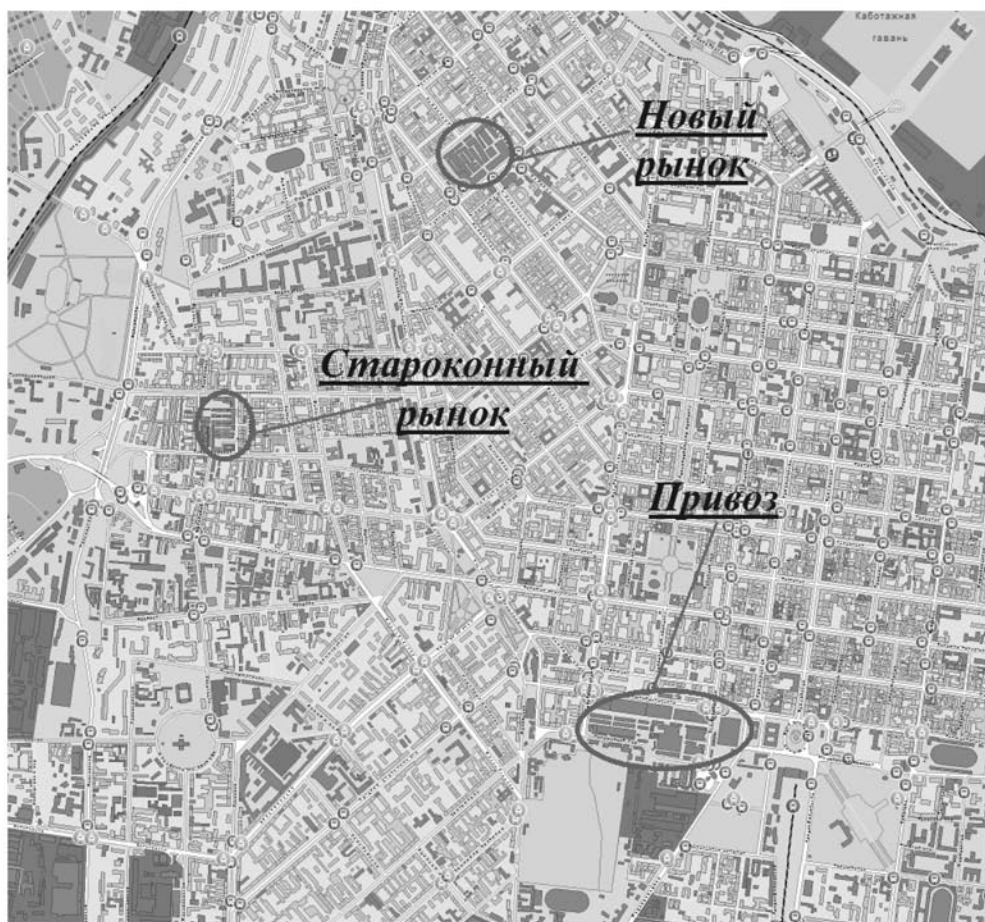


Рис. 3. Фрагмент центра города Одесса

Сначала рассмотрим наиболее проблемный участок, который находится на углу улиц Екатерининская и Пантелеймоновская (рынок «Привоз»), рис 4. Из-за большого скопления припаркованных автомашин у обочины сужается полезная

площадь проезжей части, что затрудняет движение транспорта и негативно сказывается на дорожной ситуации целого микрорайона.



Рис. 4. Рынок «Привоз»; на пересечении улиц Екатеринбургская и Пантелеймоновская

На данной ситуации, рис. 4, схематически изображены основные потоки движения транспорта, огибающие рынок с его северной и восточной сторон. Как видно по фотографиям и схемам, движение в этом районе постоянно осложнено (по контуру красной линии) брошенными у обочин автомобилями, а также ситуацию осложняют остановки городского транспорта из-за отсутствия остановочных карманов. Следовательно, две полосы движения заняты припаркованными автомобилями, оставшиеся две перегораживает общественный транспорт во время посадки и высадки пассажиров. Поэтому вопрос о необходимости организации парковочных мест на данном участке не единожды поднимался местными властями и частными предпринимателями, в результате чего по адресу ул. Пантелеймоновская, 21 и 25 в процессе строительства новых торговых комплексов были предусмотрены паркинги, рис. 5. Данные меры значительно помогли сократить количество автотранспортных средств, но парковки вдоль обочин проезжей части остались.



Рис. 5. Рынок «Привоз», улица Пантелеймоновская

Организация парковочных мест на сегодняшний день решается и в других частях исторического центра города Одесса, рис. 6. Основной транспортный поток, связывающий поселок Таирова с поселком Котовского, проходит через улицы Преображенскую и Бунина. Большое количество гостиниц, кафе, ресторанов, бутиков, торговых центров, и самое главное, местные достопримечательности всегда привлекали к себе как местных жителей, так и туристов, что в свою очередь обусловило появление на Греческой площади парковки. Однако она хоть и стала частичным решением проблемы, но количество автотранспорта в этом районе намного больше, что привело к нехватке парковочных мест. Ныне там, где раньше была парковка, ведется строительство нового подземного паркинга, что позволит увеличить эффективность городской территории и использовать освободившуюся площадь для озеленения города. Это важный шаг для города, так как в последнее время мы наблюдаем огромные асфальтированные участки земли перед новыми торговыми комплексами, и ни намека на озеленение.

Тем временем проблемы, связанные с парковочными местами, есть и в других частях города. Например, ул. Дидрихсона, на ней располагаются три ныне действующих высших учебных заведения, систематически осложнено движение автотранспорта из-за автомобилей, припаркованных преимущественно у обеих обочин, рис. 7. Суть проблемы на данном участке состоит в том, что небольшая проезжая часть улицы с односторонним движением постоянно блокируется припаркованными у обочин автомобилями, что фактически делает невозможным передвижение грузовых автомобилей, в результате чего образуются заторы, которые на длительный промежуток времени парализуют движение.

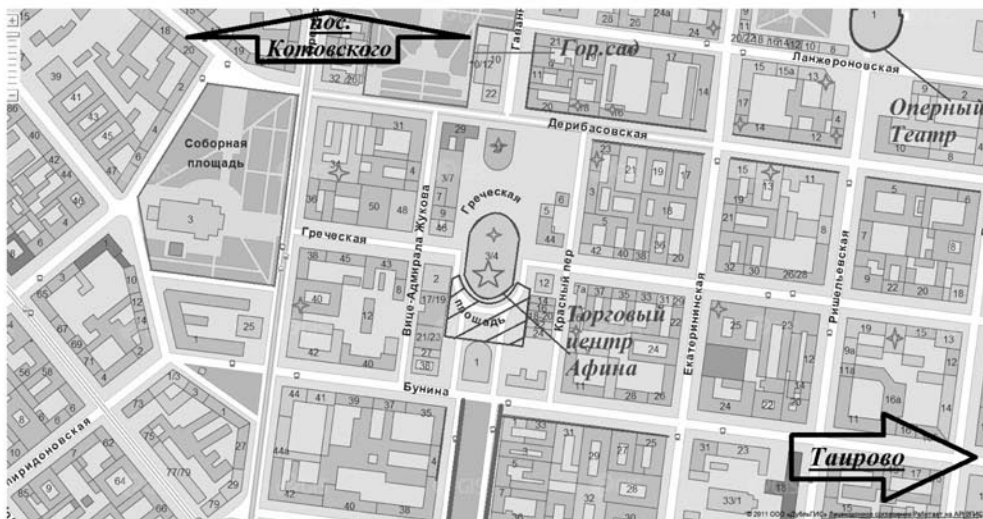


Рис. 6. Фрагмент города Одесса. Греческая площадь

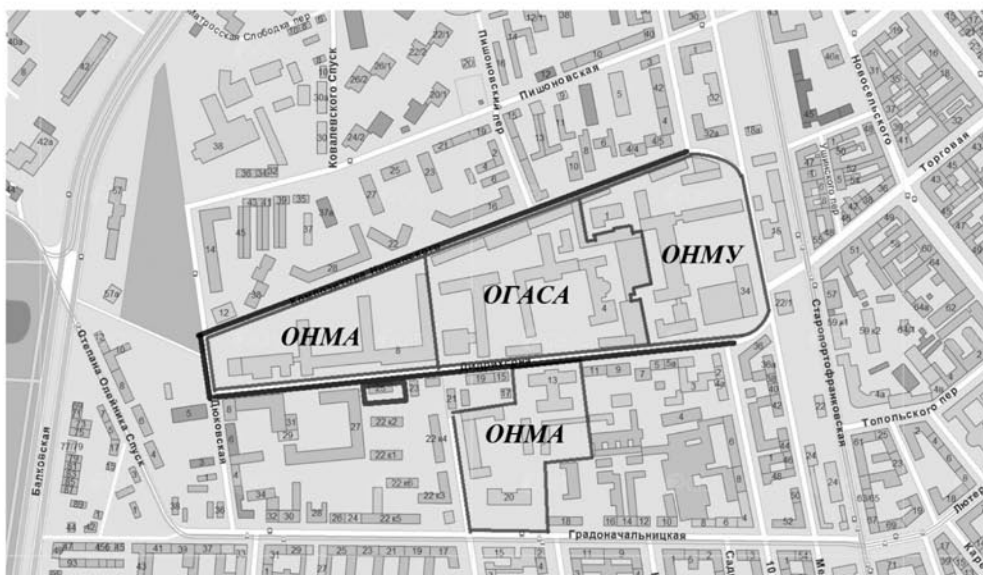


Рис. 7. Фрагмент города Одесса. Улица Дидрихсона

На наш взгляд, наиболее логичным и рациональным решением данной проблемы является строительство многоуровневого подземного механизированного паркинга типа «elevator» с надстройкой заведения для организации общественной жизни по адресу ул. Дидрихсона, 25 на месте жилого двухэтажного дома, что планируют снести, рис 7.

Механизированная парковочная система позволяет на месте, выделенном для стоянки одного автомобиля, разместить от двух до одиннадцати машин, рис. 8. Паркинги предназначены для дворовых территорий, офисных центров, вокзалов. Идеально подходит для плотной городской застройки. Срок производства машинокомплекта заказчику составляет от 4 до 6 месяцев, что значительно ниже соответствующих сроков строительства традиционных монолитно-бетонных парковочных комплексов. Все механизированные парковочные комплексы исполняются как модульные конструкции. На строительной площадке производится только окончательный монтаж и подключение полностью собранных и отлаженных модулей. По времени занимает от недели до месяца. Полностью болтовое соединение даёт высокую прочность конструкций и обеспечивает сейсмозащиту — 8 баллов по шкале Рихтера. Так как масса металлоконструкций на порядок ниже массы монолитно-бетонных конструкций, то технические требования к фундаментам позволяют максимально облегчать их.

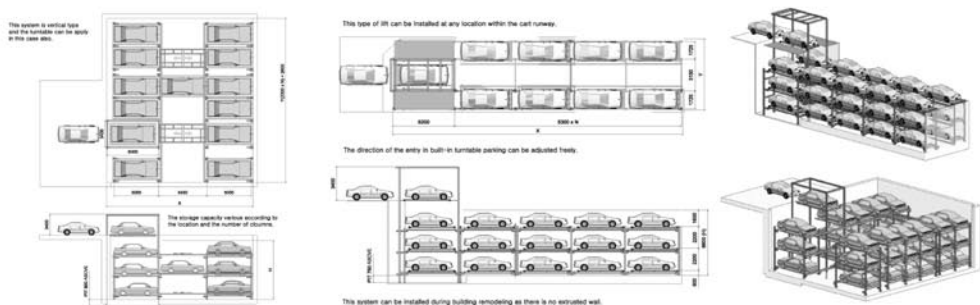


Рис. 8. Многоуровневый механизированный паркинг

Мы видим, что из-за небольшой ширины дорог в центральных частях города парковки вдоль дорог только усугубляют движение транспорта, и многоуровневые паркинги помогут решить проблему размещения большого количества автомобилей на ограниченной площади нашего города.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. <http://www.citymap.odessa.ua/?29> — генеральный план Одессы
2. <http://www.odessa.ua/>
3. <http://www.odessaonline.com.ua/>
4. http://ecorussia.info/ru/ecopedia/transportation_problems