

МІСЬКЕ БУДІВНИЦТВО ТА АРХІТЕКТУРА

УДК 711.73

ВИКОРИСТАННЯ ВИВІЛЬНЕНИХ ТЕРИТОРІЙ ПРИ ЗАМІНІ ЛІНІЇ ТРАМВАЯ
МЕТРОТРАМОМ У ВЕЛИКИХ МІСТАХ НА ПРИКЛАДІ М. ВІННИЦІ

В. В. Швець, Л. В. Кучеренко, Г. Д. Дуда, О. І. Лисюк, О. В. Малюта

Розглянуто містобудівне середовище м. Вінниці після заміни вуличного пасажирського транспорту позавуличним. Виявлено напрямки організації нових міських територій у сучасних великих містах. Сформульовано принципи та надані рекомендації щодо раціонального використання територій звільнених від трамвайних колій.

Рассмотрена градостроительная среда г. Винницы после замены уличного пассажирского транспорта внеуличным. Найдены направления организации новых городских территорий в современных больших городах. Сформулированы принципы и даны рекомендации по рациональному использованию территорий освобожденных от трамвайных путей.

We consider the built environment in Vinnitsa after replacing street off-street public transport. Found new direction of the organization of urban areas in modern cities. Defines the principles and recommendations for management of the territories liberated from the tram tracks.

Актуальність дослідження. Зі збільшенням населення міста, забезпечувати пропускну здатність магістралей та комфортність переміщень стає все складніше, а іноді взагалі неможливо. Разом з тим, проблема неорганізованого паркування, нечітке розмежування пішохідних та транспортних просторів робить людину все більш незахищеною в міському середовищі. Потреба в території є не тільки у центральних, але й у периферійних частинах міста, тому виникає необхідність у виділенні нових ділянок. Проблема пошуку вільних територій міста є завжди актуальною, не є винятком і місто Вінниця.

Аналіз останніх досліджень. Організація міських територій міста була досліджена в роботах А. П. Вергунова, М. Г. Бархіна, А. В. Іконнікова, З. Н. Яргіна. Досить відомими є дослідження А. І. Урбаха, М. Т. Лін, Н. Шестернева за особливостями формування пішохідних зон. Вивчення відкритих міських просторів, транспортних магістралей, а також питання забезпечення в цих просторах безпеки людини були розглянуті В. Ф. Бабковим, П. Г. Бугом, Ю. Д. Шовковим, О. К. Кудрявцевим, Ю. С. Ланцбергом, Р. В. Горбаньовою, Л. Ф. Васеніною.

Об'єкт дослідження – вдосконалення транспортної системи міста шляхом заміни вуличного пасажирського транспорту позавуличним.

Предмет дослідження – напрямки використання міських територій звільнених від трамвайних шляхів.

Мета дослідження – виявити раціональні способи використання звільнених міських територій над метротрамом.

Задачі дослідження – сформулювати принципи освоєння нових міських територій; надати рекомендації щодо раціонального використання звільнених територій.

Основна частина. Організація міського простору – це взаємне розташування об'єктів на території міста, спосіб структуризації та використання фізичного простору в цілому. Правильне та раціональне використання міської території (головного ресурсу міста) забезпечить ефективний благоустрій міста, покращення стану економіки, позитивно вплине на здоров'я населення.

Введення метротраму на заміну трамвая має ряд переваг [1]:

- економічність експлуатації;
- вирішення проблеми транспортних заторів;
- комфортність;
- швидкість перевезення пасажирів;
- екологічність;
- звільнення територій міста від трамвайних колій.

Саме ці вивільнені території місто може використати для різних цілей (рис. 1), в тому числі для вирішення питання самоокупності будівництва запропонованих ліній метротраму у великих містах.

Оцінка економічної ефективності та цінності територій міста над метротрамом залежить від взаємного розміщення навколо них важливих містобудівних та архітектурних об'єктів, а також економічно доцільної зони (розташування досліджених територій відносно центру).

Запропонована лінія метротраму [1] має лінійну нерозгалужену схему (рис. 2), яка перетинає центр міста і проходить через периферійні території. Таке розміщення маршруту дасть змогу рівномірно розмістити санітарно-захисні зони на територіях, що найбільше піддаються впливу шкідливих речовин при русі автомобільного транспорту. На території максимально наближеній до центру доцільно розмістити зони рекреації із покращенням архітектурно-ландшафтного рішення: палац Школярів, вул. 1-го Травня (рис. 3). Об'єкти малого бізнесу пропонується розташувати на території з більшою концентрацією населення міста: вул. Театральна, вул. Коцюбинського, «Мрія». Щоб підтримати приємну відеоєкологію міста [2] необхідно забезпечити озелененні ділянки, які в свою чергу позитивно вплинуть на екологічний стан міського середовища.

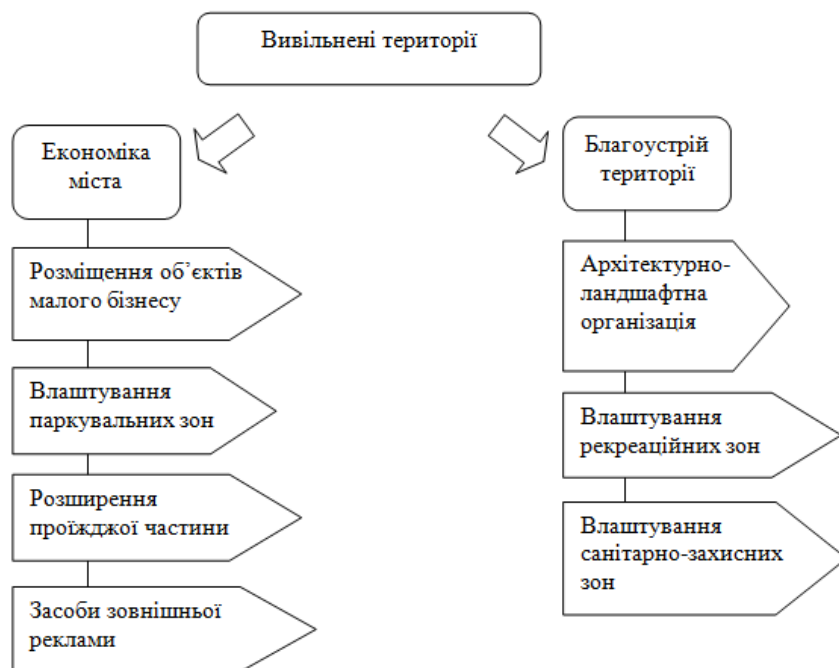


Рис. 1. Схема використання вивільнених територій

За результатами аналізу вивільнених територій можемо сформулювати ряд принципів використання нового міського простору:

- 1) *взаєморозміщення відносно міського центру*, такий принцип дасть можливість правильно оцінити економічно доцільні території маршруту лінії метротраму;
- 2) *принцип функціонального та просторового розмежування територій*, тобто співвідношення архітектурних і природних елементів;
- 3) *принцип максимальної відеоєкології*, оснований на комплексному вирішенні проблем, пов'язаних з колористикою, архітектурним освітленням та розміщенням об'єктів зовнішньої реклами;
- 4) *принцип інтеграції*, який відображає включення різних містобудівних аспектів освоєння територій [3];
- 5) *принцип екологічної безпеки*, передбачає впровадження екологічно чистих структур, які виключають негативний вплив міського транспорту та промислових підприємств.

При дотриманні таких принципів в результаті буде отримано послідовне перетворення міських придорожніх просторів (рис. 4) у ділянки з організованою структурою та раціональним співвідношенням запропонованих вирішень освоєння.



Рис. 2. Схема запропонованого маршруту Барське шосе – вул. Лугова у м. Вінниці



Рис. 3. Влаштування рекреаційних зон вздовж вул. 1-го Травня

Нові території мають вигляд суцільної смуги з шириною від 10 м та довжиною до 9 км. Такі розміри ділянок дають змогу розглядати їх як буферні простори, які забезпечують захист сполучних територій від шкідливого транспортного впливу. Із влаштуванням буферних зон, в майбутньому можна розглядати ідею створення екомережі міста Вінниці.

Вирішенням багатьох незручностей на дорогах буде влаштування паркувальних зон. Такий тип використання нових територій буде доцільний неподалік від громадських та адміністративних будівель Хмельницького шосе (рис. 5). Постійне паркування автомобілів на узбіччі зменшує пропускну здатність міської магістралі, що призводить до виникнення транспортних заторів.

Паркувальні території необхідно обмежити рядовою посадкою дерев та кущів хвойних порід, оскільки вони добре іонізують повітря. Для цього можуть бути застосовані різноманітні форми рослинності, які будуть виконувати такі функції:

- структуризація вулиць;
- облаштування зупинки метротрама;
- акцентування вхідних територій в існуючі громадські та адміністративні будинки та споруди;
- створення захисних бар'єрів від шуму та вібрації до наближених груп житлових будинків.

Запропоновані варіанти використання вільних територій можна розглядати як раціональну організацію існуючого придорожнього простору, що забезпечує додаткову комфортність та захист від шкідливих навколишніх факторів.



Рис. 4. Місця існуючих трамвайних колій у м. Вінниці



Рис. 5. Влаштування паркувальних зон біля зупинки метротраму у м. Вінниці

Важливою складовою сучасних міст є його економічна структура. Вивільнена територія проходить через усе місто, тому важливим буде вибір розташування об'єктів малого бізнесу. Для цього необхідно виконати аналіз прилеглих територій. Обґрунтувати існуючі галузі з різними формами попиту та власності. На досліджених територіях з точки зору містобудівних норм не є логічним розташування громістких підприємств ресторанного господарства, супермаркетів, торговельно-сервісних комплексів. Оскільки смуга вільної території має невелику ширину, доречно влаштувати невеликі заклади типу закусочна, літніх кафе, які спеціалізуються на швидкому обслуговуванні. На суміжних територіях із закладами освіти можливе розміщення дитячих або кондитерських кафе. Всі ці об'єкти зосереджуються у місцях значної концентрації населення.

Висновки

- Сформульовані принципи освоєння вивільнених територій при заміні лінії трамвая метротрамом дадуть можливість покращити містобудівну ситуацію, що склалася.
- Наведені рекомендації щодо раціонального використання вільних ділянок, зокрема розміщення зупинок метротрамвая, захисних зелених зон, місць паркування автомобілів та об'єктів малого бізнесу.

Використана література

1. Швець В. В. Проектна пропозиція влаштування метротраму в м. Вінниці / В. В. Швець, М. А. Іскра, О. І. Лисюк, О. С. Баранок // Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві. – 2011. – № 2. – С.101-103.
2. Цвет города [Електронний ресурс]: журнал «Территория и планирование» / ООО «БИ-Груп». – Електрон. Дані. – М. – 2009. – № 7. – Назва з екрану.
3. Демидова Е. В. Реабилитация городских пространств: опыт, ретроспектива, проблематика [Електронний ресурс] / Е. В. Демидова: Уралниипроект РААСН-"Проект Ахей". – 2010. – Назва з екрану.

Швець Віталій Вікторович – к.т.н., доцент кафедри містобудування та архітектури вінницького національного технічного університету, член-кореспондент Академії будівництва України.

Кучеренко Лілія Василівна – к.т.н., доцент кафедри містобудування та архітектури вінницького національного технічного університету.

Дуда Галина Дмитрівна – викладач Барського автомобільно-дорожнього технікума.

Лисюк Ольга Ігорівна – магістрант Вінницького національного технічного університету.

Малюта Олеся Василівна – студент Вінницького національного технічного університету.