

Міністерство освіти і науки України
Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України
Київська міська державна адміністрація
Академія будівництва України
Національна Спілка архітекторів України
Українська академія архітектури
Національний авіаційний університет



I МІЖНАРОДНИЙ НАУКОВО-ПРАКТИЧНИЙ КОНГРЕС

МІСЬКЕ СЕРЕДОВИЩЕ - XXI СТОРІЧЧЯ

АРХІТЕКТУРА. БУДІВНИЦТВО. ДИЗАЙН

**10-14 лютого 2014 року,
м. Київ**

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ



НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІНСТИТУТ АЕРОПОРТІВ
Україна, м.Київ, просп.Космонавта Комарова, 1



УДК 711.4:72"20"(063)

Міське середовище – XXI сторіччя. Архітектура. Будівництво. Дизайн:
Тези доповідей I Міжнародного науково-практичного конгреса, м. Київ, 10-14 лютого 2014 р. / відп. ред. О.А. Трошкіна. – К.: НАУ, 2014. – 368 с.

До збірника включені тези доповідей I Міжнародного науково-практичного конгреса «Міське середовище – XXI сторіччя. Архітектура. Будівництво. Дизайн» (м. Київ, 2014 р.). У центрі уваги науковців проблеми формування та розвитку міського середовища в сучасних умовах; реновація та реабілітація порушеного міського середовища; реалізація стратегії розвитку транспортних інфраструктур; використання сучасних інформаційних технологій в організації міського простору, трансфер знань та досвіду роботи у галузі архітектури, будівництва та дизайну тощо.

В збірнику публікуються тези доповідей дев'яти семпозіумів, проведених у рамках конгресу:

- «Реабілітація та екологізація порушеного міського середовища»;
- «Інформаційні технології в архітектурному дизайні міського середовища»;
- «Транспортна інфраструктура міста»;
- «Реновація міського середовища»;
- «Комп'ютерні технології в архітектурі та будівництві»;
- «Сучасний дизайн населеного середовища»;
- «Інноваційні будівельні матеріали та нанотехнології у міському середовищі»;
- «Міський інтер'єр»;
- «Синтез мистецтв в міському середовищі».

Редакційна колегія: В.П. Харченко, д.т.н., проф. (голова оргкомітету)

О.В. Чемакіна, к.арх., проф. (заступник голови оргкомітету)

О.А. Белятинський, д.т.н., проф. (заступник голови оргкомітету)

О.А. Трошкіна, к.арх., доц. (відповідальний редактор)

Члени оргкомітету: Ю.О. Дорошенко, д.т.н., проф.

К.В. Краюшкіна, д. технол.

І.О. Кузнецова, д.мистецтв., проф.

О.І. Лапенко, д.т.н., проф.

О.П. Олійник, д.арх., проф.

М.С. Барабаш, к.т.н.

О.А. Трошкіна, к.арх., доц.

Г.М. Агєєва, к.т.н., доц.

Д.М. Ільченко, к.арх., доц.

Друкуються за рішенням оргкомітету конгресу та Вченої ради Інституту аеропортів Національного авіаційного університету (протокол № 1 від 27.01.2014р.)

метрополітену витратили 229 млн.98,938 тис. грн. Враховуючи проблеми інфраструктури українських міст та потенціал надземного МРТ та його пасажирських об'єктів, можна передбачити економічні переваги впровадження саме надземних типів системи МРТ.

Однією з основних причин відмови від розвитку надземних ліній МРТ є їх негативний санітарно-гігієнічний вплив і необхідність охоронних зон навколо. Але цей недолік можна істотно зменшити, використовуючи новітні засоби зниження шуму та вібрацій від систем МРТ та розміщуючи лінії відповідно до комплексного містобудівного обґрунтування. Все це вказує на неоднозначність містобудівних обмежень.

Містобудівні і гідрогеологічні передумови розвитку надземного МРТ підкріплюються наявністю науково-технічної і будівничої бази, а також соціально-економічними потребами в якісних перевезеннях. Але потенціал та наявність вітчизняних умов для розвитку надземних систем МРТ на сьогодні не враховуються. В порівнянні з містами зарубіжжя можна говорити про неоднозначність впливу всіх об'єктивних передумов на темпи розвитку МРТ в Україні.

УДК 711.4.01

Марков В.А., доцент,
*Таганрогский технологический
институт Южного федерального
университета, г.Таганрог, Россия*

СТРУКТУРНАЯ ОСНОВА ГОРОДСКИХ АРТЕРИЙ

Исследованию история градостроительного искусства России посвящены многие научные работы и монографии отечественных архитекторов, но они в большей части касаются вопросов рассмотрения развития планировочных структур крупных городов и лишь отчасти затрагивают развитие городской территории провинции (А.В. Бунин, В.А. Лавров, Е.И. Кириченко, А.В. Иконников, П. и Б. Гольденберги, Е.А. Борисова, Т.Ф. Саваренская и др.). Вопросы развития городской транспортной инфраструктуры и образности элементов не затрагивались в перечисленных исследованиях.

Данная работа посвящена анализу развития транспортной инфраструктуры Таганрога, одну из старейших городов юга России, первоначально замыслу Петра I, который принял непосредственное участие в разработке первого регулярного генерального плана Таганрога - нового города в России.

Основой для создания крепости на высоком мысе Таган-Рог стала гавань – первая военно-морская база России. Первоначально городской границей стали фортификационные сооружения, имеющие форму полудиркульной кривой и состоящей из системы редутов и бастионов. Планировочная структура была принята сегментно-симметричная с прямоугольной разбивкой улиц, которую пересекали два луча, с мнимой точкой схода за обрывом мыса. Эти коммуникации

вели к крепостным воротам, расположенным в крайних бастионах, что придавало характерный рисунок каркасу городской среды.

Важнейшей коммуникацией являлась морское сообщение между Азовом, который являлся административным центром юга России, и Таганрогом. Строящийся город всегда представлял значительный интерес не только как будущий важнейший город-порт, но и как важный опорный пункт в войне с южным соседом - Турцией, а потому русское правительство заинтересовано в развитии города.

Основная ткань территории города состоит из улиц и переулков, которые формируют сеть кварталов и улиц, и так называемых открытых пространств, которые являются основными центрами городской активности - административные, торговые и парковые площади.

Негативная тенденция стала складываться после 90-х годов. Бум строительства больших торговых и торгово-развлекательных комплексов, не всегда оправданных по месту расположения в центре города, привел к отсутствию возможности организации стоянки (парковки) автомобилей покупателей. Несанкционированные стоянки в свою очередь стали негативно сказываться на обеспечении безопасности дорожного движения и приводит к созданию пробок на основных городских артериях.

В связи с дальнейшей урбанизацией и увеличением количества автотранспортных средств происходит реконструкция и изменение функционального назначения определенных участков городской территории, при которой роль действующих органов городского управления, которые не всегда принимают рациональные решения по существующей городской дорожной сети и площадям. При смене функциональности открытых городских пространств – площадей, фактически разрушается сложившаяся структура города, т.к. зачастую отсутствует возможность размещения стоянок для автомобильного транспорта посетителей и не учитывается загруженность дорожной сети на главных автомагистралях, что приводит к ухудшению городской экологической обстановки и наносит существенный вред пропускной системе схемы города.

УДК656.11.021.24(045)

Белятинский А.О. д.т.н., проф.,
Кротов Р.В., аспирант
Национальный авиационный университет, м.Київ, Украина

АНАЛІЗ ПРИНЦИПІВ І МЕТОДІВ ЗАПОБІГАННЯ ЗАТОРІВ

Різне зростання автомобільного парку в умовах відставання в розвитку дорожньої мережі, як правило, призводить до невідповідності, тобто перевищенню, попиту на дорожні послуги над їхньою пропозицією. Значне перевищення

інтенсивності руху над потенціалом перехрестя, проїзної частини або вулично-дорожньої мережі призводить до заторів в русі.

Дуже часто довготривалі заторові стани, що займають великі простори, є наслідком загальної нерозвиненості вулично-дорожньої мережі в цілому. Боротьба з ними потребує комплексних заходів, що будуть охоплювати не тільки осередки виникнення заторів, а також дорожню мережу району, магістралі, населеного пункту. В результаті практичного досвіду, теоретичних досліджень були утворені комплексні напрямки роботи з нормалізації дорожньо-транспортної ситуації:

1. Великомасштабне дорожнє будівництво. **Застосовувані заходи:** системи магістралей швидкісного та безперервного руху; багаторівневі розв'язки; надземні та підземні пішохідні переходи; поза вуличні автостоянки та парковки. **Результати:** підвищення пропускної здатності вулично-дорожньої мережі міста; вирішення транспортних проблем міст при високих рівнях автомобілізації, до 800-1000 авт/1000 жителів.

2. Обмеження інтенсивності дорожнього руху. **Застосовувані заходи:** тимчасовий і постійний платний в'їзд до певних районів; платна стоянка та парковка; повна заборона стоянки; підвищення привабливості маршрутного суспільного пасажирського транспорту. **Результати:** стабілізація рівня автомобілізації; зростання швидкості сполучення; зниження транспортних витрат; зменшення кількості заторових ділянок; зменшення кількості ДТП; зниження екологічних витрат.

3. Оптимізація використання існуючої вулично-дорожньої мережі. **Застосовувані заходи:** перепланування перехресть і транспортних розв'язок; організація однобічного та реверсивного руху; вибір оптимальних схем та алгоритмів світлофорного регулювання; впровадження автоматичної системи управління дорожнім рухом; розробка та впровадження інформаційно-транспортних систем. **Результати:** підвищення пропускної здатності вулично-дорожньої мережі на 20-30%; при впровадженні автоматичної системи управління дорожнім рухом та інформаційно-транспортних систем збільшення пропускної здатності вулично-дорожньої мережі на 30-35%, зменшення затримок транспорту на 20-40%, зниження рівня ДТП на 30-40%, зменшення забруднення навколишнього середовища та рівня шуму, рівня загазованості на 20-30%.

Існують також технології, направлені конкретно на виявлення та попередження заторових ситуацій. Одна з таких технологій була розроблена та використовується в Гельсінкі. Сутність цього проекту полягає у використанні керованих знаків обмеження швидкості та особливих інформаційних табло, що попереджує про утворення осередків заторів. Однак, існує думка, що ефект від використання таких систем багато в чому залежить від дисциплінованості та відповідальності водійського складу.

Дослідники відмічають, що в умовах об'єктивного дефіциту дорожніх просторів, організаційно-управлінськими заходами затори на можуть бути ліквідовані, а лише перенесені до місць їхньої локалізації або тимчасово пом'якшена гострота проблеми. Тільки відповідність рівня автомобілізації та рівня

розвитку транспортної інфраструктури дозволить вирішити транспортні проблеми міст.

УДК 331.101.1:629(477)(043.2)

Лазаренко К. О., студентка
Національний авіаційний
університет
м.Київ, Україна

ЕРГОНОМІЧНІСТЬ СУЧАСНОГО ТРАНСПОРТУ В КИЄВІ

На сьогодні державний транспорт нарешті виглядає сучасним після ЕВРО-2012. Транспорт виглядає досить стильно, кольорова гама, всередині, має символічний характер – жовто-сині кольори прапора України, та сірий - стеля, підлога. Але сама комплектація має свої недоліки. Звертаючи увагу на це питання, хочу наголосити на головній проблемі, що не весь сучасний транспорт відповідає ергономічним критеріям або місцями дещо не продуманий. До прикладу візьмемо тролейбус №14 модель 2012 року (кінцеві зупинки: Залізничний вокзал - Ботанічний сад) в місті Києві.

Недоліки: мало місця для стоячих пасажирів на початку та в кінці тролейбусу, оскільки по периметру розташовані місця для сидіння (а вони знаходяться на площі піднесений від підлоги на висоту 40 см), що по-перше – це їх робить не комфортними для людей похилого віку, а по-друге – це піднесення з сидіннями займає багато площі, залишаючи між сидіннями прохід завширшки 70 см. Це робить тролейбус не комфортним для стоячих пасажирів.

Місця для сидіння йдуть в рядах по два сидіння. Ці сидіння розташовані настільки близько, що там можуть комфортно сидіти люди тільки стрункої і трохи крупної комплекції. Сидіння котрі знаходяться один навпроти одного, зовсім не продумані, оскільки пасажирі що сидять навпроти один-одного не знають як сісти, щоб не заважати і було комфортно - мало місця для ніг.

Ще хочу звернути увагу на трохи старіші моделі 2010 року. Наприклад тролейбус №18 (кінцеві: пл. Незалежності - пл. Т. Шевченка / вул. Сошенка). Його головний недолік – маленькі хвіртки, через котрі зовсім не поступає свіжого повітря, це великий мінус особливо влітку. Оскільки на ньому їздять багато людей він навіть подовженої форми. Влітку в тролейбусі неможливо знаходитися там дуже спекотно, що робить цей транспорт не комфортним для пересування.

Транспорт повинен не тільки виглядати сучасним, але й нести ту функцію, для чого й був створений. Тобто перевезення пасажирів та їх багажу. Якщо цю функцію унеможливають не комфортністю, тоді навіщо потрібен такий транспорт?