

УДК 711.4.04

А.С. Андрощук

ПРОПОЗИЦІЇ З РЕОРГАНІЗАЦІЇ ЕЛЕМЕНТІВ ПЛАНУВАЛЬНОГО КАРКАСУ МІСТА.

Постановка проблеми. Аналіз динаміки зростання обсягів перевезень у місті Києві свідчить, що потужність існуючої транспортної системи буде вичерпана в межах 2015 року. Розвиток магістральної мережі міста обмежується технічними і пропускними можливостями існуючих транспортних зв'язків та вузлів, які є головними складовими планувального каркасу. Подібна ситуація характерна і для інших великих міст України. Тому однією з головних задач містобудівників є пошук резервних територій і площ, вільних від забудови, які можна використати для розвитку планувального каркасу і розміщення його компонентів.

Зв'язок роботи з науковими програмами. Це питання пов'язане з науковою програмою кафедри дизайну архітектурного середовища Київського національного університету будівництва і архітектури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми формування і розвитку каркасу розглядалися у наукових роботах: А.Е. Гутнова, Е.Н. Перчика, В.А. Щурової, В.О. Тімохіна.

Мета роботи: проаналізувати існуючий стан та резерви розвитку елементів міських каркасів на прикладі системи магістралей і транспортно-пересадочних вузлів м. Києва.

Виклад основного матеріалу. За визначенням А.Е. Гутнова каркас міста представляє стійку, відносно незмінну частину містобудівної системи – її скелет, який охоплює місця зосередження функціональної активності найбільш масових процесів життєдіяльності населення, пов'язаних з високою інтенсивністю освоєння простору. Каркас містобудівної системи формують головні транспортні магістралі, комунікаційні вузли, пов'язані з ними споруди міського значення, - громадські, ділові та інші унікальні комплекси, що привертають масові потоки відвідувачів. [1]

Залізничні шляхи належать до головних структуроформуючих компонентів містобудівного каркасу. Залізничні відмежовуються від сільбищних територій міст технічними зонами – смугами відведення. За даними ДБН 360 - 92 ** між залізничними лініями, станціями і житловою забудовою необхідно дотримуватись санітарно-захисної зони, ширина якої (рахуючи від осі крайньої залізничної колії до будинків) встановлюється залежно від інтенсивності руху поїздів: на головних дорогах I, II, III категорій - 100 м, на станційних і під'їзних шляхах - 50 м [2]. Зараз у цих зонах переважно

розташовані не працюючі промислові будівлі, які знаходяться в аварійному стані, гаражі і звалища сміття, що значно впливає на екологічний та естетичний стан міста. Території смуг відведення вільні від забудови, а також простори, які знаходяться вздовж залізничних шляхів, перебувають у занедбаному стані і потребують реорганізації. Ці території можуть бути використані для розвитку планувального каркасу міста.

Зі збільшенням території міста залізничний зовнішній транспорт бере на себе функції внутрішньоміського транспорту. Така тенденція прослідковується у багатьох мегалополісах світу. У Франції обслуговування передмість і прилеглих міст-спутників забезпечується електропоїздами міського типу, що дозволяє пасажирам безпересадочно дістатися до центру міста. В Китаї інтенсивно розвивається міський рейковий транспорт. Причому найефективніше такий вид транспорту працює, перш за все, в історичній забудові, де ширина вулиць не пропускає великого потоку автотранспорту. У м. Києві розробляється проект руху електропоїздів за яким передбачається організація міського залізничного маршруту по північному півкільцю від ст. Дарниця до Південної Борщагівки (29,7 км, 14 зупинних пункти, у т.ч. пересадочні на ст. м "Лівобережна". "Городня", "Петрівка", "Сирецька") [3].

Зупинки і пересадочні вузли стають осередком активності не тільки для міських пасажирів, але і для жителів прилеглих територій [1]. За ДБН 360 - 92 ** пасажирські залізничні станції треба розміщувати в основній частині сельбищної території забезпечуючи зручні транспортні зв'язки з центром міста. Пункти зупинок приміського пасажирського транспорту треба розміщувати поблизу житлових і промислових районів, місць масового відпочинку, а також у зонах масової посадки на міський транспорт (станції метрополітену, зупинки трамваю, автобусів, тролейбусів) [2]. Реорганізація залізничних коридорів, концентрація поблизу них центроформуючих функцій можуть істотно вплинути на просторову і планувальну композицію міста. На місці реорганізованих смуг відведення, що розрізають міську тканину на окремі, погано зв'язані у функціональному і просторовому відношенні частини, доцільно формувати систему багатофункціональних високоурбанізованих просторів. Багатоярусні структури об'єднують розрізнені елементи транспортних мереж в нове композиційне ціле.

Залізничні комунікаційні коридори, що проходять територією міста, акумулюють в собі основні передумови формування сучасного міського планувального каркасу враховуючи зовнішнє територіальне зростання міста і ускладнення системи внутрішніх зв'язків між центрами тяжіння населення. Вони можуть розглядатись, як важливий резерв для прокладки нових ліній міських комунікацій. Реорганізований міський каркас, який історично склався,

у сукупності з мережами найновішого транспорту може перетворитися на багатофункціональну авто-залізничну рейково-безрейкову структуру, що є доцільним в умовах соціального і економічного розвитку. Часткове використання вже існуючої інфраструктури залізниць істотно знижує рівень капітальних вкладень в розвиток транспортної системи міста. Виніс промислових підприємств і ліквідація звалищ сміття, що сьогодні локалізуються на території зон відведення, призведе до поліпшення екологічного стану міста. Просторово-часове поєднання досі розрізнених архітектурно-планувальних ансамблів у цілісну композиційну структуру дозволить перетворити випадкові видові кадри в організований відеоряд, що гідним чином буде репрезентувати архітектурне середовище міста.

За генеральним планом м. Києва до 2020 року транспортна система повинна поєднувати зовнішні автодороги і магістральні мережі міста з урахуванням напрямків подальшого територіального розвитку м. Києва та міжнародних транспортних коридорів, що проходять Україною [3]. Планувальний каркас м. Києва пов'язаний із зовнішньою транспортною мережею п'ятьма залізничними напрямками: Коростень, Фастів, Миронівка, Гребінка, Ніжин (рис.1) та автомагістралями у напрямку: Ковель, Житомир, Бищев, Одеса, Дніпропетровськ, Кременчук, Харків, Прилуки, Чернігів, Овруч, Вінниця (планується) (рис.2) Вулиці, які продовжують в'їзні магістралі не повинні заглиблюватись в центральну частину міста, яка обмежена внутрішніми «кільцями» залізниці і автомагістралей. В місцях перетинання радіальних в'їзних магістралей з подвійним «кільцем», що обмежує зону міського центру доцільно розташовувати багатофункціональні транспортні комплекси, які мають створити об'ємно-просторові домінанти планувального каркасу міста.

У м. Києві зараз функціонує 7 автовокзалів та автостанцій. З яких за генеральним планом 2020 р. буде ліквідовано: центральний Автовокзал, Південа, Поділ, Дачна; залишені – Видубичі, Дарниця, Полісся; планується побудова автовокзалів: Теремки, Харківський, Новобіличі. Функціонує 37 залізничних станцій та вокзалів, планується побудова ще 12 станцій приміського руху. Серед названих автовокзалів, автостанцій та залізничних станцій особливу увагу до себе привертає транспортно-пересадочний вузол «Видубичі». Транспортно-пересадочний вузол «Видубичі» поєднує автовокзал і залізничну станцію зі станцією метрополітену, зупинками тролейбусу, автобусу та маршрутних таксі. Автостанція «Видубичі» обслуговує приміські та міжміські автобусні маршрути Черкаського і Кіровоградського напрямків. Залізнична станція «Видубичі» є однією з чотирьох головних приміських

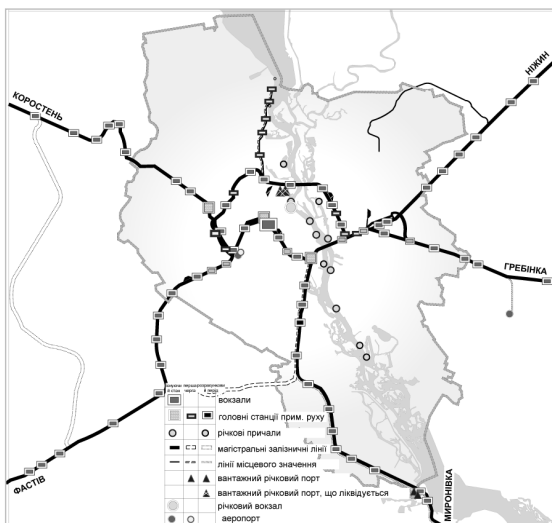


Рис.1



Рис.2

станцій міста, яка обслуговує пасажирів електропоїздів Ніжинського, Гребінківського та Миронівського напрямів [5]. На сьогодні станція «Видубичі» має пропускну здатність 20 тис./чол. на добу, залізнична станція близько 3000 тис./чол. на добу, переважна більшість пасажирів з прилеглих міст. Станція «Видубичі» має резерви для подальшого розвитку у напрямку

перетворення транспортно-пересадочного вузла на сучасний вокзальний комплекс. Його формування на віддалену перспективу пов'язано з реорганізацією північної частини промрайону Теличка, яку запропоновано розглядати, як поліфункціональну зону [3]. Багатофункціональний комплекс «Видубичі» розташований при в'їзді до центральної частини міста з півдня, тому його можна розглядати, як «Південні ворота» міського центру. Через «Видубичі» проходять містоформуючі магістральні напрямки, які є головними композиційними осями міста. Транспортно-пересадочний вузол «Видубичі» входить до переліку загальноміських центрів, які утворюють низку вузлів міського планувального каркасу та акумулюють позаміські функції. Розташування архітектурно-планувальних ансамблів вздовж магістралей, що окреслюють центральну частину м. Києва дозволить сформувати силует і панораму міста.

На протязі багатьох років на кафедрі ДАС КНУБА досліджуються планувальний каркас м. Києва (В.О. Тимохін) та його вузли (В.А.Щурова) та ін. У магістерській роботі М.В. Думової було запропоновано перетворення транспортно-пересадочного вузла «Видубичі» на багатофункціональний комплекс, який має стати композиційною і символічною домінантою міста. Комплекс у своїй структурі об'єднує залізничну станцію, автовокзал приміських та міжміських сполучень, адміністративно-офісні будівлі, готель, торговельний комплекс, кінотеатр, спортивний комплекс, об'єкти громадського харчування, паркінг. Концентрування транспортних та пішохідних потоків, а також перспективне їх збільшення вплинуло на організацію багатоярусної структури. Перепад висот рельєфу місцевості, сприяв п'ятирівневій організації руху транспортних потоків між якими розташовані пішохідні рівні, що пов'язані між собою розвиненою системою вертикальних комунікацій. На різних рівнях розташовані три привокзальні площі: площа, яка призначена для зупинок міського громадського транспорту; площа, призначена для під'їзду/від'їзду індивідуального автомобільного транспорту та таксі до головного входу основної будівлі вокзального комплексу; пішохідна площа, що розташована вище рівня транспортних потоків. Багаторівнева організація привокзальних площ дозволила розділити транспортні та пішохідні потоки. Об'ємно-просторове рішення комплексу зумовлено його розташуванням на основних під'їздах до міста. Образ «міських воріт», підкреслюється арочною формою споруди. «Видубицькі в'їзні ворота» можуть об'єднувати дві сторони Наддніпрянського шосе, та символічно підкреслювати в'їзд до міста.

Проектні пропозиції щодо перетворення транспортно-пересадочного вузла «Видубичі» на сучасний вокзальний комплекс можуть бути прикладом підходу у реорганізації вузлових елементів існуючого міського каркасу. Такий

спосіб відповідає засадам генерального плану м. Києва, за яким транспортна система міста повинна переходити:

- від транзитних вантажних залізничних магістралей в межах міської забудови до пасажирських ліній міської залізниці;
- від автостанцій і вокзалів зразку середини минулого століття до сучасних міжнародних вокзальних комплексів для залізничного, автобусного, повітряного та річкового транспорту;
- від вибіркової реконструкції окремих, найбільш перевантажених елементів вулично-шляхової мережі до комплексної реконструкції та будівництва магістралей і транспортних вузлів у різних рівнях [3].

Висновки. Реорганізація передбачає насичення додатковими функціями планувального каркасу міста, що призведе до підвищення містобудівного значення ділянок прилеглих до магістралей і пунктів зупинок залізниці, які традиційно розглядались як другорядні.

Подальші дослідження плануються у напрямку вивчення закономірностей розвитку каркасу, на засадах ритмічності, пропорційності, масштабності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – М.: Стройиздат, 1984.– 256 с.
2. ДБН 360- 92** К., 1993.
3. Генеральный план міста Києва на період до 2020 року.- К. :Київпроект,2002.
4. Дахно В.П. Объединенные пассажирские станции и вокзалы.К: Будів., 1965
5. Щурова В.А. Архітектурно-планувальна організація міської забудови у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів: Дис. Канд.. арх.: 18.00.04- К., 2005. – 178с.

Анотація.

У даній статті досліджуються можливості використання складових містобудівного каркасу, які досі розглядались як другорядні. А також представлені альтернативні рішення щодо їх реорганізації.

Аннотация.

В данной статье исследуются возможности использования составляющих градостроительного каркаса, которые до сих пор рассматривались как второстепенные. А также представлены альтернативные решения относительно их реорганизации.