

жуть виникати наноси снігу, які становлять небезпеку для транспортних засобів і перешкоджають снігоочищенню.

Щодо спеціальних і унікальних типів шумозахисних екранів, то умови їхнього обслуговування слід передбачувати ще на стадії проектування. Зокрема екрани «звивистої» конфігурації можуть бути недосяжні для очищення від пилу й бруду. В першу чергу це стосується фігурних екранів та екранів з великими виступами верхньої частини. А шумозахисні екрани, що розташовуються позаду підпірної стінки, взагалі необхідно захищати додатковими огорожами, щоб створити перешкоду випадковим перехожим, дітям і підліткам. Екрани, встановлені на мостах, можуть обмежувати доступ до інших комунікацій.

Слід відзначити, що деревні і чагарникові насадження, висаджені вздовж автомагістралей мають виняткову здатність затримувати і поглинати шумові впливи. Так, багаторядна смуга зелених насаджень заввишки 5—6 м здатна відчутно знижувати рівень шуму. Найбільший ефект роблять смуги шириною 25—30 м. При цьому спостерігається зниження рівня шуму на 10—12 дБ(А). Однак в зимовий період захисна функція зелених насаджень знижується в 3—4 рази.

До того ж на всіх магістралях завжди існують місця, де посадка шумозахисних смуг зелених насаджень неможлива. Як правило це зона перехрестя, а саме трикутник безпеки (трикутник видимості) та підходи до пішохідних переходів і зупинок громадського транспорту.

Таким чином, саме такі розриви шумозахисних зелених насаджень доцільно доповнювати шумозахисними екранами, а смуги зелених насаджень виконувати рядовими посадками листяних і хвойних порід.

ПОТРЕБИ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ У ПІДЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ. ХАРКІВСЬКИЙ ДОСВІД ПРОЕКТУВАННЯ

Микулинський В.І.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

Завдяки останнім змінам державних будівельних нормативів потреби маломобільних груп населення будуть враховуватись саме в нових підземних пішохідних переходах. Нажаль в місті Харкові поява цих переходів відбувається виключно завдяки розвитку метрополітену.

Проте, діючі підземні переходи також потребують модернізації. Нагадаємо, що основними заходами, яких слід вжити в цьому напрямку є:

- будівництво похилих пандусів, ескалаторів і спеціальних підйомників;
- облаштування сходів системою підігріву і неслизькими накладками;
- впровадження системи подачі звукових сигналів для пішоходів з вадами зору;
- внесення відповідних змін до діючої системи навігації.

Проблема полягає в тому, що в місті є цілий ряд інших місць, де існує нагальна потреба у спорудженні позавуличних пішохідних переходів. Але обрати з них піонера – справа не з легких. Пропонуємо розглянути одне з можливих місць на вулиці Євгена Котляра, в районі Привокзальної площі (рис.1).

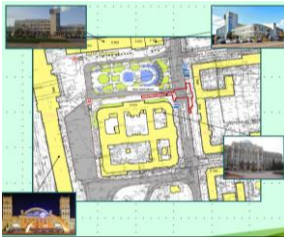


Рисунок 1 - Ситуаційний план

Місце обрано не випадково, оскільки Південний вокзал міста – одна з візитівок першої столиці. Саме сюди зазвичай вперше потрапляють гості та жителі міста, коли приїждять до Харкова і саме тут, в районі Привокзальної площі, знаходиться один з найскладніших транспортно-пересадочних вузлів м. Харкова, де в часи пік спостерігаються значні транспортні та пішохідні потоки.

Пішохідні потоки в цьому районі спрямовані переважно від Південного вокзалу до зупинок громадського транспорту і у зворотньому напрямку. Не зажаючи на існуючий наземний пішохідний перехід, пішоходи нерідко еретинають проїжджу частину у негановлених місцях, що спричиняє виникнення ДТП.

Будівництво підземного пішохідного переходу попід вулицею Є. Котляра надасть можливість не тільки підвищити безпеку дорожнього руху, а й покращити пропускну спроможність проїжджої частини. Основні заходи, що відповідають потребам маломобільних груп населення відповід-

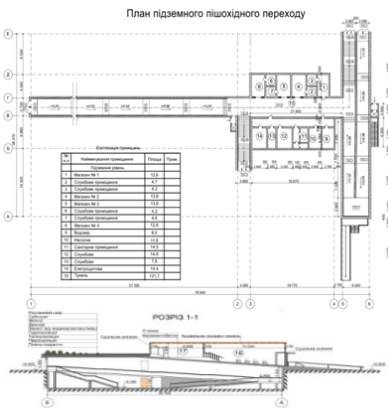


Рисунок 2 - План та розріз підземного пішохідного переходу

но до діючих нормативів зображені на плані переходу (рис.2). Зокрема проектне рішення передбачає спорудження підземного переходу через вул. Є.Котляра з 3-ма виходами і ліфтами.

Така кількість виходів зумовлена червоними лініями, шириною існуючих тротуарів і конфігурацією пандусу у бік вул. Слов'янської. Ліфти передбачені на кожному боці вулиці Є. Котляра.

Входи і виходи в підземний перехід передбачаються критими. На покриттях виходів з переходу передбачено експлуатовану зелену покрівлю з трав'яним газоном. Перехід має надземну частину. В підземній частині переходу передбачаються торговельні заклади та технічні приміщення для обслуговування переходу. Візуалізацію проектного рішення зображено на рис. 3.



Рисунок 3 - Візуалізація проектного рішення

Слід відзначити, що будівництво підземного переходу на цій ділянці пов'язане з цілим рядом труднощів у організації дорожнього руху під час будівництва, а також наявністю значної кількості існуючих інженерних мереж.

ТРАНСПОРТНА КЛАСИФІКАЦІЯ МІСТ

Тяжкороб Д.С.

Науковий керівник – Шишкін Е.А., канд. техн. наук, доцент

Необхідність в масовому транспорті в містах виникла у XVIII ст., коли міста досягли великих розмірів, і подальший їх розвиток стримувався відсутністю масового міського транспорту, тобто такого транспорту, яким могли б користуватися широкі верстви населення.

Територіальний розвиток міст в усі часи обумовлювався швидкісними характеристиками масових внутрішньоміських пересувань. Так, для середньовічного міста, в якому був відсутній масовий транспорт і пересування здійснювалися пішки зі швидкістю сполучення 4 км/год, максимальні розміри міста не перевищували 12–15 км². За умов використання кінської тяги на залізниці зі швидкістю 8 км/год розміри міста збільшуються до 50 км², при використанні звичайного вуличного транспорту зі швидкістю сполучення 16 км/год розміри міста поширюються до 200 км². Підвищення швидкості сполучення до 25 км/год шляхом використання експресних ліній вуличного транспорту дозво-