

2. Зміст пропонованої концепції житлової політики для окремого регіону (міста) не може включати цілого ряду положень, які відносяться до компетенції загальнодержавного порядку. Тому питання економічного і соціально-політичного характеру в пропонованій концепції спеціально не розглядались.
3. Новизна піднятої проблеми потребує подальших досліджень і дієвої участі всіх зацікавлених в цій сфері знань фахівців, можливо в межах спеціальної конференції.

Анотація

В роботі розглядається проблематика формування основних засад регіональної житлової політики

Аннотация

В работе рассматривается проблематика формирования основных засад региональной жилой политики

УДК 711.4(0.45)

І.О.Лисюк

ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПЛАНУВАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ГРОМАДСЬКО-ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ НА СТАНЦІЯХ МЕТРОПОЛІТЕНУ В ДЕКІЛЬКОХ РІВНЯХ

Постановка проблеми. Для громадсько-транспортних вузлів характерним є взаємозв'язок транспорту і транспортних споруд зі спорудами громадського обслуговування, що органічно вписуються в навколишнє середовище. З розвитком містобудівного процесу проблема повстала в територіальних ресурсах столиці, що вимагає забезпечення істотного прогресу в розвитку громадсько-транспортних з'єднань. Київ є осередком культурного та технологічного розвитку, що зумовлює тяготіння великої кількості населення інших регіонів з чітко поставленими цілями. Постійні міграції населення провокують до збільшення кількості транспорту та підвищення пасажирообігу на транспортних вузлах. Вже сьогодні транспортна проблема в столиці є складною для вирішення. Зростання парку транспортних засобів вже призвело до перенасичення існуючих магістралей, відбувається зниження руху транспорту, зростають витрати часу пасажирів на пересадження, що вже призвело до містобудівних труднощів.

Основними причинами появи нового напрямку проектування і будівництва громадсько-транспортних вузлів в декількох рівнях є наступні:

існуюча проблемою урбанізації, ріст населення і території міста висуває вимоги щодо економії міських земельних ресурсів.

розвиток містобудування, що супроводжується технічним прогресом прискорює темпи життєдіяльності населення, при цьому головною метою створення органічного та зручного середовища для населення є максимальна економія людського часу. Досягається поставлена мета шляхом об'єднанням громадського та транспортного простору.

Для пасажира основною потребою є безпека в пересуванні, комфорт, економія часу та сил у виконанні будь-якого процесу. Для авто також необхідна територія, для яких характерно: висока пропускна спроможність, можливість розміщення автомобільних стоянок та зберігання автомобілів[1].

На сьогоднішній день найбільшу кількість пасажирів обслуговує метрополітен. Київський метрополітен охоплює всі райони Києва та поступово розвивається і розширює свої межі. Пересування на ньому вважається швидким та зручним для пасажирів. Існує план розвитку мережі Київського метрополітену до 2020 року, згідно якому з'являються нові гілки, які будуть об'єднані між собою та вже існуючими трьома напрямками, що ще більше збільшить пасажиропотік і відповідно затрати часу пасажирів та спровокує виникнення конфліктних ситуацій. Головними вузлами скупчення пасажирів є місця виходу та пересадки з метро на інший наземний громадський транспорт. Тому з'являється комплексний поділ транспортної мережі по типах, що формують планувальну структуру міста, з виділенням транспортних вузлів, зупинно-пересадочних пунктів, які спільно повинні скласти цілісну взаємозалежну просторову систему. До цієї системи будуть тяготіть різні типи закладів.

Беручи до уваги потреби відвідувачів громадсько-транспортного вузла та можливий розвиток і розширення його території, виникає доцільним використання просторово-ярусної побудови громадсько-транспортних вузлів на станціях метрополітену.

Отже, архітектурно-планувальної взаємодії систем громадського і транспортного обслуговування є актуальним містобудівним завданням, рішення якого вимагає створення зручних найкоротших і безпечних шляхів руху для пішоходів; забезпечення безперешкодного руху автомобілів; розміщення комплексів обслуговування на стику основних пішохідних і транспортних шляхів.

Зв'язок роботи з науковими працями. Дослідження спирається на досвід наукових розробок в області архітектурного моделювання міських громадсько-транспортних вузлів О.В. Рябової, та на дослідження Г.Є.

Голубєва «Багаторівневі транспортні вузли», В.В. Товбича «Принципи формування поліфункціональних громадсько-транспортних комплексів», І.А. Урбаха «Багатоярусні громадсько-торгові центри» та ін.

Цілі. Проаналізувати методи функціонально-планувальну організації громадсько-транспортних вузлів на станціях метрополітену в декількох рівнях.

Результати дослідження. Багатоярусні громадсько-транспортні вузли мають найвищий коефіцієнт використання міських територій; щільність забудови досягає 70-80% [2].

Сучасні архітектурно-планувальні тенденції рішення громадсько-транспортних вузлів на станціях метрополітену вимагають ретельного аналізу так як вони є найбільш складними і пов'язані з пропуском через них десятків тисяч людей. Виникає проблема великого перевантаження, яку слід вирішувати шляхом винесення певних елементів вузла за його межі.

Як стверджує Рябова О.В. в науковій праці «Методи архітектурного моделювання міських громадсько-транспортних вузлів», підвищенню інтенсивності використання й скороченню площі території громадсько-транспортного вузла сприяє:

- кооперування функціональних зон, укрупнення й усунення дубльованих елементів;
- узгодженість режимів функціонування зон;
- взаємопроникнення забудови й території;
- багаторівневе зонування - призводить до збільшення території.

При цьому особливостями організації території громадсько-транспортного вузла є:

- безперервність взаємозв'язку приміщень і територій,;
- багаточисельність і розмаїтість ділянок та зон із існуючими зв'язками взаємодії між ними;
- об'єднання однорідних ділянок і зон;
- багатофункціональне використання окремих зон.

Кооперування й універсальне використання елементів території забезпечує скорочення загальної площі на 25-30 % суми ділянок, які передбачаються нормативно[2].

На території громадсько-транспортного вузла слід виділити кооперовані зони: відвідувачів, зеленої, автостоянок і господарської, що стануть загальними для всіх установ. Об'єднання установ дуже ефективний засіб підвищення інтенсивності використання будинків і території (чим більший вузол і в ньому велика кількість кооперованих зон тим компактнішим буде громадсько-транспортний вузол).

Рівномірний характер відвідуваності в громадсько-транспортного вузла досягається сполученням підприємств торгово-побутового обслуговування й громадського харчування з відділенням зв'язку, установами інформації й фінансування. Насиченість громадсько-транспортних вузлів такими установами відбувається згідно з типом вузла, та кількістю пасажиропотоку за добу. Для регулювання пасажиропотоку слід передбачити:

для великих громадсько-транспортних вузлів слід розширити комунікаційну функцію;

для середніх громадсько-транспортних вузлів - упорядкувати обслуговуючу та комунікаційну функції;

для малих громадсько-транспортних вузлів необхідно забезпечити розвиток обслуговуючої функції.

Укрупнення елементів території та усунення їхнього дублювання варто здійснювати на основі розподілу зон за їх використанням: універсальні; комбіновані; спеціалізовані.

Ефективному використанню та економії території відповідають принципи багаторівневого зонування й часткового розміщення окремих зон (стоянок, зон відпочинку, об'єктів торгівлі і т.д.) у структурі забудови, а також їхнього універсального використання.

Основним напрямком зонування багатоярусного простору громадсько-транспортного вузла є вертикальне зонування, в якому зони розміщуються одна над іншою. При вертикальному зонуванні слід наземний рівень відводити для:

- пішохідного руху і руху деякого транспорту;
- для підприємств обслуговування, місць відпочинку;
- озеленення.

Рівні близькі до поверхні землі слід відвести для:

- пропуску основних потоків пасажирів;
- розміщення об'єктів торгівлі, громадського харчування;
- прокладення інженерних комунікацій.

Структура громадсько-транспортних вузлів повинна включати наступні головні функціональні елементи:

- транспортний вузол і станція метро на базі якої він формується;
- об'єкти торгівлі;
- об'єкти громадського обслуговування;
- підприємства громадського харчування.

Транспортний вузол безпосередньо зв'язаний із:

- зупинками громадського транспорту і стоянками легкових автомобілів;

обов'язкові просторові зв'язки з:

- підприємствами торгівлі,
 - підприємством громадського харчування;
- бажані просторові зв'язки підприємствами зв'язку.*
Зв'язки зупинок громадського транспорту.

обов'язкові просторові з:

- підприємствами торгівлі;
- підприємствами побутового обслуговування;
- об'єктами громадського харчування;
- установами охорони здоров'я;
- розважальними установами;
- транспортними спорудженнями - пішохідними тунелями; стоянок легкових автомобілів з підприємствами торгівлі, побутового обслуговування (банком, телефоном-автоматом), підприємством громадського харчування - кафе. Бажані просторові зв'язки стоянок легкових автомобілів з баром; підприємство торгівлі з установами охорони здоров'я, підприємствами громадського харчування.

Список використаної літератури:

1. Буга П.Г. Пешеходное движение в городах, -М: Стройиздат,1979.
2. Зосимов Г.И. Пространственная организация города. Модуль в планировочной структуре. – М.: Стройиздат, 1976. – 115 с.
3. Рябова О.В. Методи архітектурного моделювання міських громадсько-транспортних вузлів. Дис. На здоб.наук.степ.канд.арх. – Х., 2007. -238 с.
4. Урбах А.И. Многоярусные общественно-торговые центры. М., 1973 – 33.
5. Щурова В.А. Особливості архітектурно-планувальної організації транспортно пересадочних вузлів //Містобудування та територіальне планування. – К.: КНУБА, 2002.-ВИП.16.-с.259-264.

Анотація

Якісний аспект проектування багатоярусних громадсько-транспортних вузлів. Методи зонування простору громадсько-транспортного простору.

Ключові слова: громадсько-транспортний вузол, багаторівневий, зонування.

Аннотация

Качественный аспект проектирования многоуровневых общественно-транспортных узлов. Методы зонирования пространства общественно-транспортных узлов.

Ключевые слова: общественно-транспортный узел, многоуровневый, зонирование.

Annotation

Functionally – planning organization of public-transport units at stations of the underground in several levels.

Summary. Qualitative aspect of designing of multilevel methods.

Keywords: public-transport units, zonal.

УДК 725.1(043.2)

Н. А. Стащук

ПРИНЦИПИ АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ БУДІВЕЛЬ МІСЦЕВИХ СУДІВ ЗАГАЛЬНОЇ ЮРИСДИКЦІЇ УКРАЇНИ

Постановка проблеми: Судова влада є однією з найважливіших складових державної влади, а тому створення дієвої системи правосуддя, яка гарантуватиме захист прав та свобод людини, утвердження принципів верховенства права, підвищення рівня правосвідомості в українському суспільстві є одним з пріоритетів держави. Саме з цією метою в Україні відбувається судово-правова реформа, успішного завершення якої стоїть ряд факторів: політичне становище в державі, недоліки на законодавчому рівні, стан розвитку економіки та інші. Одним з найгостріших серед них є необхідність забезпечення судових установ приміщеннями, які б відповідали вимогам здійснення судочинства і потребує невідкладного розв'язання.

Незважаючи на ряд рішень, прийнятих керівництвом держави для виправлення становища, що склалося, більшість судів станом на 1 січня 2008 року розміщується в приміщеннях, у яких неможливо створити належні умови для відправлення правосуддя. Постановою Кабінету Міністрів України від 4 липня 2006 року було затверджено «Державну програму забезпечення судів належними приміщеннями на 2006-2010 роки», відповідно до якої протягом зазначеного періоду передбачено спорудити 195 нових будівель судів.

Проте реальна ситуація, що склалась навколо забезпечення установ суду належними приміщеннями шляхом будівництва нових споруд, вказує на те, що державна програма щодо даного питання майже не виконується. Має місце лише реконструкція та перепрофілювання існуючих будівель. На сьогодні в нашій державі не існує жодних нормативів та рекомендацій щодо здійснення проектно-будівельних робіт для даного типу установ. Всі роботи з реконструкції або будівництва судів виконуються індивідуально, з врахуванням