

## **ШЛЯХИ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ В ЗОНІ ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ**

© Щурова В.А., 2004

**Розглядаються шляхи функціонально-планувальної організації міського простору, що базуються на експлуатаційній, техніко-економічній, культурно-естетичній, екологічній цінності, з метою вирішення таких задач, як: раціональне розміщення транспортно-пересадочних вузлів в системі міста, їх внутрішня організація, архітектурно-композиційне рішення і благоустрій міського простору в зоні формування транспортно-пересадочних вузлів.**

Транспортні вузли і вокзали, які щоденно обслуговують величезні маси пасажирів є, як правило, опорними комунікаційними системами загальноміського значення. В сучасних умовах будь-яку станцію метро або залізничний шлях слід розглядати як частину більш чи менш складного транспортного вузла, в якій, окрім станції, обов'язково входить прилегла площа, вулиця, громадські споруди та інші пасажирські пункти, функціонально пов'язані між собою.

Основне призначення транспортних площ – зосередження та перерозподіл транспортних потоків у місцях перехрещення або примикання магістральних вулиць і доріг з великою інтенсивністю руху різних видів міського транспорту з перетинанням транспортних і пішохідних потоків в одному та кількох рівнях, регулювання руху на під'їздах до мостів при виході до них двох і більше вулиць або доріг [1]. Для під'їздів і підходів до значних транспортно-пересадочних вузлів, розміщення приміського та міського транспорту, пересадки пасажирів з одних видів транспорту на інші організовуються багатофункціональні площі.

Призначення транспортних площ залежить від параметрів транспортно-пересадочних вузлів, на які впливають концентрація місць тяжіння пасажирів, величина міста, особливості його планувальної структури, напрямки основних транспортних потоків, чисельність мешканців міста і окремих районів, рівень задоволення їх потреб, модель мережі послуг і пов'язані з ними заклади обслуговування, можливість досягнення бажаної інтенсивності забудови, індивідуальність архітектурного містобудівного проекту.

У надвеликих містах формуються мережі транспортно-пересадочних вузлів, пов'язаних між собою. Вузли часто виникають як центри обслуговування і мають певні зони впливу. З аналізу існуючих транспортно-пересадочних вузлів відомо, що деякі мають розгалужений або лінійний характер, де станції об'єднані довгими пішохідними переходами, і компактний, де розподіл руху відбувається у вертикальному напрямку. В межах зони впливу транспортно-пересадочних вузлів формується особливий режим активності, складається насичене міське середовище. Подібні ділянки переважно підходять для розміщення об'єктів міського значення, які потребують специфічного оточення, швидкісних і зручних зв'язків між собою і з усією територією міста, незалежно від того, є вони торгово-обслуговуючими, культурними або діловими за своїм функціональним призначенням.

Показники якості міських площ у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів повинні враховувати взаємодію сучасних природних, технічних, економічних, містобудівних, культурних факторів [2]. Система показників містить такі позиції: експлуатаційну, техніко-економічну, культурно-естетичну, екологічну цінність. Цінність будь-якого міського середовища визначається трьома основними факторами:

- 1) оптимальною організацією руху в транспортній мережі міста (функціональна структура);
- 2) комплексом закладів обслуговування (програмна структура);
- 3) розміщенням цих закладів (просторова структура) [3].

Оцінити територію в зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів можна за допомогою таких характеристик.

Експлуатаційна цінність характеризується оптимальною концентрацією об'єктів обслуговування і управління (з точки зору інтересів як усього міського господарства, так і окремих господарських одиниць, розташованих на території досліджуваного об'єкта. Безумовно, що для міста вигідно зменшення кількості транспорту і розвантаження міської транспортної системи (зменшення переміщень населення і вантажу), а також можливість раціонального управління сконцентрованими стоянками та іншими транспортними спорудами. Тобто перевага надається компактності мережі транспортно-пересадочних вузлів. Розташовані в центральних частинах міста вузли забезпечують скорочення трас перевезень товарів. При цьому вони отримують можливість сумісного використання багатьох технічних споруд водопровідного, енергетичного характеру, паркінгів, під'їздів, влаштування пунктів розвантаження для доставки товарів. Це приводить до значного полегшення в експлуатації.

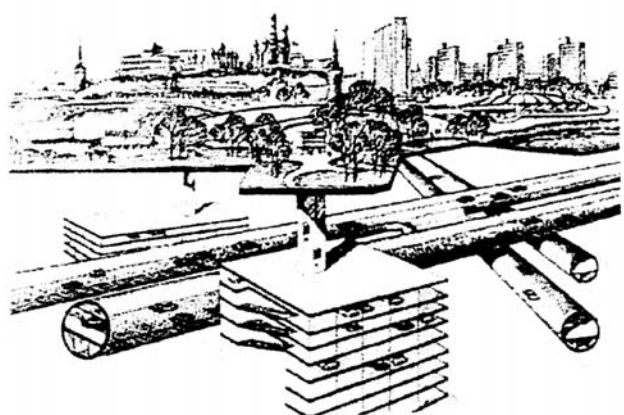
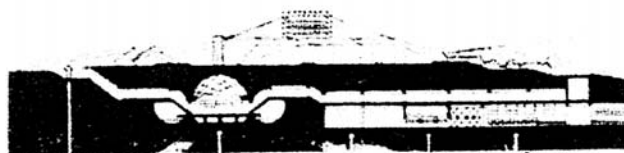
Техніко-економічна цінність виникає внаслідок просторової концентрації вузлів та ущільнення дефіцитної міської території. Організація транспортно-пересадочного вузла, як і організація будь-якої іншої просторової концентрації ретельно підібраних функцій і об'єктів, дає можливість досягти економії капіталовкладень. Економія зусиль в області послуг виражається головним чином в зменшенні числа пересувань.

Культурна цінність міської площі визначається рівнем благоустрою і дизайнерської організації. Міське середовище в зоні впливу транспортно-пересадочного вузла – це місце масових та індивідуальних зустрічей: формальних і вільних, організованих і впорядкованих. Великої уваги вимагає естетика середовища, яке може впливати на формування суспільно-культурних процесів в масових масштабах і створювати тло, на якому розгортається суспільно-політична діяльність мешканців міста під час громадських свят і таких заходів, як ярмарки книги і преси, виставки, фестивалі, театральні виступи, кіно, телебачення тощо, а також у повсякденному житті (зустрічі людей в торгових центрах, ресторанах, кафе і т. ін. Естетична цінність залежить від доцільності композиційного рішення площі, що формується у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів, її гармонійне вписування в історично сформоване оточення.

Екологічна ефективність міського середовища характеризується оптимальним сполученням природних компонентів і штучного середовища. Ефективність міської планувальної структури забезпечує: комплексне будівництво відповідно до нормативних документів, раціональне функціональне зонування, адаптацію структури при виникненні нових потреб, функцій і транспортного розвитку. Екологічно чисте середовище для людини можна створити лише при максимальній ізоляції транспортних шляхів від людини. Питання експлуатаційної, соціальної та економічної цінності розглядається на рівні формування мережі транспортно-пересадочних вузлів міста. До уваги береться фактор функціонування руху. Основними вимогами стають рівномірність розміщення і компактність, з урахуванням радіусів доступності між вузлами.

Експлуатаційна та соціальна цінності підвищуються також при раціональній організації внутрішнього простору. Бажане максимальне поєднання функцій, високий ступінь трансформації об'єктів, вільність формотворення, які досягаються шляхом організації вертикальних і горизонтальних комунікацій. Для забезпечення постійних змін в організації простору необхідні різноманітні технічні засоби гнучкого планування. Необхідно зазначити, що використання особливо складних в технічному відношенні засобів трансформації простору доцільно у випадках частого їх використання. Можливість експлуатації таких пристроїв визначається рівнем розвитку будівельної індустрії і прогресивних конструктивних систем, що пов'язано з економічним становищем країни.

Урахування екологічної ефективності міського середовища піднімає питання про підвищення якості благоустрою міських площ в зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів. Екологічна цінність визначається станом всього природного простору, який охоплено проектом, специфічними і антропогенними умовами, які жорстко визначають профіль та інтенсивність використання цієї місцевості. Особливої уваги заслуговують простори для короткочасного відпочинку пішоходів у зоні транспортно-пересадочних вузлів, які повинні бути забезпечені рекреаційними ділянками, обов'язково з наявністю зелених насаджень, можливо, водних композицій і малих архітектурних форм (рисунок).



а



б

*Приклади благоустрою території транспортно-пересадочних вузлів:  
а) проектні пропозиції; б) існуюча ситуація*

Композиційне рішення міських просторів в зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів є одним з найважливіших факторів при визначенні культурної цінності середовища. Система композиційних осей, органічне вписування в архітектурні ансамблі навколишнього середовища, силует формують характер міської площі. Естетична виразність, художня образність, позитивність емоцій, знакова асоціативність стають метою дизайнерської діяльності.

Нас цікавлять проблеми доцільної функціональної, естетичної та екологічної організації міських площ у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів. Нові можливості техніки, засобів інформації сприяють підвищенню ефективності використання територій, яким надаються поліфункціональні риси. Важливо обрати оптимальний шлях функціонально-планувальної організації, щоб попередити небажані наслідки розвитку транспортно-пересадочних вузлів, які негативно впливають на формування площі. Позитивна суть напрямку, заснованому на підвищенні експлуатаційної і техніко-економічної цінності полягає у концентрації вузла, зменшенні кількості пересувань, скороченні транспортно-комунікаційних шляхів. Позиції екологічного напрямку вимагають суворого контролю за впливом транспорту на довкілля і безпеку мешканців міста. Розосередження вузлів, занурення транспортних комунікацій під землю, винесення потужних транспортних сполучень за межі міста – основні напрямки екологічного підходу формування міського середовища. Культурна та естетична цінність середовища вимагають підтримання ансамблю міста загалом з урахуванням існуючих осей, домінант, акцентів.

Концентрація транспортно-пересадочних вузлів, збагачення їх функціями веде до утворення багатофункціональних структур, вимагає зосередження засобів обслуговування, укрупнення масштабів споруд, що виникають у зоні їх впливу. Оптимальним шляхом формування ефективної функціонально-планувальної організації міського простору в такій ситуації має бути врахування комплексного впливу запропонованих шляхів, які базуються на експлуатаційних, техніко-економічних, екологічних, культурних та естетичних підходах.

1. ДБН В.2.3-5-2001 Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів. 2. Плешкановська А.М. Містобудівні критерії забезпечення сталого розвитку населених пунктів // Коммунальное хозяйство городов.– К.: Техніка, – 2002. Вып. 36. – С 22 – 25. 3. Новаковський М. Транспорт и проектирование центра города: Пер. с польского С.Д. Ланской – М.: Стройиздат, 1987. – 201 с.

УДК 711

В.В. Дідик

Національний університет “Львівська політехніка”,  
кафедра містобудування

## РЕКОНСТРУКЦІЯ БОТАНІЧНОГО САДУ НА ЦЕТНЕРІВЦІ У М. ЛЬВОВІ

© Дідик В.В., 2004

**Розглянуто проблеми реконструкції ботанічного саду на Цетнерівці на багатофункційній основі з метою його охорони, збереження та створення умов для розвитку і вдосконалення екологічного виховання суспільства.**

Ботанічний сад Львівського університету ім. Івана Франка складається з двох частин: “старого” ботанічного саду, закладеного у 1823 р. на базі невеликого, розташованого майже в центрі міста монастирського саду площею 2,5 га, та “нового”, який засновується у чудовому передмісті Львова – Цетнерівці в 1911 р. площею 4,5 га [1, с. 243].

Територія “старого саду” (на вул. Кирила і Мефодія, 4) розташована у щільно забудованій частині міста, що унеможливило її подальший розвиток. Сад оточують архітектурні споруди XVIII ст. Цей сад є зразком *садово-паркового мистецтва*. Архітектурно-планувальна структура “старого” саду відповідає спеціальним вимогам наукової організації його території. Можна виділити основні функціональні зони: *колекційні і дослідні ділянки, дендрарій і споруди науково-допоміжного характеру* – оранжереї, теплиці, парники і господарський двір. Дендрарій сплановано у пейзажному стилі згідно з вимогами садово-паркового мистецтва [1, с.244]. З часу заснування і до 1911 р. тут велася робота із збирання колекцій рослин-екзотів. Основним завданням саду було обслуговування викладання морфології і систематики рослин в університеті.

У 1911 р. для розширення території ботанічного саду університет придбав ділянку площею 4,5 га на Цетнерівці, яка знаходиться на східній околиці Львова біля Личаківського кладовища. Місцевість, де розташований “новий” ботанічний сад, отримала назву за прізвиськом власника маєтку, що заснував приватний парк у кінці XVIII ст., Ігнатія Цетнера, воєводи Белзького. Це був багатий магнат, що цікавився мистецтвом, збирав старі книги, монети, ретовини (гравюри), мінерали, фауну, а *найбільше любив ботаніку*. Тут, під лісом, він побудував палату і при ній над ставом заснував великий сад. *Цетнер був аматором-городником*, сам порався коло грядок та плекав квіти і при своїй садибі виплекав чудові городи і парк. Були тут не тільки місцеві, але й екзотичні дерева, стояли гарними групами американські сосни побіч чорних буків і ясенів, акації з кленами, плакучі берези з дубами. Серед дерев простягалися квітники, укладені в килими різних узорів. *Славилися оранжереї Цетнера*, в яких були найцінніші рідкісні квіти. У парку були альтани, лави, криничка, захована в тіні дерев, на ставку плавали лебеді. У першій половині XIX ст.