



Комплексна стратегія міського транспорту і просторового розвитку





Мета роботи

Важливим напрямком Стратегії «Вінниця-2020» є формування просторової політики розвитку міста. З цією метою розроблено Комплексну стратегію міського транспорту і просторового розвитку м. Вінниці, що закладає основу для генерального плану м.Вінниці. Її мета – створити просторові умови для покращення якості міського середовища, його соціальних зв'язків, розвитку транспортної мережі - тобто, сталого розвитку...

Замовник:

Вінницька міська рада
Департамент архітектури, містобудування та кадастру
Державний Секретаріат з питань економіки (SECO)

Розробники:

mrs partner ag, Birmensdorferstrasse 55, CH-8004 Zürich
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Birmensdorferstrasse CH-8004 Zürich
Ernst Basler + Partner AG, Mühlebachstrasse 11 CH-8032 Zürich





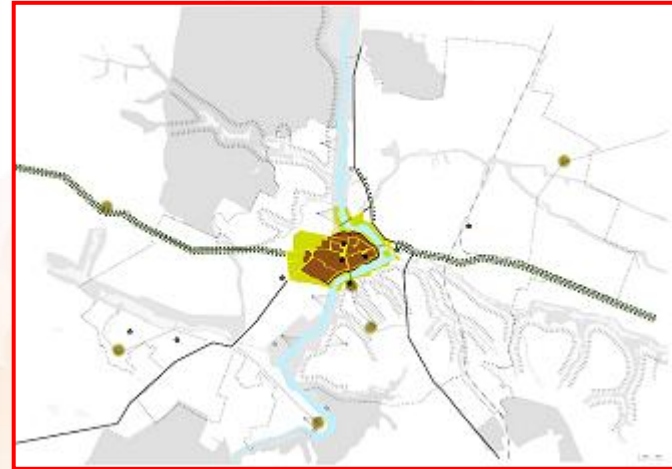
Аналіз структурних елементів міста

Система природних просторів як базова структура міста.



Природні якості рельєфу та прибережних зон – основні природні активи, що структурують існуючий ландшафт. Потенціал для виявлення структури міста.

Центр міста складають історичні елементи та привабливі міські простори. Є потреба у додаткових зв'язках для більш активної інтеграції в структуру міста.



Історичні місця та локальна ідентичність.



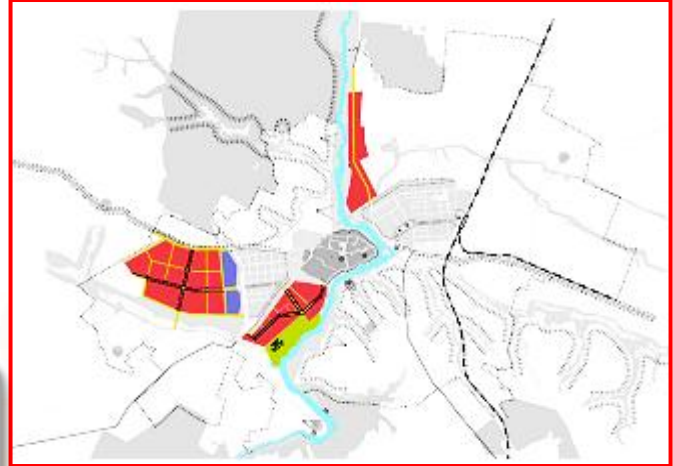
Аналіз структурних елементів міста

Території розширення міста початку 20-го століття.



*Розвиток територій
наближених до центру
міста. Подальше
ущільнення та
комплексний розвиток
територій. Існуюча
квартальна система є
містоутворюючою.*

*Розвиток внутрішнього
простору: реконструк-
ція і розвиток.
Мікрорайони є домінан-
тою міської структури.
Рекваліфікація дворових
просторів в спокійну
мережу зелених зон.*

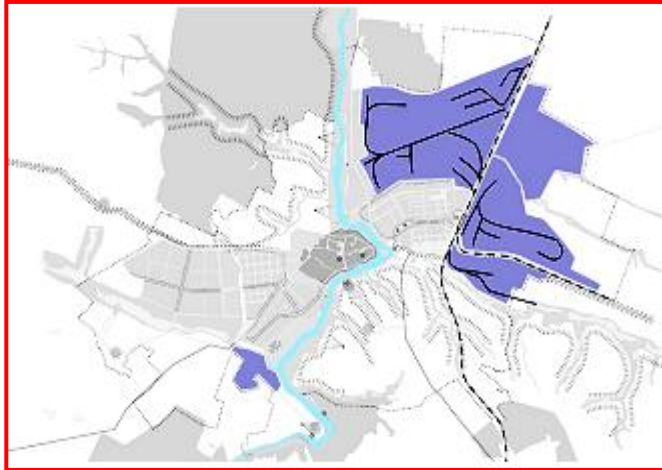


Житлові райони індустріального періоду.



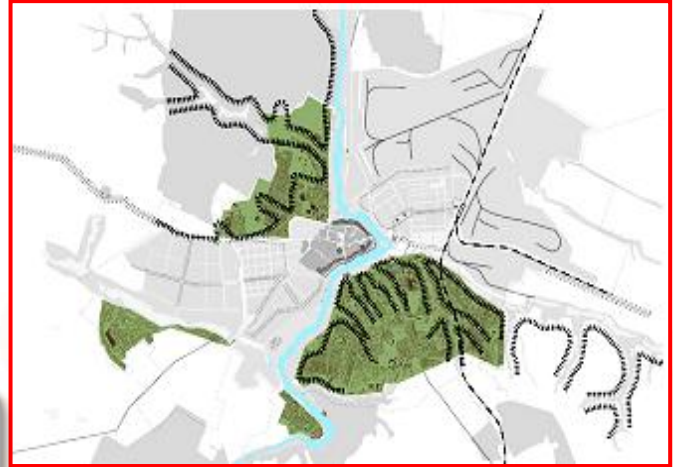
Аналіз структурних елементів міста

**Промислові об'єкти і території
«Браунфілд».**



Потребують активізації розвитку.
Диверсифікація багатофункціональних зон та покращення транспортного зв'язку з іншими територіями міста.

Збереження зеленого образу, поверховості, ландшафту та історичної структури.
Визначення (окреслення) меж територій.



Індивідуальна забудова на рельєфних територіях.



Аналіз структурних елементів міста

Розвиток дорожньої мережі.



Ліквідація проблем та поліпшення ієрархії. Необхідність планування з урахуванням існуючих мостів. Аналіз впливу топографії, гідрографії і промислової інфраструктури на транспортні потоки.

Недостатнє використання мережевого ефекту. Забезпечення часової доступності 15-20 хвилин за умови безперебійної роботи.

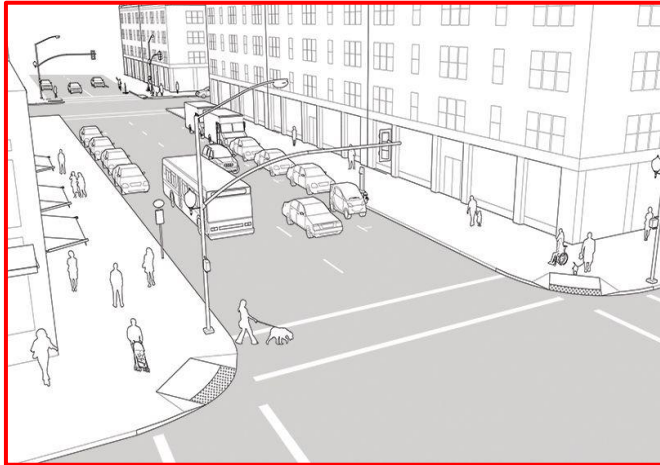


Протяжність системи громадського транспорту.



Аналіз структурних елементів міста

Ширина вуличного простору.

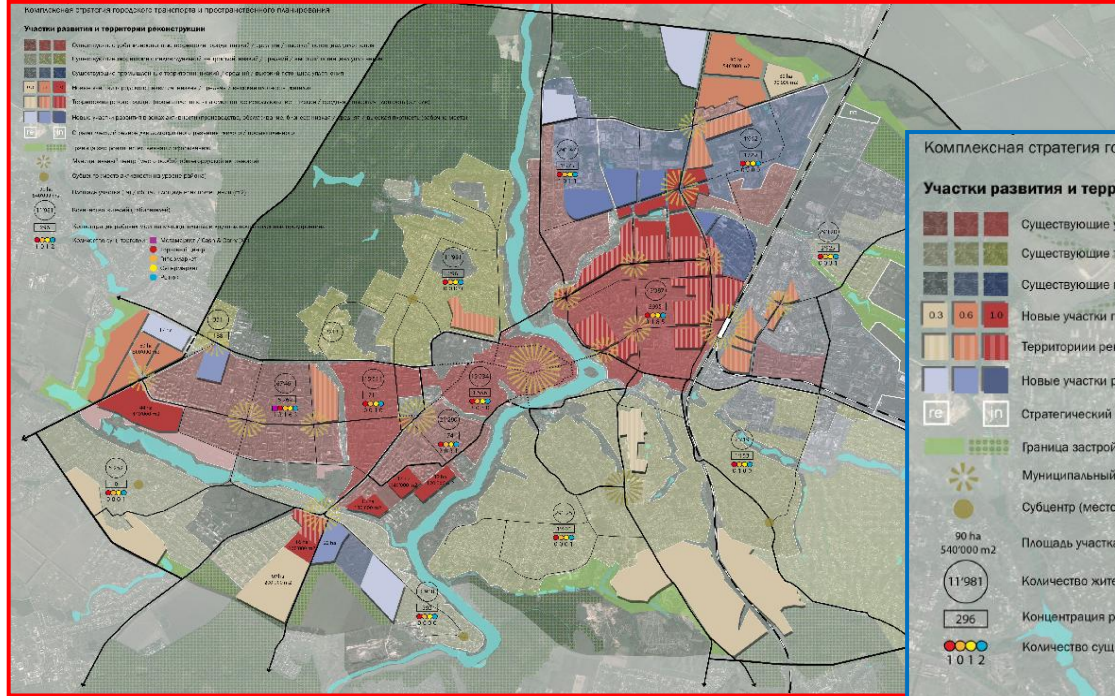


Оптимізація використання існуючих вуличних просторів за рахунок комплексності їх використання для всіх видів транспорту.





Потенціали та тенденції розвитку.



Існуюча міська структура з зонами потенційної трансформації та розвитку.





Потенціали та тенденції розвитку.

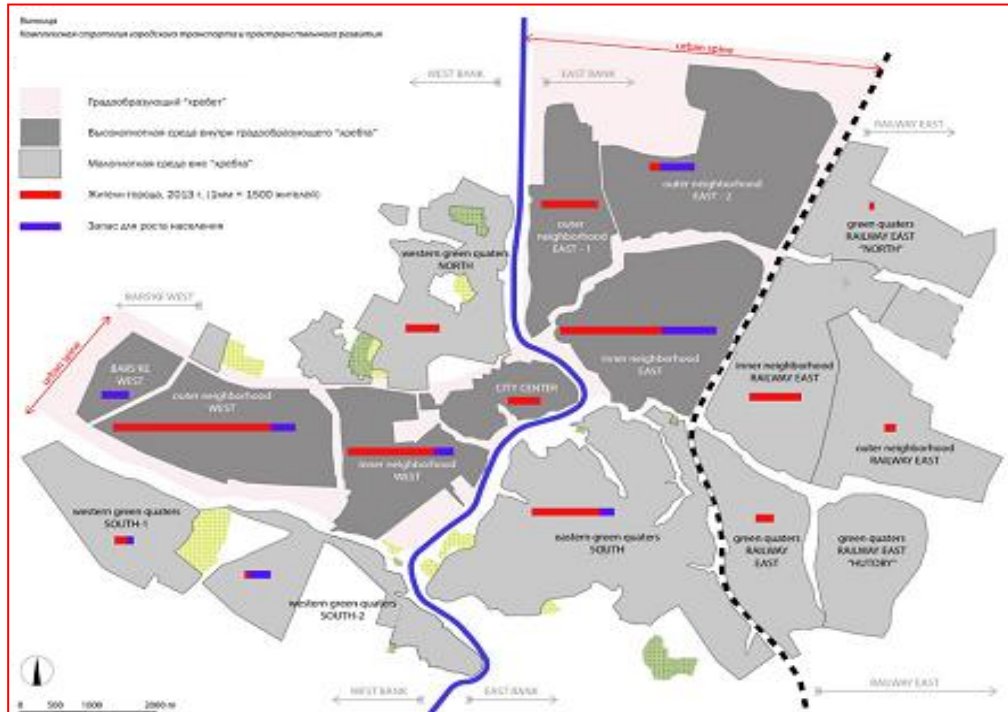
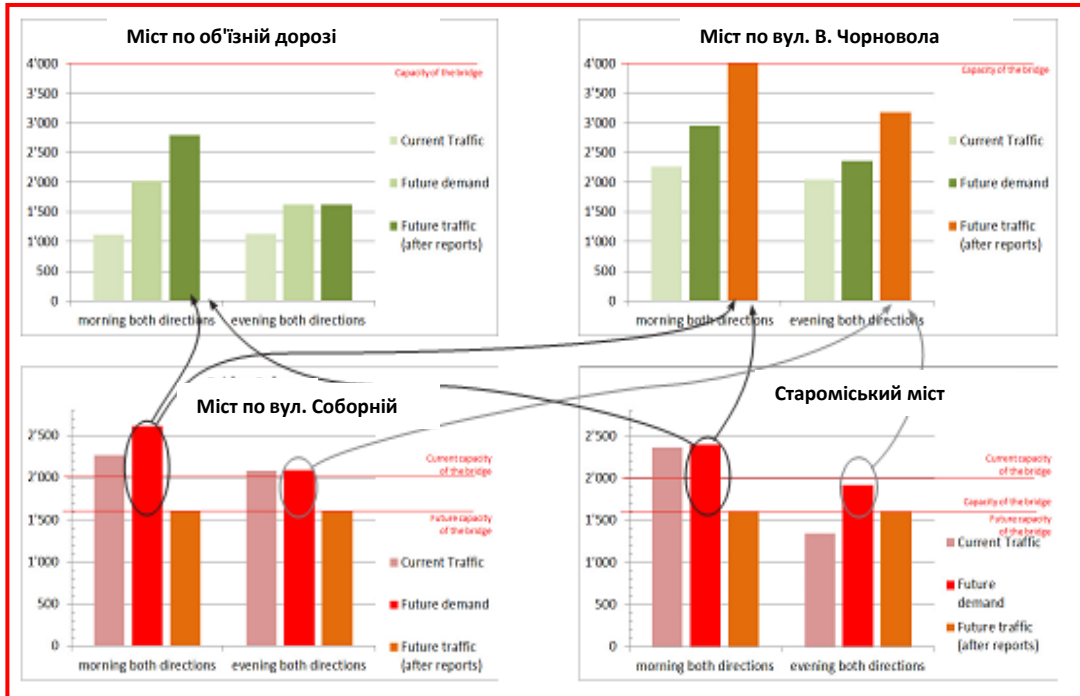


Схема районів міста з пропорцією існуючого населення (червоний) до щільності (синій).

Структурований ефективною трамвайно-тролейбусною мережею просторовий коридор формує «хребет» міста, в якому проживає 70% населення та розташовано 80% робочих місць. Складається з центральної частини міста та щільної забудови міських районів від західної межі до залізниці на сході. При чому 60% робочих місць промисловості сконцентровано між залізницею та р. Південний Буг.



Пропускна спроможність.



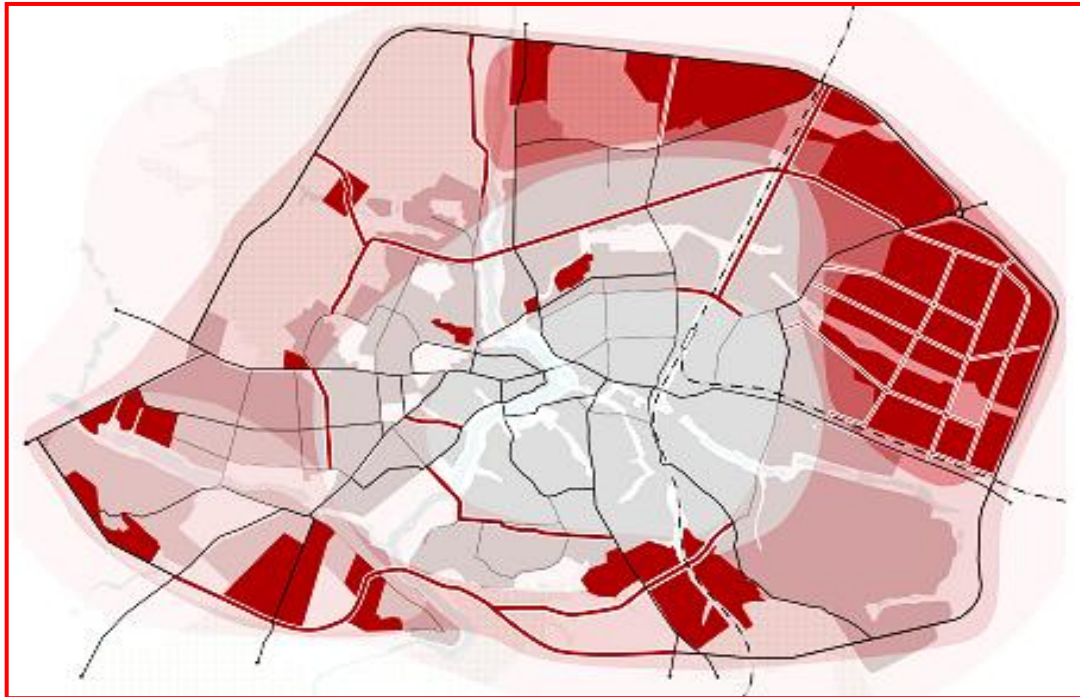
Каскадний ефект перенаправлення трафіку з перевантажених мостів на мости з меншим трафіком

1. Збільшення використання автомобілістами мостів на півночі міста.
2. Необхідність забезпечення заходів і правил з метою підвищення доли використання громадського транспорту.
3. Трафік менеджмент - перенаправлення автомобільних потоків туди, де є запас пропускної спроможності (мости по вул. Чорновола та об'їзній дорозі).





Моделі розвитку.

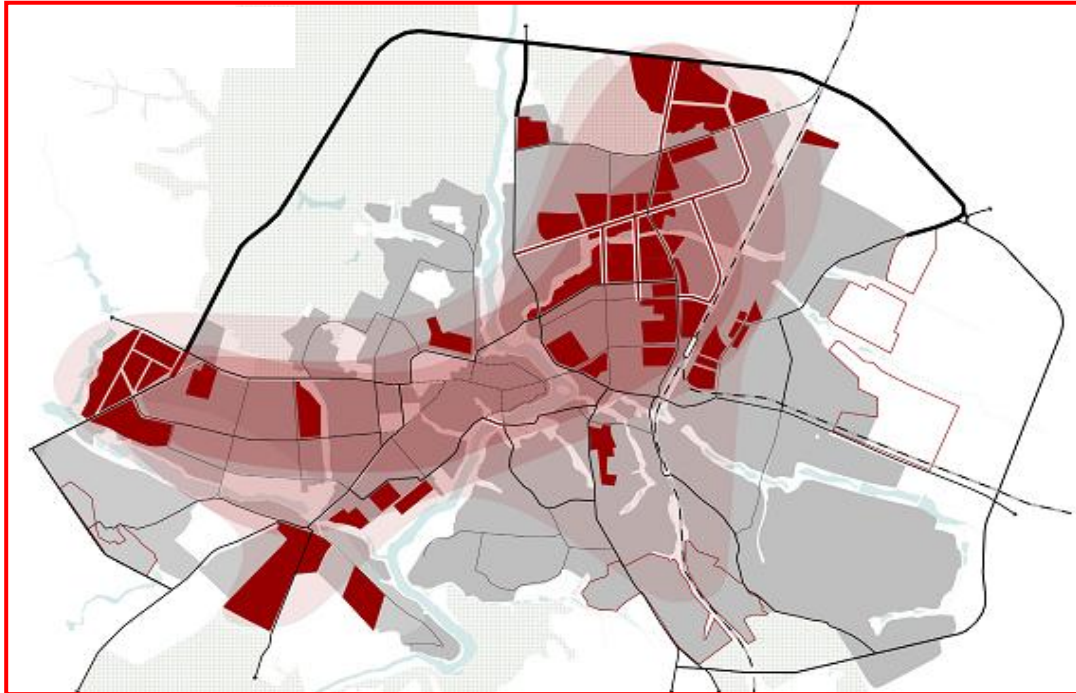


Модель місто-кільце (Децентралізоване місто-бублик, Генплан 2013р)

1. Половина міста не має потенціалу розвитку.
2. Необхідність будівництва нових мостів та автомобільних шляхів.
3. Необхідність значних затрат на будівництво нової інфраструктури.
4. Складність забезпечення громадським транспортом.
5. Складність формування кільцевої системи міста



Моделі розвитку.



Модель «компактне місто» – розвиток території та дорожньої мережі відповідно до стратегії.

1. Існуюча структура укріплюється і ущільнюється («посмішка» – «смайл»).
2. Використання потенціалу внутрішньо урбанізованої частини міста.
3. Щільна міська структура оптимальна для обслуговування громадським транспортом.
4. Економна реконструкція існуючих доріг.



Варіанти розвитку.



**Базовий сценарій 0
(метелик)**

1. Фокус на розвитку внутрішнього урбанізованого середовища.
2. Чітка ієрархія вуличної мережі, інтеграція навколо громадського транспорту



Варіант 1 («смайл»)

1. Ущільнення існуючих районів. Розвиток північних зон периферії
2. Компактне збільшення протяжності мережі громадського транспорту



Варіант 2 (Розвиток вокзального району)

1. Необхідність будівництва нового мосту або тунелю (вул. Фрунзе).
2. Довготривалі та витратні містобудівні реноваційні проекти.



Варіант 3 (Помірне нарощування)

1. Необхідність будівництва шляхопроводів через залізницю.
2. Значна залежність від інвесторів та «політичної волі».





Принципи розвитку.



Ландшафт і історична структура міста.

- Ландшафт як основна структура забезпечення життєдіяльності.
- Особлива увага р. Півд. Буг.
- Інтеграція центру міста та малих історичних місць в існуючі райони і майбутні міські та транспортні рішення.



Зелений каркас компактного міста.

- Закріплення оптимальних меж урбанізованої частини міста.
- Встановлення зв'язків внутрішньоміського ландшафтного каркасу з регіональною системою природніх просторів.



Міська «Корсо» як основа міського розвитку.

- Головна міська вулиця як основний елемент стратегічного розвитку.
- Основна магістраль міського транспорту.



Принципи розвитку.



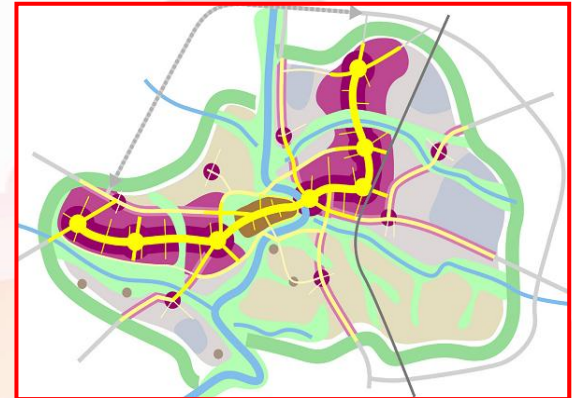
Території садибної забудови та резервні території.

- Збереження існуючих районів садибної забудови на північному заході та південному сході міста.
- Створення ключових галузей промисловості і як довгостроковий резерв нових промислових ділянок.



Переоцінка транспортної мережі.

- Ієрархія вулиць, інтеграція в локальний контекст.
- Редизайн існуючих головних доріг.



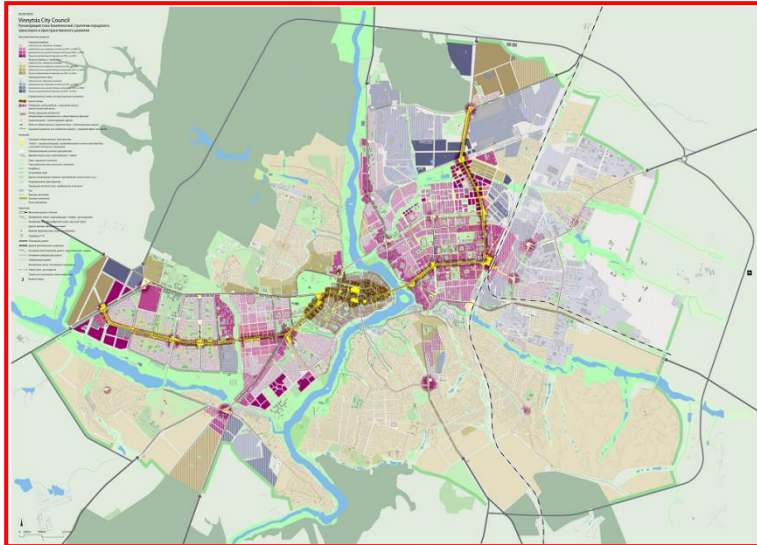
Субцентри.

- Утворення субцентрів з концентрацією активності (житло, робочі місця).
- Концентрація субцентрів навколо мережі громадського транспорту.

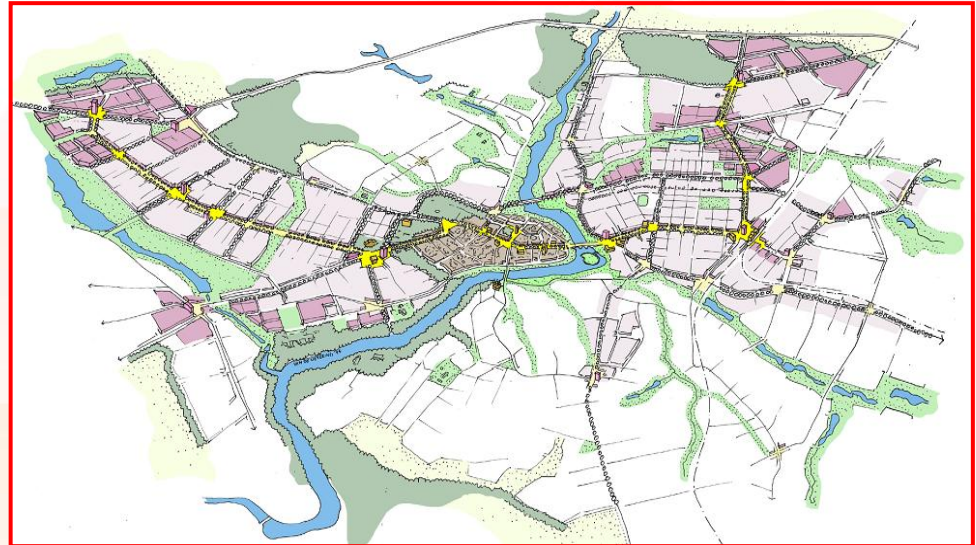


Майбутній образ міста і план-синтез.

План-Синтез – система координат і керівний інструмент для здійснення комплексного транспортного і міського розвитку.



Майбутній образ: Ландшафт, як мережа водних і зелених коридорів, разом з алеями основних вулиць формують майбутнє розвитку міста для пішоходів і громадського транспорту.





Цільові стратегії: міський розвиток і ландшафт.



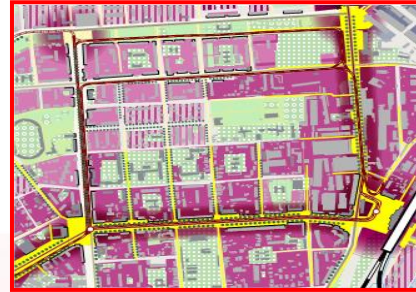
Центр міста, як його серце

1. Підсилення історичної структури.
2. Сценарій послідовності внутрішньоміських просторів



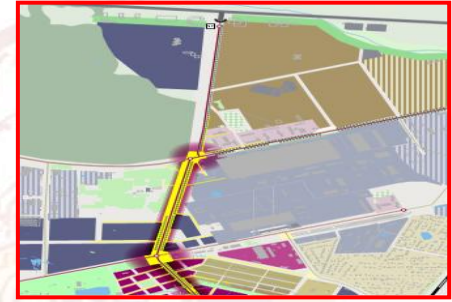
Субцентр, як місце ділової активності та сервісу

1. Комбінація різних міських функцій
2. Формування якісних відкритих просторів



Динамічні зони для ущільнення та розвитку

1. Розвиток динамічних зон урбанізованих районів.
2. Розвиток зон за їх спеціалізацією.

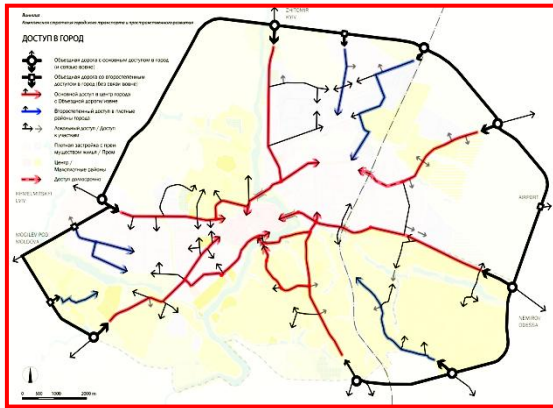


Нове зовнішнє міське будівництво

1. Будівництво нових щільних житлових районів.
2. Зв'язок з існуючим міським середовищем.

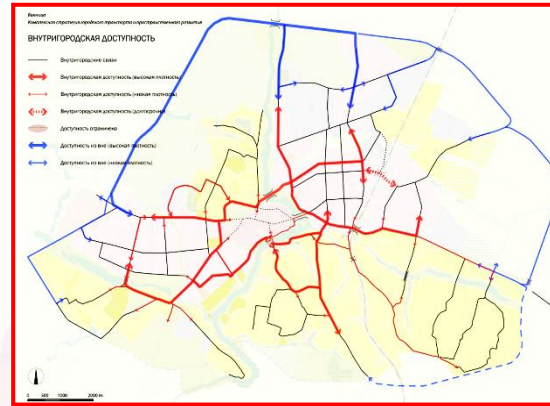


Цільові стратегії: Приватний транспорт.



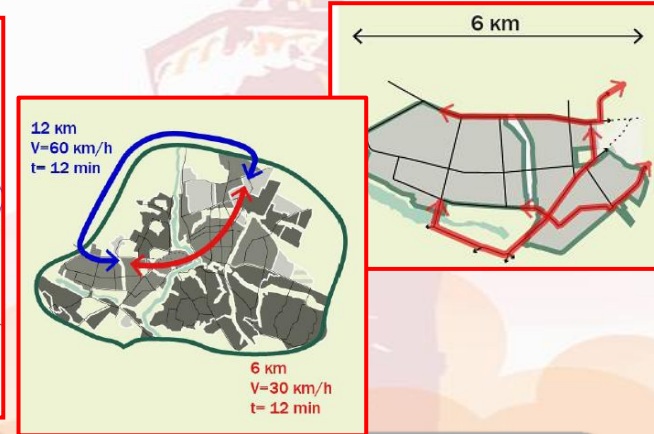
Зовнішньоміська доступність.

- Використання об'їзної дороги з півночі та частково півдня.
- Локальний доступ через існуючі міські магістралі.



Внутрішньоміська доступність.

- Основні магістральні вулиці (існуючі).
- Мережа зв'язків із районами низької щільності.

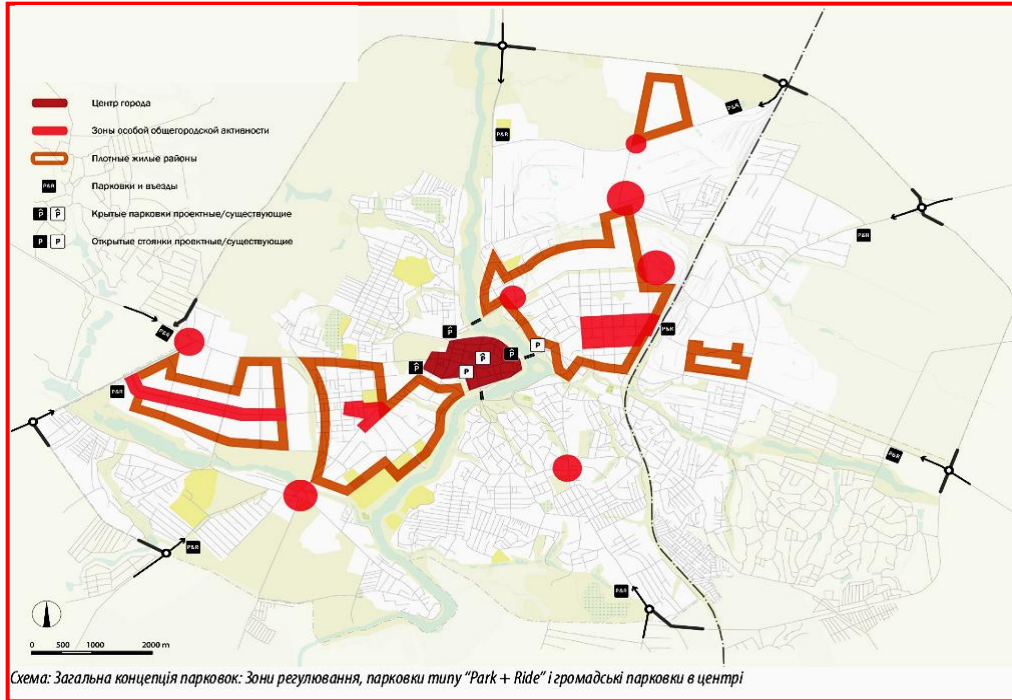


Менеджмент внутрішнього руху.

- Розробка мапи управління рухом в масштабі міста).



Цільові стратегії: Паркування.



Центр міста.

- Звільнення від трафіку маятникової міграції.
- Забезпечення парковками.
- Доступність.

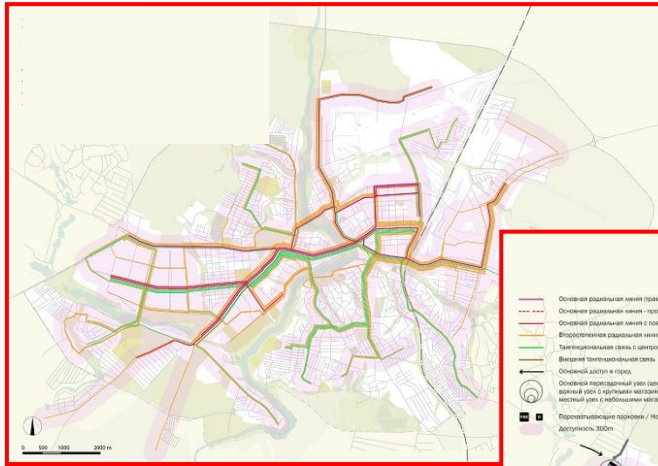
Зони загальноміської активності.

Рішення парковок для закладів обслуговування населення:

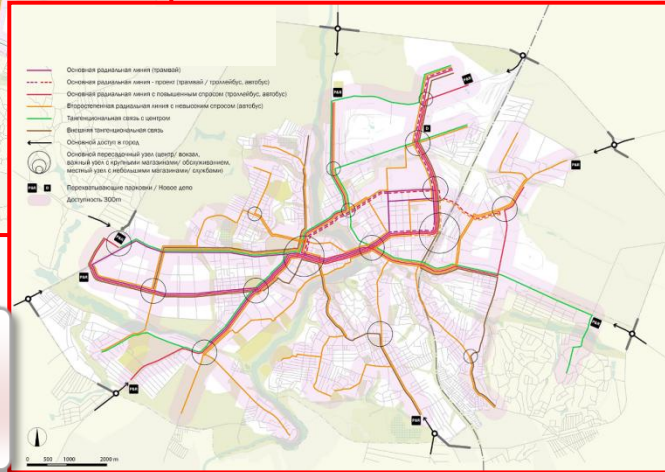
- Доступність.
- Забезпечення паркуванням.
- Правила паркування.



Цільові стратегії: Громадський транспорт.



Існуюче положення.



**Концепція міського
громадського транспорту.**

Існуюче положення.

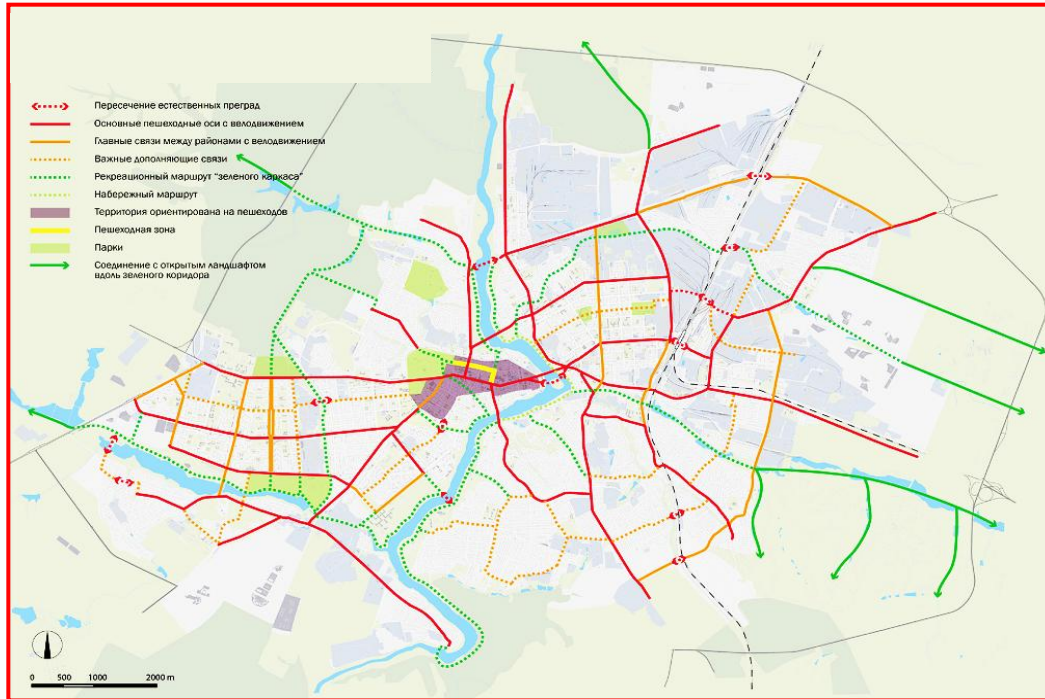
- Ключ до поліпшення якості покриття громадським транспортом в наданні альтернативи приватному транспорту і підвищенні якості міського середовища.

**Концепція міського
громадського транспорту.**

- Підвищення кількості пересадочних вузлів в мережі:
- Основні радіальні мережі.
 - Другорядні радіальні мережі.
 - Тангенціальні лінії.



Цільові стратегії: М'яка мобільність – пішоходи та велорух.



Пішохідні зв'язки.

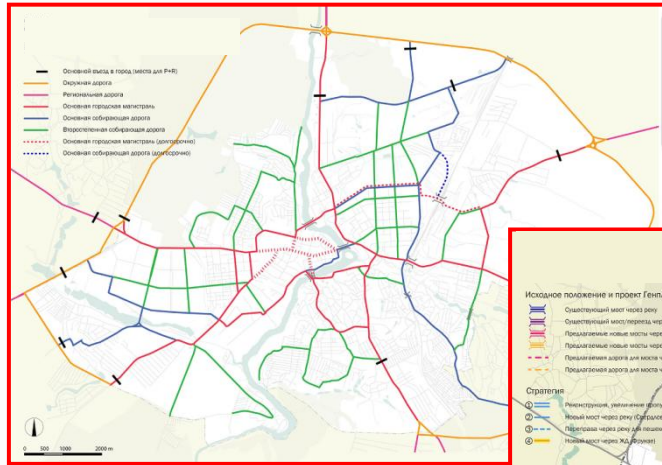
- Мальовничі маршрути.
- Акцент на «Корсо» та вулиці центру

Велосипедна мережа.

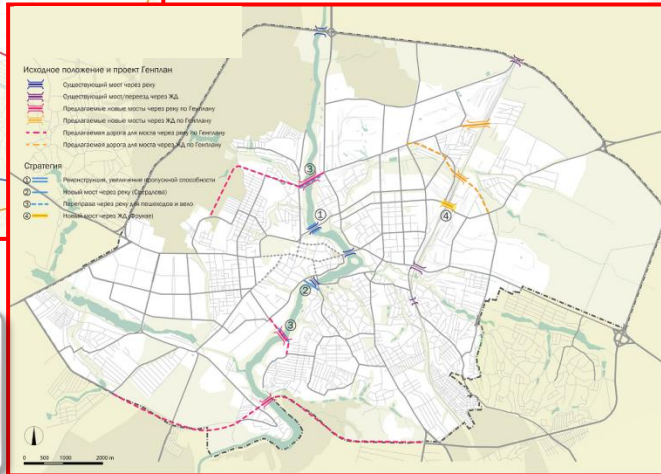
- Першочерговість маршрутів в центр.
- Акцент «Корсо».
- Формування локальної мережі.
- Інтеграція в існуючу транспортну мережу.



Цільові стратегії: Ієрархія доріг для мультимодального використання.



Концепція ієрархії вулиць.



Мостові переходи.

Концепція ієрархії доріг.

- Зовнішньоміська мережа.
- Внутрішньоміська мережа вулиць.
- Магістральні та «збираючі» вулиці.

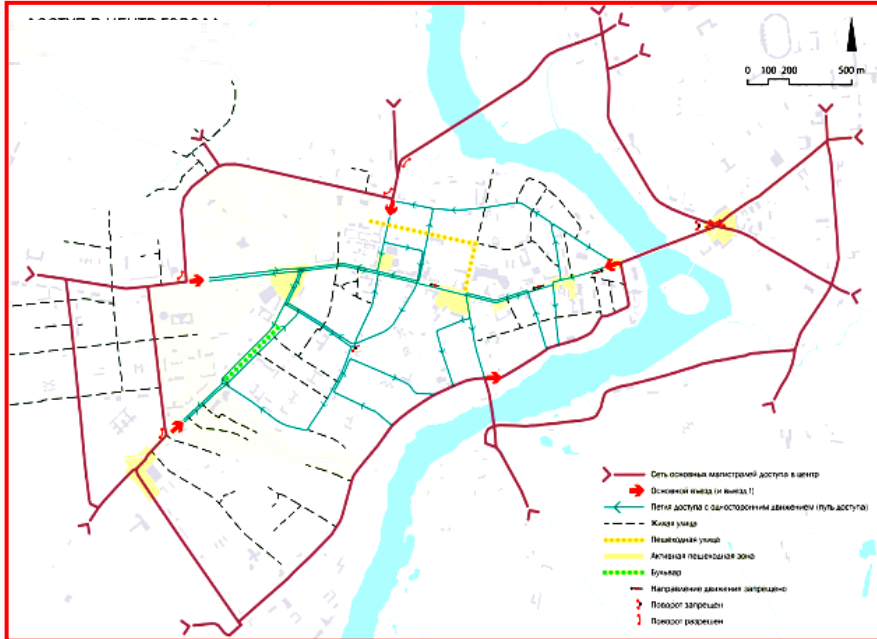
Мостові переходи.

- Необхідність збереження можливості будівництва нових мостів.
- Збереження довгострокових стратегій.



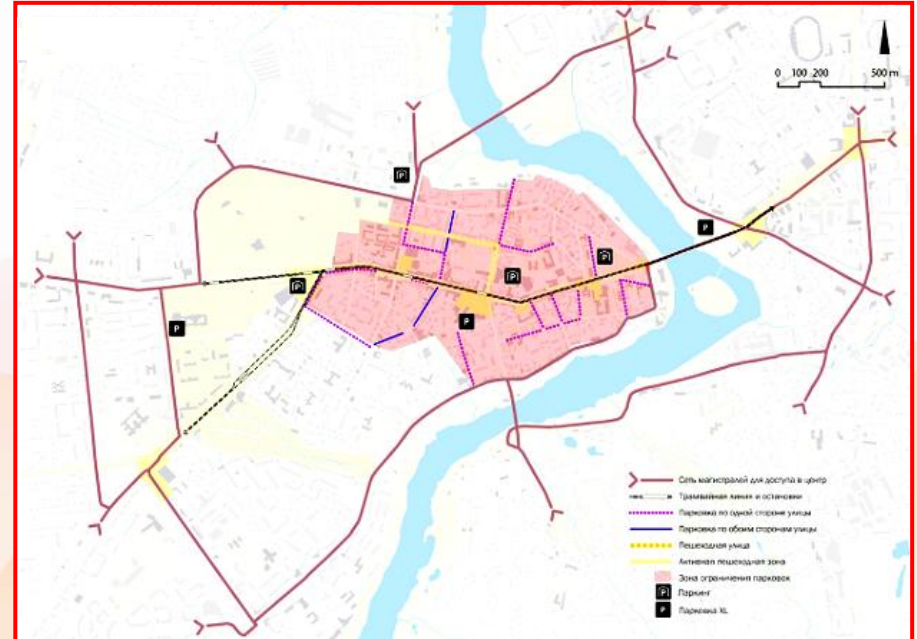


Ключові елементи: Центр, приватний транспорт



Концепція доступу приватного транспорту «петля».

- Розгрузка мосту по вул. Соборній.
- Застосування системи «петлі» з одностороннім рухом.

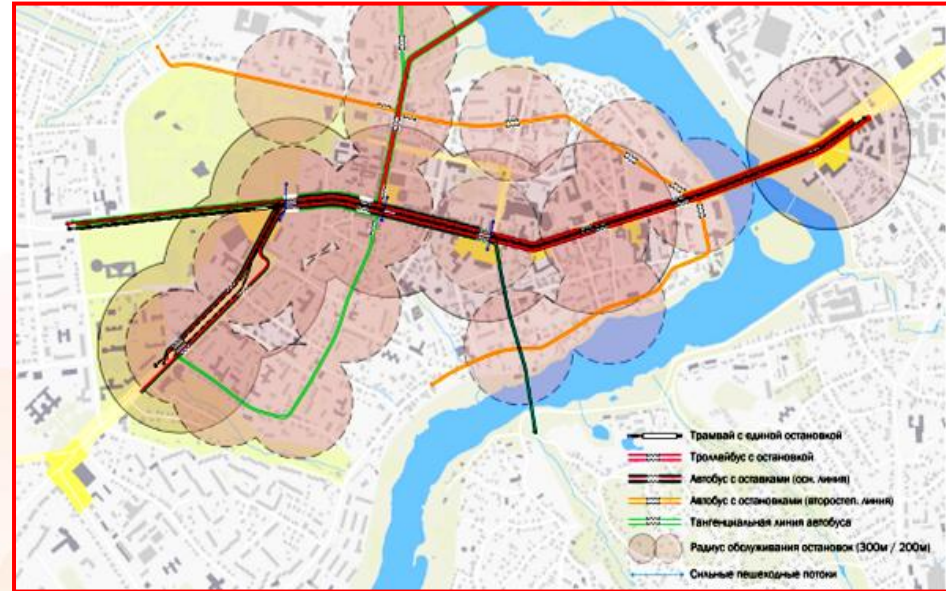
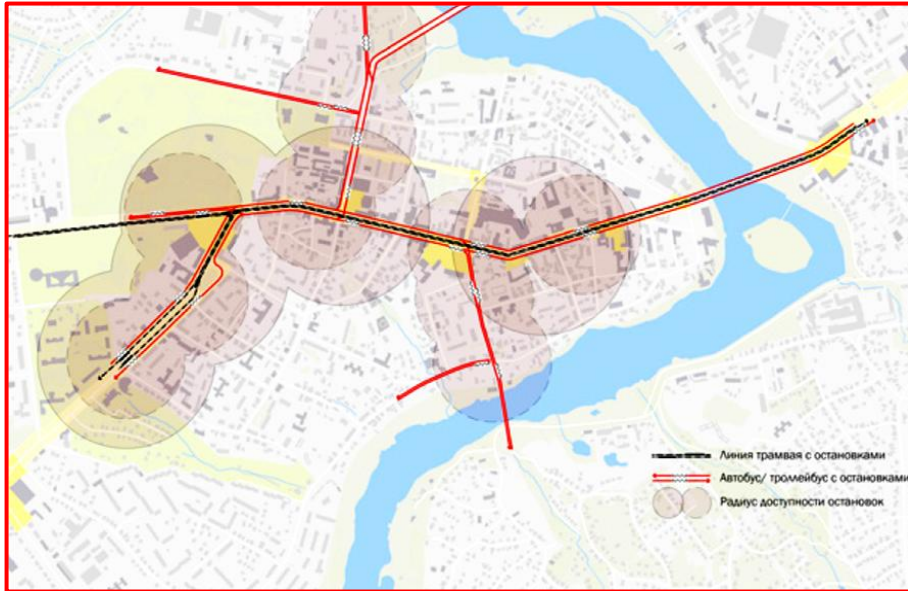


Концепція парковок з чіткими пріоритетами.

- Поліпшення доступу до гаражів-парковок.
- Зменшення плати та часу парковки.



Ключові елементи: Центр, громадський транспорт



Покриття і зупинки існуючої мережі громадського транспорту в центрі міста

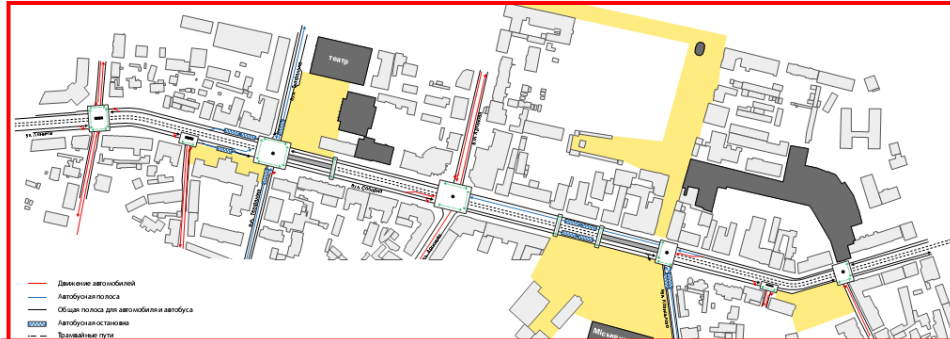
- Пасажирам важко зорієнтуватися, де знаходяться зупинки конкретних маршрутів.
- Трамвайні зупинки та зупинки автобусів, тролейбусів знаходяться далеко одна від одної.

Концепція доступу громадського транспорту до центру.

- Рівномірне розташування зупинок.
- Створення пересадочних вузлів громадського транспорту.



Ключові елементи: вулиця Соборна. Концепція «Корсо» в центрі міста.



Концепція поліпшення якості вулиці Соборної.

- Зовнішній вигляд вулиці.
- Пріоритет використання громадського транспорту.
- Якісні матеріали.



Схема: Комплексна концепція менеджменту трафіку та міського дизайну для вул. Соборної

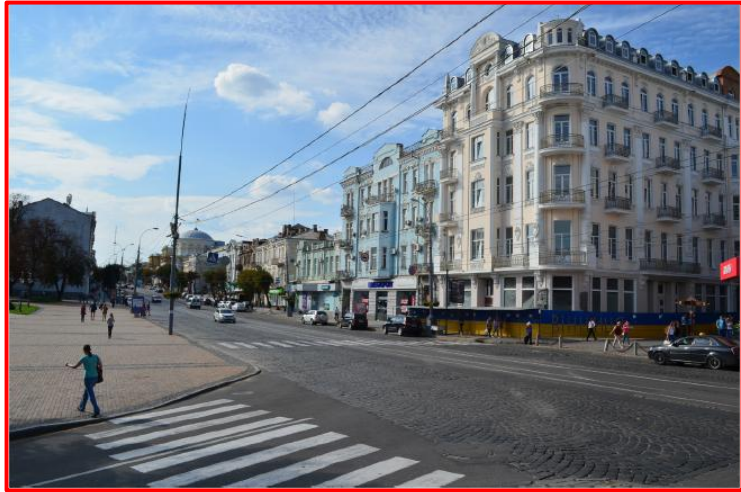
Управління трафіком автомобільного руху.

- Принципи управління трафіком.
- Компактні лінії і зупинки громадського транспорту.

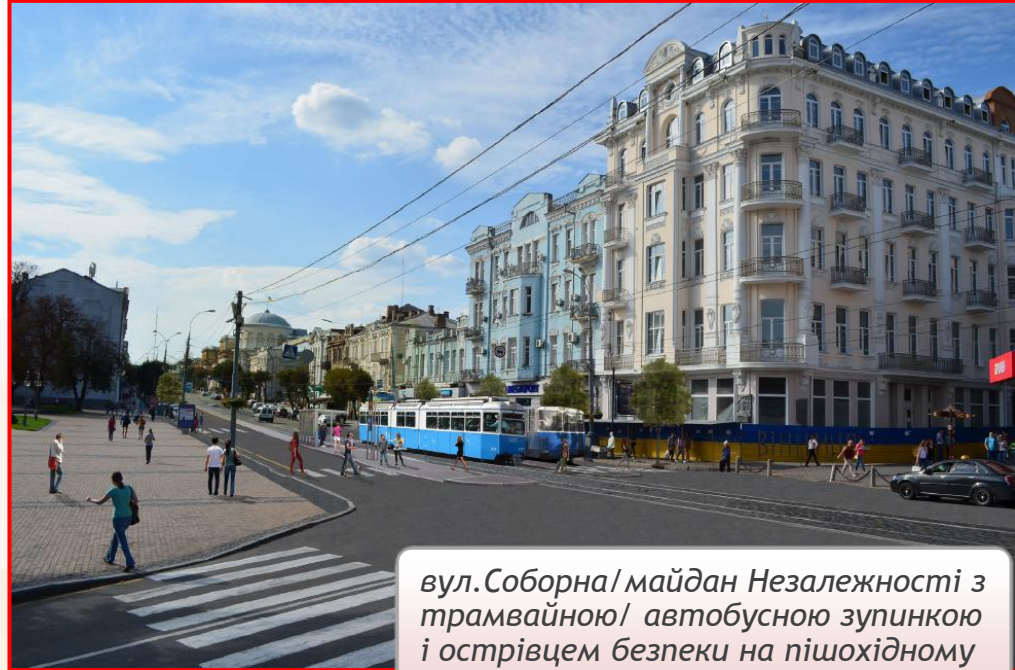




Ключові елементи: вулиця Соборна. Концепція «Корсо» в центрі міста.



вул.Соборна/ майдан Незалежності.
Існуючий стан

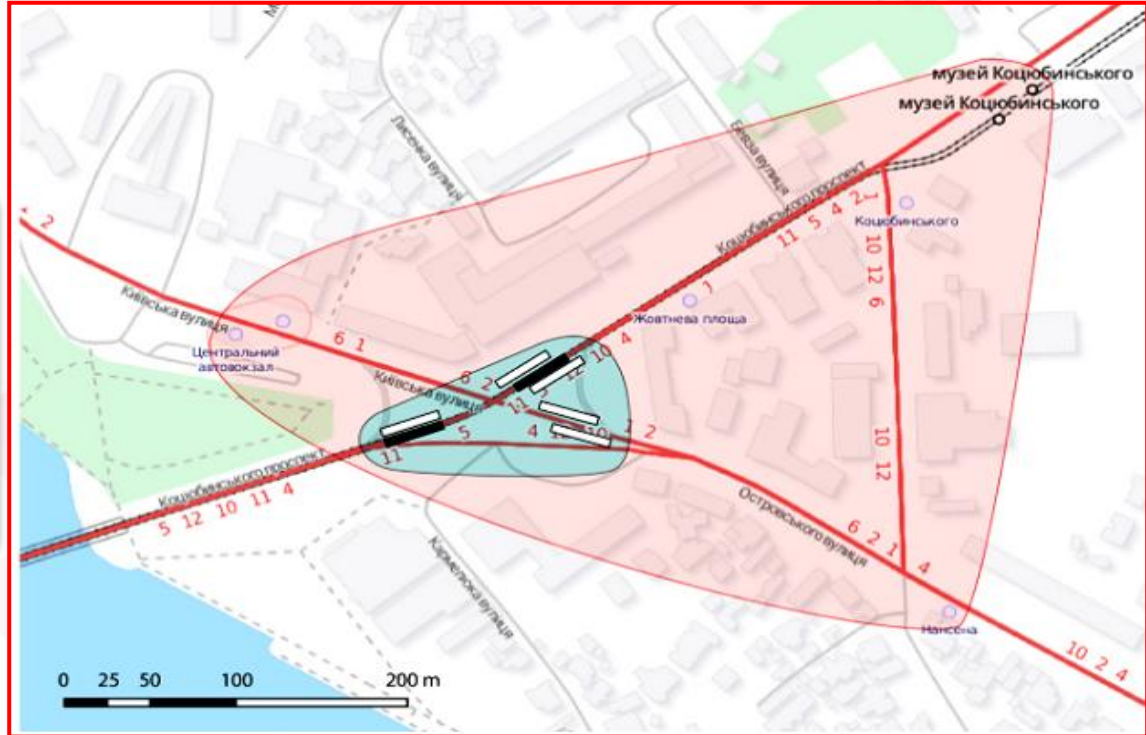


вул.Соборна/ майдан Незалежності з
трамвайною/ автобусною зупинкою
і острівцем безпеки на пішохідному
переході на дуже активній ділянці
руху в місті



Ключові елементи: площа Жовтнева – головний вузол пересадки громадського транспорту.

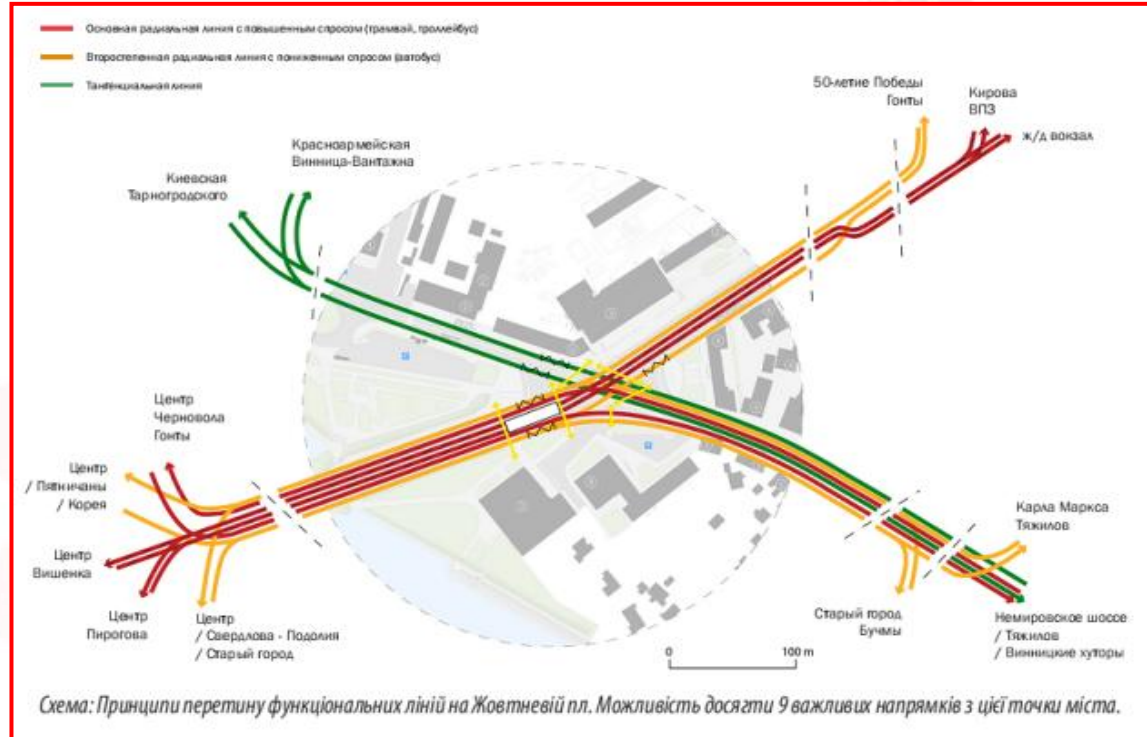
Перегруповання смуг формує компактне перехрестя на площі Жовтневій (блакитний – проект) замість кількох зупинок, сильно віддалених одна від одної (червоний – існуючий стан)





Ключові елементи: площа Жовтнева – головний вузол пересадки громадського транспорту.

Принципи перетину функціональних ліній на площі Жовтневій.
Можливість досягти 9 важливих напрямків з цієї точки міста





Ключові елементи: площа Жовтнева – головний вузол пересадки громадського транспорту.

Площа Жовтнева. Варіант з організацією трамвайних зупинок відповідно до українських норм, в кожному напрямку до перехрестя. Автобусні зупинки перенесені з вул. Соборної на просп. Коцюбинського та вул. Островського

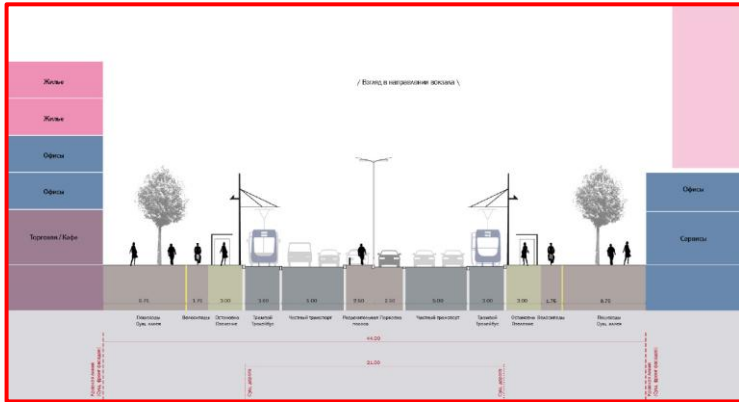


Схема: Жовтнева пл., варіант з організацією трамвайних зупинок відповідно до українських норм в кожному напрямку до перехрестя. Автобусні зупинки перенесені з вул. Соборної на пр-т Коцюбинського та вул. Островського.

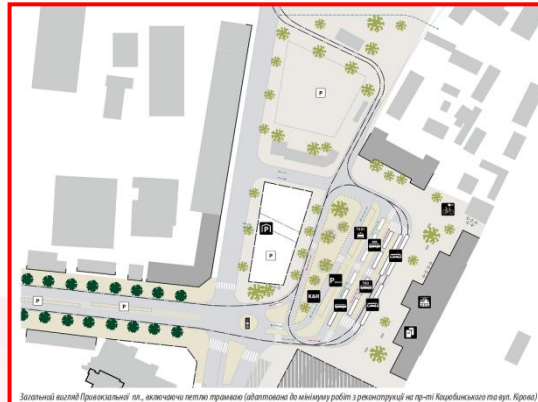




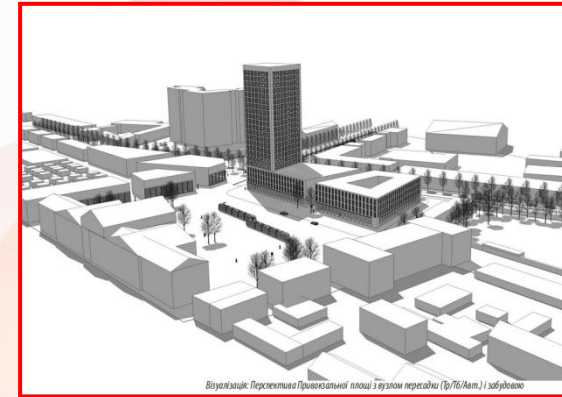
Ключові елементи: площа Привокзальна – новий хаб громадського транспорту та субцентру.



просп. Коцюбинського ; профіль вулиці з трамвайними лініями (при мінімальній реконструкції)



Загальний вигляд Привокзальної площі, включаючи петлю трамваю (мінімум робіт з реконструкції на просп. Коцюбинського та вул. Кірова)



Перспектива Привокзальної площі з вузлом пересадки (Трам. / Трол. / Авт.) і забудовою



Ключові елементи: Район вулиці Кірова. Розвиток внутрішньої частини міста.

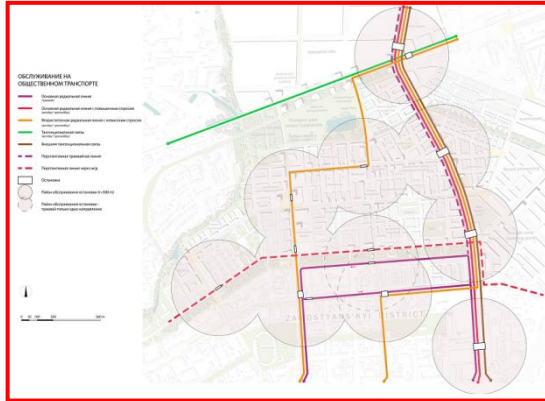


*Візуалізація довготермінового бачення розвитку району Кірова.
Розташування ділянки в структурі Вінниці, річка Південний Буг і центр міста на задньому плані.*

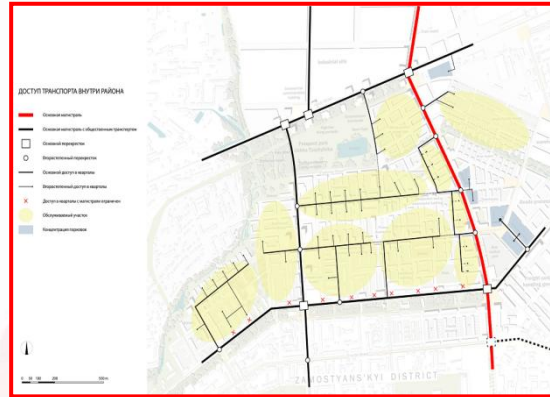
*Візуалізація
довготермінового бачення
розвитку району Кірова.
Розташування ділянки в
структурі Вінниці, річка
Південний Буг і центр міста
на задньому плані.*



Ключові елементи: Район вулиці Кірова. Розвиток внутрішньої частини міста.



Доступність і обслуговування громадським транспортом. Повне покриття з акцентом на "Корсо"



Принципи доступності для приватного автотранспорту. Внутрішній простір кварталів вільний від транзиту транспорту



Принципи розміщення приватних і громадських парковок. Різні рішення без парковок у внутрішніх дворах!



Ключові елементи: Район вулиці Кірова. Розвиток внутрішньої частини міста.



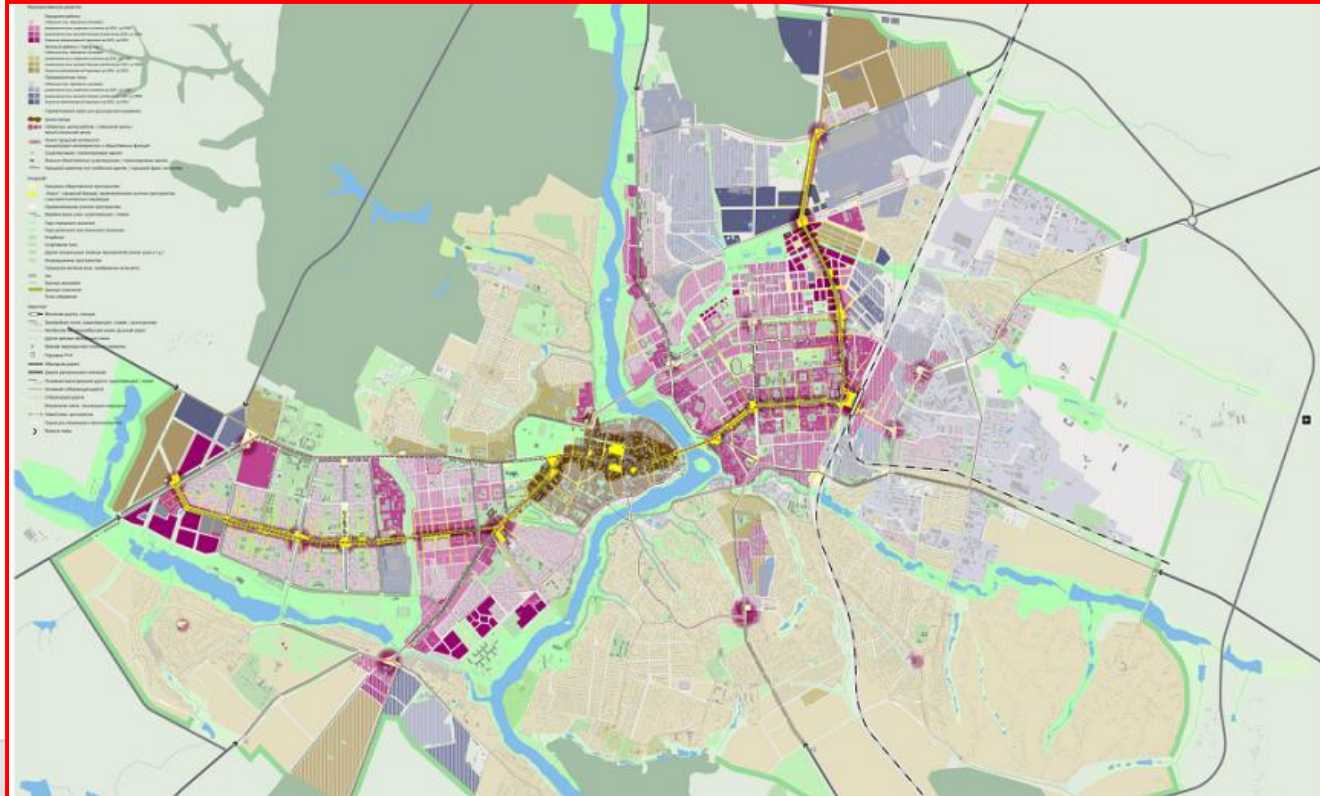
Довгострокове бачення розвитку міської і зеленої структури району Кірова. Існуюча структура району Замостя продовжується і розвивається в нову міську структуру



Перша стадія розвитку уздовж "Корсо" по Кірова, міський ринок і західні околиці



План для керівництва у подальшій роботі





Вінницька
міська рада

Дякуємо з увагу

