



### Így készült...

A Présház tömege egy archetipikus házforma mai megfogalmazása; egyszerű, de egyértelmű jel a hegyoldalban.

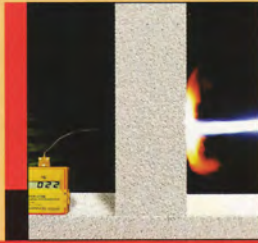
(14)



### Aljzatfelújítás

A kivitelezők rémálma: töredezett, instabil aljzat, kiszedett válaszfalak helye. Van jó technológia a felújításra.

(27)



### Hőszigetelés

Ha a homlokzatok külső szigetelésére nincs lehetőség, a belső felületre helyezett ásványi hőszigetelés lehet a megoldás.

(38)

TŐIPARI SZAKEMBEREKNEK, VÁLLALKOZÓKNAK, MÉRNÖKÖKNEK, MESTEREKNEK

2009. május-június Ára: 625 Ft

# ÉpítőMester



A válság – mint lehetőség

Pótmunka és többletmunka:  
marad a fogalmi zavar

Dokumentumkezelés  
az építőiparban

## Mennyivel érkevesebb bet a hibás szerelt homlokzat?

### ■ Energia rovat

napsugárzás-„készleteink” << homlokzati rendszerek << nyílászárók

# Az utcai parkolástól a gépesített autóraktárakig

## A parkolás módja érinti az épületkialakítást



A motorizáció hajnalán, az 1886-ot követő években azon keveseknek, akik rendelkeztek automobillal, nem okozott problémát a parkolás. Az úttest szélére húzódva nyugodtan leállhattak csodált masinájukkal, a konflisok és a többi pár jármű részére pedig bőven akadt még hely a közlekedésre.

**A**sorozatgyártás egyre több ember számára tette lehetővé, hogy saját személygépkocsit vásároljon. A mozgó és a nyugvó forgalom már nem fért meg egymás mellett az utakon. Az addigi vonal menti sávós parkolás kétdimenzióssá vált: létrejöttek a kifejezetten gépjárművek tömeges leállítására kialakított felszíni tömbparkolók.

A nagy múltú városok beépült, patinás központjaiban azonban nem lehetett újabb területeket parkolókká alakítani. A problémának a jogalkotás is igyekezett elebe menni: rendelet született arról, hogy a különböző funkciójú épületekhez mekkora parkolót kötelező építeni. Ennek kielégítésére a hagyományos módon sokszor már nem volt hely; nem lehetett mást tenni, az autókat be kellett terelni az épületekbe, sokszor mind-

járt több szintre is, amiket járművekkel járható rámpákkal kellett összekötni. A parkolás háromdimenzióssá terebélyesedett.

### PARKOLÁS ÉPÜLETBEN

Az autók számára építkezni legtöbbször inkább költséges kényszer, mint cél, ráadásul az épületek „nemesebb” funkciói praktikus, ha a földszintől indulnak, így az autók gyakran leszorultak a pincébe. A lefelé építkezés pedig többnyire meglehetősen drága, ezért elindult a törekvés arra, hogy a teremgarázsok ennél kisebb helyet foglaljanak el. A leggazdaságosabb rámpás garázs elrendezést Fernand E. d'Humy találta ki 1919-ben – a felszinteltolós garáznál azóta sincsen helytakarékosabb rámpás megoldás.

Az igények viszont tovább nőttek. A megoldás a gépesített parkolóknak rejlett,

melyeket már az 1920-as évek közepétől kezdődően fejlesztettek, és elsőt Max Müller 1927-ben szabadalmaztatta.

### GÉPI PARKOLÓK

A parkolóemelővel a járművek egy épületszinten belül egymás fölé helyezhetők. A parkolóemelő berendezések költségei megtakaríthatók az építési költségekből, de ez a rendszer azért nagyobb belmagasságot kíván elődjénél, ráadásul továbbra is igényeli a közlekedőfolyosókat, az ajtónyitást, kiszállás miatt szabadon hagyott helyet. Ez utóbbit orvosolja az a megoldás, ahol a tálcákra állított autók kiszállás után szorosan egymás mellé, vagy a merőlegesen beállók elé tolhatók.

A fenti megoldások kombinációjából születő félautomata rendszerek a maguk két szabadsági fokával igazi előrelépést nem jelentettek, csupán a variációs lehetőségek számát növelték, ami persze mindig jól jön, ha egy épületbelsőhöz kell igazodni.

A közlekedőfolyosók és a kanyarodási ívek is elhagyhatók viszont a három szabadsági fokú, teljesen automatizált gépi parkolókból, melyek 1947 után jelentek meg. Ezek hatalmas raktári felrakógépekkel tárolják be az autókat, melyeket előzőleg tulajdo-

nosuk egy átadóboxban leparkolt. Az intelligens rendszerek képesek megtanulni a bérletek parkolási szokásait, és üresjáratban úgy rakosgatják át hatalmas gyomrukban az autókat, hogy a várható igények szerint a lehető leggyorsabban vissza tudják majd adni azokat gazdáiknak. A nyugvó forgalom tehát lassan mozgásba jött, a parkolás dimenziói közé belépett a negyedik, az idő is. És hogy a szabadsági fokokból is legyen négy sok automata gépi parkoló a járművet irányba is forgatja, hogy orral előre lehessen vele az átadóboxból távozni.

A parkolási módok tehát lényeges fejlődésen mentek keresztül, ami nagymértékben érinti az épületeket, így az építészszakmát is. Ma az épület tervezésének kezdetén az építésznek egy internetes parkolómerlegkalkulátorral meg kell határoznia a szükséges parkolózámot, és el kell döntenie, hogy az autókat hol, illetve hogyan helyezi el. Ez visszahat az épületre, a járművek mozgási geometriája ugyanis befolyásolja a pillérrendet. Az építés ilyen jellegű kötöttségei egy jó garázstechnológus segítségével enyhíthetők, de teljesen ki nem iktathatók.

**RODÉ LAJOS**

KOEM Mélygarázstervező Kft.