

ВИДИ ПІШОХІДНИХ ПРОСТОРІВ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЇХ ПРОЕКТУВАННЯ

Асауленко Є.В. ст. гр. 301-БАп
(науковий керівник к.т.н., доц. Гасенко Л.В.)
Національний університет «Полтавська політехніка імені
Юрія Кондратюка»

Пішохідні простори являють собою території, призначені для пішохідного руху, на яких заборонено пересування на моторизованих транспортних засобах, крім автомобілів спецслужб, комунальної техніки, транспортних засобів для інвалідів, а також обслуговування магазинів (за відсутності альтернативного маршруту).

В результаті аналізу закордонного і вітчизняного [1–8] досвіду проектування пішохідних просторів можна виділити 15 їхніх видів (рис. 1).

1. Тротуари вздовж автомобільних доріг. Цей вид пішохідних просторів характеризується в першу чергу високою небезпекою для пішоходів та зіткненням їх інтересів з інтересами автомобілістів. Негативні риси таких пішохідних просторів можуть бути нівельовані за рахунок створення «буферної зони» з дерев та інших зелених насаджень між дорогою та тротуаром.

2. Тротуари та переходи біля магістралей з маршрутами транспортних засобів загального користування. Міські магістралі або жваві вулиці в центрі міста, що безпосередньо примикають до пішохідної зони, повинні бути в тій чи іншій мірі буферизовані, будь то

зоною вуличних меблів, парковкою, велосипедною доріжкою або іншими елементами.



Рисунок 1 – Перелік видів пішохідного простору

3. Дороги з обмеженим рухом транспортних засобів та пішохідні вулиці. Частково або повністю пішохідні вулиці здебільшого розташовуються у центральних чи історичних частинах міст та виконують туристичну, культурну чи рекреаційну функцію. Зазвичай такі вулиці відрізняються розташуванням на них вуличних меблів, додаткового підсвічування, особливим оформленням фасадів.

4. Пішохідні зони, що тимчасово звільнені від руху транспортних засобів (наприклад, у вихідні дні). Таким простором у певні проміжки часу можуть бути як проїжджі частини, так і площі, паркування перед культурними чи розважальними об'єктами. Основна властивість таких просторів – гнучкість, вони плануються

таким чином, щоб легко трансформуватися та підлаштовуватися під потреби абсолютно різних користувачів.

5. Вулиці спільного використання. Створення вулиць спільного використання пішоходами та автомобілістами особливо популярне в Європі. Безпека безпосереднього контакту пішоходів та автомобілістів забезпечується обмеженням в'їзду на такі вулиці, швидкістю руху транспортних засобів не більше 20 км/год та низькою інтенсивністю руху транспортних засобів.

6. Пішохідні рівні у складі розв'язок. Такі простори здебільшого несуть транзитну функцію. Багаторівневі розв'язки є досить складними у технічному виконанні, але визнаються перспективними, особливо за умов перенаселеності міських центрів.

7. Внутрішньорайонні та внутрішньоквартальні шляхи сполучення. Усередині житлових районів, як і в міському центрі, необхідними є мережі пішохідних шляхів, що дозволяють мешканцям без перешкод пересуватися всередині території району та користуватися всіма об'єктами інфраструктури.

8. Пішохідно-комерційні площі. Комерційні площі відрізняються від пішохідних центрів як своїм призначенням, так і реалізацією. Вони мають бути забезпечені доступом для транспортних засобів, що рухаються на низьких швидкостях, і спроектовані таким чином, щоб полегшити навантаження та розвантаження вантажівок у встановлені години.

9. Пішохідні набережні. Пішохідні набережні в туристичних містах найчастіше використовуються як суспільні простори, але бувають і якісно пристосовані під потреби жителів міста для транзиту.

10. Бульвари. Бульвари поділяють дуже широкі вулиці на паралельні зони, убезпечуючи кордон комерційної чи житлової вулиці від високошвидкісного проїзду за допомогою розділових смуг, смуг озеленення і

т.п. Основними елементами бульварів можуть бути алеї, доріжки, майданчики для короткочасного відпочинку, різні види озеленення тощо.

11. Дороги з автомобільним, трамвайним та пішохідним рухом. Трамвайно-пішохідні дороги зазвичай розташовуються в центрі міста і є оптимальним рішенням для деяких міст з точки зору балансу між прийнятним рівнем мобільності та підтримкою сприятливої екологічної ситуації.

12. Підземні та надземні пішохідні комунікації (тунелі та мости) здебільшого є транзитними просторами. Основне завдання їх благоустрою полягає у забезпеченні умов для створення як реальної безпеки, так і відчуття безпеки, що, звичайно, взаємопов'язано (наприклад, за рахунок достатнього електричного освітлення).

13. Паркові пішохідні доріжки. Часто паркові простори розташовуються щодо інших точок міста таким чином, що доріжки всередині парків виявляються повноцінними транзитними пішохідними просторами. Влаштування таких пішохідних шляхів має враховувати інтереси як відвіувачів, що прогулюються в парку, так і городян, що поспішають на роботу або навчання.

14. Вулиці між будинками. Здебільшого це невеликі за площею простори. Вони бувають небезпечними, але при цьому найзручнішими з точки зору скорочення часу шляху. Ці вулиці повинні забезпечувати безпечні та привабливі простори для прогулянок з прямим доступом до місцевих магазинів, шкіл, дитячих садочків і т.д.

15. Пішохідні простори всередині дворів. У кварталах (мікрорайонах) житлових зон необхідно передбачати розміщення майданчиків загального користування різного призначення з урахуванням демографічного складу населення, типу забудови, природнокліматичних та інших місцевих умов.

Висновки. Існують різноманітні способи перерозподілу вулично-дорожнього простору. Враховуючи досвід інших країн, можливо, з урахуванням потреб всіх учасників дорожнього руху, позитивно покращити становище вулично-дорожнього простору міст України. Необхідно забезпечувати достатню освітленість та безпеку для руху пішоходів. Варто приділяти увагу озелененню та оздобленню пішохідних просторів для покращення їх привабливості для прогулянок. Для підвищення конкурентоспроможності пішохідного руху можна додавати вулиці, що зменшить довжину кварталів. А у великих кварталах варто розглянути можливість додавання проходів та переходів для пішоходів/велосипедистів. Проектувати пішохідні простори слід з урахуванням потреб в залежності від їх виду.

Література

1. ДБН В 2.3.-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів». – К.: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018.
2. ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова населених пунктів». – К.: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2019.
3. AASHTO, Guide for Planning, Design, and Operation of Bicycle Facilities. URL: <https://njdlocalaidrc.com/perch/resources/aashto-gbf-4-2012-bicycle.pdf>.
4. Center for Disease Control and Prevention, Healthy Places Program. URL: <http://www.cdc.gov/healthyplaces>
5. Economic Value of Walkability Victoria Transport Policy Institute 2017. URL: <https://www.vtpi.org/walkability.pdf>

6. NACTO, Urban Street Design Guide. URL: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>

7. Princeton Complete Streets Design 2014. URL: https://www.academia.edu/26463607/Princeton_Complete_Streets_Design_Guidelines

8. The Federal Highway Administration (FHWA): Safety Program/ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.lgc.org/>

ВИКОНАВЧЕ ЗД ЗНІМАННЯ

Півень К.А., ст. гр. ДГ-51-22

(науковий керівник к.т.н., доц. Урдзік С.М.)

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Для отримання фактичних обсягів виконаних робіт, фактичного положення змонтованих конструкцій або відхилень від проекту які з'явилися у процесі будівництва потрібно виконати виконавчу зйомку.

У дорожньому будівництві починаючи зі зняття шару родючого ґрунту закінчуючи верхнім шаром асфальто-бетонного покриття, усі види робіт потребують виконавчого знімання. У промислово-громадському будівництві окрім земляних робіт особливу увагу приділяють якості змонтованих конструкцій (фундаменти, колони, балки, плити перекриття, улаштування підлог, опорядження фасадів тощо). Від якості, повноти і сприйняття інформації яка передається від геодезиста до виконроба, проектної групи або замовнику методом виконавчого знімання залежить можливість виконання послідовних видів робіт.