

УДК 711.4

**В.О.Дзюра канд. техн. наук, К.А. Дерлуця**

Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Україна

## **ВИМОГИ ДО ОБЛАШТУВАННЯ МІСЦЬ ДЛЯ ЗБЕРІГАННЯ ІНДИВІДУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

**V.O. Dzyura, K.A. Derlutsa**

### **REQUIREMENTS FOR THE ARRANGEMENT OF SPACE TO STORE INDIVIDUAL VEHICLES**

Тому зменшення регламентованих державними будівельними нормами (ДБН) площ прибудинкових територій за рахунок таких елементів планувальних структур як дитячі майданчики, місця для зберігання індивідуальних транспортних засобів, ширина тротуару є звичним явищем.

Часто також спостерігається паркування індивідуальних транспортних засобів (ІТЗ) на газонах, дитячих майданчиках та інших не відведених для цього місцях. Особливо гостро стоїть це питання для будинків, які зводяться в центральних частинах міст та мікрорайонів, де вже сформована транспортна та інша інфраструктура.

Кількість машино-місць на прибудинкових територіях збільшують за рахунок ширини тротуару, яка регламентована і повинна становити згідно ДБН В.2.3-5-2001 для житлових вулиць 1,5 м [1].

Тому дотримання правил облаштування прибудинкових територій, зокрема місць для зберігання індивідуальних транспортних засобів в межах населених пунктів, особливо обласних центрів є актуальною задачею при проектуванні міської забудови.

Розглянемо, чому трапляються такі ситуації, адже при будівництві житлових будинків повинно передбачатись, що у їх мешканців будуть ІТЗ.

Дійсно, при будівництві та реконструкції житлових будівель архітектори повинні дотримуватись державних будівельних норм, зокрема ДБН 360-92 [2], де передбачено планування місць під ІТЗ для мешканців будинку та відвідувачів. Зокрема в цьому документі пункт 7.43 викладений у такій редакції: "Зберігання легкових автомобілів у містах (населених пунктах) слід передбачати відповідно до функціонального зонування їх територій. У житлових районах повинне бути забезпечене постійне зберігання усіх автомобілів (100%), які належать жителям цих районів, тимчасове зберігання автомобілів відвідувачів.

При розробленні проектної документації на будівництво житлових комплексів та окремих житлових будинків, залежно від передбачуваної їх категорії за рівнем комфорту та соціальної спрямованості, конкретизується прийнята в містобудівній документації потреба в машино-місцях для цих будинків та тип гаража чи відкритої автостоянки [2].

Для вирішення проблеми постійного зберігання ІТЗ в межах обласних центрів, де вартість земельних ділянок досить висока, є декілька шляхів, зокрема:

- будівництво гаражних кооперативів або відкритих автостоянок на територіях між мікрорайонами;
- зведення підземних гаражів в цокольних та підвальних приміщеннях житлових будинків;
- будівництво надземних багатопверхових гаражів та стоянок.

Розглянемо переваги та недоліки кожного пункту окремо.

Будівництво гаражних кооперативів – хороший варіант для невеликих міст, оскільки кооператив повинен знаходитись недалеко від житлових районів міста. Однак

кооператив займає значну земельну ділянку, будівництво якого в межах житлового мікрорайону недоцільно, що зумовлено високою вартістю земельної ділянки, відведеної під його будівництво. Вирішенням цієї проблеми може бути зведення гаражних кооперативів на схилах та непридатних для будівництва багатоповерхових будинків ділянках землі. Поверхня схилу може забезпечувати каскадне розміщення гаражів, тобто підлогове перекриття верхнього гаража є стельовим перекриттям нижнього гаража. Однак таке рішення можливе лише при специфічному рельєфі місцевості.

Якщо ж говорити про відкриті автостоянки, то їх розміщення регламентується ДБН 360-92 [2]. Відповідно до них відкриті майданчики для постійного зберігання особистих автомобілів місткістю до 300 легкових автомобілів слід розміщувати на периферії мікрорайонів або спеціально виділених ділянках житлових районів з віддаленням від дитячих ігрових майданчиків, місць відпочинку населення, шкіл, дошкільних закладів.

Зведення підземних гаражів в цокольних та підвальних приміщеннях житлових будинків широко використовують за кордоном та у великих містах України. Однак зведення підземних гаражів і стоянок в 1,5-2 рази дорожче, ніж зведення відповідних надземних об'єктів. Тому таке рішення доцільне лише при дуже високій вартості земельних ділянок, наприклад у великих містах.

Тому актуальним в даних умовах є будівництво багатоповерхових гаражів та стоянок, що досвідом закордонних країн.

Крім цього таке будівництво рекомендоване зміною №1 ДБН 360-92 [2], пункт 7.43, якого викладений в такій редакції: "Вважати за доцільне проведення поступової реконструкції існуючих кооперативів одноповерхових гаражів із надбудовою над ними 3-5-поверхових механізованих (автоматизованих) гаражів", та пунктом 7.45, цього ж документа, який викладений в такій редакції: "У житлових районах із новою багатоповерховою забудовою пріоритетним типом гаражів для постійного зберігання індивідуальних легкових автомобілів повинні бути окремо розташовані багатоповерхові наземні (до 9 поверхів), підземні (до 5 поверхів) та комбіновані наземно-підземні, в тому числі і механізовані (автоматизовані) гаражі. Допускається влаштування гаражів, вбудованих у перші, цокольні й підвальні поверхи багатоповерхових житлових будинків, а також відкритих автостоянок із наступним їх перевлаштуванням у гаражі різного типу".

Такі рішення повністю вирішили б проблему розміщення і зберігання ІТЗ.

### **Література**

1. Державні будівельні норми України. Вулиці та дороги населених пунктів. ДБН В.2.3-5-2001. – К.: Держбуд України, 2001. – 52 с. Чинний з 1 жовтня 2001 р.
2. Державні будівельні норми України. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. ДБН 360-92\*. – К.: Мінбудархітектури України, 1993. – 110 с. Чинний з 1 квітня 1992 р.