

УДК 656.072.132

С.В.Дубова, В.А. Сильчук

ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПЕШЕХОДНЫХ ЗОН

Идея создания пешеходных пространств уходит глубоко в историю развития городов. Проблема взаимодействия пешехода и транспорта возникла уже в древности. Всадники, телеги и кареты постоянно теснили пешехода, создавая ему помехи для движения. В 1480 году Леонардо да Винчи впервые выдвинул идею разделения путей движения конного транспорта и пешеходов в разных уровнях. Улицы в этот период были рассчитаны на пешехода и транспорт, движущийся с малыми скоростями. Создание и развитие средств общественного транспорта в 19 веке полностью обособило пути движения пешехода и транспорта, но их взаимодействие находилось в определенном равновесии. С появлением автомобиля в начале 20 века ситуация изменилась и уже к середине 20 века автомобиль становится единственным хозяином в городе, диктуя свои требования и занимая значительные территории. Город начинает преобразовываться в угоду легковому автомобилю: расширяются существующие улицы, строятся многоуровневые транспортные развязки, ликвидируются зеленые насаждения, уменьшается ширина тротуара, пешеходов постепенно изолируют в подземные или надземные переходы, сносится застройка для устройства магистралей и паркингов и т.д. При постоянном увеличении количества автомобилей в городе эти мероприятия улучшают ситуацию ненадолго. Последствия автомобилизации начинает испытывать любой город: низкие скорости движения, нарушенное экологическое равновесие и высокие уровни аварийности способствуют процессу дезурбанизации, выталкивая жителей из города, который становится непригодным для нормальной жизни в нем. Особенно обостряется взаимоотношения пешеход – транспорт в центре города, который постепенно теряет свою привлекательность для жителей, превращаясь по меньшей мере в зону круглосуточной парковки не только на проезжей части, но и на тротуарах. Эти процессы были главной причиной появления в 50-60 годы 20 века закрытых для транспорта пешеходных пространств, получивших широкое распространение за очень короткий период времени и перешедших в одно из важнейших градостроительных мероприятий по обновлению центров городов для жизни людей. Первая пешеходная улица появилась в 30-е годы прошлого века в Германии в Эссене и уже на 70-е годы приходится период массового создания пешеходных пространств на всех континентах. Современные пешеходные зоны – это прежде всего бестранспортные, благоустроенные,

многофункціональные центры в структуре города, которые оживляют и дополняют традиционную структуру городской застройки.

Функционально можно выделить несколько направлений, определяющих необходимость создания пешеходных пространств в городах:

- сохранение привлекательности центра;
- развитие функций для организации свободного времени жителей города;
- создание условий для проживания в центральной части;
- сохранение деловой и общественной жизни центра;
- развитие торговли;
- улучшение экологического состояния городской среды;
- сохранение исторической застройки.

Наравне с положительными моментами, касающимися создания пешеходных пространств, проблема взаимоотношений пешеход – транспорт остается и в данном случае, т.к. введение бестранспортных зон вызывает необходимость перераспределения транспортных потоков и повышения их доступности путем создания удобной системы транспортного обслуживания. Тип транспортного обслуживания регулируется размером пешеходной зоны, основным требованием в этом случае выступает радиус пешеходной доступности, которая составляет от 200 до 600 м в различных случаях.

В зависимости от размеров пешеходной зоны организацию движения транспорта и пешеходов можно разделить на внутризонную и на границе с прилегающей к зоне территории. Внутри пешеходной зоны можно выделить три основных типа организации движения (рис.1):

- полный запрет движения транспорта: узкие прогулочные улицы, торговые улицы, площади перед крупными общегородскими объектами, пространства в зеленых зонах;
- ограниченный доступ транспорта в зону: при пересечении ее транспортными потоками или при «успокоенном» движении общественного транспорта;
- создание собственного внутризонного транспорта: использование велосипедов, электромобилей, автоматически управляемых систем доставки пассажиров.

При формировании пешеходных зон одна из главных задач – это поиск оптимальных способов контакта между пешеходным пространством и транспортной инфраструктурой на границе между ними. В данном случае чем ближе транспорт подходит к этой границе, тем более посещаемой будет пешеходная зона, тем легче будет организовать обеспечение товарами и грузами (рис. 2).

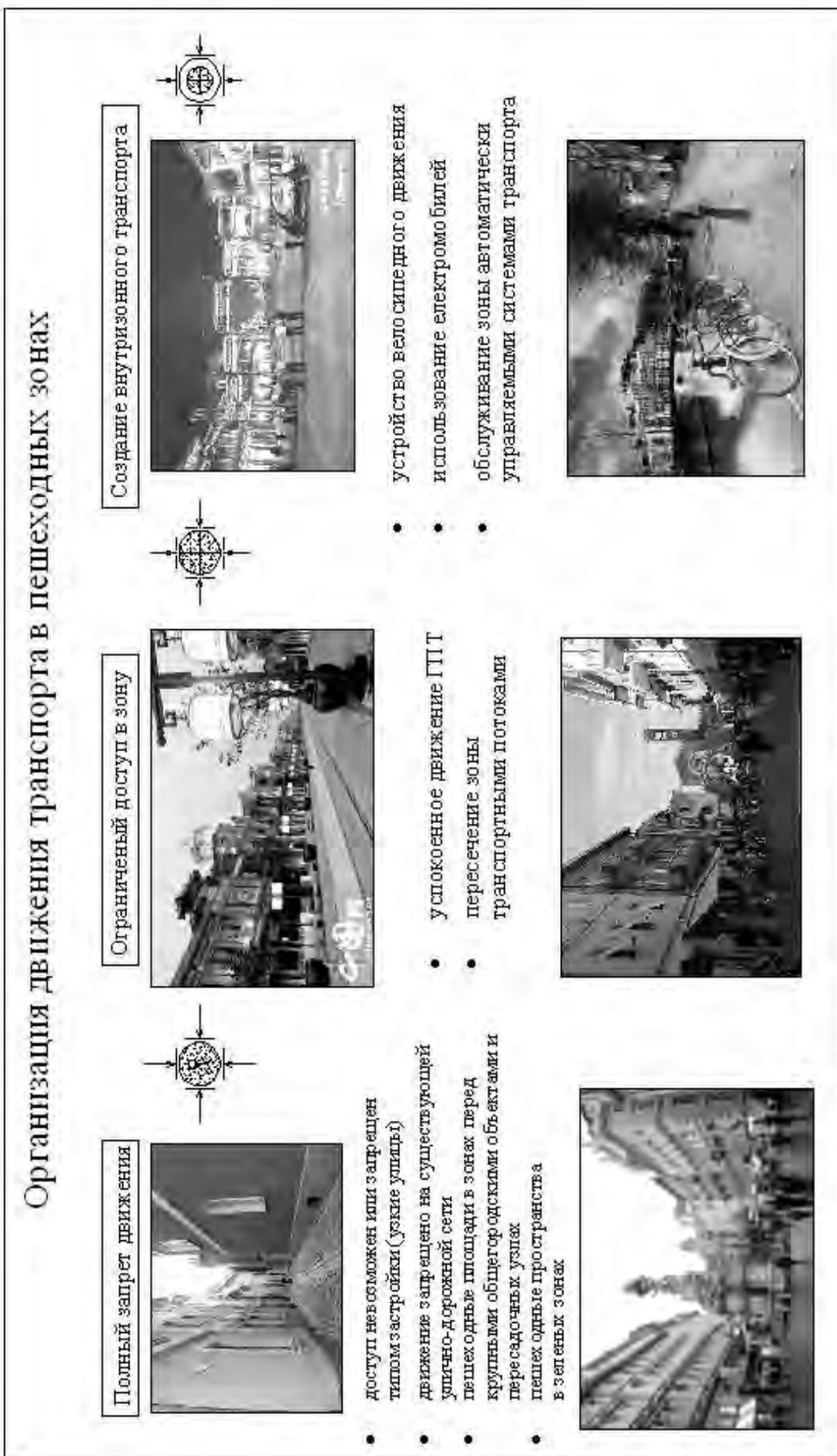


Рис №1

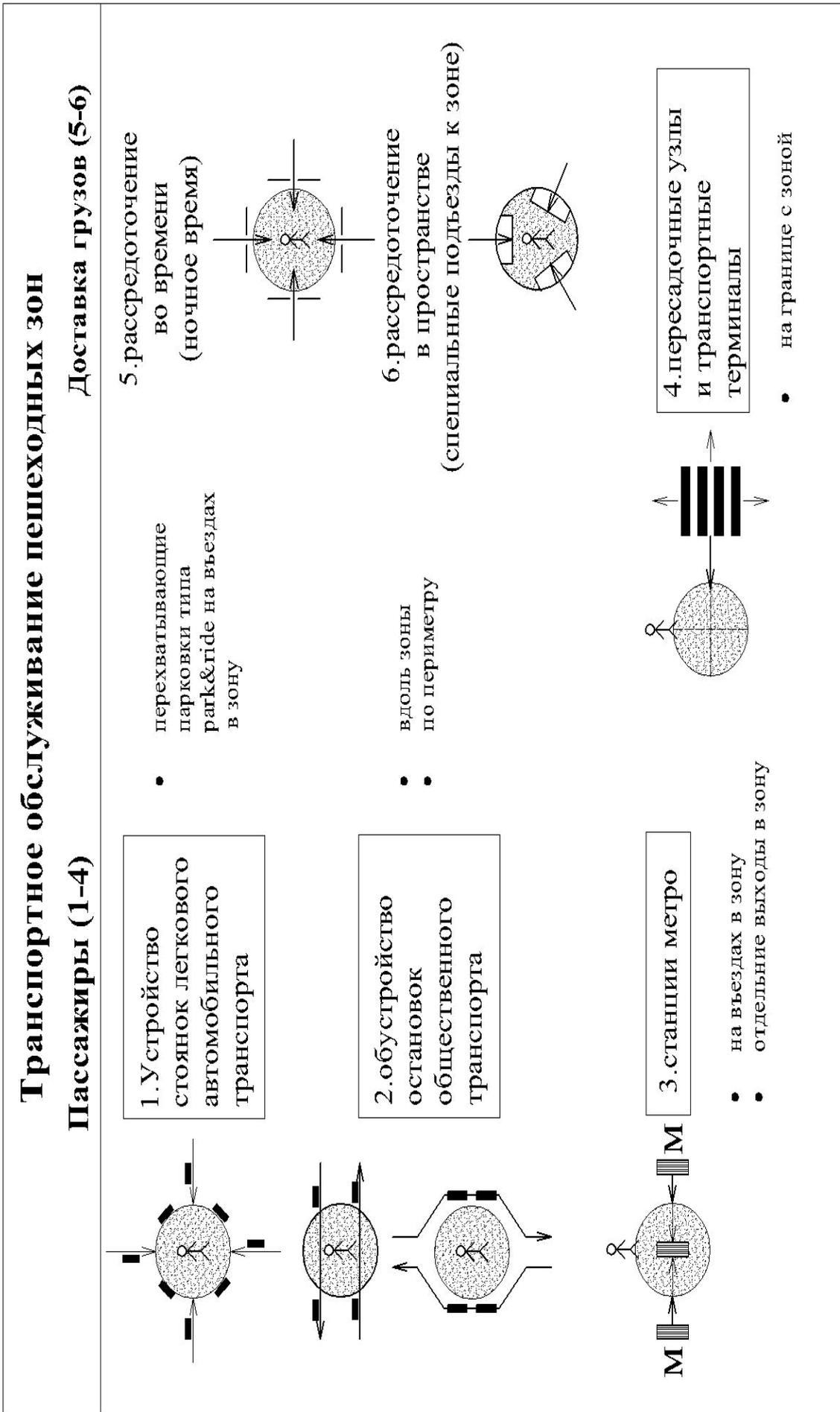


Рис №2

Решение вопроса обслуживания пассажиров возможно при применении различных форм организации как индивидуального так и общественного транспорта:

- устройство стоянок для легкового автомобильного транспорта: перехватывающие парковки типа «park & ride» на въездах в зону;
- обустройство остановок общественного транспорта по периметру и вдоль зоны;
- формирование связей со станциями скоростных внеуличных видов общественного транспорта (метрополитен, скоростной трамвай) на въездах в зону и подземными выходами внутри зоны;
- использование пересадочных узлов и транспортных терминалов в нескольких уровнях на границе с зоной для доступа в нее.

Решение вопроса о доставке грузов и товаров в пешеходную зону не так многообразно и чаще всего сводится к рассредоточению процесса или во времени (ночное время) или в пространстве (формирование подъездов к зоне с внешней стороны зоны).

Несмотря на то, что практика использования пешеходных пространств имеет свою историю и многообразна по способам устройства, в г. Киеве практически отсутствуют пешеходные зоны. Сложившаяся структура центра позволяет рассмотреть такие возможности, провести реконструкцию и запретить движение транспорта:

- в центральной части города на улицах Городецкого, Заньковецкой и Станиславского, в пассаже, на театральной площади;
- в исторической части Подола на улице Сагайдачного и Контрактовой площади;
- на Андреевском спуске и прилегающем участке улицы Владимирской;
- в зонах станций метрополитена и тяготеющих к ним рынков;
- на внутриквартальных территориях.

Использованная литература:

1. ДБН 360-92**. Містобудування. Планування й забудова міських та сільських поселень. Київ, 2002.
2. Урбах А.И., Лин М.Т. Архитектура городских пешеходных пространств. Москва: Стройиздат, 1990.
3. Буга П.Г., Шелков Ю.Д. Организация пешеходного движения в городах. Москва: Высшая школа, 1980.
4. Интернет - сайты.

Анотація

Розглянуті основні шляхи транспортного обслуговування пішохідних зон, як способу подолання транспортної залежності у містах. На основі системного підходу визначені основні форми організації руху міського пасажирського транспорту на внутрішніх та прилеглих до пішохідної зони територіях.

Аннотация

Рассмотрены основные направления транспортного обслуживания пешеходных зон, как способа преодоления транспортной зависимости в городах. На основе системного подхода определены основные способы организации движения городского пассажирского транспорта внутри зоны и на прилегающей к зоне территории.

Annotation

This paper describes the key directions in transportation service for pedestrian areas as a method of passing the transportation dependencies in the cities. There are defined the organization techniques for the traffic of city passenger transport inside the areas and in adjacent zones.