

них ситуацій повинна відображатися в спеціально розроблених розділах щодо попередження та ліквідації надзвичайних ситуацій містобудівних об'єктів для кожного виду містобудівної документації в населених пунктах, а глибина опрацювання заходів повинна забезпечувати можливість їх техніко-економічної оцінки.

Ефективність комплексного підходу до проектування реконструкції житлової забудови типових масових серій полягає у тому, що він забезпечує можливість розглядати всі складові об'єкта перетворення в найбільш важливих взаємозв'язках. В умовах збереження великих обсягів старого житлового фонду підвищення ефективності проектування комплексної реконструкції повинно полягати в забезпеченні взаємопов'язаних рішень з планувальної організації об'єкта реконструкції (кварталу, групи кварталів, району) і оновленню (капітального ремонту, реконструкції) опорних житлових будинків.

Таким чином, комплексна безпека повинна поєднувати заходи щодо безпеки як архітектурно-будівельних об'єктів, так і містобудівних об'єктів. Заходи з попередження надзвичайних ситуацій формуються окремим розділом з текстовою та графічною частинами. У цьому розділі в систематизованому вигляді наводяться пропозиції і рішення щодо забезпечення захисту населення і територій міста від впливу надзвичайних ситуацій техногенного характеру з необхідними обґрунтуваннями, планами та схемами.

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РОЗМІЩЕННЯ БАГАТОРІВНЕВИХ ПАРКІНГІВ В УМОВАХ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ МІСТА

Конотоп А.В.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

Сьогодні питання паркування автомобілів в центральній частині міста є одним з найбільш актуальних питань облаштування громадського простору у більшості міст світу. Не менш гостре воно і для Харкова, з його особливостями історичної забудови.

Відзначимо, що Паркінгом вважається місце для стоянки переважно легкових автомобілів, поєднане єдиним простором і облаштоване розміткою, яка встановлює межі кожного машино-місця.

Взагалі можна виділити три види паркінгів. Наземні – це в основному звичайна розмітка існуючої поверхні, дороги, тротуару чи спеціально відведеної території. Надземні – це багатоповерхові будівлі, які мають декілька рівнів, розташованих вище поверхні землі й підземні, в яких один або більше рівнів знаходяться нижче від рівня землі.

Аналіз діючих паркінгів в Україні свідчить про те, що найбільш популярними у нас є прибудовані паркінги, тобто виконані не як окремі споруди, а як прикріплені до якої-небудь будівлі: житлового будинку, офісного або торговельного центру.

Так склалося, що сьогодні інвесторам вигідніше будувати житлові будівлі, максимально можливої поверховості, нерідко навіть без паркінгів. Воно і зрозуміло, адже так дешевше. Що вже там казати про паркінги, які стоять окремо, і які по суті є великою розкішшю, переважно збитковою з точки зору продажної вартості одного маш.-місця.

Разом з високою вартістю будівництва існують ще технічні й технологічні проблеми, пов'язані з будівництвом на територіях із вже сформованою забудовою. Також слід враховувати санітарно-технічні вимоги, які запобігають шкідливому впливу автомобілів на довкілля. А ще існують проблеми різного роду обмежень з боку інженерних мереж і прилеглої забудови.

Слід відмітити, що саме існуючі інженерні комунікації є однією з найсуттєвіших проблем, оскільки їх перенесення завдає додаткових клопотів інвестору і суттєво збільшує витрати на будівництво.

Однак все це ніяк не зменшує потреб у будівництві паркінгів. І найбільша потреба в них - біля адміністративних центрів, торговельних, культурно-освітніх установ, транспортних вузлів і великих житлових будинків, а також біля вищих навчальних закладів. Особливо для тих, що розташовані в історичній частині міста, де практично неможливо знайти вільні території.

В умовах дефіциту території найбільш доцільним виглядає пошук можливостей для будівництва багаторівневих парковок. А в цьому плані Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова може стати одним із приємних винятків, оскільки при ньому вже існує наземна парковка на 20 маш.-місць для тимчасового зберігання автомобілів. Нажаль її місткість далека не тільки від рівня автомобілізації але навіть не відповідає потребам співробітників університету.

Зауважимо, що умови будівництва надзвичайно складні, як з точки зору вищенаведених вимог, так і з боку існуючих інженерних мереж і рельєфу місцевості. Проте саме характерні особливості рельєфу дозволяють розглянути можливість проектування багаторівневого паркінгу, який дозволить максимально ефективно використати існуючу територію. До речі для ще більшої економії простору паркінг можливо звести навіть над дорожнім проїздом.

Враховуючи сказане, слід вважати за доцільне розміщення багаторівневого паркінгу в існуючій виїмці біля ХНУМГ

імені О.М. Бекетова. Для цього може бути об'явлено конкурс на кращий проект серед викладачів і студентів вишу.

ПАРКЛЕТ В СУЧАСНОМУ МІСТІ

Чала А.О.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

У 2012 році Архітектурна школа Університету Південної Каліфорнії опублікувала дипломну роботу «Експеримент на міцність: парклети і відкриті простори як каталізатор в суспільстві й уряді». А вже в 2013 році відділ планування м. Сан-Франциско опублікував посібник зі створення парклетів, яке містить всеосяжний огляд завдань і цілей, процесів, процедур і основних принципів створення парклетів в місті.

Так що ж являють собою ці парклети? Відповідно до визначення парклет - це невелике багатофункціональне місце для відпочинку, яке є продовженням пішохідної зони. Воно створюється в одному рівні з тротуаром за рахунок використання автомобільних парковок. Зазвичай його впорядковують, встановлюють лавки, озеленюють, монтують парковки для велосипедів (рис.1). Найчастіше їх розташовують в місцях, де не вистачає міських парків або де існуюча ширина тротуару є недостатньою. Парклети можуть бути постійними спорудами, але вони повинні легко демонтуватися.



Рисунок 1 – Приклад облаштування парклету

Перший парклет був встановлений в Сан-Франциско в 2010 р, після чого вони час від часу стали виникати в усьому світі.