

Технічні науки

УДК 711.73:625.74

Шилова Тетяна Олександрівна

кандидат технічних наук, доцент

Київський національний університет будівництва і архітектури

Шилова Татьяна Александровна

кандидат технических наук, доцент

Киевский национальный университет строительства и архитектуры

Shylova Tetyana

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor

Kyiv National University of Construction and Architecture

Белаш Сергій Геннадійович

магістр

Київського національного університету будівництва і архітектури

Белаш Сергей Геннадиевич

магистр

Киевского национального университета строительства и архитектуры

Belash Serhiy

Master of the

Kyiv National University of Construction and Architecture

Феклістов Дмитро Анатолійович

магістр

Київського національного університету будівництва і архітектури

Феклистов Дмитрий Анатольевич

магистр

Киевского национального университета строительства и архитектуры

Feklistov Dmytro

Master of the

Kyiv National University of Construction and Architecture

**МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ВИБОРУ МЕТОДІВ БЛАГОУСТРОЮ
ВУЛИЦЬ В МІСТАХ РІЗНОЇ ВЕЛИЧИНИ
МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ВЫБОРА МЕТОДОВ
БЛАГОУСТРОЙСТВА УЛИЦ В ГОРОДАХ РАЗНОЙ ВЕЛИЧИНЫ
METHODOLOGICAL FOUNDATIONS FOR THE SELECTION OF
METHODS FOR IMPROVEMENT OF STREETS IN CITIES OF
DIFFERENT SIZES**

***Анотація.** Запропонована методологія класифікації вулиць за рівнем благоустрою, апробована на прикладі Києва та Вінниці, дає змогу аналізувати проблеми, розробляти та рекомендувати до впровадження універсальні методи усунення проблем і поліпшення інфраструктури вулиць певного типу незалежно від величини міста.*

***Ключові слова:** благоустрій вулиць, класифікація, типи вулиць, інфраструктура.*

***Аннотация.** Предложенная методология классификации улиц по уровню благоустройства, апробированная на примере Киева и Винницы, дает возможность анализировать проблемы, разрабатывать и рекомендовать к внедрению универсальные методы решения проблем и улучшения инфраструктуры улиц определенного типа независимо от величины города.*

***Ключевые слова:** благоустройство улиц, классификация, типы улиц, инфраструктура.*

***Summary.** The proposed methodology for classifying streets according to the level of improvement, tested on the examples of Kyiv and Vinnytsia, enables to analyze the issues, develop and recommend the implementation of the universal methods for solving these issues and improvement of the infrastructure of the streets of certain types, regardless of the size of the city.*

Key words: *street improvement, classification, types of streets, infrastructure.*

Вулиці – важливий елемент планувальної, транспортної та інженерної інфраструктури міста. І, водночас, вони є територією загального користування, громадським простором, що є місцем тяжіння та концентрації великої кількості людей. Тому від рівня благоустрою вулиць залежить відчуття комфортності проживання в місті та сприйняття міста його мешканцями та відвідувачами. Вибір шляхів і засобів благоустрою вулиць міста – складна та відповідальна задача, яка вирішується проєктувальниками на різних стадіях містобудівного проєктування. Полегшенню цієї роботи на стадії генерального плану міста має посприяти запропонована класифікація вулиць за рівнем інженерного благоустрою [1,2].

Так, для потреб планування, розробки й проєктування заходів щодо благоустрою були відібрані 10 типів вулиць.

Виділені типи вулиць розподілені за укрупненими планувальними зонами міста:

- в периферійній частині міста (індекс «П») виділені вулиці чотирьох типів: 1П, 2П, 3П і 4П;
- в серединній частині міста (індекс «С») – вулиці двох типів: 5С і 5С;
- в центральній частині міста – вулиці чотирьох типів: 7Ц, 8Ц, 9Ц і 10Ц.

Виділення типів вулиць з метою благоустрою здійснювалося за низкою значущих параметрів.

В межах наведеної класифікації не розглядалися унікальні вулиці. За рахунок свого специфічного характеру й особливого місця в просторово-планувальній структурі міста як транспортних артерій і значущих місць

соціального життя ці вулиці потребують індивідуальних підходів до благоустрою. До таких вулиць належать:

- об’єкти, що не мають аналогів серед елементів міської вулично-дорожньої мережі;
- елементи міської вулично-дорожньої мережі, не типові для тієї частини міста, через яку пролягають;
- елементи міської вулично-дорожньої мережі, що утворюють унікальні архітектурні ансамблі.

Типологізація вулиць за рівнем благоустрою була виконана нами для міст різної величини – найкрупнішого – м. Києва і великого – м. Вінниця [2]. В результаті аналізу функціонування вулиць різних типів були виявлені проблеми, що потребують свого вирішення під час благоустрою вулиць та намічені шляхи поліпшення ситуації на цих вулицях (табл. 1).

На нашу думку, запропонована типологізація вулиць може стати потужним і зручним інструментом для проектувальників тому, що на стадії генерального плану можна, знаючи тип вулиці, відразу ж дізнатися про можливі проблеми й негаразди в функціонуванні вулиці та обрати **уніфіковані** шляхи вирішення таких проблем незалежно від величини міста (рис. 1). А в подальшому ці рішення вже слід деталізувати при розробці детальних планів території та проектів реконструкції **конкретної** вулиці.

Таблиця 1

Методи благоустрою вулиць різних типів

Тип вулиці	Проблеми, які потребують уваги при впорядкуванні вулиць	Основні рішення для усунення проблем під час благоустрою вулиць
1	2	3
1П	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень дорожньої безпеки; - надмірна ширина дорожнього полотна; - високий рівень шуму і забруднення повітря - наявність завеликих територій між дорогою та першою лінією забудови 	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення рівня безпеки і комфорту для всіх груп користувачів (пішоходів, водіїв і пасажирів транзитних і місцевих автотранспортних засобів, пасажирів громадського транспорту); - зменшення рівня шуму; - поліпшення якості повітря; - підвищення привабливості пішохідних пересувань; - раціональне використання відкритих просторів між транспортною зоною вулиці й вуличним фронтом; - поліпшення зв'язності боків вулиці.
2П	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень дорожньої безпеки (особливо, для пішоходів); - великі і мало використовувані озеленені території бульварів; - низький рівень пов'язаності територій бульварів з оточуючою забудовою; - надмірна ширина дорожнього полотна. 	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення рівня дорожньої безпеки, зокрема, для пішоходів; - удосконалення використання озелених територій; - стимулювання подальшого розвитку стаціонарних і нестаціонарних підприємств торговельно-побутового обслуговування.
3П	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень пов'язаності й комфорту мережі пішохідних та велосипедних маршрутів; - неефективне використання великих відкритих просторів; - надмірна ширина дорожнього полотна. 	<ul style="list-style-type: none"> - оптимізація використання великих пішохідних зон; - створення зручної пішохідної інфраструктури; - підвищення зв'язності шляхів пішохідних і велосипедних пересувань; - організація зберігання автотранспортних засобів місцевих мешканців.
4П	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень комфорту пішохідних пересувань; - неефективне використання великих відкритих просторів; - надмірна ширина дорожнього полотна. 	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення рівня дорожньої безпеки; - створення комфортних і безпечних пішохідних пересувань незалежно від сезону та часу доби.
5С	<ul style="list-style-type: none"> - неорганізоване озеленення; - недостатнє використання 	<ul style="list-style-type: none"> - ефективне використання профіля: оптимізація функціонального

	<p>потенціалу для розвитку пішохідних пересувань;</p> <ul style="list-style-type: none"> - відсутність раціонального функціонального зонування вулиць; - низький рівень цілорічної соціальної активності на відкритому повітрі. 	<p>зонування вулиць;</p> <ul style="list-style-type: none"> - підвищення рівня мікрокліматичного комфорту й стимулювання цілорічної активності на відкритому повітрі; - підвищення зв'язності пішохідної інфраструктури; - зменшення рівня шуму.
6С	<ul style="list-style-type: none"> - недостатнє використання потенціалу вулиць для розвитку підприємств торговельно-побутового обслуговування; - відсутність раціонального функціонального зонування вулиць; - недостатнє використання потенціалу вулиць для розвитку пішохідних пересувань; - низький рівень цілорічної соціальної активності на відкритому повітрі. 	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення зв'язності мережі пішохідних пересувань; - стимулювання розвитку, в тому числі, підвищення щільності та розмаїття стаціонарних та нестаціонарних закладів торговельно-побутового обслуговування; - ефективне використання профіля: оптимізація функціонального зонування вулиць; - стимулювання цілорічної вуличної активності; - зменшення рівня шуму та поліпшення якості повітря; - забезпечення комфорту для всіх груп користувачів.
7Ц	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень комфорту пішохідних пересувань; - відсутність комфортного доступу до пам'яток, розташованих на вулицях і в глибині кварталів; - низький потенціал використання перших поверхів будинків; - неорганізоване паркування. 	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення комфорту пересувань для всіх груп користувачів; - стимулювання пішохідних пересувань; - привертання уваги й організація комфортного доступу до пам'яток, розташованих на вулиці в глибині кварталів; - стимулювання комерційної й соціальної активності на перших поверхах будівель; - підвищення розмаїття функціональних зон вулиці з урахуванням потреб широкого загалу користувачів різних вікових і соціальних груп; - поліпшення інфраструктури для громадського транспорту; - покращення якості повітря.
8Ц	<ul style="list-style-type: none"> - низький рівень комфорту пішохідних пересувань; - недостатнє використання потенціалу вулиць для виникнення та розвитку торговельно-побутового обслуговування; - неорганізоване паркування; 	<ul style="list-style-type: none"> - підвищення комфорту пересувань для всіх груп користувачів (пішоходів, автомобілістів, велосипедистів) у будь-який час року й доби; - підвищення інтенсивності пішохідних пересувань;

	<ul style="list-style-type: none"> - відсутність озеленення та всмоктуючих поверхонь. 	<ul style="list-style-type: none"> - забезпечення паркувальних місць для мешканців; - збільшення площі озеленення та поглинаючих поверхонь; - функціональне зонування тротуару.
9Ц	<ul style="list-style-type: none"> - низька зв'язність з внутрішньо кварталними територіями й сусідніми вулицями; - недостатнє озеленення і площа всмоктуючих поверхонь; - недостатня різноманітність функціонального зонування вулиці; - недостатня кількість об'єктів інфраструктури для комфортного перебування на відкритому повітрі в будь-яку пору року. 	<ul style="list-style-type: none"> - стимулювання функціонального й візуального розмаїття; - підвищення рівня комфорту перебування на відкритому повітрі.
10Ц	<ul style="list-style-type: none"> - недостатній рівень пішохідної пов'язаності обох боків вулиці; - високий рівень шуму і забруднення повітря; - недостатня ширина і ефективність використання тротуарів. 	<ul style="list-style-type: none"> - створення умов для комфортного доступу до розташованих на вулиці об'єктів громадської та комерційної інфраструктури як для пішоходів, так і для автомобілістів; - ефективне розділення транспортних і пішохідних просторів; - розширення та ефективне використання тротуару; - підвищення рівня комфорту перебування на відкритому повітрі в будь-яку пору року; - пом'якшення ефекту «острову тепла»; - зменшення рівня шуму і поліпшення якості повітря; - підтримка розвитку підприємств торговельно-побутового обслуговування.

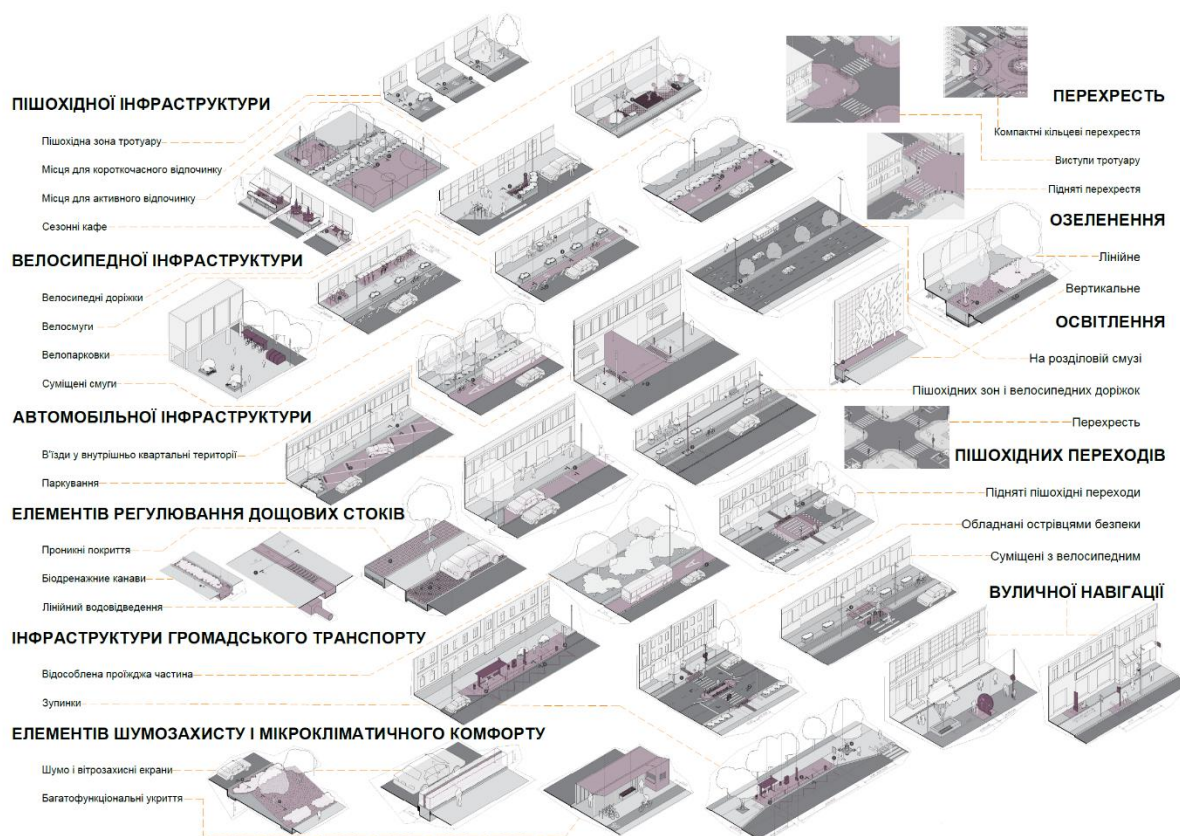


Рис. 1. Принципові рішення елементів благоустрою

Література

1. Сводный стандарт благоустройства улиц Москвы. Приложение 1к распоряжению правительства Москвы «Об утверждении Сводного стандарта благоустройства улиц Москвы» от 04.08. 2016 г. № 387-РП. – 413 с.
2. Шилова Т. О., Белаш С. Г., Феклистов Д. А. Методичні основи інженерного благоустрою вулиць в містах різної величини // Міжнародний науковий журнал "Інтернаука". — 2019. — №4. URL: <https://doi.org/10.25313/2520-2057-2019-4-4777>
3. ДБН В 2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. К.: Мінрегіон України, 2018. – 55 с. (чинний з 1.09.2018).
4. ДБН Б 2.2-12:2018. Планування і забудова територій. К.: Мінрегіон України, 2018. – 179 с. (чинний з 1.09.2018).