

УДК 72.01

І.В. Гаврилюк,

Національної академії образотворчого мистецтва і архітектури, м. Київ

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПЛОЩ КРУПНІШИХ МІСТ УКРАЇНИ

В статті проведено дослідження сучасного стану та перспектив подальшого розвитку транспортних площ крупніших міст України. В результаті дослідження було зроблено висновок, що сьогодні намітилася загальна тенденцію перетворення цих площ на багатофункціональні (відповідно класифікації ДБН В.2.3-5-2001), що може бути зумовлене або, навпаки, спричиняти їх насичення об'єктами громадського тяжіння.

Ключові слова: міська площі, транспортна площа, багатофункціональна площа.

Актуальність теми. Проблема організації відкритих міських просторів, зокрема міських площ, завжди викликала інтерес дослідників. Тривалий час площа розглядалася як ансамбль, орієнтований на сприйняття пішоходом. Однак, з розвитком цивілізації міська площа почала досліджуватись як елемент планувальної структури міста – «вузол міського каркасу». Вітчизняна містобудівна практика другої половини ХХ ст. розвивалась на основі гіпотези, що міські магістралі повинні мати більш чітку диференціацію – вулиці та проїзди мають поділятися на транспортні (для швидкісного та місцевого руху) і пішохідні (парадні вулиці, пішохідні дороги). Відповідно, чітку диференціацію отримували площі [1]. Таким чином в 60 – 90 рр., для яких характерним був значний екстенсивний розвиток міст, в крупніших містах України з'явилася значна кількість транспортних площ. Основною їх функцією стало зосередження та перерозподіл транспортних потоків у місцях перехрещення або примикання магістральних вулиць і доріг з великою інтенсивністю руху транспорту з пересіканням транспортних і пішохідних потоків в одному та різних рівнях, регулювання руху на під'їздах до мостів при виході до них двох і більше вулиць або доріг. Для цих площ характерним був переважно транзитний рух транспорту та незначні пішохідні навантаження [3]. Однак, останнім часом можна відмітити, що транспортні площі починають набувати нових функцій. Характерним прикладом є Мінська площа в Києві, де з появою станції метро почали з'являтися громадські об'єкти, розвиватися маршрути під'їзного транспорту, виникла значна кількість пішохідних потоків. Подібні трансформації, хоча і в меншому обсязі, відбуваються також на інших

транспортних площах (наприклад, на Одеській, Тульській, Новоросійській площах в Києві).

На сьогодні в Україні та країнах СНД питання функціональної трансформації транспортних площ як цілісне явище з наукової точки зору не стало об'єктом спеціальних наукових досліджень. Отже, **метою статті** є визначення тенденцій розвитку транспортних площ крупніших міст України (на прикладі Києва).

Виклад основного матеріалу. За результатами натурного обстеження було виявлено, що в Києві з п'ятдесяти чотирьох об'єктів, що сьогодні офіційно мають статус міських площ, двадцять шість можуть бути розглянуті в даному дослідженні (їх основною або однією з основних функцій є транспортна). Деякі з цих площ вже почали зазнавати певних трансформацій. Таким чином, в першу чергу необхідно визначити фактори, що спричиняють цю трансформацію.

На зміну функціональної організації міської площі в першу чергу, хоча і опосередковано, впливає її положення в структурі міста. Ті площі, що знаходяться в центрах житлових чи промислових районів, або є «вузловими» точками вулично-дорожньої мережі чи мережі громадського транспорту, найбільше вимагають організації зручного транспортного забезпечення та насичення громадськими об'єктами. Саме на таких площах найшвидше виникають зупинки швидкісного транспорту (метро, міська залізниця, швидкісний трамвай тощо), та об'єкти громадського тяжіння.

Водночас, перетворення міської площі на транспортно-пересадочний вузол та поява на ній громадської функції – фактори взаємообумовлені, оскільки важливі зупинки громадського транспорту переважно насичуються супутньою функцією, а концентрація громадських об'єктів вимагає транспортного забезпечення.

Отже, на рис. 1 наведені основні фактори, що впливають на трансформацію досліджуваних площ, та характер їх взаємовпливу.

В залежності від ступеня впливу наведених факторів можна визначити два шляхи розвитку транспортних площ, що можуть відбуватися послідовно або паралельно.

Поява зупинок швидкісного громадського транспорту зумовлює перетворення площі на транспортно-пересадочний вузол. Отже, відповідно до класифікації, наведеної в сучасних державних будівельних нормах, ці площі набувають характеристик багатофункціональних: вони починають використовуватися для під'їздів і підходів до значних транспортно-пересадочних вузлів, розміщення споруд приміського та міського транспорту, здійснення пересадки пасажирів з одних видів транспорту на інші [3]. Це призводить до необхідності впровадження під'їзних маршрутів транспорту,

викликає розвиток супутньої громадської функції та збільшення пішохідних потоків до зупинок транспорту та громадських об'єктів.

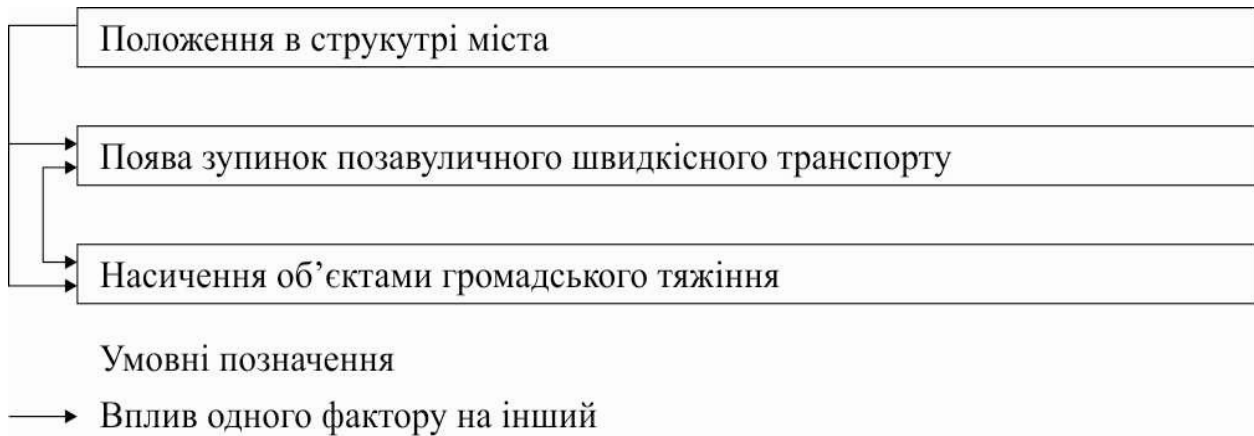
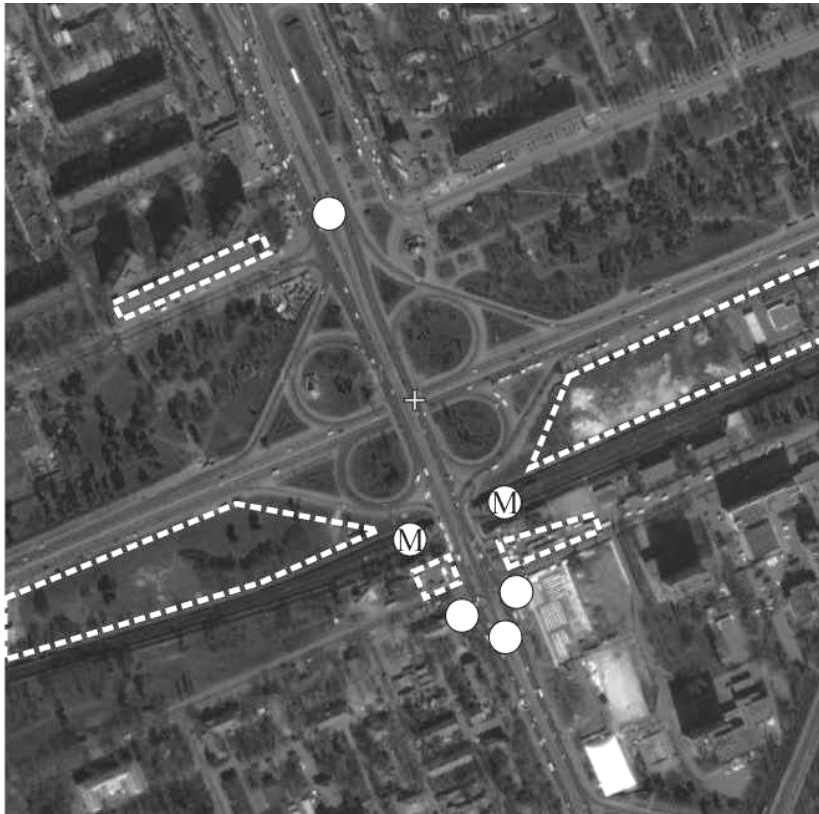


Рис. 1. Фактори, що впливають на трансформацію досліджуваних міських площ

За таким шляхом розвивається сьогодні Новоросійська площа, де наявність станції метро зумовила появу значної кількості зупинок маршрутних таксі. Таким чином, Новоросійська площа в її сучасному стані суміщає функції транспортної та багатофункціональної. Відповідно до концепції стратегічного розвитку міста Києва на 2025 р. [4] радіусі п'ятихвилинної пішохідної доступності від площі було території пріоритетного розвитку громадської та комерційної нежитлової забудови (див. рис 2).

За іншим шляхом трансформація площі починається з її насичення об'єктами громадського тяжіння. В результаті знову ж таки виникають під'їзні маршрути громадського транспорту, а також змінюється характер використання площі пішоходами (кількість пішоходів збільшується, виникають нові пішохідні маршрути до громадських об'єктів, досить часто площа перетворюється з транзитного простору у простір перебування). Характерним прикладом такого шляху розвитку транспортної площі є Одеська площа. У 2004 р. тут був побудований крупний торгівельний центр Магеллан. Це змінило кількість та напрями пішохідних потоків на площі. Через важливе положення площі в міській структурі та появу крупного громадського об'єкту відповідно до концепції стратегічного розвитку міста Києва на 2025 р. [4] на Одеській площі передбачається будівництво станції метро.

З двадцяти шести площ, що були обрані в якості об'єкта дослідження, на даний момент зміни характеру функціонального навантаження були зафіксовані на шістнадцяти площах. Ще чотири транспортні площі мають значний потенціал набуття рис багатофункціональних за умови впровадження в життя положень концепції розвитку Києва на 2025 р. [4].



Умовні позначення




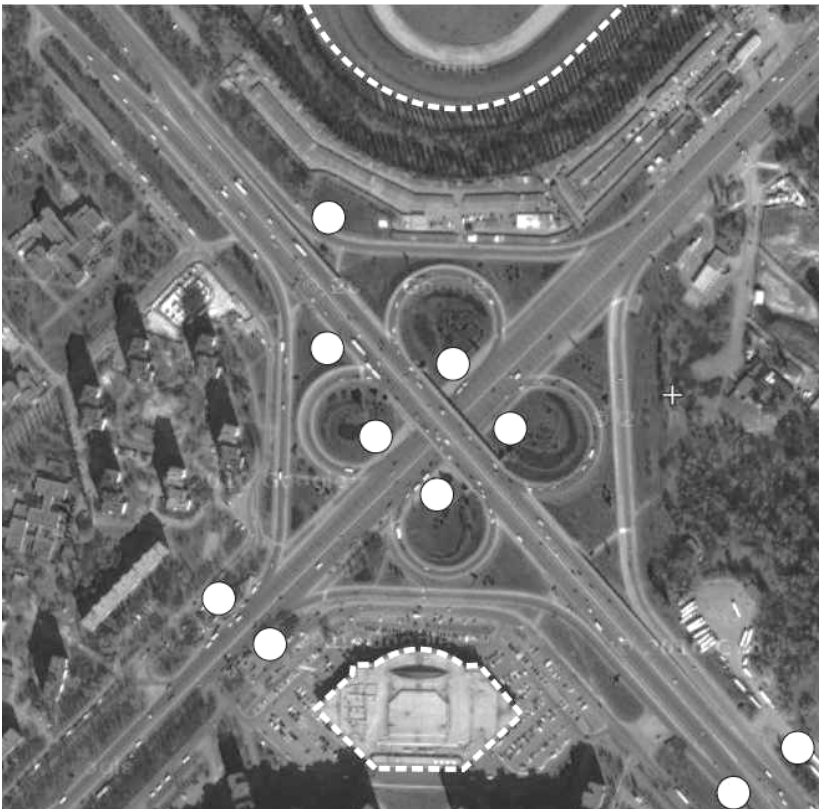
-  Об'єкти, громадського тяжіння або території пріоритетного розвитку громадської та комерційної нежитлової забудови
-  Станції метро
-  Зупинки іншого громадського транспорту

Рис. 2. Новоросійська площа, м. Київ



Умовні позначення



-  Об'єкти, громадського тяжіння
-  Зупинки громадського транспорту (не швидкісного)

Рис. 3. Одеська площа, м. Київ

Висновки. Таким чином, в результаті дослідження було зроблено висновок, що даний час намітилася загальна тенденція перетворення транспортних площ крупніших міст України на багатофункціональні (відповідно класифікації ДБН В.2.3-5-2001), що може бути зумовлене або, навпаки, спричиняти їх насичення об'єктами тяжіння.

Напрямки подальшого дослідження. Сучасне визначення поняття «багатофункціональна площа» відповідно ДБН В.2.3-5-2001 визначає лише функціонування площі як транспортно-пересадочного вузла, ніяким чином не розглядаючи її насичення іншою громадською функцією. Оскільки в статті було показано взаємообумовлення перетворення транспортної площі на багатофункціональну та насичення її об'єктами громадського тяжіння, доцільним є уточнення класифікації з метою розширення поняття «багатофункціональна площа».

Література

1. Баранов Н.В. Современное градостроительство. Главные проблемы. – М.: Госстройиздат, 1962. – 268 с.
2. Голубев Г.Е. Подземная урбанистика: (Градостроительные особенности развития систем подземных сооружений). – М: Стройиздат, 1979. – 231 с.
3. ДБН В.2.3-5-2001. Сооружения транспорта. Улицы и дороги населенный пунктов.
4. Київ. Концепція стратегічного розвитку. Центр містобудування та архітектури. – К, 2010. – 42 с.

Аннотация

В статье проведено исследование современного состояния и перспектив дальнейшего развития транспортных площадей крупнейших городов Украины. В результате исследования был сделан вывод, что сегодня наметилась общая тенденция превращения этих площадей в многофункциональные (соответственно классификации ДБН В.2.3-5-2001), что может быть обусловлено либо, наоборот, вызвать их насыщение объектами общественного притяжения.

Annotation

The major Ukrainian cities transport squares current state and future development perspectives are studied in this article. It is detected, that many transport squares have a tendency to transform into multifunctional (according to classification in ДБН В.2.3-5-2001). It can be caused or, vice versa, provoke a large number of public function objects formation.