

ПІШОХІДНІ ЗОНИ В МІСТАХ

Амбро О. А., студент гр. ТДм-11-18

Науковий керівник: Семченко Н. О., канд. техн. наук, доц.

Останнім часом у зв'язку із стрімкими процесами урбанізації та автомобілізації фахівці з міського планування та розвитку все більше уваги приділяють питанням покращення якості міського життя, що, зокрема, передбачає розроблення та реалізацію планів сталої міської мобільності (ПСММ) із залученням до цього процесу усіх зацікавлених сторін та координацією зусиль у сферах транспорту, організації пішохідного руху, землекористування, екології, економічного розвитку, соціальної політики, охорони здоров'я тощо.

Концепція ПСММ широко пропагується Європейською Комісією, наприклад, через Лейпцігську хартію стійкого європейського міста (2007), Європейську хартію міст II (2008), План дій у сфері міської мобільності (2009) та Білу Книгу з транспорту (2011), які дають комплексні відповіді на виклики, пов'язані з проблемами використання транспорту та міських територій.

У міру розвитку автомобілізації проблема забезпечення безпеки руху та зручності пішохідного руху в місцях його концентрації (ділові, культурні та торговельні центри) стає все більш складною. Особливо великі труднощі виникають у старих містах із стисненим плануванням.

Пішохідні зони зазвичай створюють на території, що охороняється від транспорту і повністю виділяється для руху пішоходів: парках, садах, скверах; загальноміських і районних центрах міст; історичних і політичних центрах; на територіях виставок та спортивних споруд.

Мета створення пішохідних зон – забезпечити кращі умови для людини в місцях скупчення інтересів; зменшити негативний вплив транспорту; вивільнити територію від транспорту, що стоїть. Особливе значення набувають пішохідні зони в центрах міст або районів міста.

У міру розвитку транспортної мережі магістральних вулиць і доріг з дозволеними високими швидкостями руху, збільшується мережа доріг, на яких швидкості руху різко обмежуються [1, 2]. Як приклад еволюції швидкісних режимів на вулично-дорожній мережі можна привести м. Хельсінкі (Фінляндія) (рисунок 1).

Аналогічна картина спостерігається і в інших містах розвинених країн.

У першу чергу такі обмеження вводяться на транспортно-пішохідних вулицях, в селітебних зонах і центральних (особливо, історичних) районах міст. Основною специфікою цих районів є наявність дуже великої кількості пішоходів, які ми ніяк обмежити не можемо. Отже, необхідно знижувати швидкісний режим і тим самим інтенсивність транспортних потоків.

Окрім обмеження швидкісного режиму проблеми забезпечення безпеки руху та зручності пішохідного руху в містах вирішуються шляхом:

- обмеження в'їзду в окремі райони міст і паркування там транспортних

засобів;

- влаштування пішохідних вулиць і зон, інтегрованих з громадським транспортом;
- влаштування повністю пішохідних вулиць і зон.

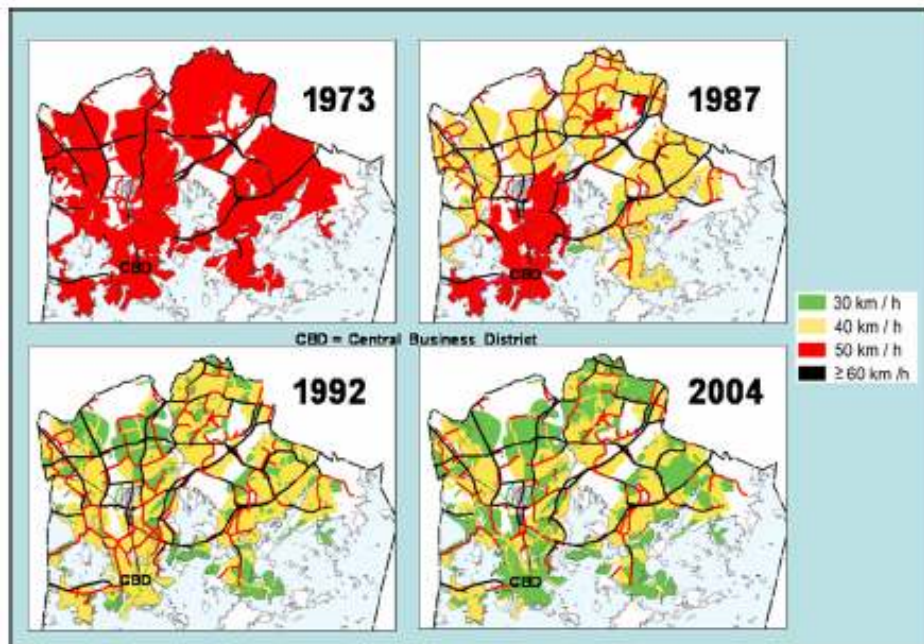


Рисунок 1 – Еволюція швидкісних режимів на транспортній мережі м. Хельсінкі

Обмеження в'їзду і паркування найчастіше організують за рахунок введення плати за в'їзд в окремі райони і вельми великі ціни за паркування на цих територіях. Одночасно організують поблизу меж району перехоплюючих паркінгів і розвинуту мережу громадського транспорту.

Створення вулиць з дозволим рухом тільки громадського транспорту: пішохідно-трамвайні, пішохідно-автобусні (рисунок 2). дозволяє ліквідувати на них транспортні потоки і в той же час не обмежують громадян в транспортній доступності.

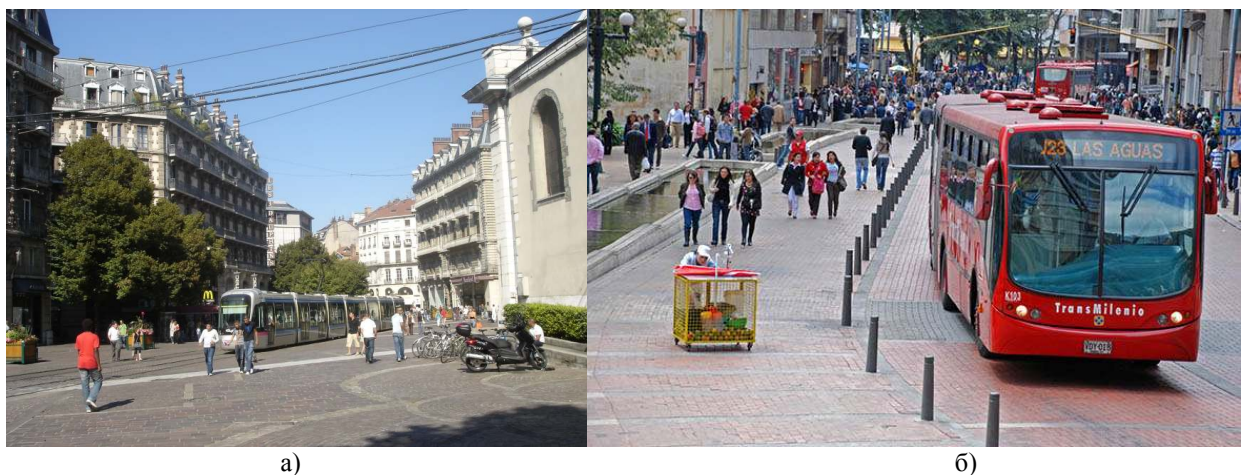


Рисунок 2 – Вулиці з дозволим рухом тільки громадського транспорту:
а) пішохідно-трамвайна б) пішохідно-автобусна

Втім, найбільш радикальною мірою є створення виключно пішохідних вулиць і зон.

Пішохідні вулиці як явище стали з'являтися в 1950-х роках в Європі. Спочатку вільні від автотранспорту зони створювалися, щоб позбавити місцевих жителів і відпочиваючих від шуму. Пізніше головною причиною стала безпека руху, а з 90-х років додалася ще і екологічна складова.

При організації пішохідних вулиць і зон, як правило, враховуються потреби мешканців відповідних районів. Для мешканців передбачений під'їзд автомобілів спецслужб, комунальної техніки, а комерційні організації користуються правом проїзду для забезпечення магазинів, ресторанів і кафе.

Практично у всіх крупних містах провідних країн світу існують пішохідні зони [3].

Перша, повністю пішохідна вулиця Lijnbaan (Лійнбаан) з'явилася в голландському Роттердаме в 1953-м. Всього на 3 роки пізніше закрилася для проїзду транспорту одна з найбільших вулиць, на яку заборонений в'їзд автомобілів, Stroget (Стрегет), що знаходиться в історичному центрі Копенгагені (рисунок 3). Ця вулиця складається з цілих п'яти плавно перехідних одна в іншу вулиць, утворюючи площу в 100 тисяч квадратних метрів, завдяки чому столиця Данії стала владаркою щонайдовшої пішохідної вулиці на планеті, її довжина складає 1,1 км.. В наші дні на Стрегет розташовується велика кількість магазинів, барів і ресторанів.



Рисунок 3 – Пішохідна вулиця Стрегет, Копенгаген, Данія

З тих пір, як в 1962 році ця вулиця стала пішохідною, стали з'являтися і інші вулиці аналогічного типу в інших містах: вулиця Las Ramblas (Лас Рамблас) в іспанській Барселоні, вулиці Парижа, розташовані в районах Quartier du Sentier, Quartier Mouffetard, Quartier du Luxembourg, Rue des Martyrs, вулиця Муфтар в Латинському Кварталі (рисунок 4), Карнабі-стріт в Лондоні поблизу Оксфорд-стріт і Ріджент-стріт (рисунок 5).

Вулиця Бьюкенен-стріт (Глазго, Шотландія) була перекрита від автомобільного потоку в 1978 році і, відтоді, вона стала основним центром

шопінгу в Глазго, з характерною Вікторіанською архітектурою і щоденними вуличними представленнями. Вулиця добре відома чудовим розташуванням магазинів відомих брендів, таких як John Lewis, Lush, Urban Outfitters, а також торгового центру Галерея-молл Бучанан і Концертного Холу Royal Glasgow.



Рисунок 4 – Пішохідна вулиця Муфтар, Париж, Франція



Рисунок 5 – Пішохідна вулиця Карнабі стріт, Лондон, Англія

Пішохідна вулиця Віа Данте у Мілані (Італія) з унікальним стилем забудови проходить між вуличними арт-галереями, італійськими бутіками, з неї відкриваються види на вежі місцевих замків. Вона розташована між замком Сфорцеско і площею Пьяцца дель Дуомо (рисунок 6). Віа Данте - одна з найкрасивіших і значиміших архітектурними цінностями пішохідних вулиць світу.

На північноамериканському континенті історія появи пішохідних вулиць і зон кардинально відрізнялася від європейської. Оскільки мрією і, одночасно, головним показником статусу для американців завжди був замський будинок, центри крупних міст США буквально пустіли. І як

кращий спосіб рішення цієї проблеми місцева влада вибрала облаштування пішохідних зон - перші 3 з яких виникли в кінці 1950-х в штаті Мічиган (р. Каламазу), в Каліфорнії (р. Фресно) і в Техасі (р. Форт-Уорт).



Рисунок 6 – Пішохідна вулиця Віа Данте, Мілан, Італія

Проекти виявилися настільки успішними, що в наступні два десятиріччя число таких вулиць перевищило дві сотні.

В Нью-Йорку перші пішохідна зони та вулиці з'явилася в 2010 році. Тоді власті заборонили рух через центральну площу міста - Таймс-сквер (рисунок 7). Рух транспорту був закритий на ділянках між 42-й і 47-й вулицями по Таймс-сквер і 33-й і 35-й вулицями по Геральд-сквер.



Рисунок 7 – Пішохідна вулиця Таймс-сквер

Вулиця Руа дас Флорес (Вулиця квітів, Курітіба, Бразилія) одержала свою назву завдяки квітковим садам, що оточують пішохідні алеї (рисунок 8). Це улюблене місце зустрічі туристів і місцевих, місце, де розташовані основні торгові точки, а ще, ця вулиця оточена історично важливими

провулками. Тут завжди шумно і тут завжди квітнуть дерева.

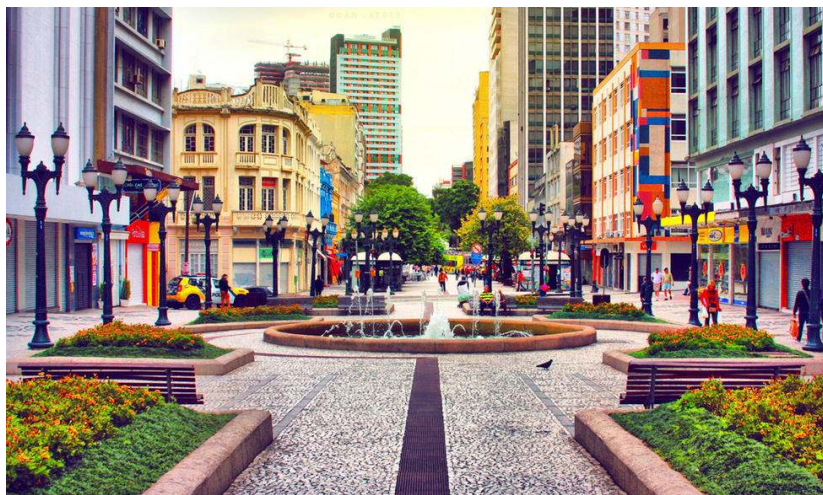


Рисунок 8– Пішохідна вулиця Руа дас Флорес (Вулиця квітів), Курітіба, Бразилія

Збільшення кількості пішохідних вулиць призводить до їх об'єднання і створення пішохідних зон.

У Китаї, як найяскравішому і крупному представнику Азіатського регіону, відношення до пішохідних зон придбало свій, неповторний східний колорит у вигляді пішохідних кварталів в китайських містах. Найвідомішими є Гуан-Джоу і Ван-Фу-Дзін в Пекіні, а також Дзян-хан в Ухані.

Кіанмен - вулиця Китаю, де гармонійно поєднується старе з новим, де сучасні магазини вписуються в елементи Китайської традиційної архітектури, що повертає нас до династій Мінга і Кінга (рисунок 9). Вулиця знайшла свою назву в 1965 році, а новий вигляд – в 2008 році перед початком Олімпійських ігор.



Рисунок 9 – Пішохідна вулиця Кіанмен, Пекін, Китай

Центром екологічної структури Європи і Центром Мартіна Кембріджського університету розроблено проект плану «Пішохідний Лондон». На схемі центру Лондона повністю пішохідні зони виділені жовтим кольором (рисунок 10).

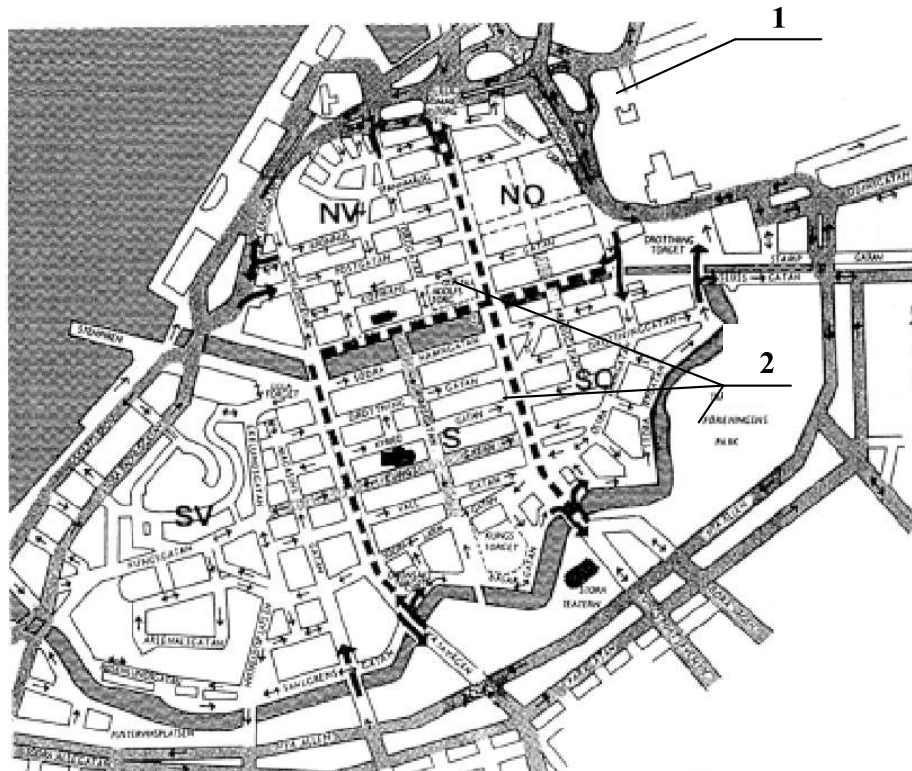


Рисунок 10 – Пішохідні зони у Центр Лондона

Якщо територія пішохідної зони досить велика, вона може бути розбита на декілька зон. Яскравим прикладом такого ділення є історичний центр м. Гетеборг (Швеція) [4]. Тут був розроблений і успішно реалізований план, заснований на концепції "транспортних осередків" (рисунок 11).

Історичний центр поділили на п'ять транспортних осередків з тотальною заборонаю на перетин автомобілями усіх вулиць, якими осередки були відокремлені один від одного. Іншими словами, легкові і вантажні автомобілі можуть в'їжджати у будь-який з цих осередків, але не можуть переїжджати з однієї в іншу. По вулицях, що розділяють осередки, прокладені лінії рейкового транспорту. Автомобільне сполучення між осередками здійснюється по кільцевій дорозі, що оточує центр міста. Уздовж цієї дороги розміщені паркінги, призначені в основному для короткострокових стоянок автомобілів, що належать громадянам, що приїхали

за покупками, або працюючому в зоні персоналу. Впровадження цієї схеми зробило потужний вплив на транспортну поведінку городян, умови руху і привабливість міського центру. Інтенсивність руху у межах ділового центру, розділеного на "транспортні осередки", знизилася на 48 %. Дане нововведення зробило також стимулюючий вплив на використання громадського транспорту і пішохідного руху. Кількість дорожньо-транспортних подій за участю пішоходів скоротилася приблизно на 45 %.



SV, S, SO, NV, NO – Зони поділення центра м.Гетеборг на «транспортні осередки»;

- — — — — - Вулиці, призначені для руху громадського транспорту, їх перетинання автомобілями заборонено;
- ➔ — Місця в'їзду і виїзду автомобільного транспорту до «транспортних осередок»;
- ← ↔ ➔ — Напрям руху автомобільного транспорту;
- 1 – Кільцева дорога навкруги центра міста;
- 2 – Пішохідні вулиці

Рисунок 11 – Поділення центра м. Гетеборг на «транспортні осередки»

В Україні першою пішохідною вулицею є вулиця Незалежності в Івано-Франківську, такою вона стала ще в кінці 80-х років ХХ сторіччя, а щонайдовшої - вулиця Соборна в Миколаєві (1,5 км).

В останні десятиріччя в різних містах України кількість пішохідних вулиць значно поширилася. Їх організують, як правило, в історичних, найцікавіших і красивих місцях міст [5]. Тут найвища концентрація історичних пам'ятників і затишних кафе.

У Вінниці дві пішохідні вулиці перетинаються перпендикулярно,

створюючи зелену зону - сквер на Європейській площі (рисунок 12).

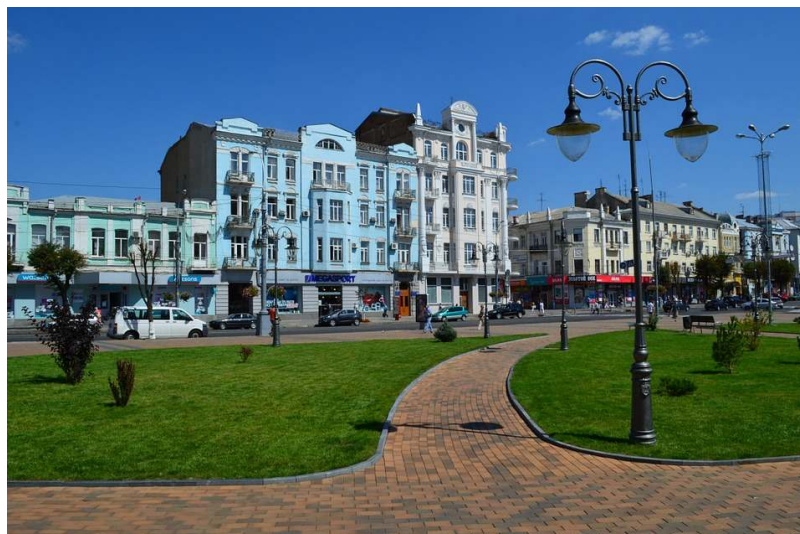


Рисунок 12 – Сквер на Європейській площі у м. Вінниця

У місті Дніпро Єкатеринославській бульвар є унікальною пішохідною вулицею, довжиною 155 метрів.

У м. Ужгороді дві пішохідні вулиці: Корзо і Волошина (рисунок 13). Довжина: вул. Корзо - 275 метрів, вул. Волошина - 250 метрів. Вулиця Корзо повністю виправдовує свою назву, адже в перекладі з італійського означає «місце для прогулянок».

Вулиця Пушкінська м. Мукачево проходить від міської Ратуші до вулиці Федорова з дуже красивими старовинними будинками уздовж вулиці. Довжина: 290 метрів.

Площа Кошута у м. Берегово. Довжина: 235 метрів. Хоч вона називається площею, проте вона має вид звичної вулиці.

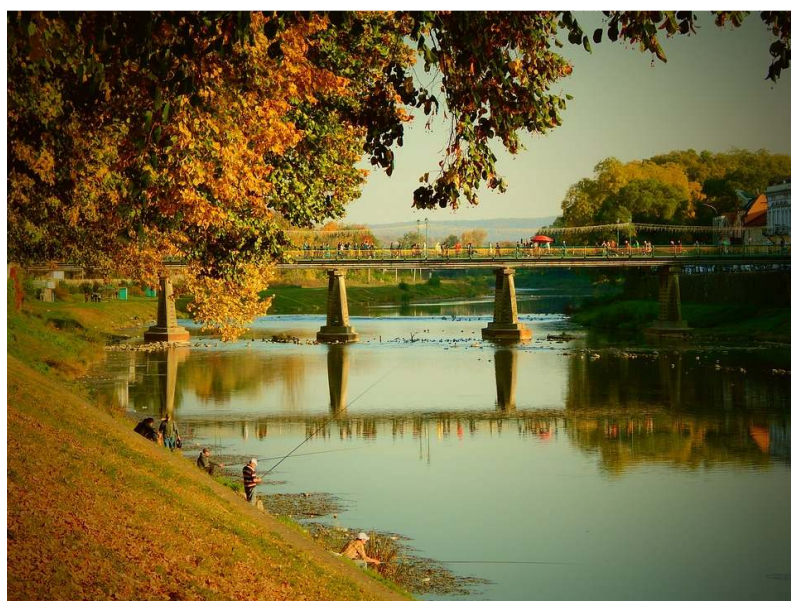


Рисунок 13 – Пішохідний міст у м. Ужгород

На деяких вулицях забороняють рух транспортних засобів у вихідні і свята і вони стають повністю пішохідними. Андріївський спуск, алея Героїв Небесної Сотні і Хрещатик – пішохідні вулиці м. Київ. Довжина: Андріївський спуск - 650 метрів, Хрещатик - 680 метрів, алея Героїв Небесної Сотні - 195 метрів.

Центральний проспект столиці України, Хрещатик, від вулиці Богдана Хмельницького до Майдана Незалежності перекривають на вихідні, і він перетворюється на повністю пішохідну зону з численними розвагами, вуличними музикантами, продавцями дитячих іграшок.

Те, що Хрещатик стає пішохідним тільки по вихідних і святах, а Андріївський спуск використовується для руху автомобілів в довколишніх будинків, не дозволяє прикрасити ці вулиці декоративними елементами, поставити посеред ліхтарні стовпи і лавки. Тому вони не мають вигляду класичної пішохідної вулиці, яка створена виключно для променаду і завжди закрита для руху машин.

З 2013 продовжується реконструкція Подолу, в рамках якої планується зробити пішохідну зону по вулиці Петра Сагайдачного.

У Львові створена пішохідна зона з 26 вулиць і площ, що займає частину історичного центру міста, внесена в список світової спадщини ЮНЕСКО.

На деяких вулицях пішохідної зони дозволяється рух трамваїв, доставка товарів і парковка жителів. Також пішохідними в неділю і на свята стають проспект Свободи (350 метрів) і площа Міцкевича.

У центрі пішохідної зони розташована центральна площа міста - площа Ринок.

Дерібасівська - одна з найстаріших вулиць Одеси (рисунок 14). Довжина пішохідної частини вулиці: 475 метрів. Вона названа на честь першого градоначальника Одеси Хосе де Рібаса.

Завдяки старанням одеситів, про Дерібасівську знають у всьому світі. Довжина вулиці складає 945 метрів і займає шість кварталів, але тільки половина є пішохідною.



Рисунок 14 – Пішохідна вулиця Дерібасівська у м. Одеса

У пішохідній частині Дерібасівської розташована безліч архітектурних цінностей, таких як готель «Великий Московський», Міський сад (або просте Горсад, розбитий братом Хосе де Рібаса - Феліксом), «Пасаж» і багато інших.

У Полтаві пішохідною є частина вулиці Соборності від Круглої площі до драматичного театру імені Гоголя. Довжина: 310 метрів.

У Сумах є дві пішохідні вулиці, що йдуть поряд один з одним і поєднуються провулками. Це вул. Воскресенська і вул. Соборна. Довжина: вул. Соборна - 490 метрів, вул. Воскресенська - 435 метрів.

Візитною карткою вул. Соборною є Спасо-Преображенській собор. Вулиця Воскресенська закінчується Воскресенським собором, який є зразком козацького бароко.

У Тернополі дві пішохідні вулиці, перетинають одна одну у Т-образному перехресті. Довжина: вул. Валова - 190 метрів, вул. Г.Сагайдачного - 245 метрів.

Вулиця Валова - романтична, виходить на центральну в Тернополі вулицю Російську через красиву арку в будівлі. Вулиця гетьмана Сагайдачного більш широка, у бік Майдана Свободи перетворюється на зелену алею. Вона закінчується Церквою непорочного Зачаття Пресвятої Діви Марії - унікальним костюлом, побудованим у стилі барокко.

Одна з найяскравіших пішохідних вулиць України - вулиця Кобилянської в Чернівцях (рисунок 15), що проходить серед історичної забудови часів австро-угорського періоду міста. Довжина: 735 метрів.

По центру встановлені лавки і висаджені дерева. Найвідоміший символ вулиці – декоративна кована карета. Цим вона схожа на пішохідну вулицю Баумана в Казані, де теж встановлена кована карета.

Пішохідною в Ніжині є вулиця Гоголя. Місто невелике і небагате, тому вулиця виглядає простіше поряд з багатьма іншими пішохідними вулицями України. Але на відміну від інших ця вулиця більш затишна.

Тут зведений Благовіщенській монастир, церква Іоанна Богослова (нині не діюча) і унікальний пам'ятник раннього українського бароко - Миколаївський собор (побудований не пізніше 1655).



Рисунок 15 – Пішохідна вулиця Ольги Кобилянської у м. Чернівці

При створенні проектів пішохідних вулиць та зон обов'язковими умовами є:

1. Виконання заходів щодо розвантаження магістралі (утворення кільцевої або тангенціальної дороги) навколо зони, що охороняється.
2. Забезпечення підвезення товарів та вантажів.
3. Забезпечення підвезення відвідувачів пішохідної зони громадським транспортом.
4. Задоволення потреби мешканців у зоні, що охороняється, та установ, що там розташовані, у транспортному обслуговуванні.

На підставі вищевикладеного можна зробити такі висновки:

1. В теперішній час в транспортному плануванні міст спостерігається тенденція розділення транспортних і пішохідних потоків з максимальним врахуванням потреб не моторизованих учасників руху.

2. Найбільш ефективним рішенням цієї проблеми в історичних і центральних районах міст є створення пішохідних зон або зон, інтегрованих з громадським транспортом.

3. Для пішохідних зон характерно:

- розміщення в історичних і культурних центрах, місцях великого скупчення людей;
- зниження рівня використання автомобілів;
- збільшення кількості велосипедистів та пішоходів;
- збільшення території для озеленення та створення зон для соціальних потреб населення;
- подовження маршрутів руху транспортних засобів, вимушених користуватися об'їздами, а також зниженням швидкості руху автомобілів на магістралях, прилеглих до зони, в результаті збільшення на них інтенсивності руху.

4. Основними перевагами методу пішохідних зон є:

- створення комфортних умов руху для пішоходів;
- сприяння зменшенню кількості ДТП в містах;
- зниження кількості викидів шкідливих речовин в атмосферу;
- заохочення людей до активного способу життя.

5. До недоліків при створенні пішохідних зон слід віднести проблеми з організацією об'їзних маршрутів, а також питання, пов'язані з паркуванням. На сусідніх вулицях чи районах міста збільшується інтенсивність і, зазвичай, паркується велика кількість транспортних засобів.

Література

1. Михайлов А. Ю. Современные тенденции проектирования и реконструкции улично-дорожных сетей городов / А. Ю. Михайлов, И. М. Головных. – Новосибирск: Наука, 2004. – 267 с.

2. Системологія на транспорті: Підручник у 5 кн. / Під заг. ред. Дмитриченка М. Ф. – Кн. IV: Організація дорожнього руху / [Е. В. Гаврилов, М. Ф. Дмитриченко, В. К. Доля та ін]. – К.: Знання України, 2005.– 452 с.

3. Лучшие пешеходные улицы мира. – Режим доступа:

<http://pereulkami.ru/luchshie-peshehodnyie-ulitsyi-mira/>

4. Вукан Р. Вучик Транспорт в городах, удобных для жизни / Вукан Р. Вучик. – М.: Изд-во Территория будущего, 2011. – 576с.

5. Самые красивые пешеходные улицы в разных городах Украины. – Режим доступа: <https://www.ukraine-is.com/ru/peshexodnye-ulicy-v-raznyh-gorodax-ukrainy/>