

ВІННИЦЬКА МІСЬКА РАДА

# КОМПЛЕКСНА СТРАТЕГІЯ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ І ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ

**Стратегічний документ  
Березень 2015 р.**

**Замовники:**

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



**Консультанти:**

mrs partner ag  
Birmensdorferstrasse 55  
CH-8004 Zürich

Tel +41 (0)44 245 46 03  
info@mrspartner.ch  
<http://www.mrspartner.ch>



Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH Tel +41 (0)44 245 46 09  
Birmensdorferstrasse 55  
CH-8004 Zürich

staedtebau@wetering.ch  
<http://www.wetering.ch>



Ernst Basler + Partner AG  
Mühlebachstrasse 11  
CH-8032 Zürich

Tel +41 (0)44 395 16 16  
Fax +41 (0)44 395 16 17  
<http://www.ebp.ch>

# ЗМІСТ

- ВСТУП
  
- 1 РАМКИ УМОВ
  - 1.1 СТРУКТУРА МІСТА І ПІДХІД
  - 1.2 ПОТЕНЦІАЛИ І ТЕНДЕНЦІЇ ДЛЯ ЕВОЛЮЦІЇ
  - 1.3 МОДЕЛІ І ВАРІАНТИ РОЗВИТКУ
  
- 2 РАМКИ ДЛЯ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ
  - 2.1 ПОСТУЛАТИ СТРАТЕГІЇ
  - 2.2 ПРИНЦИПИ РОЗВИТКУ
  - 2.3 ОБРАЗ МАЙБУТНЬОГО ІПЛАН-СИНТЕЗ
  
- 3 ЦІЛЬОВІ СТРАТЕГІЇ
  - 3.1 МІСЬКИЙ РОЗВИТОК І ЛАНДШАФТ
  - 3.2 ПРИВАТНИЙ АВТОТРАНСПОРТ
  - 3.3 ПАРКУВАННЯ
  - 3.4 ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ
  - 3.5 М'ЯКА МОБІЛЬНІСТЬ
  - 3.6 ІЄРАРХІЯ ДОРІГ
  
- 4 КЛЮЧОВІ ЕЛЕМЕНТИ
  - 4.1 ЦЕНТР МІСТА – ПОКРАЩЕННЯ ДОСТУПНОСТІ
  - 4.2 ВУЛИЦЯ СОБОРНА – КОНЦЕПЦІЯ “КОРСО”
  - 4.3 ЖОВТНЕВА ПЛОЩА – ПЕРЕСАДКОВИЙ ВУЗОЛ
  - 4.4 ПРИВОКЗАЛЬНА ПЛОЩА – ХАБ І СУБЦЕНТР
  - 4.5 РАЙОН ВУЛИЦІ КІРОВА – РОЗВИТОК ВНУТРІШНЬОЇ ЧАСТИНИ МІСТА
  
- 5 ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ
  - 5.1 ЗАХОДИ ТА ЇХ ПРІОРИТЕТНІСТЬ
  - 5.2 УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСОМ

# ВСТУП

## Проект структуризації простору європейського міста

Комплексна стратегія міського транспорту та просторового розвитку закладає основу для генерального плану м.Вінниця. Відповідно до свого визначення в системі планування України, Генеральний план міста, як і Стратегія, по суті, є просторовим планом і не стосується економічної чи соціальної політики розвитку. Його завдання – створити просторові умови для покращення якості екології міста, його соціальних зв'язків, економічного зростання – тобто, сталого розвитку. Економіка і суспільство та їх поточний стан і потенціал наповнюють інформацією аспекти просторового плану, але напрямок, обраний планом, бере свій початок з міських і районних просторових структур, і вже потім поширюється на економіку і суспільство, а не навпаки.

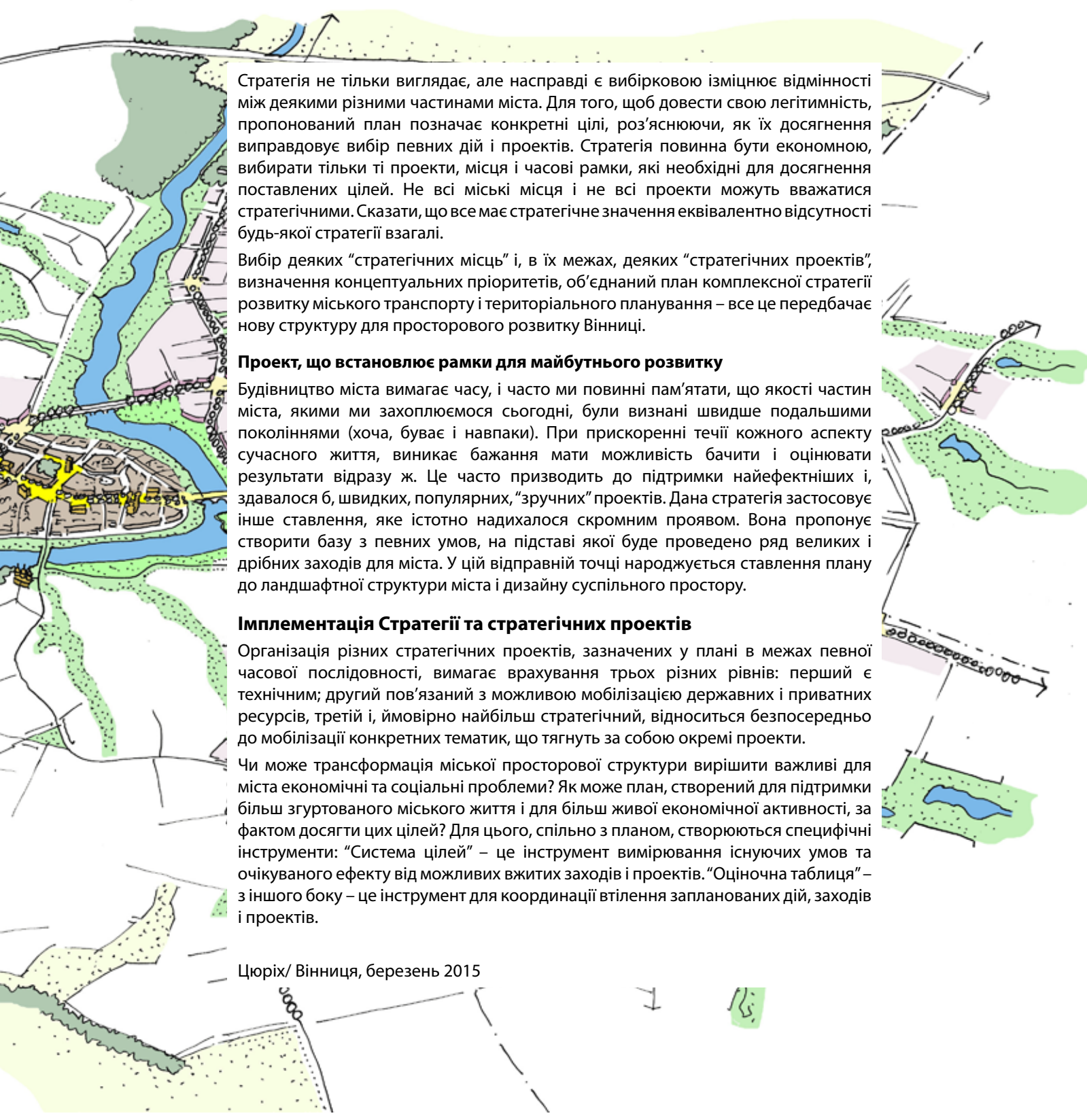
Невизначеність та інерція – це причини, за якими Генерального плану, як комплексного документа, який намагається вирішити всі питання навкруги, недостатньо. Потрібен підхід, який спрямований на різноманітні і конкретні дії (стратегічні проекти – в конкретних областях – в стратегічних місцях), що можуть дати конкретну відповідь на ті потреби і питання, які розглядаються містом в якості стратегічних.

Очевидно, що проблемою такої виборчої просторової політики є проблема легітимності. Чому саме ці дії, а не інші? Чому в цих місцях, а не в інших? Чому саме зараз, а не пізніше? Тут важливо пам'ятати, що легітимність – не те ж саме, що законність і повага до законів. Під легітимністю мається на увазі узгодженість, і більше того, об'єднання різних груп і соціальних суб'єктів навколо довгострокового бачення. Це пояснює значення, яке Комплексна стратегія інтегрованого міського транспорту і просторового розвитку надає баченню “комфортного інноваційного європейського міста” відповідно до Стратегії “Вінниця-2020”, та інструментам, якими це бачення майбутнього може бути ефективно досягнуто.

## Стратегічний підхід

Стратегічне просторове планування – це питання вибору певних дій у конкретних місцях, з метою зміни просторової структури міста. Це вибір термінів і послідовності реалізації проектів, визначення основних характеристик їх просторових взаємин, які вони безпосередньо створюють в своєму контексті і в глобальному міському середовищі.

Проекти, які план розглядає як стратегічні, в більшості випадків, є великими проектами, створеними для вирішення складних завдань. Їх втілення повинно виконуватися декількома міськими центрами і безліччю громадських і приватних осіб, кожна з яких скута певними бюджетними обмеженнями. Очевидно, що це піддає всю стратегію – і генеральний план – безперервному процесу обговорення. Кожен із варіантів, виконаних в рамках конкретних економічних, соціальних і політичних умов, стратегія перевіряє на предмет складності виконання та ефективності.



Стратегія не тільки виглядає, але насправді є вибірковою зміцнює відмінності між деякими різними частинами міста. Для того, щоб довести свою легітимність, пропонується план позначає конкретні цілі, роз'яснюючи, як їх досягнення виправдовує вибір певних дій і проектів. Стратегія повинна бути економічною, вибирати тільки ті проекти, місця і часові рамки, які необхідні для досягнення поставлених цілей. Не всі міські місця і не всі проекти можуть вважатися стратегічними. Сказати, що все має стратегічне значення еквівалентно відсутності будь-якої стратегії взагалі.

Вибір деяких "стратегічних місць" і, в їх межах, деяких "стратегічних проектів", визначення концептуальних пріоритетів, об'єднаний план комплексної стратегії розвитку міського транспорту і територіального планування – все це передбачає нову структуру для просторового розвитку Вінниці.

### **Проект, що встановлює рамки для майбутнього розвитку**

Будівництво міста вимагає часу, і часто ми повинні пам'ятати, що якості частин міста, якими ми захоплюємося сьогодні, були визнані швидше подальшими поколіннями (хоча, буває і навпаки). При прискоренні течії кожного аспекту сучасного життя, виникає бажання мати можливість бачити і оцінювати результати відразу ж. Це часто призводить до підтримки найефектніших і, здавалося б, швидких, популярних, "зручних" проектів. Дана стратегія застосовує інше ставлення, яке істотно надихалося скромним проявом. Вона пропонує створити базу з певних умов, на підставі якої буде проведено ряд великих і дрібних заходів для міста. У цій відправній точці народжується ставлення плану до ландшафтної структури міста і дизайну суспільного простору.

### **Імплементация Стратегії та стратегічних проектів**

Організація різних стратегічних проектів, зазначених у плані в межах певної часової послідовності, вимагає врахування трьох різних рівнів: перший є технічним; другий пов'язаний з можливою мобілізацією державних і приватних ресурсів, третій і, ймовірно найбільш стратегічний, відноситься безпосередньо до мобілізації конкретних тематик, що тягнуть за собою окремі проекти.

Чи може трансформація міської просторової структури вирішити важливі для міста економічні та соціальні проблеми? Як може план, створений для підтримки більш згуртованого міського життя і для більш живої економічної активності, за фактом досягти цих цілей? Для цього, спільно з планом, створюються специфічні інструменти: "Система цілей" – це інструмент вимірювання існуючих умов та очікуваного ефекту від можливих вжитих заходів і проектів. "Оціночна таблиця" – з іншого боку – це інструмент для координації втілення запланованих дій, заходів і проектів.

Цюрих/ Вінниця, березень 2015



# 1. РАМКИ УМОВ

**Огляд аналітичної роботи і найбільш важливих тенденцій при визначенні та позиціонуванні просторової структури Вінниці сьогодні. Поглиблений аналіз і оцінка містяться в Технічному звіті.**

# 1.1 СТРУКТУРА МІСТА І ПІДХІД

---

Мальовнича система природних просторів як базова структура

---

Зелене місто

---



Природні якості долин і набережних річки – основні природні активи, що структурують ландшафт. Це значний потенціал для виявлення структури міста та підвищення якості життя в прилеглих районах. Коли такі природні елементи програмуються, оформляються і розвиваються як простори рекреації, місто в цілому набуває більш сталого навколишнього середовища для всіх жителів.

---

Історичні місця і локальна ідентичність

---

Сталий фундамент міського життя

---



Центр міста оточений мальовничими елементами і складається з привабливих міських просторів. Тим не менш, у даний час багато важливих точок міста недостатньо виявлені і слабо інтегровані в життя міста, а історичні маршрути впізнавані лише частково. Підвищення візуалізації окремих історичних місць та відновлення історичних вуличних осей як тінистих міських алей, зроблять окремі райони більш впізнаваними, покращуючи єдність міського простору.

---

Розширення міста на початку 20-го століття

---

Розвиток внутрішньої частини міста: ущільнення і комплексний розвиток міського середовища

---



Відносно великі райони на сході і заході від центру міста мають чітку структуру міських кварталів і вулиць. Через відносно невеликий розмір ділянок, які забудовуються, та поступову реструктуризацію функцій за будови, ці території досить інтенсивно використовуються. Існуюча квартальна структура є важливою основою для розвитку міста за рахунок заповнення та консолідації кварталів у складнофункціональному ключі та формуванні виразного образу вуличних просторів.



---

### Модерністські житлові райони

---

Розвиток внутрішнього простору:  
реконструкція та розвиток

---



Мікрорайон є ще однією доміантою міської морфології. Незважаючи на наявність чіткої транспортної структури, йому не вистачає чіткого поділу між вуличними просторами і значною площею внутрішніх озелених просторів. Потенціал підвищення якості життя полягає в помірному ущільненні для кращого змішування функцій, в реконструкції або заміні існуючих будівель з метою розширення життєвого простору і ревалідації загальних дворових просторів в якісну внутрішню мережу спокійних зелених зон.

---

### Промислові об'єкти і території "браунфілд"

---

Внутрішній розвиток: активація

---



Обширні промислові ділянки є ще одним характерним наслідком модерністської планової системи. Багато з них працюють не на повну потужність, володіючи при цьому сильним бар'єрним ефектом (непрохідність, занедбаність) і часто займаючи території з очевидним потенціалом для розвитку міста. Диверсифікація цих монофункціональних зон (шляхом інтеграції нових типологій і функцій) і покращення їх проникності (за рахунок відтворення наявних або нових зв'язків) створюють величезний потенціал для розвитку міста.

---

### Індивідуальна забудова в районах з пагорбами

---

Збереження зеленого образу

---



Малоповерхова забудова, розташована в районах з пагорбами, вигідно відрізняється ландшафтними особливостями, але страждає через обмежений доступ громадського транспорту і відсутність послуг. Розвиток таких районів має відбуватися вкрай обережно, за рахунок консолідації цих територій з урахуванням існуючих кордонів. Важливо дотримуватись не тільки поверховості і ландшафту, але й дрібнопористу історичну структуру ділянок.

---

Добре розвинена дорожня мережа

---

Ліквідація прогалин і покращення ієрархії

---



Топографія, гідрографія і промислова інфраструктура роблять сильний вплив на розвиток дорожньої мережі. Існують тільки кілька мостів через річку Південний Буг. Прямого зв'язку між зовнішніми районами не існує. Тому більшість периферійних районів мають низьку щільність і зайнятість населення. Залізниця і обширні промислові зони ріжуть деякі історичні зв'язки, створюючи серйозні прогалини, особливо для "м'якої" мобільності.

---

Протяжна система громадського транспорту

---

Недостатньо використований мережевий ефект

---



Сучасна організація мережі значною мірою ґрунтується на транспортних засобах, а не на попиті, що створює концентрацію транспортних засобів уздовж головних коридорів. Тим не менш, громадський транспорт сьогодні більшість житлових районів і робочих зон, пов'язуючи їх із центром міста. Розмір мережі також є оптимальним для трамваїв і тролейбусів/ автобусів (не більше 5 км від центру, що означає не більше 15-20 хв. для поїздки в центр за умови безперебійної роботи).

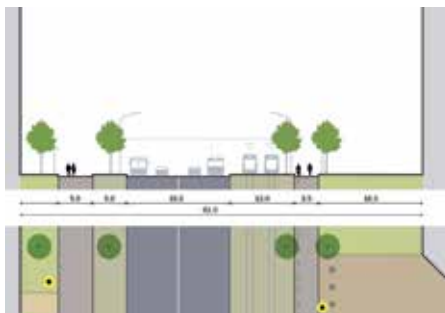
---

Широкі вуличні простори

---

Зручний простір для всіх видів транспорту

---



У минулому, по мірі розширення міста, була створена протяжна вулична мережа, яка структурує міські простори і транспортні потоки. Сьогодні вони значною мірою орієнтовані на потреби індивідуального автотранспорту. Володіючи великим потенціалом для покращення організації дорожнього руху, профілі існуючих вулиць містять достатньо місця для різних видів транспорту (в тому числі для велосипедів), а також для якісного озеленоного суспільного простору.



# 1.2 ПОТЕНЦІАЛИ І ТЕНДЕНЦІЇ ДЛЯ ЕВОЛЮЦІЇ

## Міські функції

Населення Вінниці практично рівномірно розподіляється по обох берегах річки Південний Буг. Тільки 13% жителів живуть зі східного боку від залізниці. Робочі місця в сфері промисловості на 60% розташовані у східній від річки частині міста, робочі місця у сфері обслуговування – в основному в західній частині, що включає центр міста. Однак, опускаючи природний поділ Вінниці на два береги, основний урбанізований коридор має протяжну форму “Західний кордон – Схід, до залізниці”. Близько 70% населення, більше 80% робочих місць, практично вся велика і середня комерція, соціальні служби і місця дозвілля розташовані в цьому коридорі. Структурований ефективною трамвайно-тролейбусною мережею, цей коридор формує “хребет” міста, що складається з його центру і щільних міських районів, оточений мальовничими пагорбами з індивідуальною забудовою та індустріальними зонами.

Дослідження потенціалу розвитку показує, що денсифікація і трансформація маловикористовуваних ділянок всередині існуючого урбанізованого “хребта” може розкрити потенціал, достатній, щоб забезпечити комфортне проживання близько 80000 нових жителів, враховуючи збільшення житлової площі на людину. При цьому необхідні тільки невеликі продовження (комплектація) існуючої міської тканини, без екстенсивного розвитку територій на схід від залізниці.

Таким чином, місто зіткнулося з несподіваною дилемою – наявністю занадто великого потенціалу і можливостей розвитку! Реалізація його половини (+33 000 жителів до 2031г.) – досить амбітна озвучена мета міської ради Вінниці. Це і є точка відліку для Комплексної стратегії міського транспорту і просторового розвитку м.Вінниця.



Схема: Існуюча міська структура із зонами потенційної трансформації та розвитку.

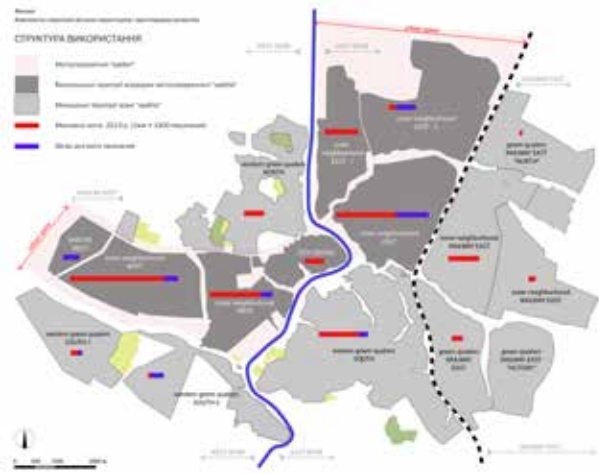


Схема районів міста з пропорцією існуючого населення (червоний) до щільності (синій).

## Пропускна здатність

Сьогодні частка громадського транспорту у Вінниці доволі висока. Тим не менш, тиск трафіку відчувається точково, всередині і навколо Центру міста, а мости через річку стають “вушками голки”, особливо в години пік. Мости по вул. Соборній і по вул. Козицького в цей час працюють на межі пропускної здатності, міст по вул. Чорновола має тільки невеликий резерв. При цьому міст по Об'їзній дорозі на півночі в години пік практично порожній.

Еволюція інтенсивності трафіку до 2030р. буде обумовлена наступними факторами:

1. Соціально-економічне зростання: на 10% більше жителів, на 10% більше робочих місць, на 15% більше комерційних функцій.
2. Еволюція ефективності використання автомобілів: зараз приблизно 1,5 чол./машина в годину пік, очікується 1,3 чол./машина.
3. Еволюція співвідношення використання різних видів транспорту: сьогодні 35% всіх поїздок на автомобілі, в майбутньому – 40%.

Найбільш відчутну роль відіграє трафік, генерований комерційними функціями, а також фактори 2 і 3.

Стратегія проактивного розподілу майбутнього попиту, як передбачається, буде впливати на поведінку автомобілістів. Необхідні як короткострокові, так і довгострокові заходи. Ось найважливіші тези:

1. Більше автомобілістів повинні використовувати мости на півночі. Важливо, щоб нове будівництво на периферії також розвивалося в цьому напрямку.
2. Необхідні заходи і правила, що підтримують високу частку громадського транспорту і щоб ефективність використання автомобіля в Центрі не погіршилася.
3. Грамотний трафік менеджмент – для перенаправлення автомобільних потоків туди, де є запас пропускної здатності (мости по вул. Чорновола і Об'їзній дорозі).

При цьому, більш широкий або новий міст необхідний у центральній частині міста в довгостроковій перспективі.

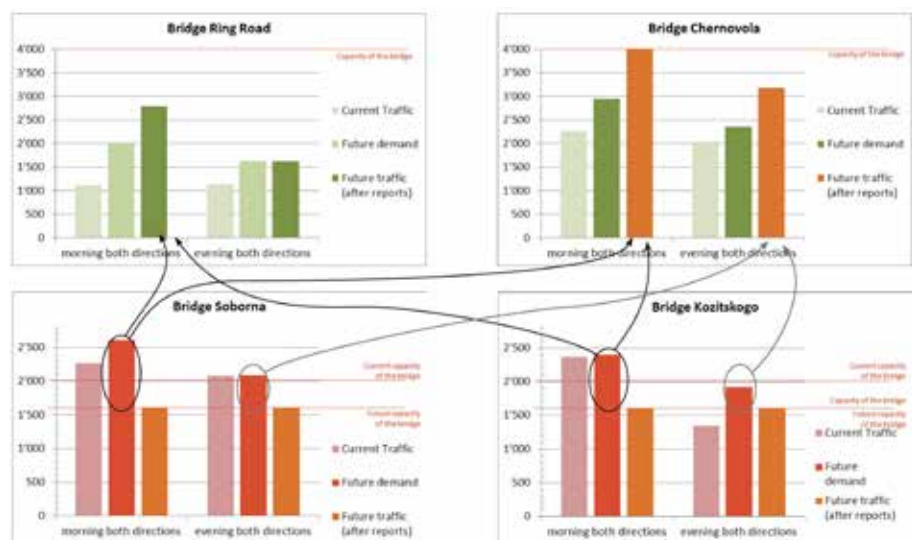


Схема: Каскадний ефект перенаправлення трафіку з перевантажених мостів на мости з запасом пропускної спроможності

# 1.3 МОДЕЛІ І ВАРІАНТИ РОЗВИТКУ

## Компактне місто – модель для сталого розвитку

Згідно стратегії “Вінниця 2020”, розвиток Вінниці орієнтовано на модель Компактного міста для подальшого розвитку. Подібний тип розвитку зумовлює ряд екологічних покращень, таких як зменшення забруднення повітря від транспорту або підвищення енергоефективності. Крім того, з точки зору міського розвитку, Компактне місто має ряд основних переваг:

- Інвестиції в інтенсифікацію міського простору можна комбінувати з витратами на утримання і реконструкцію. У Вінниці, де в останні роки зріс попит на утримання і реконструкцію, до прикладу, громадських просторів, це розумний підхід, який підвищує цінність коштів платників податків;
- Вартість посилення існуючої інфраструктури значно менше, ніж вартість будівництва нової інфраструктури для розвитку нових районів;
- Підвищення якості існуючої внутрішньої інфраструктури міста збільшить і вартість землі – практично моментальна окупність витрачених коштів;
- Коли інвестиції у приватну власність стануть більш вигідними, оскільки навколишній суспільний простір стане більш привабливим, з’явиться можливість повернути деякі з цих інвестицій від розробників проектів і власників: кошти, які можна використовувати для покращення якості середовища в подальшому;
- Технічне обслуговування та реконструкцію існуючої суспільної інфраструктури зазвичай можна розділити на більш дрібні проекти – фінансування може бути розтягнуто на більш тривалий період. Такі невеликі проекти привабливі для набагато більшої кількості місцевих підрядників, які зможуть брати участь у тендерах. Збільшення конкуренції, як правило, позитивно позначається на цінах і якості виконання.

Таким чином, можна зробити висновок, що модель Компактного міста економічно більш вигідна для міського управління, оскільки вимагає менше інвестицій на розвиток і обслуговування. У ситуації браку коштів, коли доводиться вибирати, куди їх витратити, запропонована модель також вигідна, оскільки дозволяє місцевому самоврядуванню максимально впливати на розвиток міста. При достатній кількості внутрішньоміських ділянок розвитку та відповідальності девелоперів за фінансування будівництва і обслуговування своєї інфраструктури, може бути забезпечено 100% повернення міських інвестицій в рамках моделі Компактного міста, якщо не більше – особливо, коли мова йде про довгострокову перспективу.

---

### Основні характеристики компактного розвитку для Вінниці

---

- Існуюча структура зміцнюється і ущільнюється ("посмішка" – "смайл")
  - Використання потенціалу всередині урбанізованої частини (50%: точкове заповнення) і пряме продовження забудованих територій (50%: нові зони)
  - В основному – вдосконалення існуючих доріг і шляхів, а не нові дороги
  - Щільна міська структура оптимальна для обслуговування громадським транспортом
- 

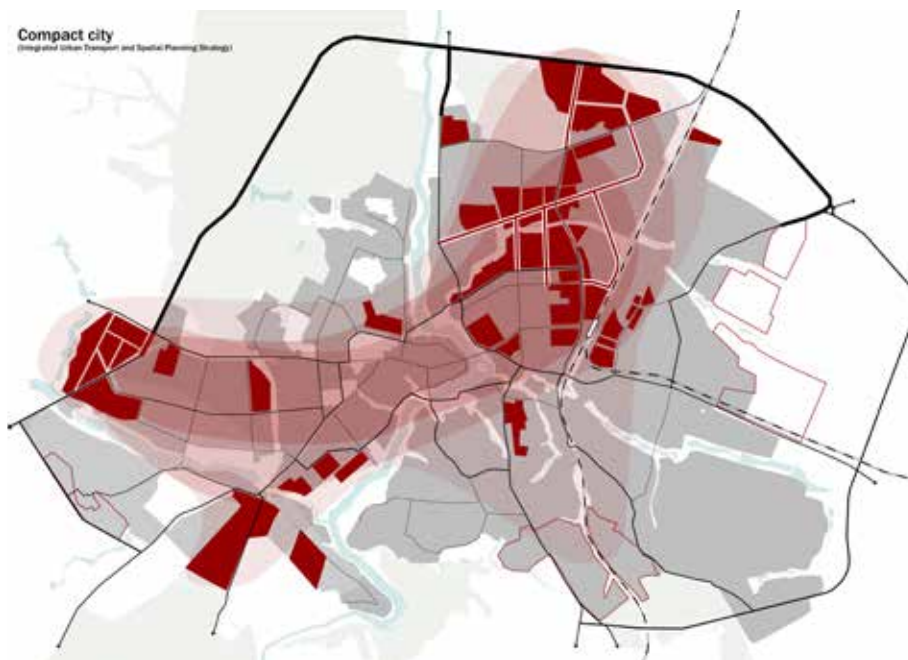


Рисунок: Модель "Компактне Місто" – розвиток територій та дорожньої інфраструктури згідно Стратегії

---

### Основні проблеми децентралізованого розвитку для Вінниці

---

- Майже половина "бублика" не має потенціалу розвитку, оскільки це території лісу, малощільна індивідуальна забудова або дачі (проблематично з точки зору міського розвитку);
  - Потрібна велика кількість нових доріг і мостів, щоб завершити "бублик" (проблематично з точки зору міського бюджету).
  - Модель Генплану 2012р. пропонує безпроблемне освоєння нових територій в чистому полі на околицях міста, але при цьому фактично не враховує, що при цьому відбувається з містом в цілому:
  - Потрібні величезні витрати на будівництво нової інфраструктури;
  - Стратегічний (послідовний) розвиток нової інфраструктури неможливий, оскільки об'єкти розкидані по всьому місту;
  - Забезпечити окраїни привабливим громадським транспортом вкрай складно;
  - Структурна інтеграція існуючого лінійного розвитку міста (включаючи систему громадського транспорту) в кільцеву систему в реальності вкрай складна.
- 

### Модель "Місто-кільце" (Децентралізоване місто-бублик, Генплан 2012р.)

Філософія актуального генерального плану базується на екстенсивному міському розвитку. На виклики розвитку він відповідає однобоко: величезним розширенням дорожньої інфраструктури і будівництвом "грінфілд". Тим не менш, в традиціях часів планової економіки, Генплан слідує ідеальній моделі Міста-бублика. Проблема в тому, що ефективність такої моделі вкрай залежить від ідеальності "бублика". Він повинен бути закінченим - не тільки на рисунку, але і в реальності, в просторі.



Рисунок: Модель децентралізованого "Міста-бублика", в якому території та дорожня інфраструктура розвиваються згідно із Генеральним планом від 2012р.

## Варіанти: “метелик” і “смайл”

В рамках моделі Компактного міста були досліджені різні сценарії просторового розвитку. Всі ці сценарії враховують координацію міського та транспортного планування, але трохи розрізняються за напрямками розвитку. Ці досліджені напрямки мають потенціал сталого розвитку в рамках моделі Компактного міста, але, як показує аналіз, не всі з них мають шанс на реалізацію при існуючій вихідній інфраструктурі. І не всі з них легко адаптуються до подальшого розширення міста. Таким чином, сценарії лише частково використовуються для порівняння напрямків розвитку, але, ще більш, – для обговорення можливостей і “рамок маневру” для пропонованих ідей. За умов Стратегії “Вінниця 2020”, відправною точкою для всіх сценаріїв є “Сценарій 0”. Завдяки тісному зв’язку з існуючою міською структурою, цей сценарій буде в будь-якому випадку вирішальним при визначенні коротко- і середньострокових заходів для імплементації Стратегії. Основна, вісь схід-захід, яка вимагає переоцінки (вул.Келецька – вул.Пирогова – вул.Соборна) має надто важливе значення як на рівні просторового розвитку, так і на технічному рівні менеджменту трафіку. Цей основний просторовий “хребет” інтегрований у всі пропоновані сценарії, які, крім того, припускають розвиток нових міських структур, а також локальний і загальноміський менеджмент трафіку.



Рисунок: Сценарій 0, база для розвитку (“метелик”)

---

### Сценарій 0: База для розвитку (“метелик”)

---

#### Міський розвиток

- Фокус на розвиток всередині основного урбанізованого коридору
- Збереження ландшафту, виявлення околиць міста; Вінниця як компактний регіональний центр
- Концентрація важливих комерційних і суспільних функцій уздовж лінії трамвая
- Концентрація субцентрів (локальних, районних) навколо трамвайних зупинок і пересадкових вузлів громадського транспорту
- Привабливі міські житлові райони в центральній частині міста, щільна дрібнозерниста малоповерхова забудова на пагорбах
- Створення сусідств: посилення ідентичності, виявлення просторових характеристик, інтеграція ландшафтних елементів (річка Південний Буг, її притоки, ліс), привабливе оточення житлових районів (наприклад, близькість парку), виявлення історичних структур та місць
- Західні промзони: фокус на промисловість, орієнтовану на обслуговування міста
- Східні та північні промислові ділянки: редевелопмент шляхом змішування функцій на ділянках, прилеглих до житлових районів, довгострокова резервація нових промислових ділянок у східній частині міста.

#### Транспорт

- Переоцінка існуючої трамвайної і автобусно-тролейбусної мережі, невеликі комплектація і подовження
  - Ясна ієрархія вуличної мережі, інтеграція в локальний контекст. Покращення пропускної здатності перехресть і реорганізація смуг руху, ефективний менеджмент трафіку на головних вулицях міста
-



---

Варіант 1 («смайл»): Ревіталізація північної індустриальної зони

---



**Специфіка**

- Розширення за рахунок неінтенсивно використовуваних сьогодні зон з великим потенціалом до розвитку і ущільнення, довгострокові можливості розвитку
- Існуюча нова забудова (Рошен)
- Можливість продовження трамвайної мережі

**Міський розвиток**

- Найкраще змішання функцій в існуючих районах (вул. Червоноармійська), впровадження житла
- Довготривалий розвиток периферійних зон в північній частині міста
- Введення суспільних функцій, напряду пов'язаних з новою гілкою трамвая

**Транспорт**

- Продовження трамвайних ліній, редизайн вул. Кірова як нового містоутворюючого "хребта" для всіх видів транспорту

**Ризики**

- Велика кількість обмежень: перешкоди (залізничні шляхи, недоступні ділянки), зони промислового забруднення
- 

---

Варіант 2: Розвиток привокзального району на сході

---



**Специфіка**

- Синергія з функцією вокзалу
- Ключова зона на сході від залізниці – стратегічне розташування
- Сьогодні – безліч конфліктів між функціями і невирішені проблеми (залізниця як бар'єр, проблеми транспорту і т.д.) – необхідна реновація

**Міський розвиток**

- Східний привокзальний квартал: привабливий суспільний простір, транспортний пересадковий вузол, місцевий центр, концентрація важливих комерційних функцій
- Висока щільність і мульти- функціональність: розвиток нового високоякісного щільного міського району
- Варіант: реновація і трансформація Немирівського шосе в привабливий міський бульвар і коридор розвитку

**Транспорт**

- Новий міст або тунель по вул. Фрунзе через залізницю для громадського транспорту (тролейбус, автобус) і автомобілів
- Редизайн і реновація вулиць Ватутіна, К.Маркса, Чехова, Немирівського ш.
- Система пішохідних зв'язків з вокзалом, комфортні перетини залізниці

**Ризики**

- Основні території під забудову: довгострокові містобудівні реноваційні проекти
  - Перетин залізниці: висока вартість, необхідність координації з «Укрзалізницею»
- 

---

Варіант 3: Помірне нарощування

---



**Специфіка**

- Можливість невеликих короткострокових втручань
- Всі території легко обслужити громадським транспортом (невелике продовження трамвайних ліній)

**Міський розвиток**

- Щільні, високоякісні житлові райони
- Житлове середовище для сім'ї, зв'язки з зеленим оточенням
- Синергія з існуючими або новими громадськими та комерційними функціями

**Транспорт**

- Декілька коротких продовжень для трамвая і тролейбусу

**Ризики**

- Імітація: «виправдані» розширення також інших зон, яким менше надається переваги
  - Нові райони повинні бути високощільними при середній поверховості: сильна залежність від політичної волі
  - Потрібні попередні інвестиції та точна координація між розвитком міста і розширенням транспортної інфраструктури
  - Периферія: необхідна реновація системи громадського транспорту для запобігання залежності від автомобілів
-



## **2. РАМКИ ДЛЯ СТРАТЕ- ГІЧНОГО РОЗВИТКУ**

**Стратегічні рамки розвитку засновані на Цільових якостях розвитку ландшафту, міського простору і транспорту та інтегрують їх у єдину композицію образу майбутнього. Крім того, вони служать “мостом” до Цільових стратегій, які використовуються для реалізації цього образу.**

## 2.1 ПОСТУЛАТИ СТРАТЕГІЇ

Покращення якості життя через покращення міського середовища – глобальна задача Комплексної стратегії міського транспорту і просторового розвитку. Для цього передбачена Система цілей, яка підсилює міську політику для досягнення якості і повертає потоки фінансування на користь суспільства. Для покращення якості міського середовища Система цілей орієнтується на якість міських заходів (урбаністичних втручань) та громадського простору, прагнучи покращити імідж міста і створити емоційно сильне “відчуття місця” та ідентичності. Вона спрямована на покращення пішохідних зв'язків у місті, посилення ролі громадського транспорту, підвищення якості зеленого і громадського просторів і захист міського ландшафту і навколишнього середовища.

Наступні твердження формують рамку для Комплексної стратегії міського транспорту та просторового розвитку м. Вінниця та визначають принципи розвитку.

**Координований розвиток житлових, робочих і рекреаційних функцій з необхідною якісною інфраструктурою і сервісами, при певному дизайні, який посилює ідентичність і соціальні зв'язки міської спільноти. (“Смайл сіті”).**

**Пріоритет розвитку невеликих міських кварталів, в яких легкодоступні пішки повсякденні функції. (Місто коротких дистанцій).**

**Пріоритет розвитку громадського транспорту та міських структур, які якісно їх обслуговують (Компактне місто).**

**Розвиток зсередини з пріоритетом зміцнення існуючої урбанізованої території та існуючої інфраструктури для кращої ефективності (Ефективне місто).**

**Покращення довгострокового розвитку: передбачення можливості розширення при реальному зростанні населення наступних поколінь (Еластичне місто).**

## 2.2 ПРИНЦИПИ РОЗВИТКУ



### Принцип 1: Ландшафт і історична структура міста

Ландшафт як основна структура забезпечує життєздатне і здорове навколишнє середовище для всіх громадян. Зелені зони рекреації та громадські парки повинні розташовуватися в пішохідній

доступності від житлових районів. Особливу увагу тут приділяють річці Буг, її набережним і зеленим зонам:

- Зміцнення ідентичності прибережних територій. Використання берега для культурних заходів, відпочинку та спорту, пішохідних зон і велосипедних доріжок.
- Покращення доступу до річки і зелених насаджень – для підвищення якості прилеглих житлових районів.
- Притоки річки Буг повинні бути оформлені як зелені простори (без доріг і будинків).

Інтеграція центру міста та малих історичних місць в існуючі райони і майбутні міські та транспортні рішення.

### Принцип 2: Зелена “облямівка” компактного міста

Компактне місто:

- Збереження компактної, ефективної міської структури. Відношення до регіонального контрасту як до якості.
- Запобігання розростання міста на околицях.
- Визначення і фіксація оптимальних кордонів урбанізованої частини міста для стимуляції використання існуючої інфраструктури та ревіталізації вже урбанізованих зон.

Зелений буфер на околиці міста:

- Завершення (відновлення) структури внутрішньоміського ландшафтного каркасу як зв'язок з регіональною системою природних просторів.
- Стратегічне збереження (попередні інвестиції) зелених просторів на околицях як важливого запасу для довгострокового розвитку.



---

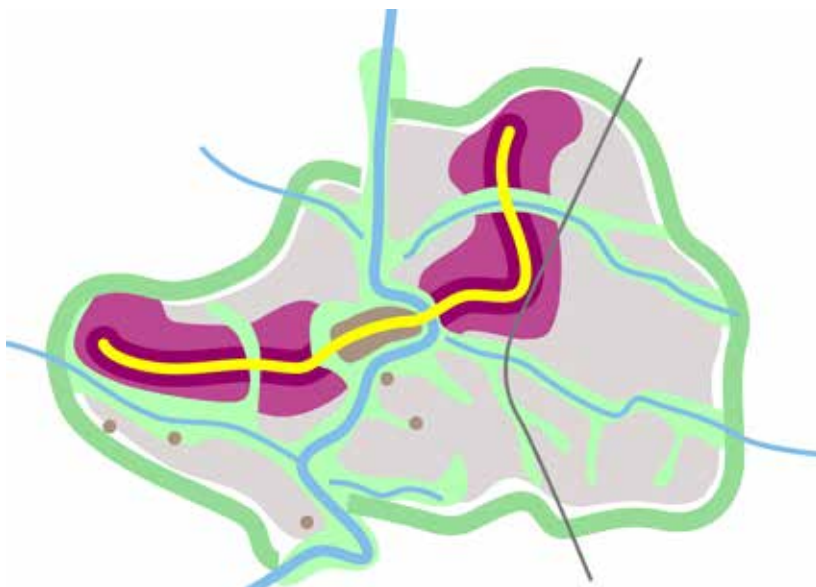
### Принцип 3: Міська «Корсо» як основа розвитку

---

Головна міська вулиця «Корсо» як сталий елемент стратегічного розвитку концентрує інвестиції уздовж урбанізованого коридору, будучи також основною магістраллю міського транспорту (виражена міська ідентичність).

Головна міська зона як комплексний підхід до соціальних, екологічних і економічних потреб з метою створення сталої міської структури:

- Транспорт-орієнтована забудова ефективно і економічно вигідно стимулює існуючу і плановану інфраструктуру.
  - Збільшення щільності з оптимальною транспортною доступністю зменшують кілометраж транспортних засобів.
  - Люди проживають в декількох хвилинах ходьби від місця призначення або можуть досягти його на громадському транспорті (місто коротких відстаней).
  - Забудова високої щільності включає багатофункціональні, торгові, комерційні, робочі приміщення і житло.
  - Ревіталізація вже забудованих районів і зон браунфілда.
- 



---

### Принцип 4: Райони з пагорбами і стратегічний запас

---

Збереження природного образу районів з пагорбами на північному заході і південному сході міста:

- Помірне ущільнення, перевага малоповерховим сімейним типам забудови (таунхауси, індивідуальні, терасовані будинки).

Зміцнення різноманітності і доступності промислових ділянок:

- Фокус на міський та громадський транспорт до промислових зон на заході; редевелопмент з впровадженням нових функцій в зонах поруч з існуючими житловими районами.
- Фокус на інтенсивне використання східних промислових територій.

Зони спеціального стратегічного запасу в східній частині міста:

- Резервація для особливих випадків землекористування – створення ключових галузей промисловості для розвитку міста і як довгостроковий резерв нових промислових ділянок. Розвиток нових ділянок тільки при одночасному інвестуванні в комплексну інфраструктуру, з урахуванням впливу на все місто.
-

---

## Принцип 5:

### Переоцінка транспортної мережі

---

Ясна ієрархія вулиць, інтеграція в локальний контекст:

- Кільцева дорога з основними в'їздами в місто і зовнішніми зв'язками.
- Переоцінка історичних і важливих вуличних вісей і пріоритетність посадки якісних дерев уздовж вулиць.

Редизайн існуючих головних доріг – трансформація їх у привабливі міські простори з комфортними умовами для всіх видів транспорту:

- Покращення пропускної здатності доріг: компактні перехрестя, реорганізація смуг руху.
- Трафік-менеджмент на існуючих головних дорогах.

Переоцінка та розвиток існуючої системи громадського транспорту:

- Трамвай – на найщільніших урбанізованих територіях.
  - Переоцінка та продовження основних тролейбусних ліній.
  - У районах з пагорбами з низькою щільністю – автобусні лінії.
- 



---

## Принцип 6:

### Субцентри

---

Створення субцентрів з концентрацією активностей, що включають житло і робочі місця, освітні та комерційні функції, суспільні функції, рекреацію і розваги уздовж Корсо (підтримка денсифікації та диверсифікації).

Концентрація субцентрів (локальних, районних) навколо зупинок трамвая і привабливих пересадкових вузлів громадського транспорту (змішані функції, висока щільність, міські орієнтири).

Вдосконалення мережі громадських просторів шляхом з'єднання їх з природними та рекреаційними просторами (на основі існуючих зв'язків, відновлення старих або створення нових).

---

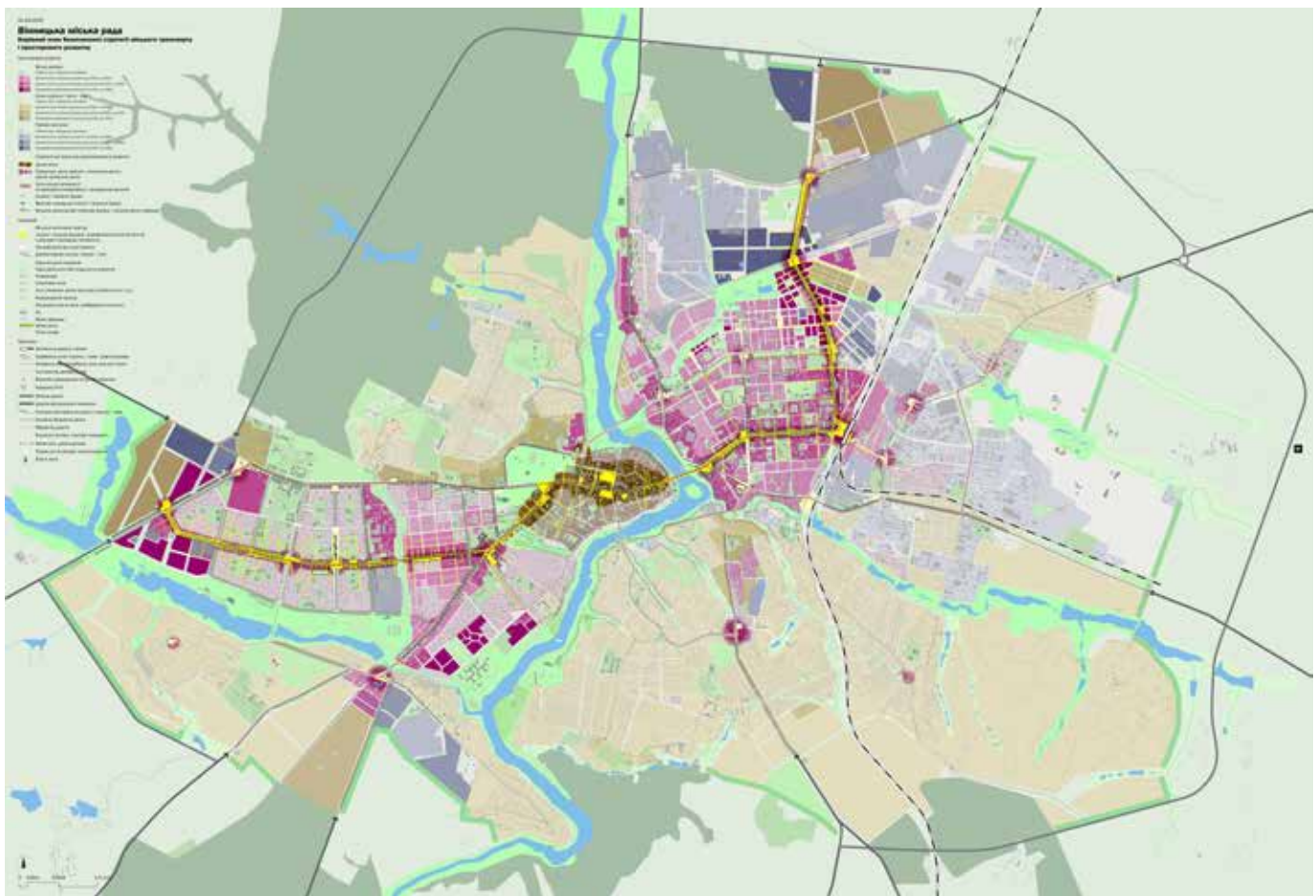
## 2.3 ОБРАЗ МАЙБУТНЬОГО І ПЛАН-СИНТЕЗ

Образ майбутнього ілюструє Комплексну стратегію в області ландшафтного, транспортного та міського-просторового розвитку. Він слідує принципам розвитку і його мета – покращення територіальної та соціальної зв'язаності міста через довгострокове урбаністичне бачення. За допомогою цільових стратегій і заходів, які описані в подальших розділах, протягом наступних 15 років будуть створені особливі умови для досягнення цього образу. План-синтез задає систему координат для заходів і дій на всіх рівнях ландшафтного, міського та транспортного розвитку.



Образ майбутнього: Ландшафт як мережа водних і зелених коридорів, разом з алеями основних вулиць формують майбутній розвиток міста для пішоходів і громадського транспорту





*Рисунок: План-Синтез –система координат і керівний інструмент для здійснення комплексного транспортного і міського розвитку, який втілить в життя “Образ майбутнього”*



# 3. ЦІЛЬОВІ СТРАТЕГІЇ

**Цей розділ містить опис шести Цільових Стратегій по відношенню до ландшафту, вуличного простору і забудови в місті, а також до розвитку мультимодальної транспортної системи. Кожна стратегія починається з опису вихідного положення і підходу, позначає цілі та принципи для розвитку до того, як концепція визначена і пояснюється. Також пропонуються заходи для імплементації. Цільові стратегії повинні розглядатися в сукупності: вони доповнюють одна одну, але іноді зміст частково перекривається. Приклади і технічна база відображені в Технічному звіті.**

## 3.1 МІСЬКИЙ РОЗВИТОК І ЛАНДШАФТ

*Дана Цільова стратегія працює з ландшафтом і використанням територій міста. У більшому масштабі вона встановлює межі подальшого розвитку урбанізованої території. Вона забезпечує захист природних ресурсів і пропонує створення добре виявлених зелених і громадських просторів, а також встановлення чітких просторових зв'язків між ними. У більш дрібному масштабі, Стратегія показує, наскільки детально розробляється міська структура і розкриває можливості для консолідації існуючого міського простору. Вона показує масштаб і типологічний характер будівель, а також їхні взаємини між собою і з прилеглим простором.*

### **Вихідне положення**

Вінниця – регіональний центр агрокультурного регіону. Контраст між урбанізованою територією і оточуючим відкритим (поле, луг) або сільським ландшафтом – одна з головних просторових якостей міста. Однак, є ризик “розповзання” урбанізованої структури, що ставить під загрозу цей цінний ландшафт. У той же час, розвиток на периферії міста загрожує якості розвитку всередині міста, забираючи кошти на зміцнення середовища, що вже склалося. Потрібно запобігти такій тенденції.

Вінниця характеризується унікальним історичним і природним ландшафтом. Центр міста і річка Південний Буг з її притоками – приваблива базова структура для загального міського пейзажу. Більш пласкі за рельєфом ділянки – більш щільно урбанізовані і найкращим чином обслуговуються громадським транспортом. Мальовничі горбисті райони – менш щільні, система транспорту в них менш структурована. Таке розподілення міського простору на різні типи – важлива відправна точка для концепції міського розвитку.

В останні 50 років основна забудова велася на заході і на сході від центру міста. Добре розвинена інфраструктура доріг та громадського транспорту тут вже існує. Історичні вуличні осі в сукупності з дорожньою мережею радянського періоду також слугують хорошою базовою структурою для розвитку. Крім того, існуюча міська тканина містить великий потенціал для ущільнення. Стратегія денсифікації та трансформації закликає шукати нові типології щільної житлової забудови як можливість інтегрувати занедбані, неефективні, промислові ділянки та інші “Браунфілди” в структуру міста.

## Цілі та принципи

Цілі	Принципи
Врахувати помірне зростання населення – близько 30'000 жителів за 2011-2031р.р.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Розвиток відповідно різних сценаріїв зростання (повільний +0,5%/а і більш швидкий), з можливістю адаптації до реального попиту</li> </ul>
Врахувати збільшення житлової площі – близько 6 м2 на людину за 2011-2031р.р.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нові житлові площі необхідні і для нинішнього населення з можливостями збільшення житлового простору у вже побудованих квартирах і будинках</li> <li>Нове житло для зростання житлової площі – в основному в типологіях будівель з ефективним використанням землі</li> </ul>
Кероване заохочення зростання робочих місць	<ul style="list-style-type: none"> <li>Робочі місця третього сектора економіки (офіси, освіта, сервіси) в центрі міста і в активних зонах змішаних функцій</li> <li>Робочі місця 2-го сектора (промисловість, переробка сировини) – в зонах змішаних функцій (легка промисловість, дослідження і розробки) або окремих спеціалізованих зонах (важка промисловість, будівництво, логістика; особливо, якщо потрібен доступ до залізниці</li> <li>Природні території для робочих місць у 1-му секторі економіки (сільське і лісове господарство, рибальство і т.д.) повинні зберігатися особливо на околицях міста, сприяючи синергії з харчовою промисловістю (молоко, урожай)</li> </ul>
Покращення змішаності міських функцій	<ul style="list-style-type: none"> <li>Використання можливостей денсифікації і рекваліфікації для поліпшення балансу між житловими, робочими функціями і рекреацією</li> <li>Покращення змішаності функцій у різних масштабах (будівля, квартал, район, місто)</li> </ul>
Кероване розміщення об'єктів, що генерують інтенсивний трафік	<ul style="list-style-type: none"> <li>Концентрація важливих суспільних і комерційних функцій уздовж трамвайних ліній і важливих пересадкових вузлів (пріоритет немоторизованого та громадського транспорту)</li> <li>Розвиток привабливого комерційного полюса з інтенсивним моторизованим трафіком (приватним і громадським) на заході Барського шосе</li> <li>Уникнення розміщення таких об'єктів за межами цільної міської структури, без обслуговування громадським транспортом</li> </ul>
Покращення пішохідної доступності (Місто коротких дистанцій)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Організація послуг і умов (робочі місця, магазини, дитячий сад, школа) всередині забудови для покращення доступності пішки або на велосипеді</li> <li>Послуги і комерційні функції в перших поверхах житлових будівель</li> <li>Прямі пішохідні маршрути всередині забудови</li> </ul>

Узгодженість просторової стратегії з глобальною стратегією	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Координація територіального розвитку з розвитком транспортної інфраструктури в рамках фінансових ресурсів</li> <li>• Уникнення непередбаченого ефекту від покращення транспортної доступності (розповзання міста, субурбанізація)</li> <li>• Компенсаційні заходи для розвитку нових зон забудови</li> <li>• Скорочення забудованих територій, що не обслуговуються громадським транспортом</li> </ul>
Фіксація кордонів розростання міста	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Позначення кордонів урбанізованої частини міста за допомогою посилення якостей ландшафтних елементів</li> </ul>
Визначення логічної черговості розширення забудованої території до кордонів розростання міста	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Установа зон рекваліфікації або нової забудови відповідно до реального зростання населення</li> </ul>
Покращення транспортного обслуговування всередині урбанізованої частини міста	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Координований розвиток нової транспортної та соціальної інфраструктури відповідно черговості розширення забудованої території</li> </ul>
Повага до топографічних і гідрографічних структур	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Річка Південний Буг з притоками як базова структура для розвитку міста</li> <li>• Адаптація масштабу і форми міської структури до топографічної ситуації</li> </ul>
Захист природного ландшафту	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Акуратний розвиток на околицях міста</li> </ul>
Організація мережі природних зелених просторів всередині міста	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Розвиток долин малих річок в мережу зелених громадських просторів/ зелених коридорів з пішохідними маршрутами</li> </ul>
Посилення локальної ідентичності	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Рекваліфікація прибережних зон Південного Бугу для локальної рекреації і туризму</li> <li>• Використання якостей зеленої мережі для ідентифікації різних районів і проникнення природи в забудову</li> <li>• Посилення якостей історичних вуличних осей як насиченого міського простору, виявлення особливих історичних місць</li> </ul>
Покращення мережі громадських просторів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Зниження бар'єрного ефекту природних просторів (Південний Буг, малі річки, яри)</li> <li>• Зниження бар'єрного ефекту транспортної інфраструктури (дороги, залізниця), покращення умов для пішохідного переходу (острівці безпеки, короткі "червоні" фази на світлофорах)</li> <li>• Прямі комфортні зв'язки зелених громадських просторів (парки, долини, набережна) з іншими (вулиці, місця, маршрути)</li> <li>• Мережа громадських просторів, орієнтована на пішоходів і велосипедистів</li> </ul>
Покращення якості громадських просторів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комплексний підхід з урахуванням програми, безпеки і комфорту, а також критерії дизайну</li> <li>• Скорочення домінування трафіку у вуличному просторі</li> <li>• Новий рівень якості скрізь: як у резпрезентативних зонах, так і в звичайних місцях</li> </ul>

## Концепція для міського розвитку і ландшафту

### “Корсо” як містоутворюючий хребет для основного урбанізованого коридору

Заснована на принципах вище, секвенція привабливих вуличних просторів створює виразну міську вісь “Корсо”. Вона з’єднує центр міста з іншими важливими районами міста в єдиний послідовний коридор.

- “Корсо” як концепція підтримує міський розвиток і денсифікацію в основному урбанізованому просторі міста.
- “Корсо” заснована на існуючій міській структурі. Як невід’ємний елемент, вона генерує синергії та економічність між міським розвитком і вдосконаленням транспортної системи.
- “Корсо” забезпечує якість міського середовища та створює умови для диверсифікації та змішування функцій; вона формує базу для міського розвитку – у вигляді репрезентативного вуличного простору з привабливим громадським транспортом та високою щільністю потоку пішоходів і велосипедистів.

### Заходи

**Розвиток міського хребта по “Корсо”:**

Переоцінка вулиць Келецька-Пирогова-Соборна-Коцюбинського-Кірова як привабливого насиченого міського простору з режимом трафіку згідно розділів 3.2-3.6.

Висока якість дизайну вуличного простору з послідовним використанням матеріалів та елементів (див. також Концепцію мережі громадських просторів м.Вінниця).

Розвиток змішаної за функцією забудови, з магазинами та сервісами в перших поверхах, орієнтованими на вулицю. Переоцінка пересадкових вузлів громадського транспорту (ринок Урожай, пл.Гагаріна, Жовтнева пл., Привокзальна пл., р-н Кірова і т.д.).

Високоякісний суспільний простір з компактними і безпечними перетинами для пішоходів, місця для відпочинку і зустрічей, перевага комерційним і суспільним функціям.

Ключовий елемент для вжиття заходів – вул. Соборна (див. розділ 4.1 Центр міста та розділ 4.2 вулиця Соборна).



Схема: Концептуальний елемент “Корсо” у структурі центру і субцентрів міста

## Центр міста як серце Вінниці

Центр Вінниці – серце всього регіону. Він відіграє важливу роль як носій ідентичності та точка тяжіння. Характерна історична структура, зелене оточення (“зелене кільце”) і щільна мережа відкритих просторів вже зараз роблять центр міста особливим місцем.

Наступні положення відіграють важливу роль для збереження і посилення якостей центру Вінниці як привабливого простору для комерційних, ділових, суспільних і соціальних функцій, а також як привабливого місця для життя, пропонуючи різні типології житла для різних стилів життя:

- Переоцінка типових міських характеристик: посилення і виокремлення історичної структури, збереження і виділення особливих історичних будівель.
- Створення яскравого репрезентативного образу набережної річки Південний Буг, інтеграція в існуючу міську тканину та оформлення безпосередніх прибережних зон як місця без забудови.
- Корінне покращення стану прибережних зон для місцевої рекреації і туризму; формування різних суспільних функцій і привабливого простору для пішоходів і велосипедистів; увага до екологічної функції та підтримка рослинності.
- Приваблива послідовність внутрішніх міських просторів (Корсо, Майдан, Соборна).
- Покращення мультимодальної доступності до всіх частин центру міста шляхом покращення менеджменту трафіку.

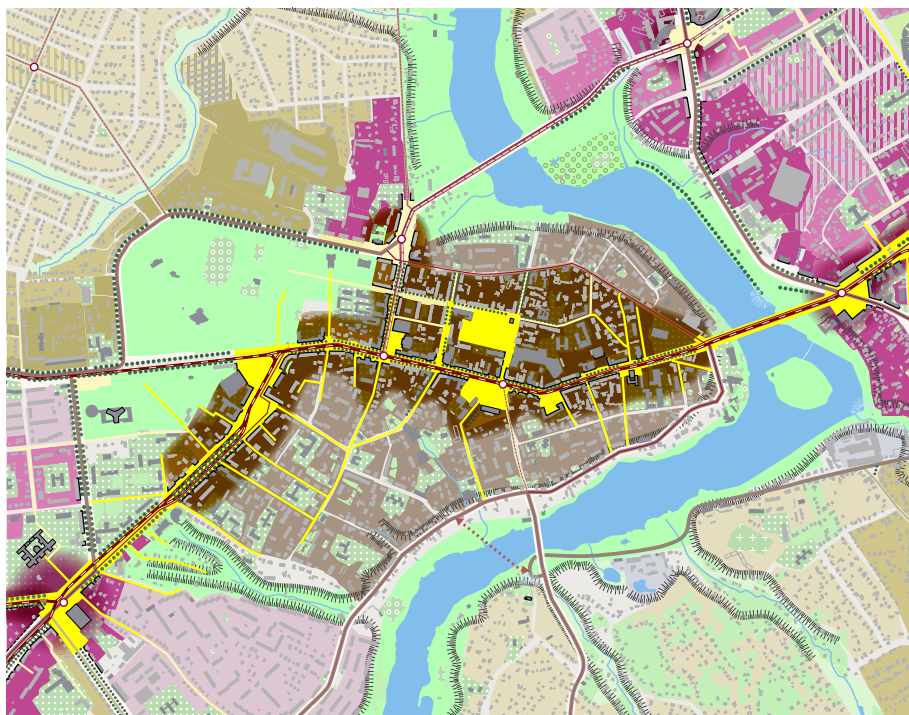


Схема: Витяг з Плану-Синтезу: Центр міста в “зеленому кільці”

---

## Заходи

Для розвитку комерційних функцій і робочих місць::

Переконатися, що серйозні генератори трафіку розташовуються тільки в місцях, які максимально покращують співвідношення різних видів транспорту, враховують пропускну спроможність дорожньої мережі та покращують менеджмент трафіку при скоординованій спланованій і реалізованій інфраструктурі. Для того щоб гарантувати це, Місто встановить критерії для оцінки об'єктів як генераторів трафіку. Для подібних проектів встановлюються: обов'язкова якість обслуговування громадським транспортом, обов'язкова якість пішохідної доступності та розрахункова забезпеченість парковками.

Покращити локальне обслуговування, для запобігання додаткового трафіку. Особливо в сталих житлових районах, покращити базовий сервіс для щоденних потреб. Бажане розміщення – навколо зупинок громадського транспорту.

Визначити стратегічні ділянки для розміщення робочих місць і прояснити умови для їх розвитку (транспорт, функції, мімальний розмір, максимальна інтенсивність і т.д.). Прийняти обмеження, що забезпечують збереження стратегічних територій для довгострокового розвитку (у східній межі міста) – від небажаних продажів і некоординованого розвитку. Для стратегічних ділянок середньострокового розвитку (наприклад, р-н Кірова), навпаки, вжити заходів для їх швидкого розвитку: консультування землевласників з питань потенціалів і процедур розвитку або навіть попереднє фінансування перших проектних кроків. За потреби, ініціювати або підтримувати обмін земельними ділянками.

---



### Субцентр як місце зустрічі і місце для локальних сервісів

На додаток до центру міста, кілька субцентрів відіграють важливу роль для локального обслуговування. Вони також формують місце зустрічі, місцеву пам'ятку. Вони добре обслуговуються мережею громадського транспорту та привабливі для розташування локальних комерційних, ділових, суспільних та соціальних функцій, які вимагають:

- Концентрації різних міських функцій в комбінації з міськими орієнтирами. Субцентри і їхнє оточення характеризуються високою щільністю, змішанням функцій і особливо або більш високою забудовою.
- Формування привабливих відкритих просторів (локальні центри, центри районів) навколо трамвайних зупинок і пересадкових вузлів.
- Хорошою пов'язаністю з оточуючою забудовою за рахунок щільної мережі пішохідних і велосипедних маршрутів.

### Стабільні зони для помірного і якісного розвитку

Стабільні зони – це місця, де не передбачається зростання населення. Особливо у вже досить щільно забудованих житлових районах, кількість людей в квартирі має зменшуватися. Тому, незважаючи на точкове заповнення, населення цих районів не збільшиться. Додаткова житлова площа дозволяє підвищення якості життя.

Важливі пункти для формування стабільних зон в високощільних районах:

- Переоцінка і реновація існуючих міських структур, будівель, відкритих просторів і зелених зон.
- Створення щільної мережі зв'язків для пішоходів і велосипедистів між районами, "Корсо", субцентрами і пересадковими вузлами.

Важливі пункти для формування стабільних зон в малощільних районах ("місто-сад"):

- Посилення існуючого зеленого "сільського" образу і характерного пагорбистого ландшафту, запобігаючи будівництву великих об'єктів.
- Фокусна типологія житла з приватним садом, підтримання "самодостатнього" способу життя (будинки сімейного типу, декілька поколінь разом)
- Створення пішохідних зв'язків між районами, суспільною інфраструктурою (школи), субцентрами локального обслуговування і зупинками громадського транспорту.

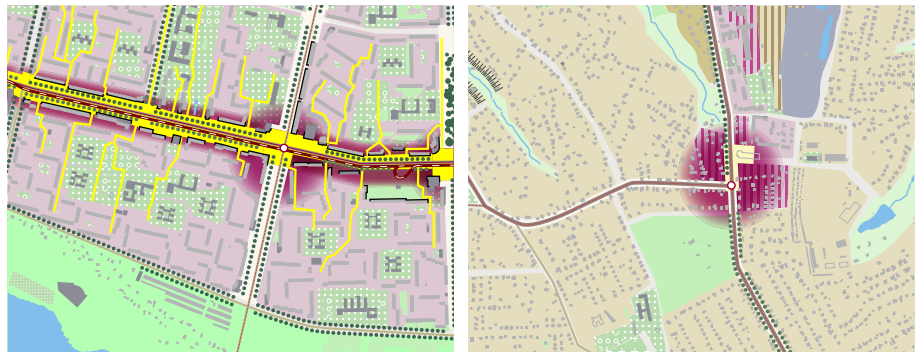
Важливі пункти для розвитку стабільних районів у промислових і активних зонах:

- Довгостроковий резерв для майбутніх трансформацій району.

### Заходи

Для відновлення стійких зон в малощільних районах ("місто-сад") План зонування повинен гарантувати, що багатоповерхові споруди в цих місцях ніяк не можливі.

Для високощільних районів фокус робиться на енергоефективність фасадів, поряд із розширенням квартир і покращенням стану дворових і прибудинкових територій.



Схеми: Витяги з Плану-Синтезу: Стала зона в щільному (ліворуч) і малощільному районах

## Динамічні зони для значного ущільнення та якісного майбутнього розвитку

Динамічні зони – це території, де вважають за краще і є можливими значний внутрішній розвиток і активне зростання населення.

Важливі пункти для розвитку динамічних зон усередині урбанізованих районів:

- Ущільнення і трансформація, з високою якістю міського середовища.
- Реконструкція та конверсія в структури змішаних функцій для життя і робочих місць у 3-му секторі економіки (офіси, освіта, обслуговування).
- Пропозиція умов і зручностей (робочі місця, магазинчики, дитячі сади) в перших поверхах житлових будинків.
- Імплементация високої щільності уздовж “Корсо” і навколо пересадкових вузлів громадського транспорту.
- Новий прямий трамвайний зв’язок із залізничним вокзалом.

Важливі пункти для розвитку динамічних зон всередині “Міста-саду”:

- Трансформація в щільні, але зелені житлові райони за допомогою оптимальної доступності громадського транспорту.
- Фокус на невеликий масштаб і “відкрити” структуру забудови при модерації щільності. Необхідно враховувати специфічні характеристики локального контексту.

Важливі пункти для розвитку динамічних зон в промислових зонах:

- Ущільнення і трансформація міського простору уздовж “Корсо” (вул.Кірова): старт для майбутніх інвестицій уздовж активного коридору громадського транспорту (див. ключовий елемент “Район Кірова”, розділ 4.5).
- Ревіталізація занедбаних промислових ділянок (браунфілди і пустирі): покращення доступу до громадського транспорту.
- Розвиток ділянок для взаємопов’язаних бізнесів і кластерів вздовж вулиць Кірова і Гонти.
- Перетворення зручно розташованих промислових ділянок в змішані по функції, для робочих місць у 2-му та 3-му секторах, з функцією проживання.
- Розвиток спеціалізованих зон (важка промисловість, логістика) з високою щільністю робочих місць уздовж вул.Гонти.
- Кластер торговельної індустрії – навколо вантажної залізничної станції.
- Якісні пішохідні зв’язки між основною робочою зоною, “Корсо”, субцентрами і пересадковими вузлами громадського транспорту.



Схеми: Витяг з Плану-Синтезу, динамічні зони для внутрішнього розвитку в щільних (ліворуч) і малоціплених районах

## Заходи

### Використання внутрішніх резервів:

Крок перший – визначення внутрішніх резервів. Завдання цього заходу – зібрати необхідну інформаційну базу, щоб точно позначити, де і який основний потенціал для конверсії і денсифікації знаходиться. Серед іншої, важлива інформація про власника, його наміри і ступінь забруднення ґрунту. Також аналізується якість інтеграції в існуючу транспортну мережу, в т.ч. громадського транспорту. Ключова зона внутрішнього розвитку – район Кірова (див. розділ 4.5).

Коли території для реконструкції/конверсії виявлені, абсолютний пріоритет надається ділянкам для розвитку житлової та змішаної за функцією забудови.

Тут необхідна проактивна робота Міста, щоб зробити ці зони доступними для розвитку. У цих цілях настійно рекомендується створення спеціального органу Планування розвитку.

Для ділянок ущільнення необхідні дослідження, які показують потенціал існуючих резервів і необхідність покращення якості міського простору в цих місцях. Необхідні привабливі планувальні рамки, які спрощують процедури розвитку на цих територіях у відповідності з конкретними принципами.

Обмеження поширення поселення повинно бути зафіксовано новими кордонами урбанізованої частини міста. Це необхідно для довгострокового збереження характерного ландшафту, структури околиць поселення, рекреаційної та екологічної зв’язаності.

### Нове зовнішнє міське будівництво (“грінфілд”)

Важливо для нового будівництва в щільних міських районах (приклад: розвиток по Барському шосе):

- Координований міський і транспортний розвиток для ефективного використання вже освоєних інвестицій в інфраструктуру громадського транспорту (петля трамваю на Барському шосе).
- Позначення в'їзду в місто: виразний простір “Корсо”: Келецька вулиця і Барське шосе стають внутрішньоміським вуличним простором для всіх видів транспорту.
- Перенаправлення Об'їзної автодороги (Барське шосе) на захід від автовокзалу покращує менеджмент перехрестя і дозволяє освоїти високий потенціал міського розвитку навколо автовокзалу.
- Позначення кордону поселення утрируванням якостей ландшафтних елементів.

Важливо для нових районів, пов'язаних з існуючими зеленими малощільними районами (приклад: поширення поселення на Південь):

- Створення міського середовища для житлової забудови середньої щільності.

Важливо для нового будівництва індустріальних і специфічних функцій (приклад: поширення на Північ):

- Розвиток привабливого кластера комерційних функцій та/ або особливої рекреації з інтенсивним трафіком приватного та громадського транспорту (наприклад, аквапарк).
- Безпосередній доступ із зовнішньої дорожньої мережі для приватного автотранспорту.
- Хороша інтеграція у внутрішню мережу громадського транспорту.

### Заходи

Для того, щоб переконатися, що розвиток грінфілд відповідає стратегії Компактного міста, зони нового будівництва в актуальному Генеральному плані необхідно скоротити. Тільки обрані, найбільш придатні напрямки можуть залишитися (див. План-Синтез). Для них необхідно переконатися, що розвиток відбуватиметься за потрібної щільності. Для розвитку всередині урбанізованого коридору (Барське шосе, Келецька, Тарногородського) це означає підвищення щільності в порівнянні з Генпланом 2012, оскільки тільки висока щільність окупить відмінну доступність громадського транспорту тут. Для нового будівництва на малощільних територіях (південь, Академічний), навпаки, щільність необхідно підтримувати низькою. Для збалансованого внутрішнього (браунфілд, ущільнення) і зовнішнього (грінфілд) розвитку, реалізація повинна проходити в кілька стадій. Такий механізм буде мотивувати (або змушувати) девелоперів Грінфілд інвестувати також у внутрішній розвиток і реконструкцію.



Схеми: Витяг з Плану-Синтезу: нове будівництво по “Корсо” на Заході (ліворуч) і на Півночі

### Стратегічні резерви для довгострокового розвитку

План-Синтез визначає стратегічні резерви для нових промислових ділянок або особливого використання. Такі місця підходять для довгострокового розвитку (20 років і більше) або для розташування ключових промислових підприємств для розвитку міста. Розвиток таких стратегічних резервів вимагає наступних елементів:

- Розвиток тільки в разі попереднього або одночасного інвестування в розвиток інфраструктури.
- Забезпечення оптимальної доступності високоякісного обслуговування громадським транспортом та інтеграція в мережу міських вуличних просторів (новий міст через залізницю між Фрунзе і Ватутіна).
- Збереження і виявлення зеленої цезури (малі річки-притоки Південного Бугу) як важливих зелених коридорів і маршрутів для пішоходів і велосипедистів.
- Позначення кордонів поселення для запобігання розповзання міста.

### Щільна мережа громадських площ і міських вулиць

План-Синтез позначає мережу відкритих громадських просторів, що складаються з важливих міських площ, "Корсо" та інших привабливих вуличних просторів і має на увазі наступне:

- Створення мережі відкритих громадських просторів, орієнтованих на пішоходів і велосипедистів.
- Увага на людський масштаб і дизайн суспільних просторів.
- Виявлення історичних вуличних вісей і особливих історичних місць.
- Скорочення бар'єрного ефекту природних елементів (Південний Буг, його притоки, яри) та інфраструктури (залізниця, дороги, паркани) для покращення мережі громадських просторів. Нові мости і проходи для пішоходів і велосипедистів.
- Скорочення домінування автотранспорту у вуличному просторі.

### Південний Буг та його притоки як базова зелена структура міста

Річка Південний Буг і долини малих річок, які впадають у неї – основні елементи зеленого середовища Вінниці, створюють мережу ландшафтних парків і зелених коридорів по всьому місту. Ця основна структура повинна бути посилена наступними заходами:

- Переосмислення берегів Південного Бугу як простору для рекреації, посилення фронту ріки навпроти центру як відкритого зеленого простору з громадськими об'єктами.
- Притоки Південного Бугу як ландшафтні коридори між урбанізованою частиною міста і оточуючим місто природним ландшафтом (інтеграція пішохідних зв'язків).
- Увага на розвиток околиць міста: захист навколишнього природного ландшафту як територій для розвитку робочих місць 1-го сектора економіки (сільське господарство, лісництво і т.д.), синергії з харчової промисловістю.

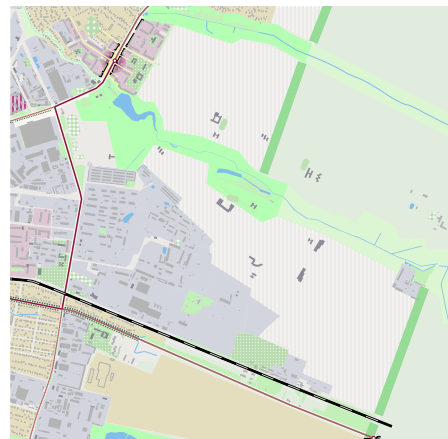


Рисунок: Витяг з Плану-Синтезу: Стратегічний запас для довгострокового розвитку

### Заходи

**Щодо ландшафту і громадських просторів передбачені наступні заходи: Посилення природної цензури:**

Межі поселення, які зупиняють розповзання міської тканини; природні території, що гарантують екологічну зв'язаність; сільськогосподарські землі, що формують образ традиційного культурного ландшафту – природні ландшафтні елементи повинні зберігатися, а їх властивості посилюватися.

Комплектація мережі та покращення дизайну відкритих просторів повинні здійснюватися як Містом, так і у складі приватних інвестиційних проектів. Увага – комплексним концепціям і рішенням, які враховують розвиток суспільних просторів (включаючи вуличні простори!) з повагою до детальної реалізації, озеленення та необхідної інфраструктурі. Такі концепції розробляються першопочатково, з урахуванням також і екологічних аспектів.

**Скоординований розвиток міста і ландшафту**



## 3.2 ПРИВАТНИЙ АВТОТРАНСПОРТ

*Мета концепції для приватного автотранспорту – ефективне управління трафіком (Якість транспортної системи), інтегроване в структуру міського середовища (Якість життя). Концепція показує, як ефективно організувати потоки машин при мінімальній кількості великих магістралей, зокрема:*

- як потрапити в центр і основні райони ззовні (зв'язок міста з регіональною/ національною системою транспорту; в даний час ці потоки не дуже інтенсивні),*
- як пересуватися всередині міста, або, іншими словами, взаємообмін потоків приватного автотранспорту між районами міста.*

*Така організація транспортних потоків в різних масштабах служить базою нової ієрархії доріг для усіх видів транспорту і для визначення підходів до менеджменту трафіку на рівні районів міста.*

### **Вихідне положення**

Велика частина дорожньої мережі у Вінниці добре розвинена, але не завжди добре оформлена. Дорожня мережа добре структурована в центрі і в щільних районах. На пагорбах мережа менш розбірлива, дороги вузьчі, деякі з них раптово обриваються.

Проблеми транспортного навантаження в основному спостерігаються в центрі і в східній частині міста (вул.Лебединського – Немирівське шосе). Однак, затори виникають в основному через недостатність заходів з регулювання руху (широкі перехрестя, занадто довгі пішохідні переходи, невпорядковане паркування вздовж доріг). За фактом, більшість магістралей міста, маючи достатню ширину, не використовують повністю свою розрахункову пропускну здатність.

Річка Південний Буг і залізниця створюють значні прогалини в дорожній мережі. Як наслідок, транспорт збирається на декількох перетинах цих перешкод. Вже сьогодні ситуація подекуди критична, а зростання населення в майбутньому неминуче тягне за собою і збільшення кількості автомобілів.

У Вінниці є дуже приємні вуличні простори (наприклад, вул.Соборна), але більшість вулиць все ж таки орієнтовані на транспорт (наприклад, вул.Кірова). Значення привабливих вуличних просторів для міського ландшафту добре відображають старі фотографії, на яких найчастіше можна побачити Південний Буг і насичені суспільним життям вулиці, як головні символи ідентичності міста.

## Цілі та принципи

Цілі	Принципи
Ясна ієрархія дорожньої мережі для найкращого розподілу всіх видів транспорту і для підвищення якості життя в місті	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ясна ієрархія дорожньої мережі для найкращого розподілу всіх видів транспорту в основному в рамках існуючих доріг, з незначними доповненнями</li><li>• Концентрація трафіку на головних міських магістралях для підвищення якості життя всередині районів</li><li>• Скорочення трафіку всередині районів (наприклад, тупиковий під'їзд до будівель, без транзиту)</li><li>• Мінімальна кількість міських магістралей і максимально великі зони із спокійним рухом на внутрішніх дорогах</li><li>• Стратегічна комплементація дорожньої мережі для перенаправлення потоків без генерування нового попиту</li></ul>
Покращення "плинності" руху і зниження перенавантаження	<ul style="list-style-type: none"><li>• Менеджмент трафіку: регулювання і контроль потоків на головних міських магістралях</li><li>• Покращення локальної пропускної здатності: зменшення площі перехресть і кількості конфліктів потоків на перехрестях (менше поворотів наліво)</li></ul>
Управління системою транспорту	<ul style="list-style-type: none"><li>• Створення єдиної системи транспортного управління і дорожніх знаків в масштабі всього міста</li><li>• Організація централізованого контрольного пункту руху</li></ul>
Інтеграція головних транспортних осей в міський та ландшафтний контекст	<ul style="list-style-type: none"><li>• Привабливий дизайн вуличного простору, алеї вздовж вулиць, зменшення домінування трафіку, безпечні переходи, скорочення швидкості</li><li>• Будівництво нових доріг тільки в комплексі з редевелопментом прилеглих територій</li></ul>
Забезпечення узгодженості заходів щодо приватного автотранспорту з глобальною стратегією	<ul style="list-style-type: none"><li>• Продовження доріг тільки відповідно до меж урбанізації та структури міського розвитку</li></ul>

# Коцепція для приватного автотранспорту

## Зовнішньоміська доступність

Весь доступ в місто із зовнішньої сторони здійснюється з Об'їзної автодороги (товстий чорний). Об'їзна залишається незакінченою на півдні, оскільки тут немає потенціалу для міського розвитку, а також немає активного попиту з боку міського чи регіонального транзиту. Об'їзна дорога забезпечує більш "точний" в'їзд в місто із зовнішнього боку, щоб уникнути зайвого трафіку всередині міських районів.

Основний доступ до центру міста здійснюється по вже існуючих магістралях з високою пропускнуою здатністю (червоний), які також пов'язують місто з регіональною транспортною системою. Це, як правило, історично сформовані осі, тільки без транзиту через центр міста.

Другорядний доступ з Об'їзної (синій) також забезпечує прямий в'їзд в щільні райони або зони з високою потребою в обслуговуванні приватним автотранспортом (логістика, легка промисловість). Ці зв'язки не є прямим продовженням якогось важливого регіонального напрямку.

Локальний доступ до всіх районів і основних міських територій (тонкий чорний) здійснюється без транзиту через центр міста.

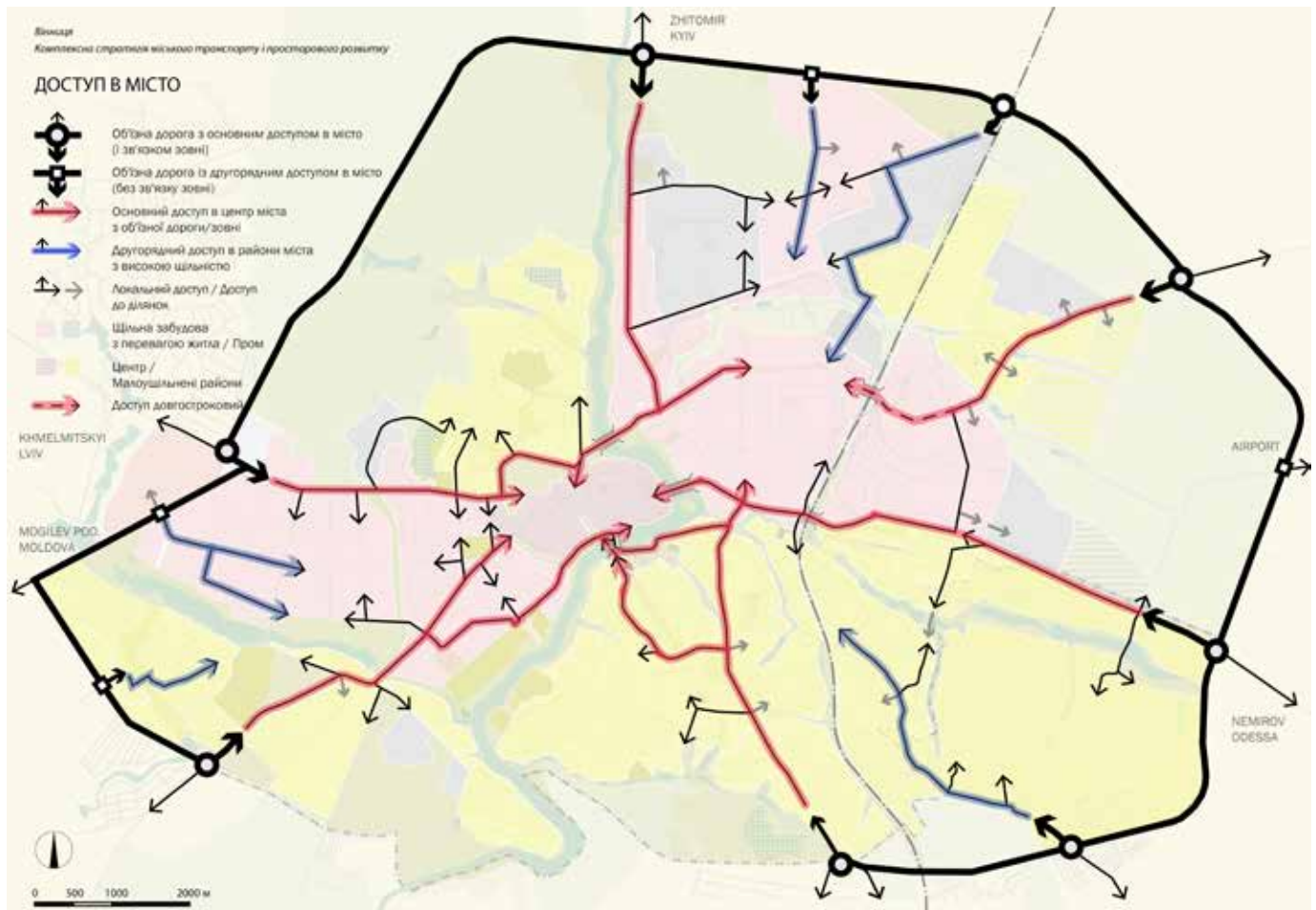


Схема: Доступ в місто для приватного автотранспорту ззовні (довгостроково, з новим мостом через залізницю)



### Внутрішньоміська доступність (внутрішній обмін)

На схемі показано, як і яка дорога повинна використовуватися для автомобільних поїздок всередині кордонів міста.

Основні внутрішньоміські (червоним) автомобільні маршрути забезпечують зв'язки кожного району міста з іншим без транзиту через центр. Ці зв'язки проходять по існуючих досить широких дорогах, в об'їзд кварталів з високою щільністю житла. Товстими і тонкими лініями позначені зв'язки у високощільних і малощільних районах. Пропоновані нові маршрути позначені пунктиром. Це новий міст, що покращує зв'язок через р.Південний Буг (вул.Свердлова – вул.Глеба Успенського, середньостроково) і новий зв'язок через залізницю на півночі (вул.Фрунзе – вул.Ватутіна, довгостроково).

Основні внутрішньоміські зв'язки, що не перетинають житлові райони, доповнюються місцевими вулицями (тонкий чорний), що забезпечують локальний доступ всередині цих районів. Єдине місце в місті, де подібний підхід неможливий – вул.Зодчих всередині району "Поділля", як яскравий пострадянський приклад відсутності інтегрованого підходу до розвитку міста.

Для того, щоб зв'язати деякі з районів міста між собою, використання Об'їзної автодороги може бути зручнішим і швидшим. В цих випадках використовуються зв'язки зовнішньоміського доступу, з великим (товстий синій) або меншим (тонкий синій) потенціалом.

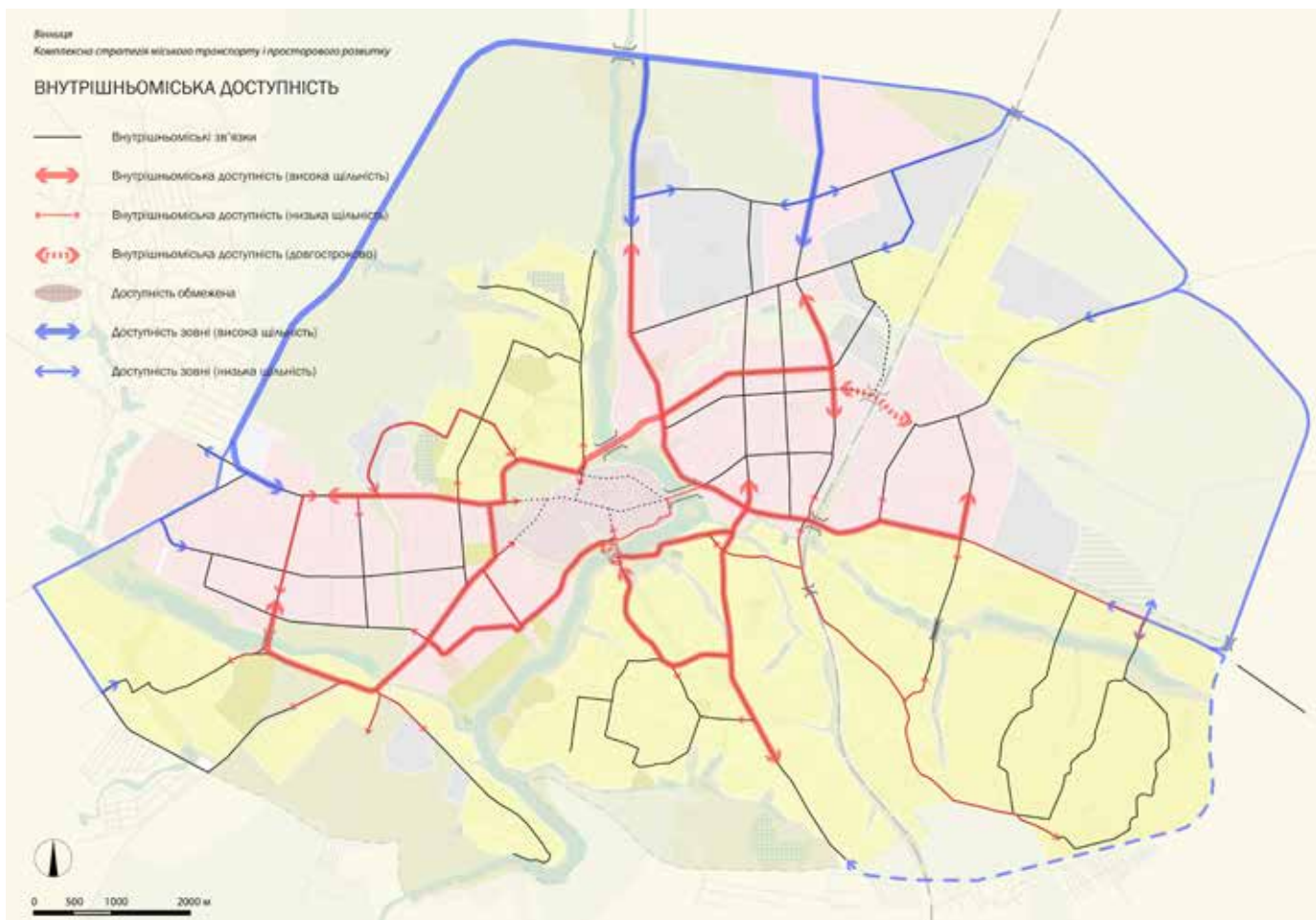


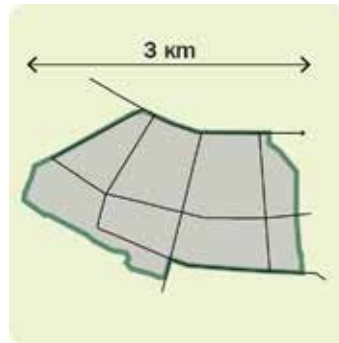
Схема: Внутрішньоміська доступність для приватного автотранспорту

## Менеджмент внутрішніх переміщень

*Внутрішньоміська доступність: “камери” без транзиту (поїздка <3 км)*

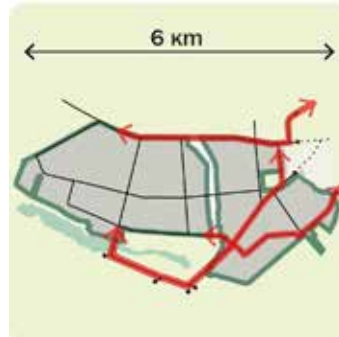
Усередині “камери” передбачається рух в основному немоторизованого транспорту (пішки/ на велосипеді). Відповідно, місцеві вулиці розробляються так, щоб уникнути транзиту через “камеру”.

Спостереження показують, що 1/3 поїздок на приватному автотранспорті коротші за 3 км. Таким чином, є значний потенціал скоротити кількість автомобілів всередині “камер” житлових районів.



*Внутрішньоміський обмін між районами (поїздка <6 км)*

Більшість відстаней між двома районами (приблизно дві “камери”) занадто довгі для пішоходів. Якщо не враховувати велосипед і громадський транспорт, для таких переміщень використовується автомобіль. Такі зв'язки йдуть в обхід “камер” житлових районів. Лінії громадського транспорту, навпаки, проходять безпосередньо через їхній центр.



*Обмеженого доступу (пішоходне місто: 2 км)*

Центр міста – зона, активно орієнтована на пішохода – повинна бути звільненою від сталого автомобільного трафіку в масштабі пішохідної доступності 2 км.

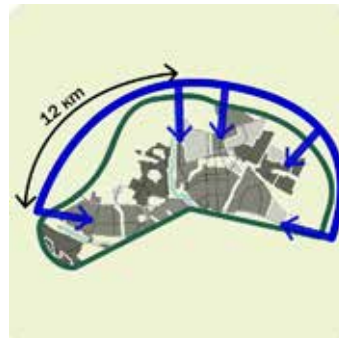
Транзит приватного автотранспорту заборонений, а кількість парковок в громадському просторі зменшено, щоб зробити прогулянки по центру пішки максимально привабливими для всіх, а значить, більш тривалими.



*Зовнішньоміська доступність (поїздки >6 км)*

Для внутрішніх поїздок довше 6 км може бути використана Об'їзна автодорога. Успіх такого перенаправлення буде залежати від того, наскільки привабливим воно буде в порівнянні з поїздкою в той же пункт через місто (наприклад, вище швидкість, менше зупинок, хороше покриття).

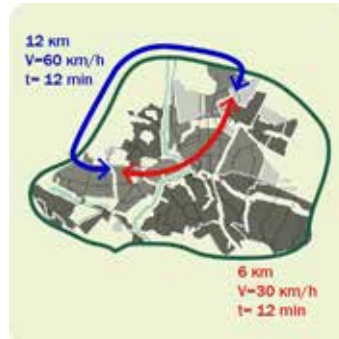
Іншими словами, зовнішньоміський доступ буде використовуватися, якщо по місту в той же пункт доведеться їхати довше, навіть при меншій відстані.



*Зони однакової (зовнішньої/ внутрішньої) доступності*

Цей приклад показує, поїздка по місту довжиною 6 км при середній швидкості 30 км/ год (з урахуванням зупинок, перехресть і т.д.) займає стільки ж часу, як і зовнішньоміська поїздка по Об'їзній довжиною 12 км, зі швидкістю 60 км/ год.

Відповідно, Об'їзна повинна бути привабливою для приватного автотранспорту з точки зору комфорту, швидкості та дизайну. У той же час, всередині міста швидкість руху повинна бути обмежена.



## Заходи

Використання принципів доступності для нової ієрархії дорожньої мережі. Нова ієрархія повинна враховувати заявлені принципи, але бути більш детально адаптованою до реальних умов.

Розробка карти управління рухом в масштабі міста для управління потоками автотранспорту. Ця карта показує, які потоки куди спрямовуються і які заходи вживаються для цього (наприклад, підвищення пропускної здатності, світлофор з заохочувальним напрямком, контроль доступу, односторонній рух, обмеження швидкості тощо).

Адаптація системи дорожніх знаків до Керівних принципів і карти управління рухом. Організація централізованого контрольного пункту руху для координації світлофорів і системи дорожніх знаків.

Використання Керівних принципів при плануванні в масштабі району/кварталу (див. район Кірова), а також в локальному масштабі вулиці/ перехрестя (див. Жовтнева пл.)

**Контроль і управління приватним автотранспортом: інтегровано і ефективно**



## 3.3 ПАРКУВАННЯ

*Дана стратегія пропонує високоякісні рішення паркувань автомобілів для того, щоб покращити якість громадського простору і комбінувати парковки зі спорудами для громадського транспорту для кращої інтеграції в мережу. У принципах зонування паркувань описуються правила паркування в конкретній зоні: чи можлива парковка і як надовго, а також кількість паркувальних місць відповідно до щільності та видів активності.*

### Вихідне положення

В останні роки у Вінниці спостерігається стале зростання кількості приватних автомобілів, паралельно зростає і попит на паркування. Недостатність організаційних заходів та управління парковками привели місто до складної ситуації, яка негативно впливає на суспільні простор, особливо в центрі міста. У корені проблеми лежить неадекватне і неефективне державне законодавство, яке на даний момент сильно ускладнює процес стягнення штрафів за незаконну парковку. При цьому недостатня координація призводить до:

- Відсутності норм парковок для конкретних місць у місті;
- Відсутності правил паркування на підставі ієрархії вулиць;
- Відсутності правил паркування залежно від якості громадського простору;
- Неефективного використання ділянок, призначених для паркування (перевага довгостроковому/ дефіцит короткострокового паркування);
- Зростанню незаконного паркування;
- Відсутності платних парковок з обмеженням за часом у центрі міста.

Необхідно відзначити, що наявних парковок у Вінниці та попиту на них достатньо тільки для формулювання основних принципів парковки.

Обмеження паркування повинні передбачатися і координуватися з альтернативними заходами, наприклад, покращенням пропозиції громадського транспорту в тому ж районі. Основні принципи парковки формулюються за двома видами заходів: організаційні та фізичні. Організаційні заходи фокусуються на зонуванні та формулюванні правил паркування. Встановлення зонування – можливість збалансувати систему громадського транспорту із забезпеченням парковками, підтримуючи необхідний рівень доступності. Суворі норми і правила паркування необхідні в центрі міста, щоб і акумулювати і стимулювати якість простору центральних вулиць і активності навколо них. Пропоновані категорії правил – це обмеження паркування, обмеження часу парковки і плата за паркування.

Фізичні заходи фокусуються на організації простору і якості парковок вздовж вулиць, гаражів-стоянок і парковок типу "Park + Ride". Ієрархія вулиць і громадських просторів визначає основні принципи для парковок вздовж вулиць. Дороги, які обслуговуються трамваєм і тролейбусом, здебільшого, без парковок вздовж них. Гаражі-стоянки повинні бути інтегровані у великі об'єкти або комплекси і розташовані поблизу від важливих міських інститутів і зупинок громадського транспорту. Їхня кількість базується на попиті конкретної ділянки; для кращого загального розподілу та зменшення трафіку перевагу потрібно надавати більш дрібним структурам. Для організації парковок типу "Park + Ride" повинно враховуватися існуюче і прогнозоване покриття громадським транспортом: бажання жителів пересісти на громадський транспорт сильно залежить від його комфорту і якості роботи мережі.

## Цілі і принципи

Цілі	Принципи
Встановлення правил зберігання автомобілів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обов'язкове створення умов для зберігання автомобілів на відповідній ділянці (а не на вулицях/ в проїздах)</li> <li>• Запобігання хаотичної парковки уздовж головних осей громадського транспорту. Парковка тільки в зазначених місцях – для відвідувачів магазинів і установ</li> <li>• Правила паркування, які скорочують трафік в центрі та субцентрах міста</li> </ul>
Гарантована узгодженість правил парковки із загальною стратегією	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Розташування зупинок громадського транспорту не менш зручно для відвідувачів, ніж паркування</li> <li>• Концентроване розміщення автомобілів в гаражах-стоянках для житлових районів.</li> <li>• Безпечний доступ для пішоходів через громадські та напівприватні простори</li> </ul>
Розвиток мультимодальної мобільності (у т.ч. "Park + Ride")	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Розміщення громадських парковок поруч з основними зупинками громадського транспорту, але не в центрах. Комбінований квиток для парковки "P + R" і громадського транспорту</li> </ul>
Гарантована узгодженість заходів для приватного автотранспорту із загальною стратегією	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Розвиток дорожньої мережі у відповідності із структурою міського розвитку</li> </ul>

## Концепція парковок

### Центр міста

Основні цілі для центру міста – звільнити його від трафіку маятникової міграції та покращити якість громадського простору, що конкретно вбачає наступні принципи:

Доступність:

- Гарантія доступу до існуючих суспільних гаражів-стоянок і громадських та приватних паркувань у центрі міста.
- Покращення доступності на громадському транспорті.

Забезпеченість парковками:

- Менше парковок для тих, хто працює в центрі (довгострокові), більше короткострокових парковок для покупців/ відвідувачів.
- Менше парковок всередині центру міста на користь пріоритету громадському транспорту, велоруку та привабливості суспільного простору.
- Більше громадських парковок (гаражі-стоянки) на околицях центру міста.
- Приватні парковки для нових будівель повинні вирішуватися на приватній ділянці всередині кварталу!

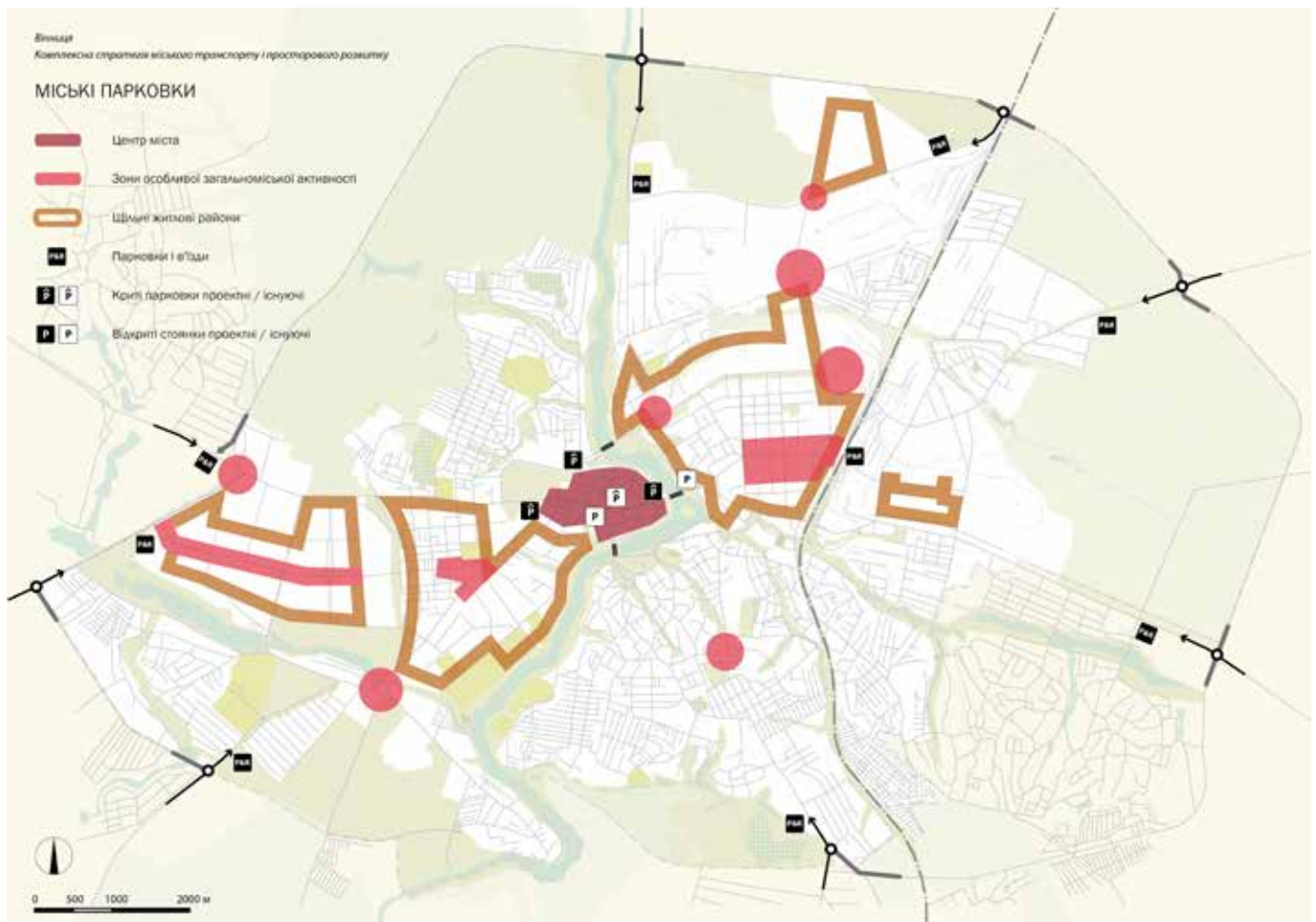


Схема: Загальна концепція парковок: Зони регулювання, парковки типу "Park + Ride" і громадські парковки в центрі

Правила паркування у центрі міста:

- Обмеження за часом макс. 1 год.: для парковки всередині центру міста (без обмеження за часом одне паркувальне місце може бути використано одним працюючим протягом 10 год., при обмеженні – десятьма різними покупцями за той же час).
- Обмеження за часом макс. 2 год.: для парковки всередині центру міста, 4-8 годин – на околиці центру в громадських гаражах-стоянках для запобігання додаткового маятникового трафіку.
- Платні парковки. Сильне підвищення вартості для парковки більше 4-х годин в гаражах-стоянках.
- Спеціальні умови для жителів центру (паркувальні карти, бейджі).

### **Зони загальноміської активності**

Основна мета для цих зон – рішення парковок для магазинів, що конкретно має на увазі наступні принципи.

Доступність:

- Розташування великих комерційних об'єктів, як і концентрацій дрібних магазинів і ринків тільки в добре доступних громадським транспортом місцях (див. схеми розділу 3.4 “Міський громадський транспорт”).

Забезпеченість парковками:

- Немає парковок для маятникового транспорту (виняток: залізничний вокзал і “Park + Ride”), більше короткострокових парковок для покупців.
- Парковка уздовж вулиць не по вісях громадського транспорту, а тільки на прилеглих вулицях.
- Приватні парковки для нових будівель повинні вирішуватися на приватній ділянці усередині кварталу!

Правила паркування:

- Обмеження за часом: макс. 1 год. для парковки уздовж вулиць.
- Обмеження за часом: макс. 2-4 години для паркування в гаражах-стоянках.
- Платні парковки в гаражах-стоянках
- Спеціальні умови для жителів центру (паркувальні карти, бейджі).

### Основні житлові райони

Для основних житлових районів основна мета – звільнити їх від трафіку маятникової міграції та забезпечити необхідною кількістю парковок місцевих жителів, що конкретно має на увазі наступні принципи.

Доступність:

- Гарантія доступу до існуючих суспільних гаражів-стоянок і громадських та приватних паркувань району.
- Покращення доступності та зв'язків на громадському транспорті.

Забезпеченість парковками:

- Менше парковок для маятникового транспорту (протягом дня), кращі умови паркування для жителів.
- Суворі правила для нових парковок при новому будівництві. Розмір і вид таких парковок залежить від функції, розташування і доступності громадським транспортом. Заходи забезпеченості можуть бути наступні:
  - 1 машиномісце на житлову квартиру.
  - 0.2-0.6 машиномісця на робоче місце.
  - 1.5-3 машиномісця для покупців на 100 м2 комерції.
- Нові громадські гаражі-парковки замість існуючих окремих гаражів у дворах і гаражних кооперативів у зелених зонах.

Правила паркування:

- Обмеження за часом: макс. 1,5-4 години для парковки вздовж вулиці (дозволяє відвідати адвоката, поліклініку і т.д., але не на весь день).
- Без обмеження за часом для жителів району (паркувальна карта, бейдж).
- Безкоштовна парковка.

### Паркування "Park and ride"

При організації парковок "Park + Ride" необхідно враховувати наступне:

- Розташування на закінченнях міських артерій, комфортні та ефективні (короткі) зв'язки з іншими видами транспорту.
- Адекватне число паркувальних місць (в деяких місцях достатньо і невеликої кількості) залежно від реального попиту.
- Плата за паркування має бути значно нижчою, ніж у Центрі міста.
- Висока якість, швидкість і частота обслуговування громадським транспортом місця парковки.
- Висококомфортні умови для очікування на станціях "Park + Ride".

---

### Заходи

Опублікувати правила паркування в мінімальні терміни. Перша фаза – спрощена диференціація міста на три зони: Центр міста; Зони активності (комерційні центри); основні житлові райони. Вихідний фокус імплементації будь-якого правила чи концепції повинен бути на Центр міста.

Для всіх нових будівель (комерція, житлові комплекси) необхідно проводити дослідження для оцінки трафіку.

Розвиток периферійних станцій "Park + Ride" повинен бути скоординованим з покращенням обслуговування громадським транспортом цих ділянок.

---



**Управління попитом на паркування не повинно завдавати шкоди якості міського середовища**



## 3.4 ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Ключ до поліпшення якості та покриття громадським транспортом – в наданні реальної альтернативи приватному автотранспорту та всілякому підвищенні якості міського середовища. Принципи даної стратегії показують, як існуюча система громадського транспорту може бути реконструйована в ефективну мережу з високим рівнем модальної інтеграції, яка добре читається.

### Вихідне положення

Система громадського транспорту Вінниці досить добре розвинена та структурована, з'єднуючи більшу частину житлових районів з центром міста. Однак, робота цієї системи в багатьох випадках набагато більше орієнтована на види транспорту, ніж на реальний попит. Лінії автобуса, тролейбуса та трамвая в деяких випадках накладаються, замість того, щоб доповнювати одна одну. Розклади не скоординовані, а некомпактне розташування зупинок робить використання декількох видів транспорту скрутним під час пересадки. Також відсутня комплексна система тарифів й квитків – як на локальному, так і на регіональному рівнях.

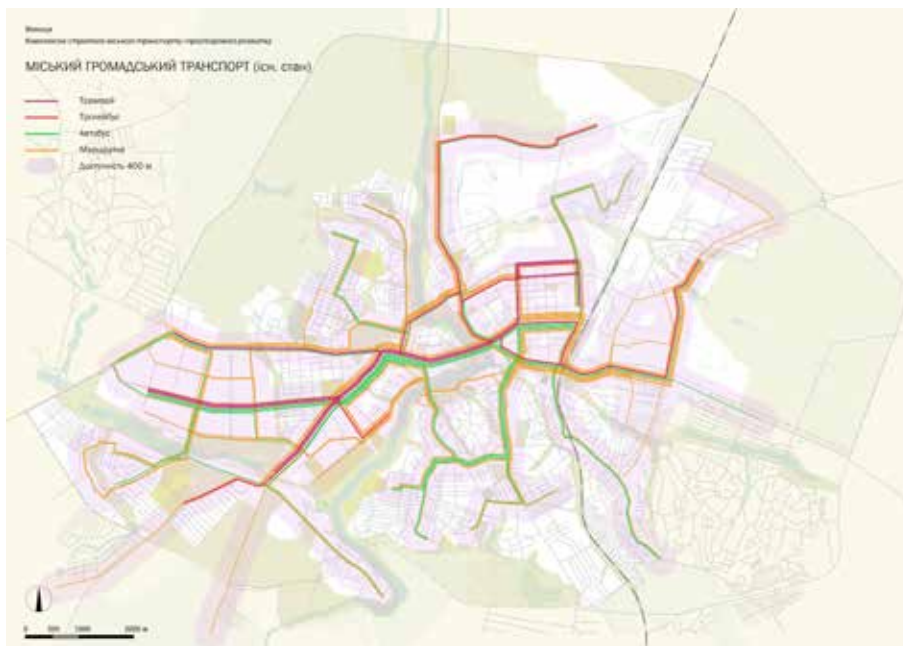


Схема: Існуюча система громадського транспорту з радіусом обслуговування 300 м. Мережа покриває основні частини міста, але занадто орієнтована на види громадського транспорту

## Цілі та принципи

Цілі	Принципи
Більш короткий середній час в дорозі на громадському транспорті	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Прямі маршрути через місто, без об'їздів</li> <li>• Надання пріоритету громадському транспорту шляхом регулювання, виділених ліній і т.д.</li> </ul>
Скорочення часу очікування і пересадки	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Фіксований розклад замість інтервалів</li> <li>• Локалізація і хороший зв'язок зупинок у пересадочних вузлах стратегічних місць (ефект мережі)</li> </ul>
Стабільний розклад, пунктуальність транспорту – передбачуваність для пасажирів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Уникнення фізичних перешкод (припарковані автомобілі, затори, нерегульовані пішохідні переходи і т.д.) та інших проблем (скупчення на зупинках, поломки транспорту)</li> <li>• Передбачення системи альтернативних шляхів й розворотних петель у разі неполадок</li> </ul>
Розбірливість мережі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Громадський транспорт як мережа функціональних зв'язків з можливістю доїхати в будь-яку точку міста з максимум однією пересадкою</li> <li>• Рівень обслуговування (частота, кількість пересадок) відповідно до рівня попиту</li> </ul>
Покращення образу громадського транспорту	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Велика місткість й комфортабельність транспортних засобів</li> <li>• Покращення доступності та дизайну зупинок</li> </ul>
Розвиток мультимодальної мобільності (в т.ч. "Park + Ride")	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Розміщення громадських парковок поряд з основними зупинками громадського транспорту, але не в центрах. Комбінований квиток для парковки "P + R" та громадського транспорту</li> </ul>
Гарантована узгодженість заходів для громадського транспорту з загальною стратегією	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Цілеспрямоване поліпшення обслуговування в коридорах міського розвитку</li> <li>• Основні пересадочні вузли - прямо в головних точках активності</li> </ul>

## Концепція громадського транспорту

Зв'язок мережі буде покращений при покращенні умов для пересадки між лініями та видами транспорту. Важливий структурний підхід – збільшення кількості пересадкових вузлів в мережі – значно покращує доступність й мобільність у місті (чорні кола на схемі). Це може бути окремий об'єкт з платформами для різних видів транспорту, або інтегрований в інші функції, наприклад, комерційні. Кожен такий пересадочний вузол обслуговує як мінімум дві лінії громадського транспорту та надає пасажиром комфортне закрите місце для очікування. Пересадочні вузли також надають умови для зв'язку з немоторизованим транспортом (наприклад, паркування для велосипедів), таким чином створюючи єдину дрібнозернисту мережу з високим ступенем зв'язаності.

Особлива форма пересадкового вузла – зони паркування типу "Park + Ride". Вони розташовані на в'їздах у місто та скорочують наплив приватного трафіку.

Фундаментальний елемент модально інтегрованої мережі громадського транспорту – використання системи єдиних тарифів та єдиного квитка. Це допомагає роботі транспортної системи як мережі, скасовуючи необхідність вибору між видами транспорту, компанією і т.д. Така система повинна

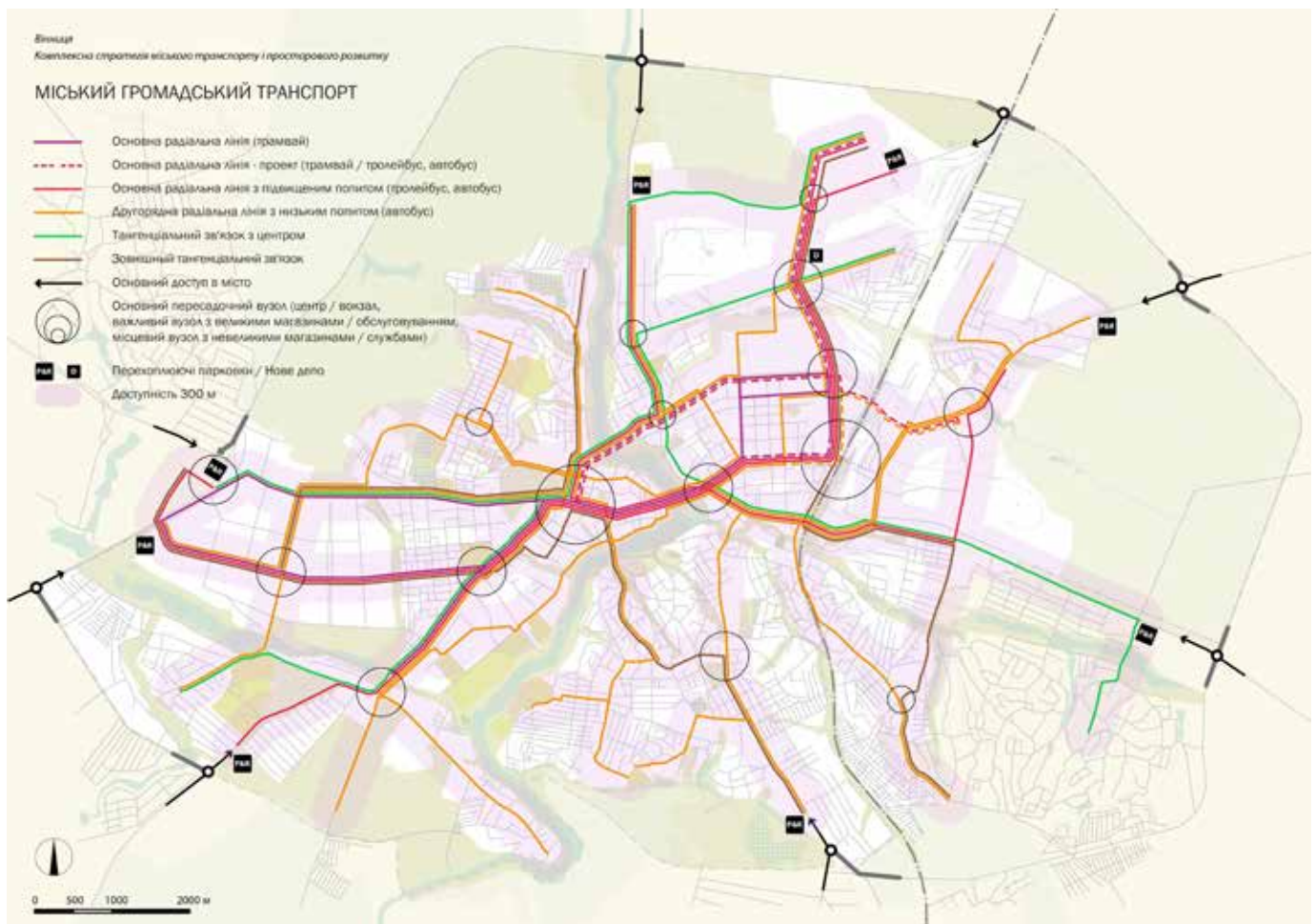


Схема: Функціональні лінії громадського транспорту з радіусом обслуговування 300 м. Основна частина міста обслуговується лініями безпосередньо по головних міських вісях. Тільки деякі автобусні лінії зрушені на другорядні вісі (наприклад, вул. Стахурського) для повного покриття.

об'єднувати все місто включаючи, по можливості, його безпосереднє оточення. Довгостроково в цю ж систему можливо впровадити оплату за паркування або оренду велосипеда, однак, першочергова мета – громадський транспорт.

Структура мережі громадського транспорту базується на функціональних лініях радіальних та тангенціальних зв'язків:

- Основні радіальні лінії (червоний колір): лінії основного радіального коридору з високим попитом (трамвай, тролейбус, автобус); піковий інтервал руху – менше 7.5 хв. (5 хв.); зв'язок основних районів з центром міста.
- Другорядні радіальні лінії (помаранчевий): лінії для радіальних зв'язків з підвищеним попитом (тролейбус, автобус); піковий інтервал руху – менше 7.5 хв. (наприклад, 5 хв.); зв'язок важливих кварталів з центром.
- Тангенціальні лінії (зелений): лінії для тангенціальних зв'язків дотично до центру, але не через нього з підвищеним попитом (тролейбус, автобус); піковий інтервал руху – 7.5 хв.; зв'язок всередині міста між районами в обхід центру.
- Зовнішні тангенціальні лінії (коричневий): лінії для тангенціальних зв'язків далеко від центру, але з підвищеним попитом (тролейбус, автобус); піковий інтервал руху – 7.5 хв.; зв'язок всередині міста між районами в обхід центру.

Така чітка система функціональних ліній генерує ефективну роботу мережі, дозволяючи прямі зв'язки з центром й між всіма частинами міста без пересадок або тільки з однією пересадкою (другорядні лінії). Перевага системи також у тому, що вона перенаправляє потоки, каналізуючи трафік поза центром, тим самим розвантажуючи його.

Основні маршрути і зупинки повинні бути розташовані вздовж головних вулиць. Гарна доступність цих вулиць підтримує концентрацію активності на них. Мережа громадського транспорту повинна збалансовано з'єднувати основні зони активності. Покриття повинно рівномірно розподілятися по всьому місту. Основні зони розвитку (наприклад, Вишенька) повинні обслуговуватися основними лініями, з локальними центрами навколо важливих пересадкових вузлів (наприклад, вул.Кірова). Також нові пересадочні вузли повинні утворюватися там, де вже існують точки міської активності (наприклад, Жовтнева пл.).

Додаткові альтернативні можливості об'їзду й розвороту в разі неполадок повинні бути передбачені як важливий захід для поліпшення роботи мережі. Остаточне рішення цієї проблеми для трамвая можливо тільки при новому трамвайному зв'язку через міст Чорновола (червона пунктирна лінія на концептуальній схемі). Вже короткостроково необхідний важливий для всієї системи прямий зв'язок трамваю з залізничною станцією по вул. Коцюбинського.

Запропонована концепція мережі громадського транспорту розбірлива та раціональна, з високим рівнем інтермодальної інтеграції. Вона відповідає запропонованій структурі міста, де зони найкращої доступності відповідають зонам високої активності, що також допомагає покращити відповідне покриття громадським транспортом.

Для більш детального налаштування мережі та маршрутів необхідно дотримуватися наступних принципів:

- Існуюча мережа повинна бути збільшена і спрощена. Не повинно бути маршрутів, на яких різні лінії накладаються впродовж довгої ділянки (більш прямі маршрути відповідно до принципів функціональних ліній також для маршруток).
- Прямі зв'язки повинні зберігатися на лініях з високим попитом.
- Пріоритет громадського транспорту на перехрестях. Заходи для пріоритету громадського транспорту повинні вводитися паралельно із заходами і обмеженнями для приватного автотранспорту при реконструкції мережі.

Рівень покриття і взаємозв'язку мережі в головному коридорі сьогодні майже оптимальний. Для повного охоплення достатньо тільки кілька додаткових другорядних ліній до районів.

Важливий пункт на шляху створення привабливого для пасажирів (і більше ефективного) громадського транспорту – компактність зупинок. Сьогодні зупинки різних видів транспорту (іноді навіть різні лінії одного виду) розташовані дуже далеко одна від одної та від пішохідних переходів. У майбутньому ці елементи повинні розташовуватися якомога ближче, а платформи тролейбуса/ автобуса – мати безпосередній зручний доступ до платформи трамвая.

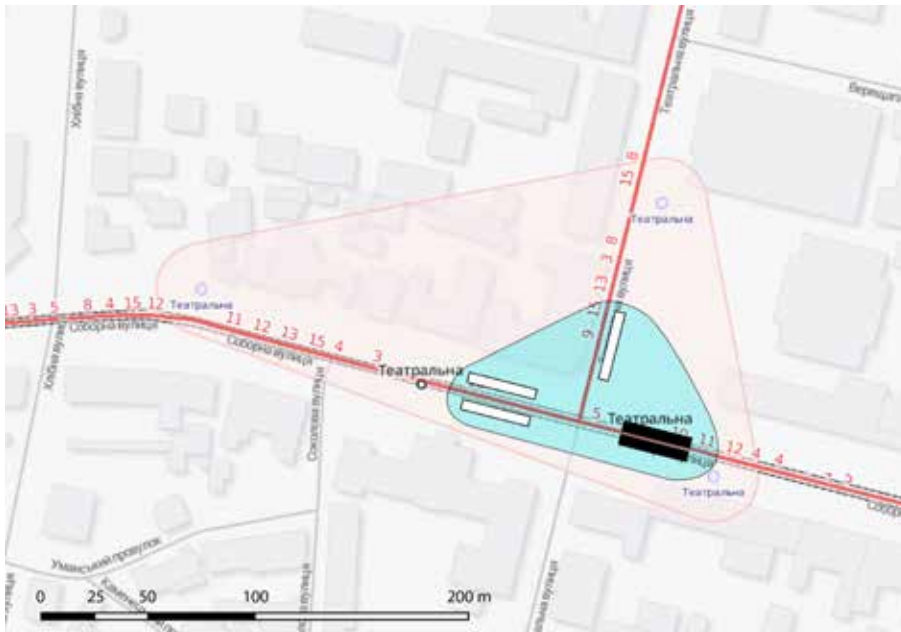


Схема: Основний пересадковий вузол "Театральна". Розосереджені існуючі зупинки (зона рожевим); компактні і зручні нові зупинки (зона блакитним).

## Заходи

Переосмислення системи громадського транспорту (трамвай, тролейбус, автобус, маршрутки) за принципами функціональних ліній. Встановити пріоритет на перехрестях й запустити весь громадський транспорт за покращеним розкладом, а не по інтервалах.

Інвестувати важливу оптимізацію трамвайної та тролейбусної мережі. Першочерговий пріоритет – трамвай по вул. Коцюбинського й трамвай/ тролейбус по Кірова до нового депо на Гонти. Також важливо передбачити більше альтернатив руху в позаштатних ситуаціях.

Більш компактна реорганізація пересадочних вузлів й система єдиного тарифу/ квитка для генерації привабливого ефекту роботи мережі і вільного використання пасажиром усіх напрямків.

**Пріоритет громадського транспорту**



## 3.5 “М’ЯКА” МОБІЛЬНІСТЬ: ПІШОХОДИ ТА ВЕЛОСИПЕДИСТИ

*Дана стратегія спрямована на заохочення пішохідного та велосипедного рухів. Вона описує можливості для пішохідної та велосипедної мережі, яка поліпшить взаємозв’язок та допоможе якісно інтегрувати “м’яку” мобільність в мережу громадського транспорту. “М’які” моделі транспорту не вимагають занадто жорстких обмежень, але більш чутливі до якості середовища. Сприятливе середовище для пішоходів дозволяє більш тривалі прогулянки пішки, покращуючи загальну мобільність в місті, що також готує жителів до невеликих дистанцій до зупинок громадського транспорту, популяризуючи і цей вид переміщення.*

### **Вихідне положення**

Для багатьох жителів Вінниці піші маршрути, як і раніше, є частиною щоденних поїздок на роботу/ з роботи, часто в поєднанні з використанням громадського транспорту. Але сьогодні ця позитивна тенденція під загрозою через:

- Розростання (розповзання) міста в досить монофункціональному ключі.
- Перепони у вигляді приватних загороджень, нездоланих транспортних доріг й поганого управління вуличним простором.
- Недостатню якість пішохідних тротуарів (зруйнованість, відсутність дренажу).
- Недостатню комфортність громадського транспорту, що неминуче стимулює використання приватного автотранспорту.

Тенденція зростання автомобілів призвела до того, що величезні площі використовуються для розширення доріг і парковок, часто за рахунок простору для пішоходів, якого стає недостатньо для облаштування якісного середовища. Для покращення інтеграції пішохідної та велосипедної мережі в мережу громадського транспорту, дизайн вуличного простору має бути більше орієнтований на людину.

Незважаючи на не дуже розвинену інфраструктуру для велосипедистів, цей вид транспорту стає все більш популярним серед молоді. Так як пішохідний і велосипедний рух є більш чутливим до якості інфраструктури, дуже важливо якісно інтегрувати пішохідні та велосипедні шляхи в профіль вуличного простору. Вулична мережа повинна стати більш привабливою для цих користувачів. Відповідно, ключ до стимулювання пішохідної активності не тільки пішохідні зони в центрі міста, але, в першу чергу, розвинена інтегрована пішохідна мережа з безпечними, зручними прямими зв’язками всередині районів, до зупинок громадського транспорту і між районами міста.

Ще один фокус – доступність внутрішньої ландшафтної структури для пішоходів і велосипедистів, і далі, продумані зв’язки з природним ландшафтом, який оточує місто.



## Цілі та принципи

Цілі	Принципи
Розвиток мережі пішохідних маршрутів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Покращення взаємозв'язків з втручанням в інфраструктуру в основних пунктах перетину (острівці безпеки, короткі фази "червоного" для пішоходів)</li> </ul>
Розвиток мережі веломаршрутів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Більше якісних зв'язків від центру міста в його райони відповідно до програми велосипедної інфраструктури 2013-2020 рр.</li> </ul>
Більш короткі пішохідні та велосипедні дистанції (в середньому)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Прямі зв'язки, усунення бар'єрів, змішання функцій, доступ до сервісів, магазинів і місць відпочинку</li> </ul>
Послідовні та читабельні позначення (розмітка і знаки)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Покращення вуличної сигналізації у відповідності до міських стандартів дизайну тротуарів та велодоріжок</li> </ul>
Значне покращення безпеки для збільшення частки "м'якої" мобільності	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Зменшення швидкості руху та довжини пішохідних переходів, висока якість виконання елементів (пандуси, покриття та ін.)</li> </ul>
Гарантована узгодженість заходів для "м'якої" мобільності з глобальною стратегією	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Міський розвиток і дизайн в масштабі людини, якість для пішоходів "з першого кроку з дому"</li> </ul>
Заохочення зелених насаджень для розвитку зеленої внутрішньоміської мережі	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Розвиток мережі долин малих річок як зелених громадських просторів/ зелених коридорів з пішохідними та веломаршрутами</li> </ul>
Покращення мережі громадських просторів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Зниження бар'єрного ефекту природних елементів (Південний Буг, малі річки, яри)</li> <li>• Зниження бар'єрного ефекту елементів інфраструктури (дороги, залізничний вокзал), покращення умов для пішохідних переходів (острівці безпеки, довгі фази "зеленого")</li> <li>• Прямі зв'язки з зеленими (парки, природний ландшафт) та міськими (вулиці, проходи, місця) громадськими просторами</li> <li>• Мережа громадських просторів, налаштована під пішоходів і велосипедистів</li> </ul>
Покращення якості громадського простору	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комплексний підхід з урахуванням функцій, безпеки та якості перебування для всіх користувачів, а також критерії дизайну</li> <li>• Скорочення домінування автотранспорту у вуличному просторі</li> <li>• Повсюдна якість: як у звичайних місцях, так і в репрезентативних зонах</li> </ul>
Трафік-менеджмент, націлений на зручність для пішоходів і велосипедистів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Зниження швидкості руху: на головних магістралях – до 50 км/год, спокійні зони – 30 км/год, спільний простір (shared spaces) – 20 км/год, пішохідні зони – без трафіку</li> </ul>

## Концепція розвитку "м'якої" мобільності

### Пішохідні взаємозв'язки

У Вінниці є величезний потенціал для створення високоякісних умов для пішоходів усередині існуючої мережі. Велика кількість дерев і рослин на вулицях робить значний внесок у поліпшення громадського простору. Розвиток пішохідної мережі повинний відповідати наступним принципам:

- Кілька основних привабливих маршрутів повинні з'єднувати різні райони міста. Уздовж вулиць (червоний та помаранчевий), а також по внутрішніх (зелений пунктир) й зовнішніх (зелений) структурах природних просторів (див. також Концепція Ландшафтного каркасу м. Вінниця).
- Акцент спочатку на "Корсо" та на вулиці в центрі міста, потім, послідовно, на прилеглі вулиці.
- Нові можливості для подолання бар'єрів (червоні стрілки).
- Ретельна інтеграція якісних пішохідних зв'язків в систему зупинок громадського транспорту.

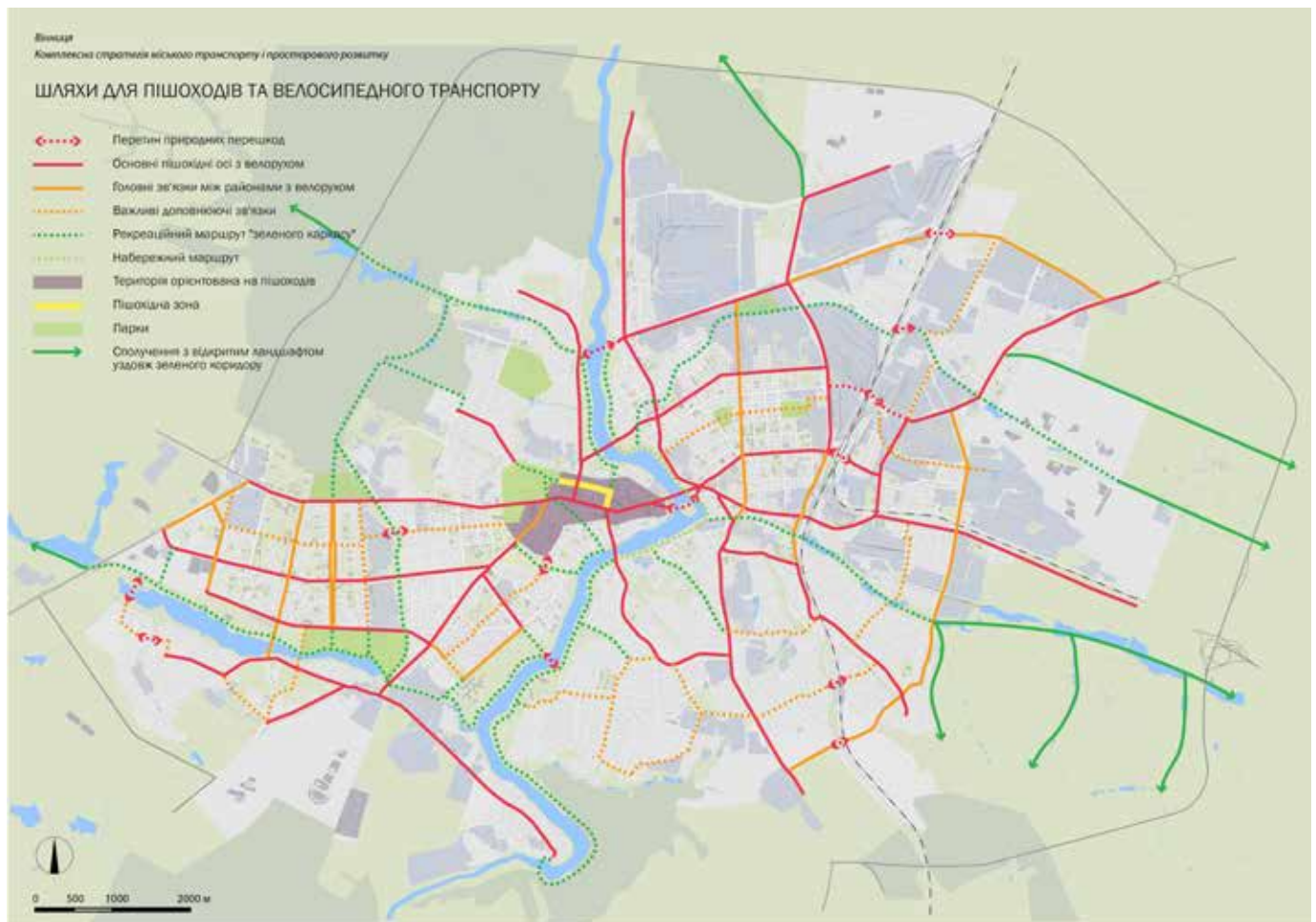


Схема: Мережа основних маршрутів для "м'якої" мобільності

- Пішохідні переходи і перехрестя повинні бути створені для зручного переходу в одному рівні (пандуси: для пішоходів або для машин).
- Поширення пішохідної зони в центрі міста для її зв'язку з Парком Горького (жовтий).

При подальшому розвитку субцентрів, можуть з'являтися й інші пішохідні зони. Їх планування має відповідати наступним принципам:

- Наданій ділянці повинна бути гарантована критична громадська активність, зокрема комерційна та рекреаційна (відпочинок, зустрічі).
- Якісне обслуговування громадським транспортом.
- Рекваліфікація вулиці в пішохідну можлива тільки в районах з малим трафіком.
- Альтернативні шляхи для автомобілів.

### **Велодорожна мережа**

У Вінниці є величезний потенціал для створення високоякісної велодорожньої мережі всередині існуючої інфраструктури. Широкі профілі вулиць дозволяють організацію нових велодоріжок. Необхідна інформаційна робота, направлена на сприймання велосипедистів як законних учасників дорожнього руху. Недостатнє знайомство інших учасників руху з велосипедистами вимагає керованої та послідовної імплементації мережі. Програма розвитку велосипедної інфраструктури м. Вінниця 2013-2020р.р. є солідною базою для покращення умов для велосипедистів. З урахуванням цієї програми, модернізація та трансформація велосипедних маршрутів і умов повинні відповідати наступним принципам:

- Маршрути в центр міста розробляються в першу чергу.
- Акцент на "Корсо" – для більш тривалих велосипедних зв'язків.
- Локальні дороги повинні бути трансформовані для створення більш дрібнозернистої мережі.
- Велосипедні маршрути мають бути інтегровані в мережу громадського транспорту, з наданням таких можливостей, як велопарковки на зупинках.
- Необхідно кілька безперервних привабливих маршрутів, що з'єднують різні райони міста.



*Перетин річки для пішоходів й велосипедистів, що враховують якість ландшафту: моторизований паром у м. Нан (зверху) і немоторизований в м. Берн (внизу).*

---

## Заходи

Наступні кроки необхідні, щоб зробити місто більш пішохідним і стимулювати велорух.

**Збільшити пропозицію:** Створення поширеної безперервної пішохідної/велодорожньої мережі.

**Зробити доступним ландшафт:** Розкриття потенціалу пішохідних і велосипедних взаємозв'язків покращить мобільність в місті, зв'язки з рекреаційними зонами, які також важливі для міської ідетичності та якості життя.

**Перетворення просторів:** Правильний дизайн простору притягує людей в будь-яку погоду.

**Змішане використання:** Райони з різноманіттям функцій – місця, в які зручніше дістатися пішки, генерують більше пішоходів.

**Безпека пішоходів та велосипедистів:** Острівці безпеки і виділені велосипедні доріжки на завантажених дорогах.

**Робота з автомобілістами:** Підвищення обізнаності серед автомобілістів про пішоходів та велосипедистів, як про законних учасників руху.

**Правильні парковки:** Більше інтегрованої інфраструктури для велосипедистів по всьому місту.

**Змусити громадський транспорт працювати:** громадський транспорт дійсно працює тільки при гарній пішохідній доступності та навпаки

---

**Покращення якості життя: створення сприятливого середовища для пішоходів й велосипедистів**



# 3.6 ІЄРАРХІЯ ДОРІГ ДЛЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ВИКОРИСТАННЯ, ПРИВАБЛИВІСТЬ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ І МІСЬКОГО РОЗВИТКУ

Дана Стратегія визначає головні вулиці міста. Ці вулиці формують структуру міста та забезпечують зрозумілу читабельність вуличної мережі. Також Стратегія формує рамки для більш вузько-спрямованих стратегій та концепцій, торкаючись принципів і об'єднуючи їх щодо масштабу міської мережі, громадських просторів, транспорту та мультимодальної доступності.

## Вихідне положення

Існуюча мережа доріг добре розвинена, з акцентом на широкі дороги для руху моторизованого транспорту. Деякі з цих доріг дійсно завантажені, деякі – ні. Вузькі та тупикові вулиці в основному розташовані в пагорбистих районах на північному заході та південному сході.

Історично вулиці розвивалися не тільки для задоволення зовнішнього та внутрішнього транспортного попиту, але і, в першу чергу, як суспільний багатофункціональний простір. Сьогодні простір вулиць практично цілком орієнтований на потреби автомобілів, які рухаються або припарковані. При відсутності фізичних обмежень, машини їдуть навіть по трамвайним лініям.

Добре розвинена дорожня мережа з широкими вуличними просторами перетворилася в мережу з дуже великою кількістю великих магістралей з абсолютним домінуванням автомобілів. Транспортні потоки рухаються майже скрізь без будь-яких обмежень.



Схема: Існуюча ієрархія з безліччю головних доріг. Структура майже не проглядається

Навіть вул. Соборна, яка передбачається бути вільною від транзиту, значно завантажена в години пік (бл. 1000 автомобілів). Ієрархія доріг, яка враховує громадський транспорт, “м’яку” мобільність та якість простору, практично не прослідковується. Наслідок цього недоліку ієрархії також спостерігається у вигляді занадто широких перехресть з довгим часом очікування для транспорту та пішоходів, що безпосередньо веде до погіршення загальної пропускної здатності мережі.

## Цілі та принципи

*Через те, що Ієрархія доріг – елемент, взаємопов’язаний з іншими специфічними концептуальними елементами, її цілі та принципи також слід розглядати комплексно.*

Цілі	Принципи
Чітка ієрархія мережі для кращого розподілу всіх видів транспорту та кращої якості життя	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Чітка ієрархія мережі для кращого розподілу всіх видів транспорту в основному в рамках існуючих доріг з деякими доповненнями</li> <li>• Каналізування трафіку по головних магістралях для покращення якості життя всередині житлових районів та в центрі</li> <li>• Зменшення трафіку в спокійних зонах (ділянки без транзиту)</li> <li>• Мінімальна кількість головних магістралей та максимальні розміри тихих зон з вулицями навкруги</li> <li>• Стратегічна комплектація мережі для перенаправлення трафіку без створення нового попиту</li> </ul>
Поліпшення плинності руху та зменшення заторів	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Менеджмент руху потоків приватного автотранспорту, пріоритет громадському транспорту</li> <li>• Локальне покращення пропускної здатності шляхом зменшення розмірів перехресть і зменшення кількості перетинів потоків на них</li> </ul>
Підтримання мультимодальної мобільності (парковки типу “Park + Ride”)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Розташування громадських парковок поряд із зупинками громадського транспорту на в’їздах у місто</li> </ul>
Інтеграція головних транспортних осей у міський та ландшафтний контекст	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Будівництво нових доріг тільки в комплексі з локальним редевелопментом міської структури</li> </ul>
Гарантована узгодженість заходів з глобальною стратегією	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Продовження мережі – відповідно до меж урбанізації та структури міського розвитку</li> </ul>

## Концепція ієрархії доріг

Чітка ієрархія дорожньої мережі визначає розбірливість міської структури, покращує орієнтацію в міському середовищі і дає комплексне розуміння функції вуличного та інших громадських просторів. В ієрархованій мережі вуличний простір розподілено з урахуванням всіх видів транспорту (рухомого і припаркованого); призначаються різні швидкості руху, і управління трафіком визначається функцією та ситуацією на вулиці відповідно до міського контексту.

Пропонується наступна ієрархія:

Об'їзна дорога (помаранчевий колір): обов'язковий маршрут для вантажного транспорту, доступ в місто з зовнішнього боку, а також частковий обмін між зовнішніми районами міста (пояснюється в розділі 3.2).

Основні міські магістралі (червоний): головні прямі зв'язки з центром, першорядні внутрішні маршрути між основними частинами міста з обох сторін від річки (захід - схід).

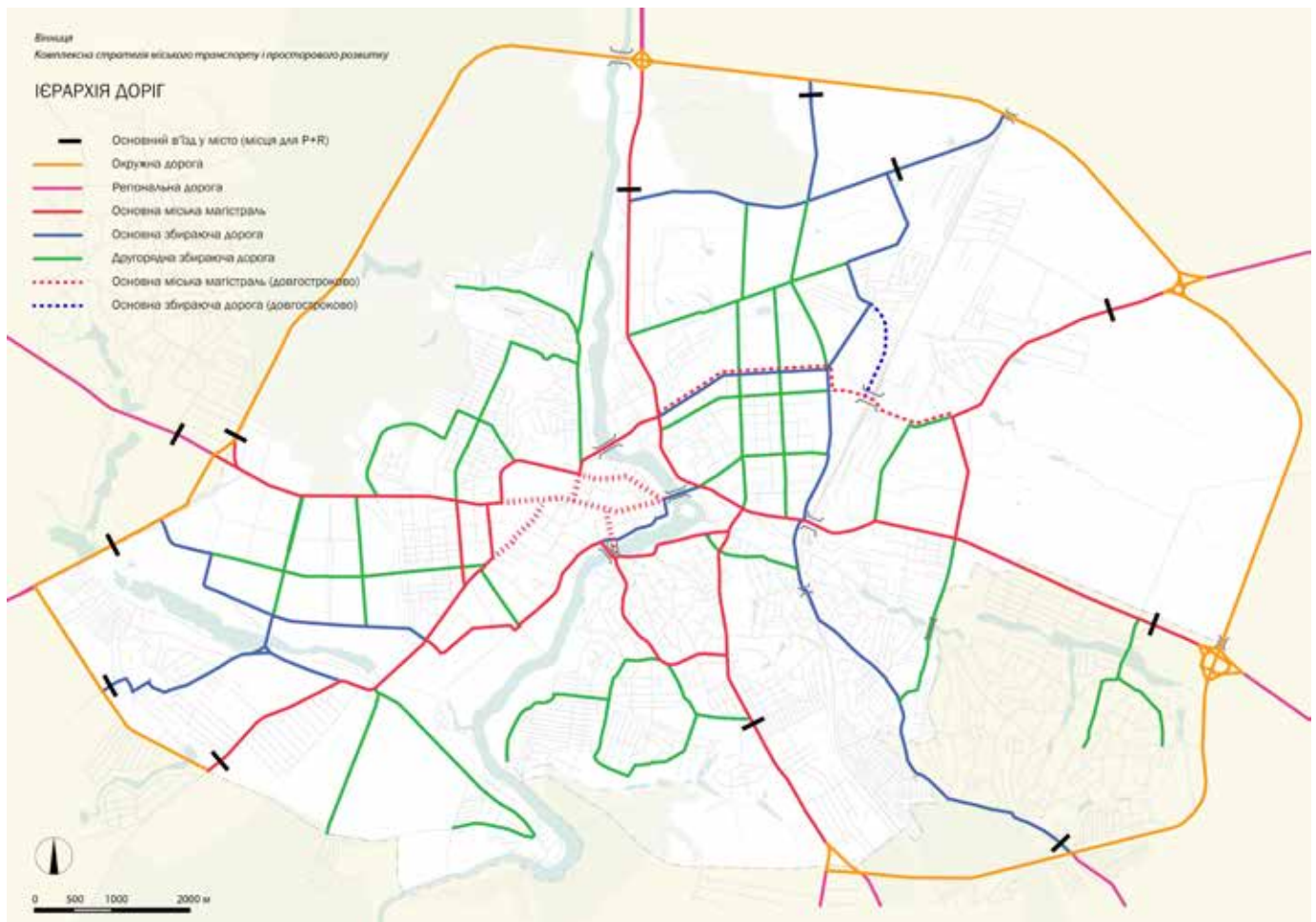


Схема: Ієрархія доріг (середньострокова, з довгостроковими можливостями)



Основні міські магістралі з обмеженим доступом (червоний пунктир): природне продовження Основних міських магістралей, із забороненим доступом для автомобілів; висока пріоритетність громадського транспорту та виразного образу міста (візуально виглядає як Основна магістраль).

Основні дороги, на яких здійснюється збір пасажирів (синій): основний доступ та обслуговування густонаселених районів у напрямку розвитку; другорядні зв'язки Об'їзної дороги з міськими районами; внутрішні маршрути між основними частинами міста з одного боку від річки (захід або схід).

Дороги, на яких здійснюється збір пасажирів (зелений): основні внутрішні маршрути між кварталами всередині районів міста. Основний доступ з Об'їзної дороги до периферійних кварталів з невеликою густиною заселення.

В'їзд в місто (чорний): конкретна точка початку/ кінця урбанізованої частини міста.

Скорочення швидкості до 50 км/год, особливий дизайн простору, що підсилює контраст при в'їзді/ виїзді.

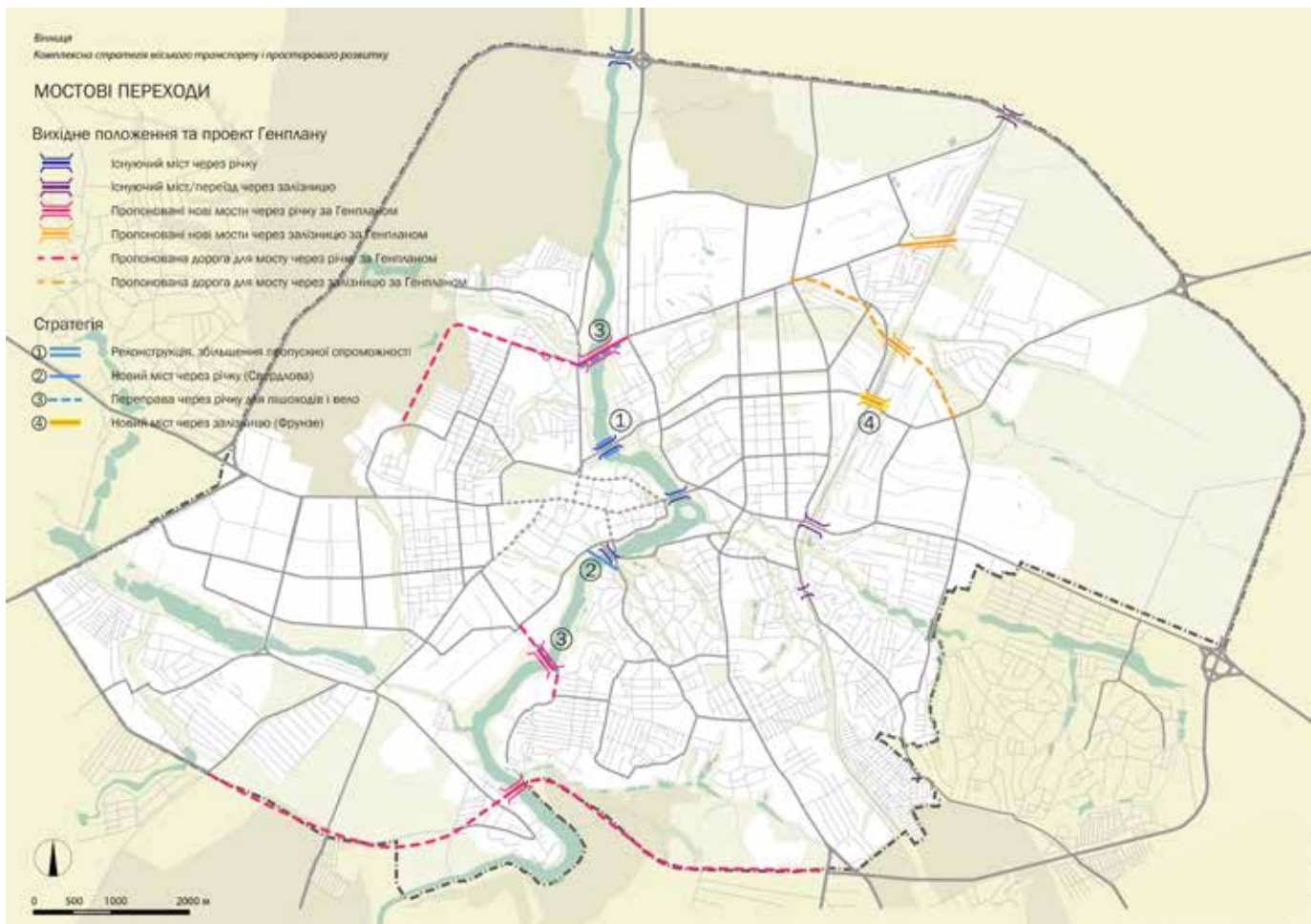


Схема: Розташування мостів для перетину річки і залізниці

## Перетин річки і залізниці

Питання необхідності та місць для нових мостів виникають при кожній дискусії по просторовому розвитку Вінниці. Вони дійсно важливі для влади міста, оскільки будівництво нових мостів – дорогий захід і вимагає довгострокового інвестування. Річка та залізниця створюють прогалини в добре розвиненій дорожній мережі міста. Ландшафт та існуюча житлова забудова унеможливають будівництво трьох додаткових мостів, запропонованих Генпланом 2012 р. Крім цього, два з них – по вулицях Гонти і Скалецького – не досить добре ув'язуються з міською мережею визначеної спроможності.

Умови для перетину залізниці (також три додаткових місця відповідно до Генплану 2012 р.) дещо простіші. Однак два з них навряд чи мають сенс, оскільки один розташований занадто близько до існуючого мосту на Об'їзній (Гонти), а другий формує зв'язок з низьким потенціалом використання (Тяжилівка).

При будівництві нового мосту також необхідно враховувати взаємозв'язок з планом землекористування, а також наслідки цього будівництва для розвитку прилеглої території. Наприклад, у випадку зв'язку по Гонти (відповідно до Генплану 2012р.), неминучим є подальший розвиток на території лісу. Будівництво мосту не повинно суперечити цілям розвитку Компактного міста. Також необхідно проаналізувати фінансові аспекти всього заходу. Важливо, щоб призначення мосту не обмежувалося вигодою для автомобільного транспорту. Тобто потрібно спочатку приділити увагу не тільки смугам для громадського транспорту та велосипедів, але також переконатися, що міст логічно доповнює існуючу мережу громадського транспорту та відповідає її попиту. Для мостів по Гонти це неможливо: як відносно перетину річки, так і залізниці.

Всі ці фактори говорять про те, що ситуація з мостами через річку повинна бути покращена в першу чергу, до будь-яких інвестицій в додаткові мости через залізничний вокзал. Основні пріоритети – реконструкція моста Чорновола та будівництво нового мосту трохи південніше моста Козицького. Якщо очікуваний демографічний та економічний розвиток себе виправдає, ці проекти мають бути реалізовані в тимчасовому горизонті Генерального плану (середньостроково, до 2031 р.), щоб гарантувати уникнути транспортного колапсу.

Після цього, довгостроково, може бути побудований новий міст через залізничний вокзал по вулицях Фрунзе - Ватутіна. Нові шляхопроводи для пішоходів й велосипедистів (Фестивальний на о.Кемпа, Скалецького, Гонти) можуть бути реалізовані також у середньостроковій перспективі. Автомобільний міст по Гонти не виключається в дуже довгостроковій перспективі. Хоча його потенціал для транспортної системи низький через неможливість продовження дороги через П'ятничани. Всі інші місця для нових мостів, запропоновані Генпланом 2012 р., відхилені.

---

## Заходи

**Перевизначення ієрархії дорожньої мережі з використанням принципів Доступності (глава 3.2).**

**Рекваліфікація доріг відповідно до їх функцій в ієрархії мережі з урахуванням умов для всіх видів транспорту (включаючи "м'яку" мобільність). Провести оптимізацію мережі: щодо доступу до Об'їзної дороги (вул. Липовецька, Барське шосе, вул.Тарногородського), з'єднання в місцях відсутніх сегментів мережі (вул. Гонти, вул.50-річчя Перемоги і т.д.) і покращення пропускної спроможності мостів через річку.**

**Реконструкція та реорганізація руху на основних перехрестях у відповідності з принципами доступності (глава 3.2) та ієрархії доріг з урахуванням умов для всіх видів транспорту (приклад див. Глава 4.3 Жовтнева площа).**

**Зробити візуально фізично помітним перехід від зовнішніх магістралей до внутрішніх (в'їзди в місто) та від головних магістралей до магістралей з обмеженим доступом (в'їзди в центр міста) – за допомогою зміни дизайну вуличного простору.**

---

**Визначення ієрархії доріг, яка збільшує мультимодальну потужність мережі та підтримує якість життя в центрі, субцентрах і житлових районах міста**





# 4.

# КЛЮЧОВІ ЕЛЕМЕНТИ



Ключові елементи працюють як “міст” для подолання розриву між концептуальними рамками Стратегії та реалізацією конкретних проектів. Вони ілюструють можливості для реалізації різних тем Стратегії на різних територіях в різних масштабах. При цьому, кожен елемент – окреме міське дослідження для конкретної ділянки в межах містоутворюючого “хребта” розвитку Вінниці. Таким чином, Ключові елементи ілюструють якість й доводять можливості застосування Комплексної стратегії міського транспорту та просторового розвитку м.Вінниця на практиці. Інше завдання дати імпульс для процесу імплементації Стратегії, оскільки позначені елементи є також проектами високого пріоритету.

# 4.1 ПРИВАБЛИВИЙ ЦЕНТР МІСТА

## ПОКРАЩЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ

### Вихідне положення

*Чому доступність центру міста і його дизайн є настільки важливими?*

Центр міста є серцем і душею міської системи. Він є відображенням її історії та генерує імпульси для майбутнього розвитку. Він є місцем зосередження безлічі людей. Тут повинен забезпечуватися повноцінний доступ людей до об'єктів призначення без нанесення шкоди просторовим властивостям історичного місця. Центр міста повинен задовільняти цілий ряд різних вимог, що виникають на обмеженій території. Таким чином, добре спланований та продуманий міський простір потрібний для забезпечення одночасного перебування безлічі людей в центрі міста.

*Приклад міждисциплінарної та міжмасштабної діяльності*

Установи та державні послуги в центрі міста повинні бути доступні для людей з усього міста/ регіону за допомогою високоякісних мультимодальних зв'язків. Активне використання громадського транспорту в центрі дозволяє зберігати значні відкриті простори вільними від трафіку. Якість громадського простору підвищується, та пішоходи отримують можливість легко та комфортно пересуватися й перебувати в центрі. Жвавий центр – багатофункціональний простір з приємним середовищем для його численних відвідувачів. Потрібен менеджмент моторизованого трафіку з метою підвищення рівня безпеки, зменшення шуму та забруднення повітря.

*Проблема громадського транспорту*

Центр міста перетинає безліч маршрутів із зупинками на вулиці Соборній. Пасажирам дуже важко зрозуміти, де знаходяться зупинки конкретних маршрутів. Трамвайні зупинки та зупинки автобусів/тролейбусів знаходяться далеко одна від одної. Деякі автобуси не зупиняються на кожній зупинці по вулиці Соборній. Основні зупинки розташовані на відстані від пішохідних переходів. Через це пересадки незручні, і люди намагаються їх уникати. Відстані між зупинками різні і досить великі для центру. Добре облаштована тільки середня частина центру вздовж вулиці Соборної. У північній (вул. Першотравнева) та південній (вул. Свердлова) частинах центру громадський транспорт розвинений погано. Загалом, центр міста помітно страждає від загальної слабкості Вінницької системи громадського транспорту, яка орієнтована на використання одиночних маршрутів замість включення їх в більш ефективну мережу.



*Схема: Покриття та зупинки існуючої мережі громадського транспорту в центрі міста*

### Першочергові завдання

Забезпечення мультимодального доступу у всі частини центру міста:

- для пішоходів і велосипедистів в межах різних ділянок центру;
- для велосипедистів з прилеглих районів;
- для пасажирів трамваїв та автобусів з усіх частин міста і в межах центру (включаючи користувачів "Park + Ride");
- для людей, які відвідують центр на індивідуальному автотранспорті (короткочасні стоянки).

## Концепція доступу приватного автотранспорту: система петель

Система петель забезпечує доступ в центр без його перетину. Кожен зовнішній коридор (фіолетовий колір) отримує індивідуальний доступ. Використання Об'їзної дороги на півночі сприяє формуванню іншого основного в'їзду в центр міста.

Розвантаження мосту по вул. Соборній - основній осі громадського транспорту – від приватного автотранспорту є важливим концептуальним завданням. Відносна пропускна здатність інших мостів біля центру повинна бути покращена (оптимізація перехресть, розширення мосту Чорновола, будівництво нового мосту по Козицького).

Для прямого доступу в різні частини центру міста застосовується система петель з одностороннім рухом (блакитний колір). Перетин центру транзитом є складним/неможливим завданням, отже, не приваблює водіїв приватного автотранспорту.

На головних в'їздах до центру (червоні стрілки) необхідно забезпечити чіткий інформаційний супровід учасників руху (основні напрямки, паркування).

Розвантаження вулиці Соборної досягається завдяки управлінню трафіком на всіх центральних вулицях міста за такими принципами:

- односторонній рух, і/або
- рух заборонено, крім громадського транспорту, або
- пішохідна зона.

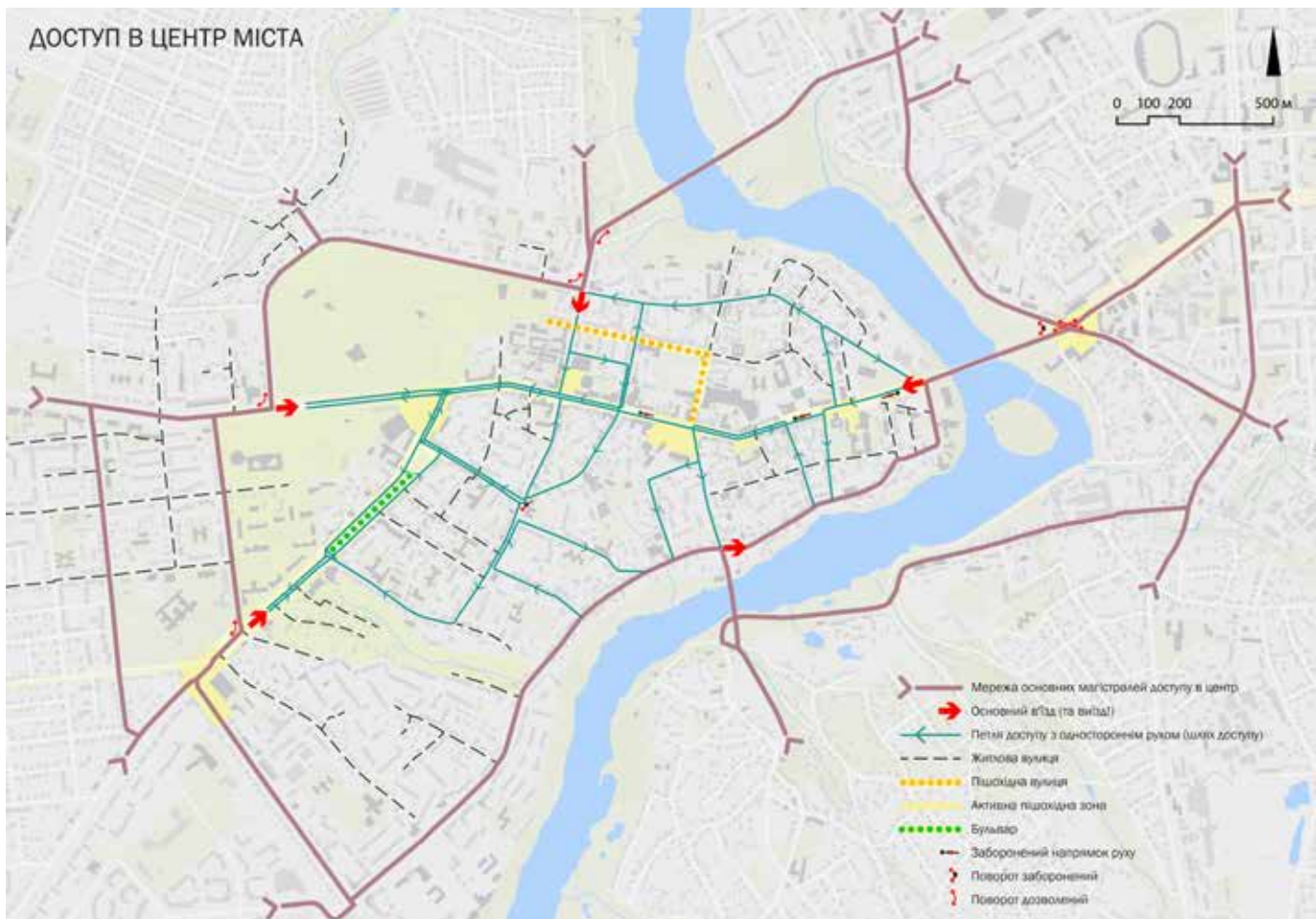


Схема: Доступ в центр міста при системі петель для приватного автотранспорту

## Концепція правил паркування з чіткими пріоритетами

Основними цілями є утримання пасажирських перевезень за межами центру та підвищення якості суспільного простору. Базою для цього є поліпшення доступності центру за допомогою громадського транспорту. Пропонуються наступні принципи формування парковок:

- Покращення доступу автовласників до існуючих суспільних гаражних парковок і автостоянок, а також до приватних парковок у центрі міста.
- Підвищення якості громадського простору, забезпечення пріоритету громадського транспорту та формування безпечного простору для велосипедистів, теоретично, дозволяє підтримувати в центрі міста таку ж кількість автомобілів, як і сьогодні. Тим не менше, оскільки сьогодні майже 50% парковок є стихійними (особливо на вулиці Соборній), концепція передбачає чіткий поділ зон і вулиць на дозволені й заборонені місця для парковки. В цілому, парковок вздовж вулиць буде трохи більше, ніж зараз, у східній частині та трохи менше – в західній частині центру міста. У серці центру міста – з високою якістю громадських просторів – парковок вздовж вулиць не повинно бути взагалі. На схемі вказано можливе розташування таких зон. У підсумку, кількість паркувальних місць є політичним рішенням.
- Обмеження часу та плата за паркування забезпечують більш високу якість парковки для клієнтів/ відвідувачів (короткочасної) і допомагає уникнути парковки від маятникової міграції (довготривалої).
- Нові громадські гаражі-стоянки (багатоповерхові парковки), розташовані по краю центру в точках в'їзду.
- Приватні парковки для нових будівель повинні розташовуватися на приватній території всередині кварталів!

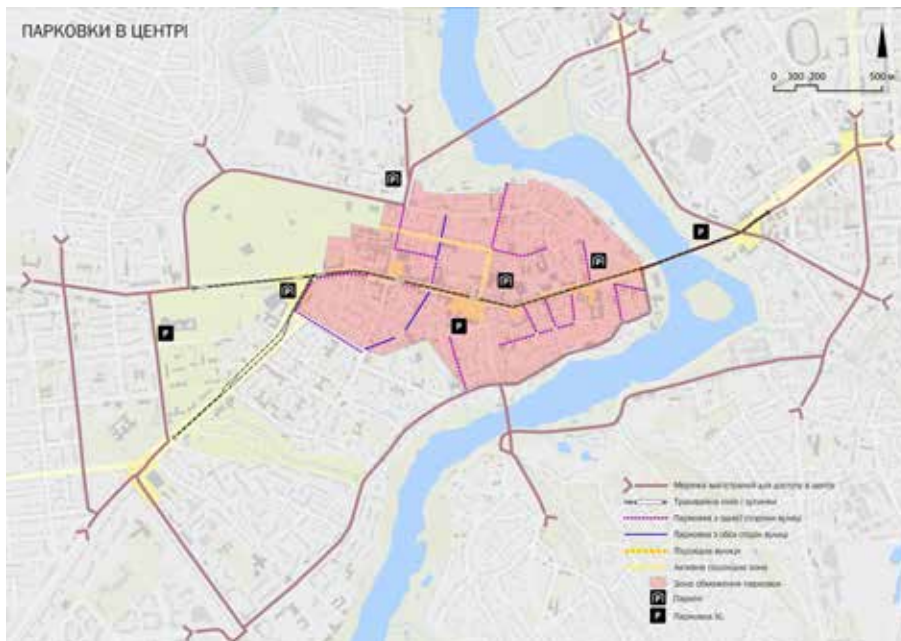


Схема: Парковки в центрі міста: уздовж вулиць і громадські гаражі-стоянки

## Етапи реалізації

Удосконалення системи управління рухом на рівні міста для перенаправлення транзитних перевезень навколо центру міста (див. розділ 3.2).

Розгорнуті дослідження стану інфраструктури парковок, вироблення політичного рішення з управління парковками (див. розділ 3.3).

Розгорнуті дослідження дорожньої ситуації (підрахунок автомобілів, що в'їжджають в центр і виїжджають з нього, спостереження за основними точками призначення). Затвердження системи петель за результатами досліджень. Впровадження системи петель.

Реконструкція вул. Соборної (див. розділ 4.2) з новими сполученнями громадського транспорту, пішохідними переходами та режимом руху.

Реформування системи громадського транспорту з метою зменшення кількості маршрутів і транспортних засобів на вулиці Соборній (див. розділ 3.4).

Резервування парковок і розробка плану будівництва паркінгів по межах центру міста.

Покращення дизайну вуличного простору та місць громадського користування. Підтримка освоєння перших поверхів будинків під невеликі магазини та сервіси.



## Концепція доступу громадського транспорту в центр

Кількість тролейбусних і трамвайних маршрутів по вулиці Соборній залишається незмінною. З іншого боку, кількість автобусних маршрутів має бути зменшена. Маршрутки взагалі не повинні перетинати центр міста (районні маршрути по краях центру міста без перетину мостів).

Рівномірний розподіл зупинок у центрі з максимальною відстанню між ними не більше 400 м. Трамвайні/ автобусні/ тролейбусні зупинки зазвичай суміщені (див. розділ 4.2). Всі зупинки є загальними для всіх маршрутів (за винятком експресів). Безпечні пішохідні переходи.

Нові маршрути (Першотравнева, Свердлова, Театральна-Толстого), що знаходяться в стороні від основної осі, – для покращення обслуговування громадським транспортом всього центру міста.

Пересадкові вузли основних ліній розташовані вздовж вулиці Соборної, другорядні і тангенціальні лінії перетинають її.

Основні пересадкові вузли прямо сполучаються з основними міськими установами та громадськими місцями (Театральна/ Університет, Міськрада/ пл. Козицького).

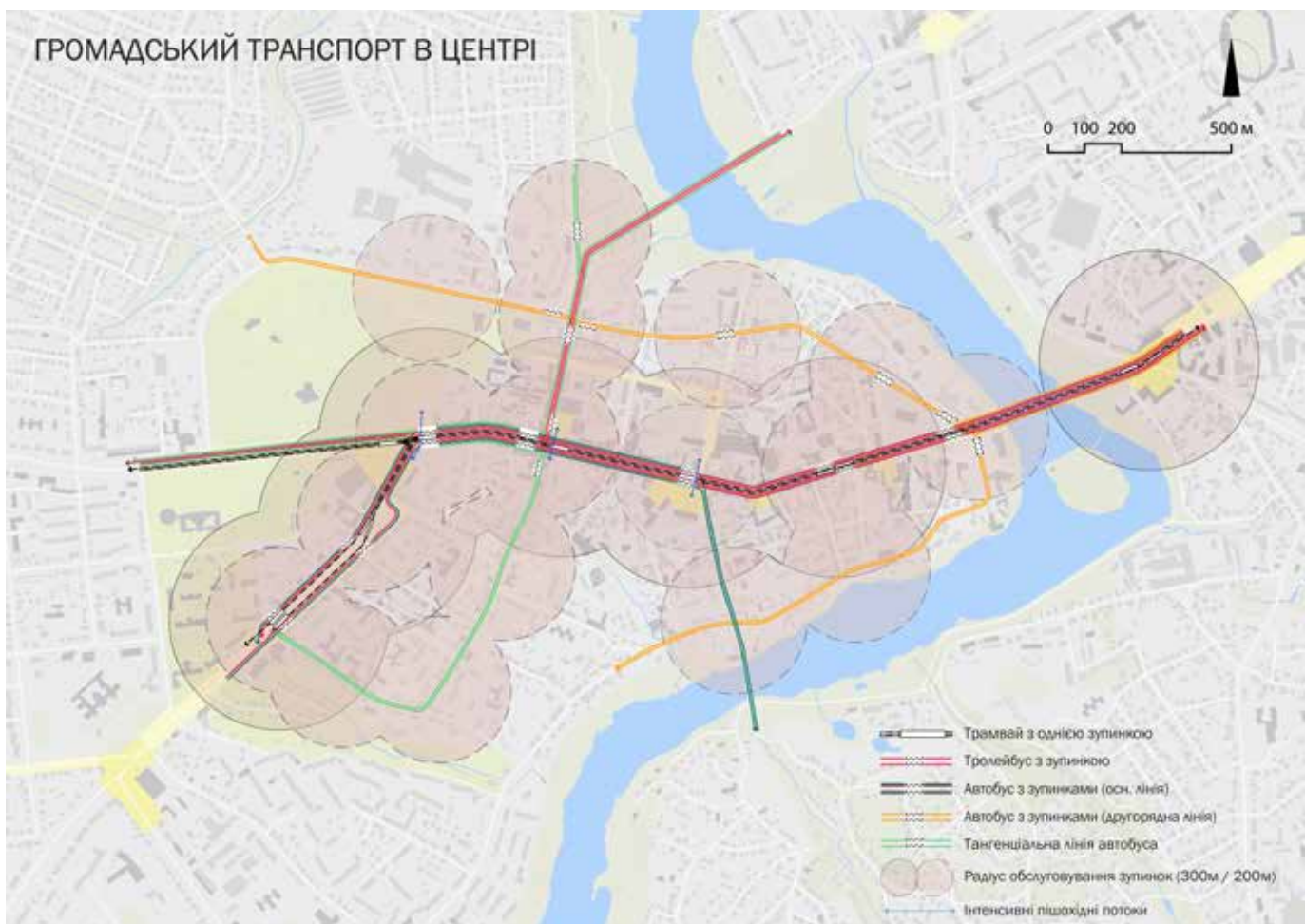


Схема: Запронована мережа громадського транспорту в центрі, з зупинками та зонами покриття

# 4.2 ВУЛИЦЯ СОБОРНА

## КОНЦЕПЦІЯ “КОРСО” В ЦЕНТРІ МІСТА

### Вихідне положення

*Чому саме Соборна повинна стати прикладом управління рухом та міського дизайну?*

Центр міста та річка Південний Буг створюють найбільш позитивний й комунікативний образ Вінниці. Вулиця Соборна – це одна з найбільш чутливих частин концепції “Корсо” (репрезентативний й активний “хребет” Компактного міста).

Міський дизайн вулиці Соборної розкриває її особливий характер, при цьому задовольняючи вимоги наявності мультимодального транспортного сполучення та надійного доступу до центру міста.

*Приклад міжвідомчої і міжмасштабної роботи!*

Міський дизайн й управління рухом розвиваються паралельно. Концепція доступності різних місць міста перевіряється в масштабі однієї конкретної вулиці.

Центр міста повинен справлятися з різними викликами, які виникають на обмеженому просторі. Для задоволення потреб усіх відвідувачів та мешканців, необхідний добре спланований і продуманий міський простір.

### Конкретні цілі

Цілі міського планування:

- Образ “Корсо” як потужної артерії громадського транспорту.
- Репрезентативні громадські простори з безпосереднім доступом до зупинок громадського транспорту та пішохідних зон.
- Однозначний дизайн пішохідних зон як зон громадського користування в центрі міста. Безперервний профіль вулиці (проїзної частини), незалежно від руху транспортних засобів різного призначення. Єдина композиція вулиць та місць.
- Використання декількох простих оздоблювальних матеріалів, якісні дерева вздовж “Корсо”, впровадження системи освітлення, орієнтованої на пішоходів, електромережі освітлення – під землею.

Цілі управління рухом:

- Модернізація управління трафіком відповідно до принципів міського дизайну (привабливі місця громадського користування, інтегровані в транспортну систему), що забезпечує:
  - Пріоритет для трамваїв й автобусів, більш високу комерційну швидкість громадського транспорту.
  - Чітко ідентифіковані трамвайні і автобусні зупинки, легко доступні для пішоходів і розташовані в безпосередній близькості від важливих установ та місць інтенсивного використання.
  - Система в'їзду автомобілів в різні частини центру міста, яка виключає транзитний транспорт і мінімізує конфлікти руху на Соборній (ліві повороти).
  - Безпечні та комфортні пішохідні переходи в зонах перехресть і зупинок громадського транспорту.
- Короткочасні стоянки вздовж вулиці – для клієнтів і завантаження, боротьба з парковками на тротуарах!



*Стара листівка центральної частини вул.Соборній (колишній Миколаївський проспект)*

## **Концепція покращення якостей вулиці Соборної**

### **Образ вулиці Соборної**

Розроблена концепція покращує візуальне сприйняття вулиці і формує більш широкий і зручний доступ до всього центру міста на громадському транспорті. Управління трафіком по вулиці Соборній знижує тиск приватного автотранспорту і створює більш зручні пішохідні перетини. Як у старі часи, вулиця Соборна знову стане найбільш привабливим і представницьким громадським простором Вінниці.

Найпопулярніші й активні площі міста (Театральна площа, майдан Незалежності, Козицького-Європейська площа) зможуть залучити ще більше людей завдяки компактним і безпосередньо пов'язаними з ними зупинками громадського транспорту, які дозволять потрапляти безпосередньо в основні пішохідні зони центру міста.

Пріоритет надається трамвайним, автобусним та тролейбусним потокам. Пішохідні переходи з островцями безпеки значно підвищують ефективність трамвайного руху (вища швидкість, стійкий сервіс, менші витрати).

Використання сучасних матеріалів, озеленення вулиці (навіть якщо технічно це дуже важко) і освітлення будуть підкреслювати якість всього вуличного простору, включаючи прилеглі будівлі.

### **Загальні принципи управління трафіком та міського дизайну Соборної**

Весь сегмент вулиці Соборної являє собою єдиний образ міського бульвару. Компактні зупинки громадського транспорту розташовані в "гарячих місцях" центру.

Управління трафіком та міський дизайн відповідають різним вимогам на різних ділянках. Ширина вулиці (проїзної частини) є постійною, але розподіл смуг відповідає різним транспортним функціям.

Покриття в основному мінеральне (асфальт і мощення гранітом) і адаптоване під функції дорожнього руху:

- Асфальт для проїзної частини (гладка поверхня, зниження шуму) і тротуарів за межами головних пішохідних артерій;
- Покриття з гранітного каменю для площ/ громадських просторів і тротуарів у репрезентативних зонах;
- Особливе покриття для трамвайних ліній (гофрована поверхня сигналізує про небажаність проїзду ними автомобілів);
- Бетонні плити для автобусних зупинок (більше стійкі ніж асфальт, помітні на проїжджій частині).

## План смуг руху

Фундаментальною умовою для системи управління трафіком є наявність власних смуг для трамваїв в обох напрямках по центру вулиці. Трамвайні зупинки знаходяться поруч з важливими пішохідними переходами, що дозволяє облаштовувати острівці безпеки (шириною 3 м) для трамвайних зупинок у поєднанні з пішохідними переходами. Завдяки цим острівцям безпеки можна також забезпечити пріоритет трамваєм на пішохідних переходах (не наносити на трамвайну смугу розмітку пішохідного переходу). Трамвайні й автобусні зупинки розміщені дуже близько одна до одної та до пішохідних переходів.

Оскільки інтенсивність руху по вулиці Соборній низька (повинна бути), автобуси/ тролейбуси ділять смугу руху з автомобілями. Завдяки режиму одностороннього руху приватних автомобілів у центральній частині вулиці Соборна, для руху автобусів виділена окрема смуга. Автобусні зупинки розташовані вздовж тротуару (не переміщувалися) і поєднуються з короткою виділеною смугою руху автобусів на перехрестях з другорядними під'їзними дорогами. Це дозволяє забезпечити фронтальне положення автобусів і, відповідно, пріоритет для них на перехрестях.

Для велосипедистів існує кілька варіантів безпечного руху. У смугах для руху легкових автомобілів у вигляді велосипедних доріжок (шириною 1,75/ 1,50 м), а там, де рух легкових автомобілів відсутній, (односторонній рух), єдина смуга шириною 4,2 м для автобусів і велосипедів. На різних ділянках вулиці передбачені короткочасні стоянки для відвідувачів/ клієнтів і завантаження.

Перехрестя регулюються світлофорами, за винятком перетину з вулицею Хлібною з низькою інтенсивністю руху. Світлофори працюють тільки в двофазному режимі. Одна довга фаза – для головної вісі (вулиця Соборна), де пролягають більшість маршрутів громадського транспорту. Світлофори гарантують, що транспортні засоби, які повертають ліворуч, не будуть зупинятися на трамвайних коліях і блокувати громадський транспорт.

Острівці безпеки – це не тільки значний комфорт для пішоходів, а й спосіб скоротити фази “червоного” для автомобілів/ автобусів/ трамваїв на перехрестях. У години низької інтенсивності руху світлофори можна відключати.

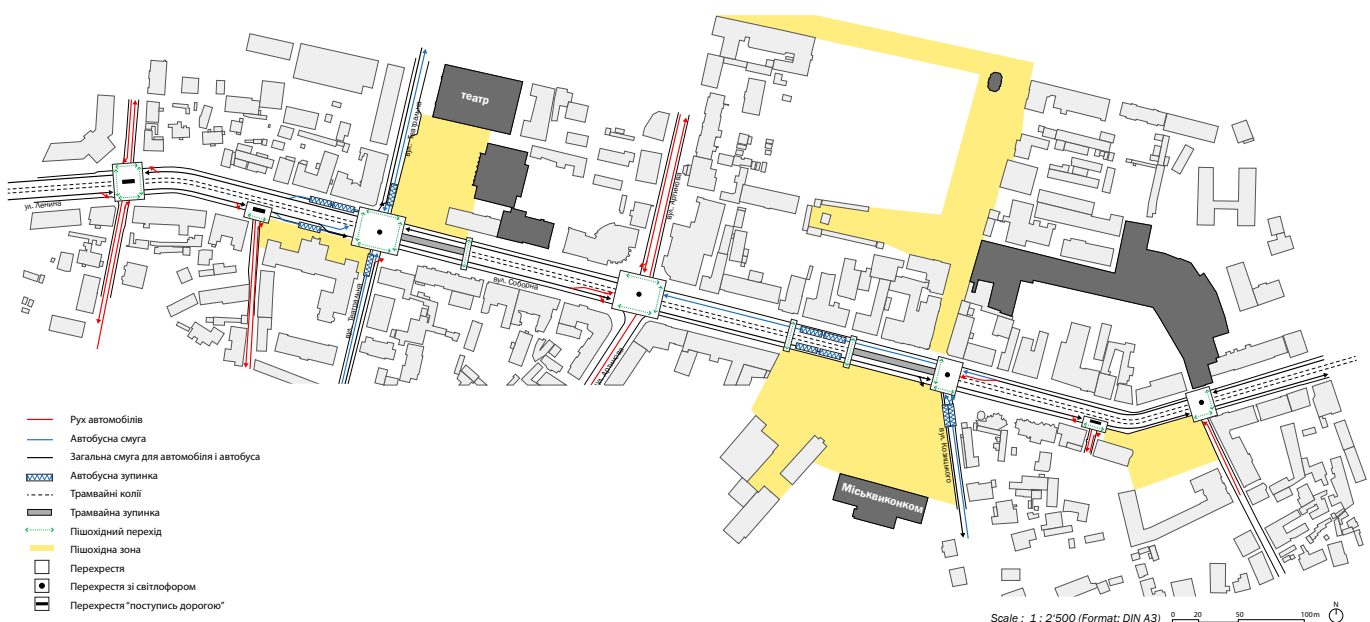
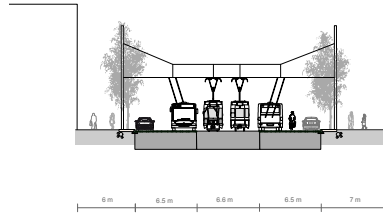
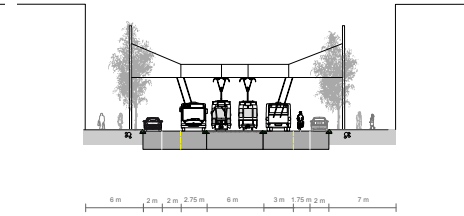


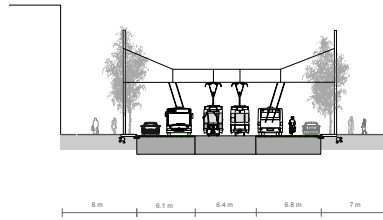
Схема: Зразковий план смуг руху для менеджменту трафіку по вул.Соборній



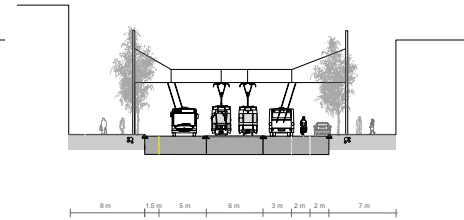
*Зріз А-А: Існуюча ситуація*



*Зріз А-А: Паркування по обидва боки вулиці, виділені велослоріжки, загальні смуги для автобусів та автомобілів, трамвайна лінія*



*Зріз В-В: Існуюча ситуація*



*Зріз В-В: Парковки по одній стороні вулиці, виділені велослоріжки, загальні смуги для автобусів та автомобілів, трамвайна лінія*

## Етапи реалізації

Облаштування нових трамвайних зупинок острівцями безпеки для пішоходів. Впровадження комбінованих зупинок трамваїв/тролейбусів/автобусів. Можлива поетапна реалізація (наприклад, спочатку на площі Незалежності), але кожна зупинка повинна обладнуватися острівцем безпеки із самого початку.

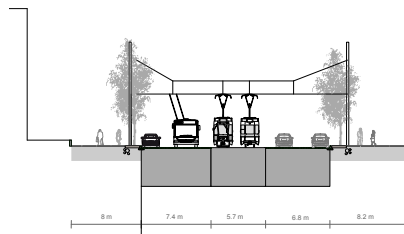
Устаткування острівців безпеки і світлофорів на перехрестях.

Реалізація петлевої системи управління транспортними потоками в центрі міста (як описано в розділі 4.1) та повна реорганізація зупинок громадського транспорту і вуличних парковок. Організація велосипедних доріжок.

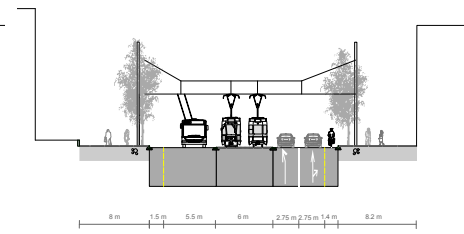
Відновлення озеленення вулиці Соборної (див програму озеленення Вінницької міськради).

Модернізація контактної мережі трамваїв і тролейбусів. Переміщення всіх інших проводів (телефон і т.д.) під землю. Оновлення контактних опор і зменшення величезної кількості опор, які використовуються в даний час для вивісок та рекламних щитів.

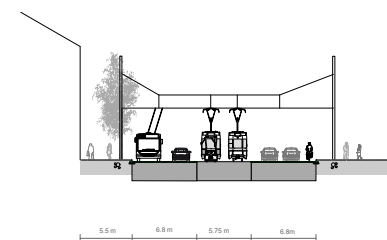
Заміна покриття проїзної частини (проїжджа частина – асфальт, трамвайні шляхи – бруківка).



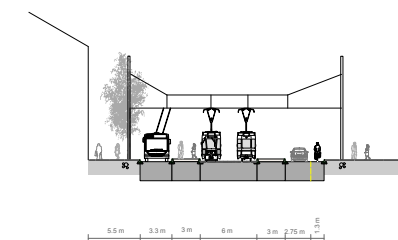
*Зріз С-С: Існуюча ситуація*



*Зріз С-С (перехрестя): виділені велослоріжки, загальні смуги для автобусів і автомобілів з виділеною смугою для лівого повороту*



*Зріз D-D: Існуюча ситуація*



*Зріз D-D (Трамвайна/ автобусна зупинка): Острівець безпеки для трамвайної зупинки і інтегрований пішохідний перехід*



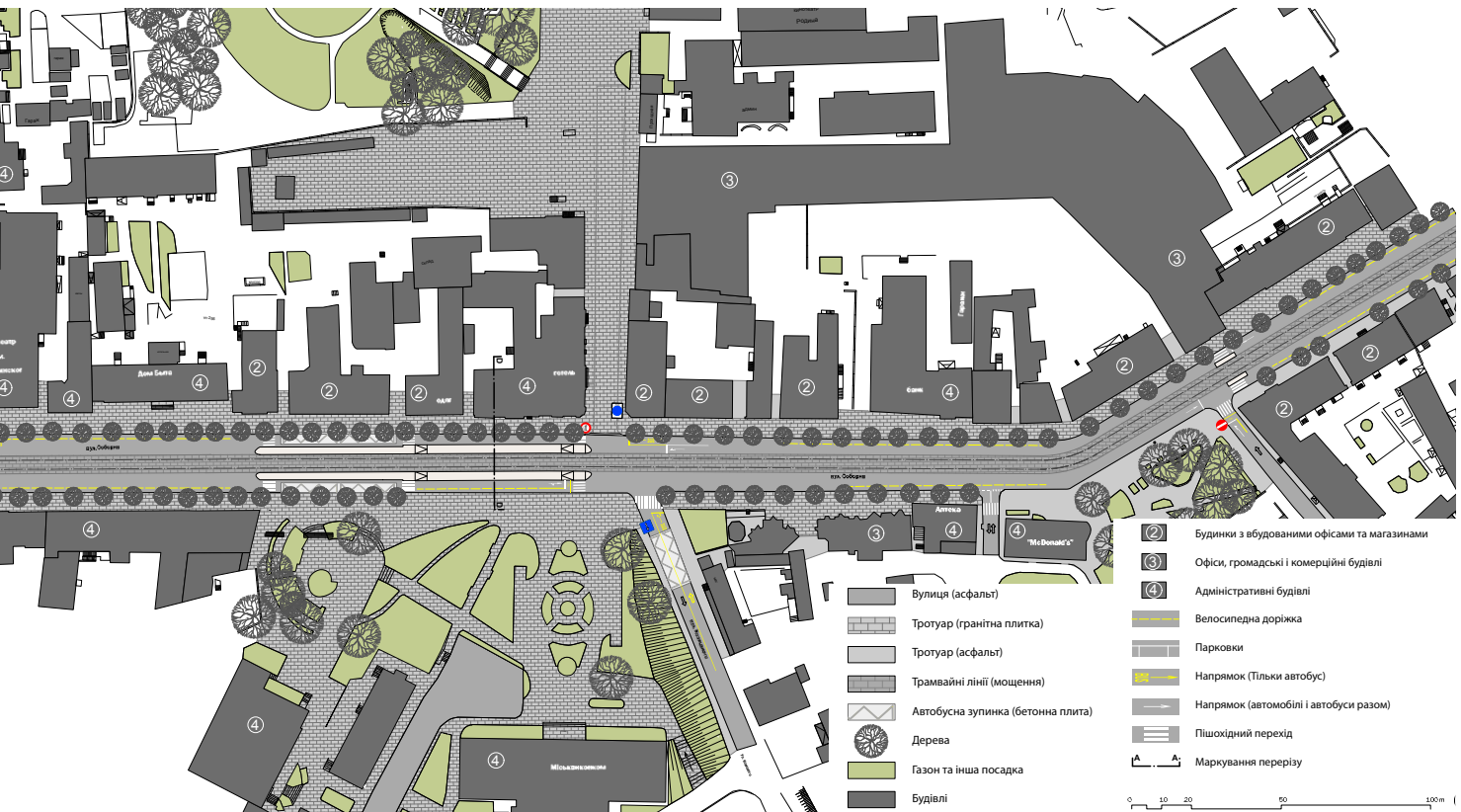
Фото: вул.Соборна/пл. Незалежності, існуючий стан



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



Візуалізація: вул.Соборна/ пл. Незалежності з трамвайною/ автобусною зупинкою і островцем безпеки на пішоходному переході на дуже активній ділянці руху в місті



# 4.3 ЖОВТНЕВА ПЛОЩА

## ГОЛОВНИЙ ВУЗОЛ ПЕРЕСАДКИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

### Вихідне положення

Жовтнева площа – дуже жвавий вузол пересадки для всіх видів транспортних потоків, що проходять через і вздовж річку Південний Буг. Вона також є воротами в Замостянський район з центру міста. Сьогодні перехрестя являє собою “море” асфальту. Йому не вистачає візуалізації смуг руху, простору для пішоходів і шляхів доступу для другорядного руху.

Зупинки громадського транспорту розташовані осторонь від перехрестя, без зв'язку між ними; трамвайна зупинка відсутня взагалі, і громадський транспорт відчуває проблеми через автомобілі, що рухаються по трамвайній лінії.

Площу перетинають численні і дуже довгі (25 м) пішохідні переходи взагалі без всяких допоміжних засобів (острівців безпеки), або навіть більш довгі двоетапні переходи (50м), на яких острівці позначені тільки розміткою. Немає ніякої інфраструктури для велосипедистів взагалі.

Рух громадського транспорту (трамваї, тролейбуси, автобуси і мікроавтобуси) по Жовтневій площі дуже інтенсивний, оскільки вона є природним розмежуванням між мережею Західного берега річки (на основі трамвая) і мережею Східного берега (на основі тролейбуса). Тим не менш, об'єднання цих мереж в даний час відсутнє. Створення вузла пересадки дозволить організувати пряме сполучення з дев'ятьма важливими точками міста і основний обмін між тангенціальними і радіальними лініями.



Схема: Перехрестя на Жовтневій пл., існуюча геометрія, пішохідні переходи і транспортна завантаженість у 17:30-18:30



## Конкретні цілі

Замість величезної вистеленої асфальтом території з її відштовхуючим для пішоходів ефектом можна створити привабливе місце для міського відпочинку. Зосередженням міського життя може бути затишний парк, до якого можна легко дістатися на трамваях і автобусах з усього міста, і навіть з області. Для досягнення цього завдання необхідно виконати наступні умови:

- Спроекувати компактне перехрестя з чіткою організацією руху і створити крупне зчленування громадського транспорту.
- Обладнати зупинки громадського транспорту неподалік одна від одної, з мінімальною відстанню для пішоходів. Кожна зупинка повинна візуально спостерігатися з іншої – для забезпечення оптимальної орієнтації пасажирів.
- Розташувати і організувати зупинки громадського транспорту таким чином, щоб забезпечити простий пріоритет для громадського транспорту на світлофорах і перехрестях (без необхідності застосування високотехнологічних рішень).
- Перетворити крупний перетин вулиць в площу з великим простором для пішоходів.
- Розглянути організацію велосипедного руху.

## Концепція нового великого пересадкового вузла

Пропозиція містить дуже ефективне рішення з підвищення пропускної здатності, для якого необхідні тільки 3 зелені фази на світлофорах (менше «міжфазних періодів», під час яких перехрестя заблоковане для будь-яких дій). Для підвищення пропускної спроможності і комфорту пішоходів повинні застосовуватися деякі обмеження:

- Заборона повороту направо з вулиці Островського на проспект Коцюбинського (в даний час використовується дуже невеликою кількістю автомобілів) і з вулиці Київської на Соборний міст (для зниження інтенсивності руху). Вивільняється простір для пішоходів, сполучень громадського транспорту та обладнання місць громадського користування.
- Заборона повороту ліворуч з вулиці Соборної на Київську; пріоритет для повороту направо з вулиці Соборної на Островського (не по сигналах світлофора).
- Організувати короткі цикли роботи світлофора (близько 90 секунд, сьогодні 100 секунд).

На перехрестях пріоритет повинен віддаватися громадському транспорту за рахунок:

- Виділеної смуги для трамваю; пріоритет для трамваю перед пішоходами, які переходять дорогу.
- В основному виділеної смуги для автобусів/ тролейбусів і окремої автобусної зупинки.
- Організації острівців безпеки для пішоходів на шляху руху до зупинок.

Крім виділення необхідного простору для нових трамвайних зупинок, ніякого розширення існуючих вулиць не потрібно, і навіть утворюється багато простору для організації нових місць громадського користування. Однак, рішення в рамках існуючих доріг не забезпечує достатнього простору для безперервної виділеної автобусної смуги і велосипедних доріжок. Це може бути досягнуто тільки за рахунок розширення вулиць або скорочення смуг для руху приватного автотранспорту.

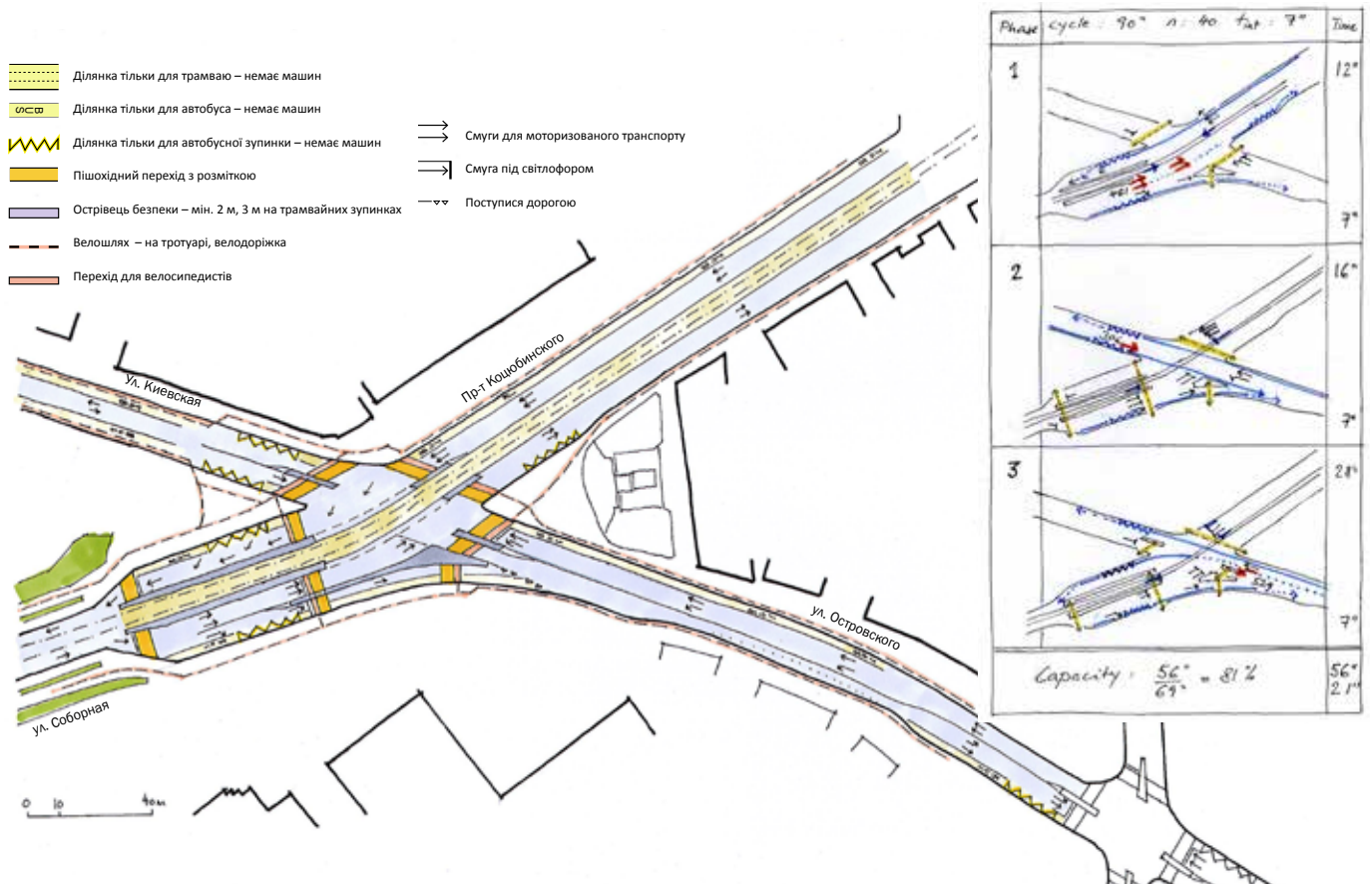


Схема: Оптиміальний варіант для Жовтневої пл. з максимально компактними зупинками громадського транспорту. Розподіл зелених фаз на світлофорі

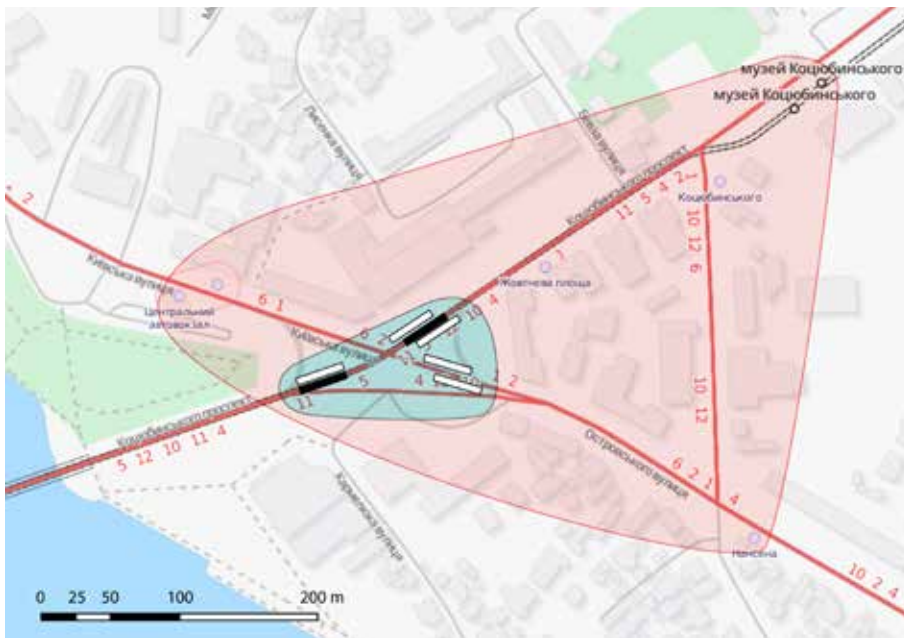


Схема: Перегрупування смуг формує компактне перехрестя на Жовтневій пл. (блакитний, проект) замість кількох зупинок, сильно віддалених одна від одної (червоний, існуючий стан)

### Етапи реалізації

Детальна оцінка варіантів реконструкції. За потреби прийняти рішення про моделювання транспортних потоків по моделі Vissim.

Розробити проектну документацію на реконструкцію.

Вести управління рухом і світлофорами в масштабах міста у відповідності до концепції (розділ 3.2.)

Реконструювати Жовтневу площу з організацією нового вузла пересадки громадського транспорту.

Адаптація тролейбусних та автобусних маршрутів під новий вузол пересадки.

Реорганізація громадського простору навколо Жовтневої площі.

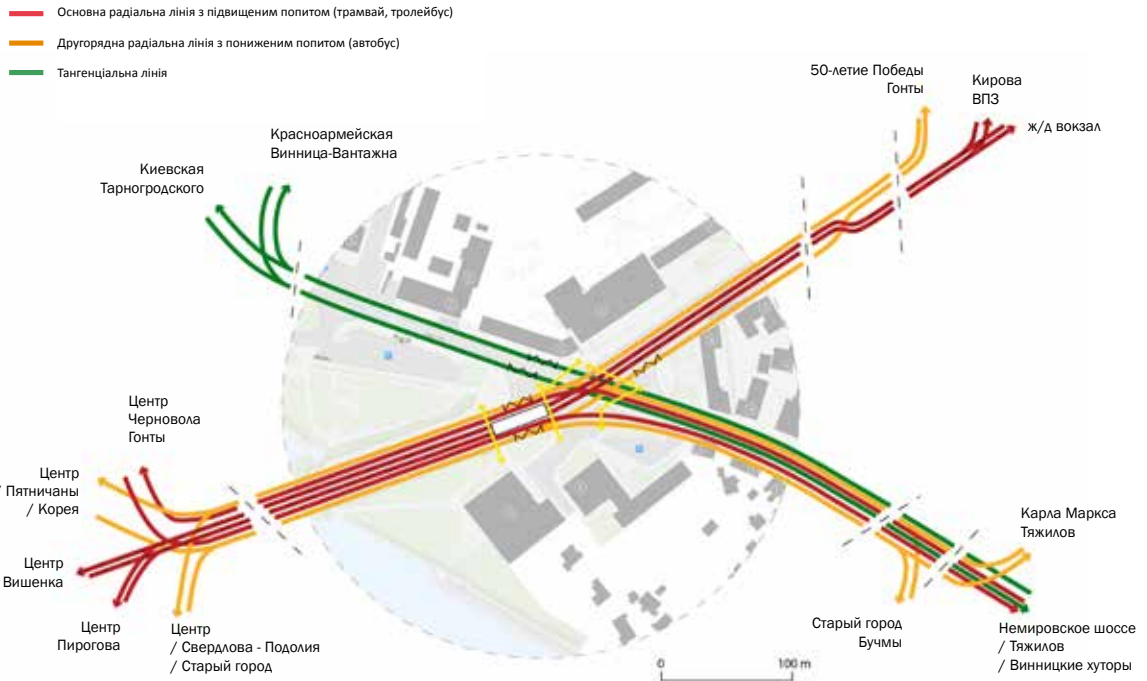


Схема: Принципи перетину функціональних ліній на Жовтневій пл. Можливість досягти 9 важливих напрямків з цієї точки міста.



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.

# 4.4 ПРИВОКЗАЛЬНА ПЛОЩА НОВИЙ ХАБ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУБЦЕНТР

## Вихідне положення

Трансформацію і розвиток району залізничної станції слід розглядати в якості каталізатора розвитку системи громадського транспорту та розвитку міста в цілому. Підхід значною мірою інтегрований і адресований в більш широкий контекст. Великий потенціал для перепланування та розвитку є не тільки в сусідньому районі Кірова (ключовий елемент 5.4), але і в безпосередньо прилеглих районах (М'ясокомбінат, завод тракторних агрегатів, ринкова площа, а також територія на схід від залізничних ліній). Підхід до трансформації цих територій повинен бути широким, комплексним і враховувати додаткові переваги від розвитку привокзальної площі.

Перебудова і розвиток Привокзальної площі є першим і ключовим етапом, оскільки це підвищує статус цієї території в структурі міста.

*Ще в 2012 році, Ван де Ветерінг, від імені Міськради Вінниці провів концептуальне дослідження реконструкції Площі Героїв Сталінграду та її функціонування в якості хаба громадського транспорту. На підставі цього дослідження згодом був розроблений проект трамвайної лінії по проспекту Коцюбинського. Однак, через нестачу фінансування, реалізація цього проекту була відкладена на невизначений час.*

## Конкретні цілі:

- Оптиміальне поєднання транспортної функції та значення самого місця (транспортний вузол, місце зустрічей, місце покупок).
- Громадський транспортний хаб, концентрація пересадок в одному місці.
- Модернізація станції як привабливого місця пересадки міської мережі громадського транспорту.
- Розвиток будівельного блоку: використання синергії між транспортом (центральне розташування, доступність) і житловими районами (використання площ, можливості розвитку)
- Визначення ліній та структури забудови в оточенні станції, особливо при забудові між вулицею Кірова та Привокзальною площею, з урахуванням управління рухом різних громадських і приватних транспортних засобів.
- Розвиток в коротко- та довгостроковій перспективах.

## Концепція нового хабу громадського транспорту та субцентру

Основою для створення вузла громадського транспорту на Привокзальній площі є реконструкція проспекту Коцюбинського, за допомогою якої в профіль вулиці вводиться трамвай і створюється прямий зв'язок між площею Перемоги та Привокзальною площею.

Ця умова визначається симетричним профілем вулиці. Бічне положення трамвайних ліній мінімізує витрати з реконструкції вулиці (існуюче політичне обмеження). У центрі знаходиться короткочасна парковка. Велосипедні доріжки відокремлені широкими пішохідними зонами, які створюють зв'язки між вуличним простором і будівлями (комплексне використання). На перетині з вулицею Кірова перехрестя реконструйоване в кільце, обладнане також світлофорами для забезпечення вільного проїзду трамваїв.

Концепція передбачає реконструкцію Привокзальної площі, головним чином, більшу пішохідну зону та комфортабельну платформу для зупинок громадського транспорту різних видів, зручних для пересадок пасажирів.

У той час як режим руху трамваїв, тролейбусів і автобусів дозволяє їм рухатися в обох напрямках, для приватних автомобілів дозволяється рух тільки в одну сторону для запобігання їх потрапляння в зони платформ громадського транспорту. На площі є тільки незначна кількість короткочасних стоянок. Платна довгострокова парковка (Park + Ride) розташовується на північ від Привокзальної площі на місці існуючого трамвайного кільця, яке стає непотрібним.

Функціонування громадського транспорту на площі ефективно в тому випадку, якщо напрямок виходу з платформи збігається з цільовим спрямуванням маршруту (наприклад, всі трамваї у напрямку центру зупиняються на одному краю платформи). Автобуси можуть заїжджати на зупинку і виїжджати з неї незалежно один від одного на загальній платформі. Перетворення мережі громадського транспорту у відповідності з принципом функціональних ліній значною мірою залежить від якості вузлів пересадки.

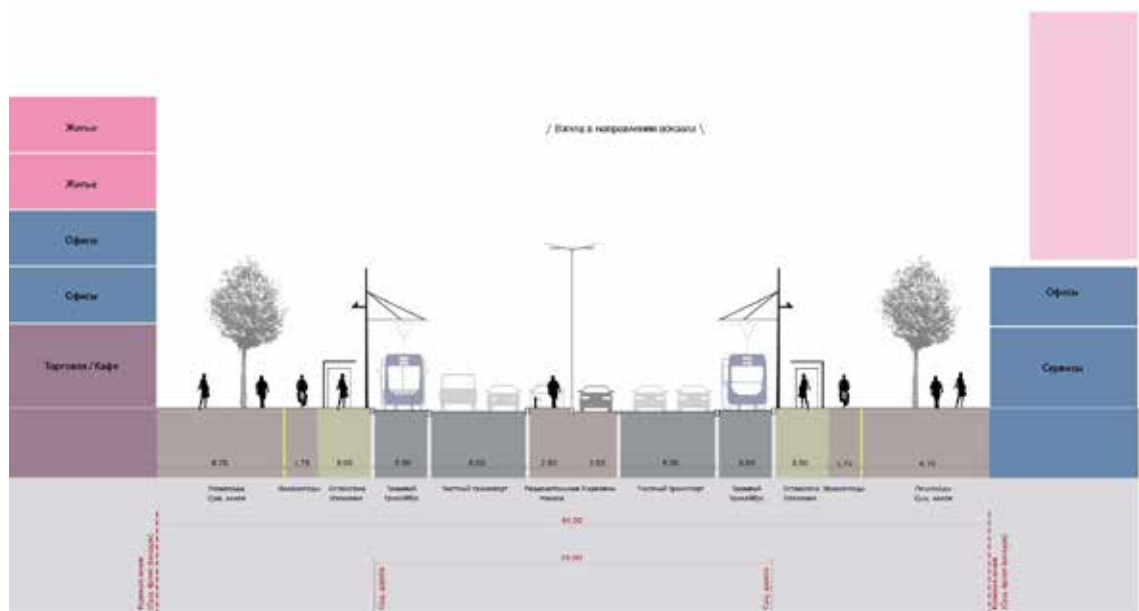


Схема: пр-т Коцюбинського; профіль вулиці з трамвайними лініями (при мінімальній реконструкції)



Схема: Доступ для громадського транспорту (при мінімальній реконструкції): Трамвайна зупинка і петля на Привокзальній пл. Автобусна і троллейбусна зупинка на Привокзальній пл., поєднана з трамвайною; різні варіанти продовження, гнучкість управління/роботи

Схема: Велосипедний рух: 2 центральні, стоянки, які охороняються; різні невеликі насадження уздовж головної дороги в зоні магазинів; окремі велосипедні доріжки та велосипедні смуги вздовж головної вулиці; в районі привокзальної площі - велосипеди в змішаному транспортному потоці.

Схема: Індивідуальний автотранспорт: збереження руху по колу, пріоритет надається автобусам; система з одностороннім рухом на Привокзальній площі (Т20) для обгону (K&R) і парковки – для короткострокового використання.



Загальний вигляд Привокзальної пл., включаючи петлю трамваю (адапована до мінімуму робіт з реконструкції на пр-ті Коцюбинського та вул. Кірова)



*Візуалізація: Перспектива Привокзальної площі з вузлом пересадки (Тр/Тб/Авт.) і забудовою*

### Етапи реалізації

Переміщення парковки з Привокзальної площі та реорганізація маршрутів і зупинок автобусів/ тролейбусів/ маршрутних таксі.

Будівництво трамвайної петлі і зупинки на Привокзальній площі. Організація повноцінного хабу громадського транспорту.

Будівництво трамвайної лінії по проспекту Коцюбинського для прямого зв'язку з центром міста по "Корсо".

Багатофункціональна забудова Привокзальної площі та реорганізація ринку.

Перепланування території розширеної залізничної станції, яка недостатньо використовується. Організація сполучення з районом на схід від залізниці.



*Візуалізація: "Корсо" Кірова з трамваєм і деревами*

# 4.5 РАЙОН ВУЛИЦІ КІРОВА

## РОЗВИТОК ВНУТРІШНЬОЇ ЧАСТИНИ МІСТА

### Вихідне положення

Концепція району вулиці Кірова є прикладом перетворення міського середовища на основі принципів Стратегії. Її основними завданнями є удосконалення міської інфраструктури, ефективне застосування ресурсів і стимулювання комплексного підходу до їх використання, оздоровлення території загального користування в поєднанні з її доступністю для всіх видів транспорту.

Район Кірова розташований на північній околиці східної частини міста (Замостянський район) менш ніж в одному кілометрі від залізничного вокзалу. Досліджуваний район обмежений вулицями Червоноармійською, розвиток якої планується в контексті вузла, що сполучає центр міста з його східними і західними частинами, і вулиці Кірова, яку передбачається продовжити як "Корсо" в північному напрямку від залізничного вокзалу. Розглянутий район обмежений також вулицями Гонти і 50-річчя Перемоги.

Зараз район частково зайнятий територіями військових частин та організацій, які, ймовірно будуть розселені в середньостроковій перспективі, і частково закритим заводом з виробництва військової техніки. За винятком кількох житлових будинків, у районі розташовані гаражні кооперативи, муніципальний ринок і майстерні, а також землі "браунфілд", які не використовуються, особливо на північ від невеликої річки Тяжилівка. На схід від вулиці Кірова розташовується територія покинутого хімічного заводу.

Внутрішньоміське розташування району та його трансформаційний потенціал разом з промисловими підприємствами навколо нової фабрики «Рошен», являють собою основу для значного потенційного розвитку в короткостроковій і довгостроковій перспективах. Відповідно, метою дослідження ключових елементів району Кірова є демонстрація довгострокової перспективи цього району, яка формує стандарти на основі стратегічних пріоритетів "Стратегії розвитку Вінниці 2020" і "Комплексної стратегії міського транспорту та просторового розвитку".

### Конкретні цілі

- Розвиток міської ідентичності району Кірова.
- Соціальне різноманіття і якісне житло з набором різних можливостей.
- Створення креативного міського простору і зелених зон.
- Ефективне використання бюджетних коштів і створення потенціалу для держано-приватного партнерства.
- Розвиток інфраструктури для МСП (малих і середніх підприємств).
- Створення базової інфраструктури для великих промислових зон.
- Підтримка ущільнення та диверсифікації (комплексне використання).



## Концепція внутрішнього розвитку району Кірова

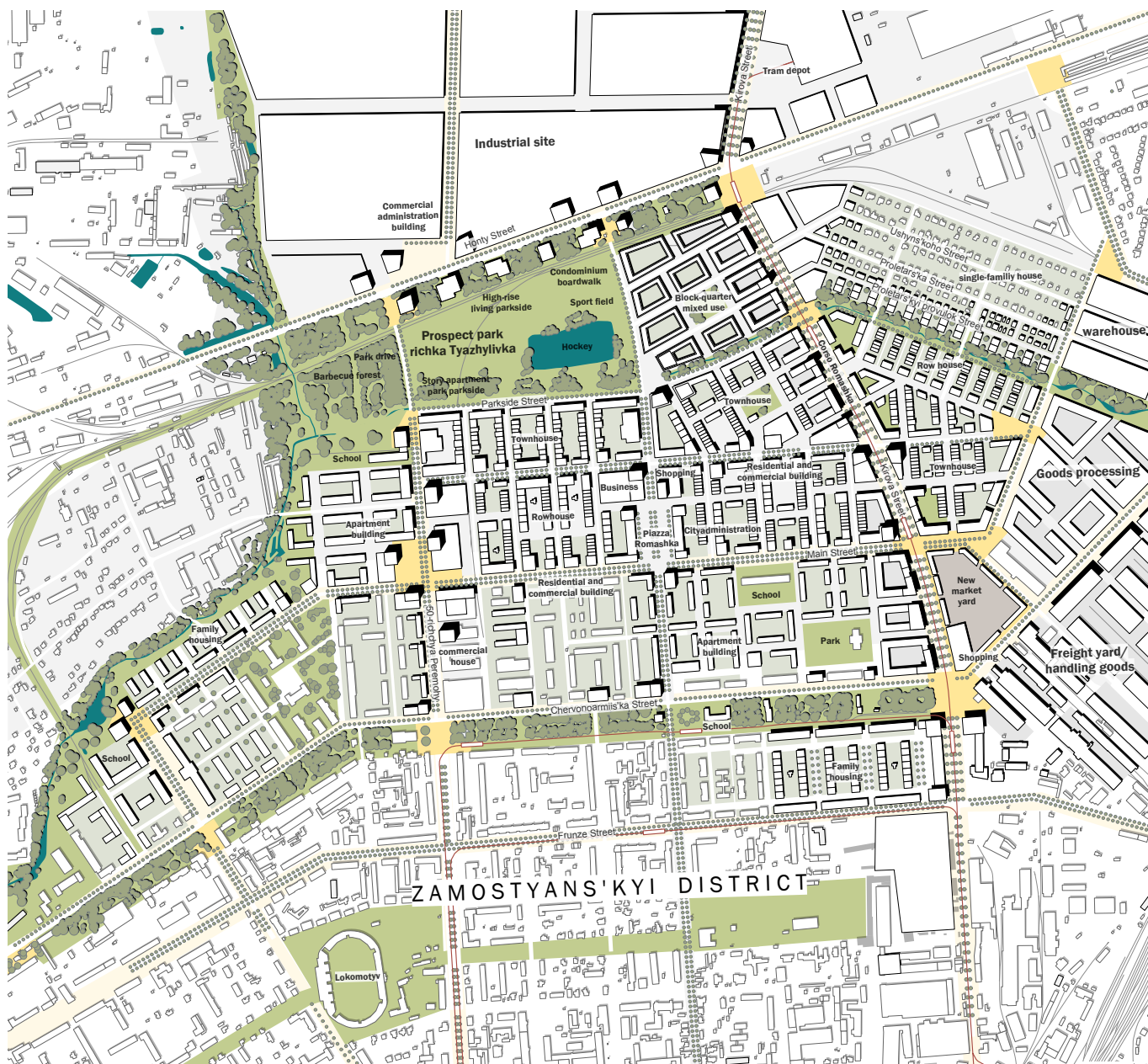


Схема: Довгострокове бачення розвитку міської та зеленої структури району Кірова. Існуюча структура району Замостя продовжується і розвивається в нову міську структуру

## Формування міської ідентичності сталого співтовариства

Розвиток сильної спільноти значно залежить від міської ідентичності. Підтримка цього процесу відбувається в декількох напрямках:

- Положення і розміри району відповідають моделі розвитку, що може тривати протягом багатьох років. Процес безперервних змін і росту, який триває протягом тривалого часу, допомагає сформувати соціально-демографічну ідентичність району (інтеграції місцевого співтовариства).
- Розвиток цього великого району створює просторовий зв'язок між центральними урбанізованими районами Вінниці (Замостям) та ізольованим в даний час сателітним мікрорайоном ВПЗ на півночі міста (посилення інтеграції міської спільноти).
- Розвинена вулиця Кірова, як продовження Західно-Східної "Корсо", створює загальноміську ідентичність і стає містоутворюючим хребтом нового (новостворюваного) району між залізничною станцією і промисловими зонами (зв'язки з іншими частинами міста).
- Міські вулиці, такі як продовження вулиць 50-річчя Перемоги та Некрасова, посилюють ідентичність на місцевому рівні шляхом з'єднання існуючих житлових зон Замостя з майбутнім районом Кірова та інтеграцію нового району в існуючу житлову забудову.
- Новий парк створює природний зв'язок між житловою зоною і загальноміською ландшафтною лінією і забезпечує нові можливості для відпочинку в частині міста, яка в даний час має нерозвинену інфраструктуру подібного роду.

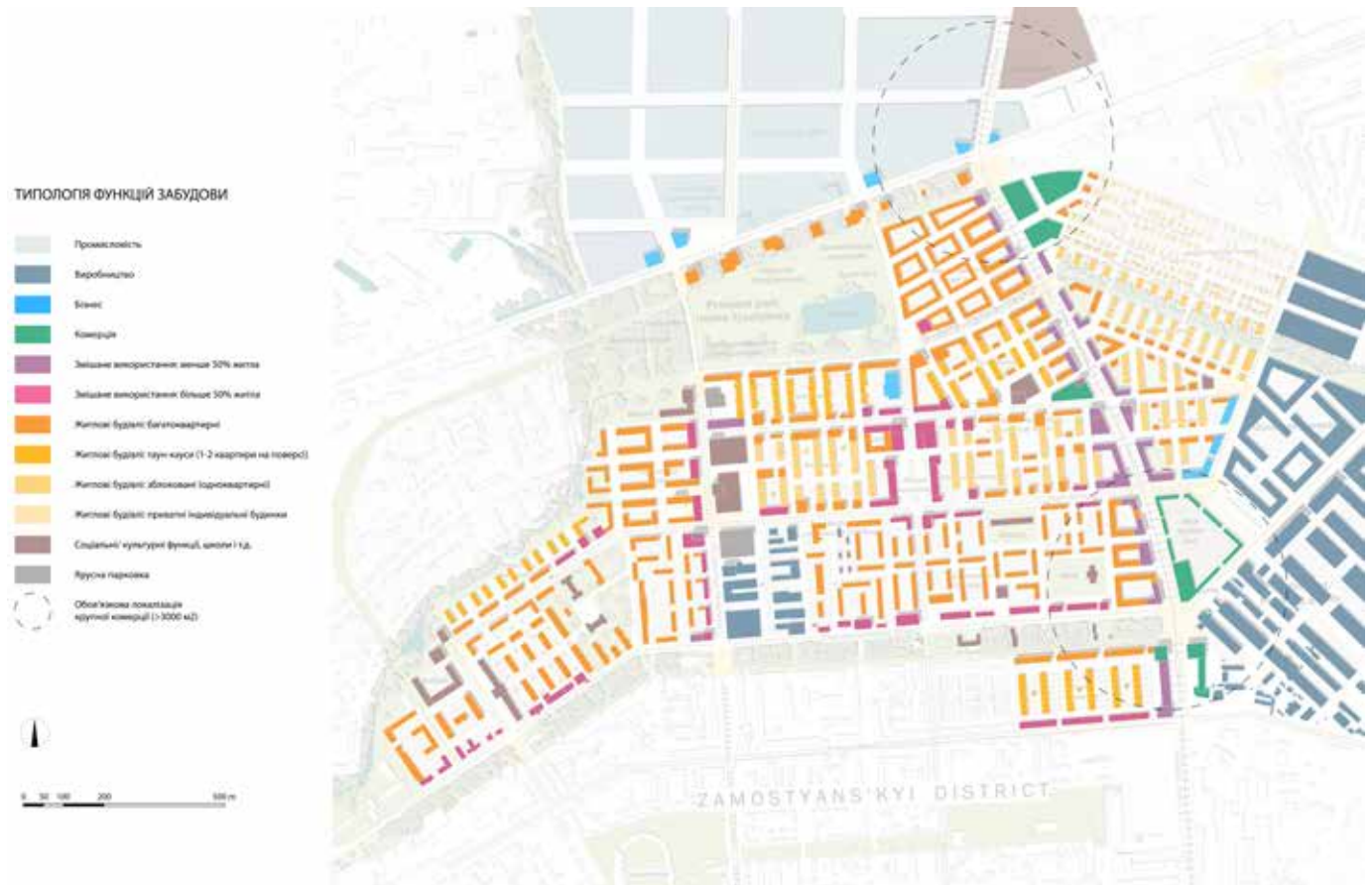


Схема: Типологія забудови. Весь спектр міських функцій з різними типами житла (квартири, таунхауси, зблоковані та індивідуальні будинки); соціальне обслуговування, промисловість, мануфактура, комерція, офіси і бізнес

## Міські функції: соціальна значимість денсифікації та диверсифікації



Приклад: Багатоквартирна забудова сімейного типу з парком і дитячими майданчиками



Приклад: Кондомініум квартальної забудови із суспільними функціями в перших поверхах і міським способом простору



Приклад: Таунхауси з приватним садом і невеликий парк в пішохідній досяжності



Приклад: Блоковані будинки сімейного типу з приватними садами уздовж зеленого коридору

- Щільні урбанізовані райони з різними моделями землекористування створюють житлові зони, придатні для життя протягом усього часу доби і дають людям відчуття надійності і безпеки.
- Концентрація забудови комплексного використання уздовж “Корсо” вулиці Кірова (основна транспортна артерія), важливих внутрішніх вулиць і відкритих просторів, відвідуваних людьми в денний і вечірній час.
- Комерційні заклади розташовані в точках доступу громадського транспорту з короткими інтервалами руху.
- Виробничі та логістичні компанії розташовані недалеко від вантажної станції.
- Великі промислові підприємства розташовані на півночі району в характерному місці, на діагональній вулиці Гонти.
- Бібліотеки, школи, громадські центри в декількох хвилинах ходи один від одного, зміцнюють місцеве співтовариство і знижують залежність людей від приватного автотранспорту.
- Різні типології будівель забезпечують простір для різних житлових потреб і способів життя (для сімей, одиноких людей, пар, зйомні квартири, доступне житло і житло високого класу).

## Житло з різними можливостями:

- Індивідуальний спосіб життя повинен бути корельований з відповідною типологією житлової забудови. З’являються нові проекти житлових будинків для сімей, роботи дома, короткострокової і довгострокової оренди приміщень.
- Майбутнє економічне процвітання і сталий соціальний розвиток міста тісно пов’язані з якістю майбутнього середовища проживання. Різноманітність і фізична привабливість забезпечить йому здатність конкурувати з іншими містами в якості життя і бізнесу. Для успішного здійснення задуманого будуть необхідні різноманітні проекти і цінові категорії.
- Різноманітність створює різні переваги з точки зору якості міського середовища, поліпшення якості життя та створення нових економічних можливостей.

## Економічний розвиток: торгівельні площі, послуги, промисловість

Район пропонує зручне розташування торгових і сервісних компаній, а також малого та середнього бізнесу, до яких клієнти і співробітники можуть легко дістатися на громадському транспорті.

- Промислові, виробничі та торгівельні компанії:
  - Легкий доступ до транспортних магістралей і громадському транспорту.
  - Користь від наявності транспорту і зон обробки вантажів (на занедбаних територіях).
  - Розвиваються в зонах з мінімальними вимогами до шумового забрудненню.
  - Місця для виробництва з низькою доданою вартістю (майстерні, автосервіси і т.д.).
- Великі виробничі потужності з великими потребами в транспорті (робочі місця, переміщення товарів):
  - Великі виробництва, які передбачають поетапне розширення.
  - Розташовані на півночі основної зони забудови на вулиці Гонти.

## Використання відкритих просторів і приміщень перших поверхів: міський простір для формування соціальної спільноти

Використання перших поверхів сприяє формуванню креативної і активної спільноти шляхом створення міських місць громадського користування з одного боку, і впорядкованого міського простору із зеленими насадженнями, з іншого. Площі перших поверхів вздовж магістральних вулиць і громадських просторів використовуються під невеликі і середні магазини і сервіси. Всередині кварталів і вздовж другорядних вулиць цокольні поверхи використовуються для проживання і виходять на спільні або приватні сади.



Приклад: Функції перших поверхів, виразний дизайн вулиці

## Комплексна система міського транспорту та просторового розвитку

Основою для розвитку району Кірова є можливість легко дістатися до нього з усіх частин міста і наявність всіх видів транспорту. Триполосна "Корсо" по вулиці Кірова, яка є артерією для громадського транспорту (включаючи розширену трамвайну лінію), автотранспорту, велосипедів і пішоходів, забезпечує оптимальні умови для щільної і багатофункціональної міської забудови будівлями репрезентативної архітектури. Перекваліфікація вулиці Кірова в міську транспортну артерію здатна ініціювати величезні приватні інвестиції уздовж магістралі і всередині району Кірова протягом багатьох років. Усередині району є мережа добре спланованих проїздів (для всіх видів транспорту, включаючи паркування) і пішохідних доріжок, яка створює зв'язки між мікрорайонами і найкращі умови для формування високої якості життя.



Приклад: Розвиток уздовж коридору привабливого міського транспорту



Схема: Функції перших поверхів і взаємодія з простором

## Мережа громадського транспорту

Район Кірова легко інтегрується в високоефективну мережу громадського транспорту та обслуговуватиметься усіма його видами.

У центр міста та його зовнішні частини на заході і півночі можливо буде за короткий час дістатися за допомогою радіальних трамвайних і тролейбусних ліній. За допомогою тангенціальних автобусних і тролейбусних ліній можна буде без пересадок дістатися до південних і східних околиць міста.

Загальне охоплення району Кірова громадським транспортом забезпечується за допомогою автобусного маршруту через внутрішню частину району (друга радіальна лінія). Практично будь-яке місце в районі знаходиться на відстані не більше 300 м до зупинки громадського транспорту.

Зупинки громадського транспорту компактного типу (спільно Трамвайні/ автобусні/ тролейбусні). Уздовж магістральної вулиці вони розташовані на перехрестях ("в'їзди" в район, хаби для комерційного використання), всередині району – на громадських площах.

Район Кірова дуже вдало розташований з погляду потенційного довгострокового розвитку системи громадського транспорту. Модернізація моста Чорноволу (трамвайна лінія в дуже віддаленій перспективі) може ще більш спростити зв'язок з центром міста. У довгостроковій перспективі новий міст через залізничні колії на вулиці Фрунзе забезпечить пряме сполучення з східною частиною міста.

Початковий акцент робиться на розвиток громадського транспорту (трамвай, тролейбус) по вулиці Кірова ("Корсо") між залізничною станцією і ВПЗ, в комбінації з передбачуваним будівництвом нового депо громадського транспорту Вінниці на вулиці Гонти.

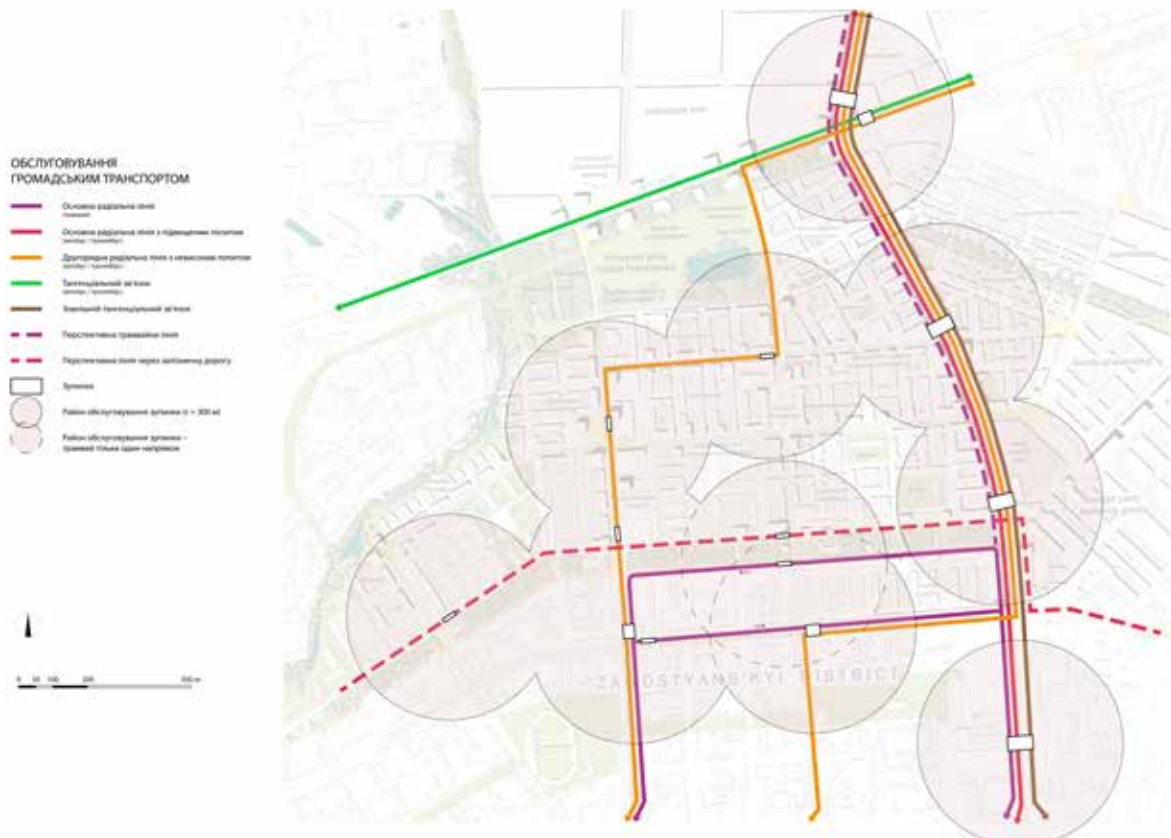


Схема: Доступність і обслуговування громадським транспортом. Повне покриття з акцентом на "Корсо"

## Доступність району для приватного автотранспорту

Система шляхів доступу забезпечує пряму досяжність із зовнішніх і центральних частин міста ("Корсо"), з одного боку, і дозволяє уникнути наскрізного руху всередині району Кірова (петлі, обмежений доступ), з іншого боку.

Перетини головних доріг визначені як основні перехрестя. В них немає функцій забезпечення доступу у внутрішню частину району. Всередині чотирикутника, окресленого основними перехрестями, район ділиться на кілька кварталів. На перетинах головних вулиць з другорядними вказуються вторинні перехрестя, через які здійснюється доступ в (або з) систему/и допоміжних вулиць, по яких можна потрапити в нові райони.

Визначені також принципи, які допомагають уникнути ускладнення умов руху центральними вулицями. У квартали, які споруджуються вздовж "Корсо" можливо потрапити не безпосередньо з неї, а з заднього боку через систему вторинних перехресть і під'їзних петель. Доступ в/з кварталів/ів житлової забудови вздовж вулиці Червоноармійської (головна вулиця) частково обмежений заборонаю поворотів наліво.

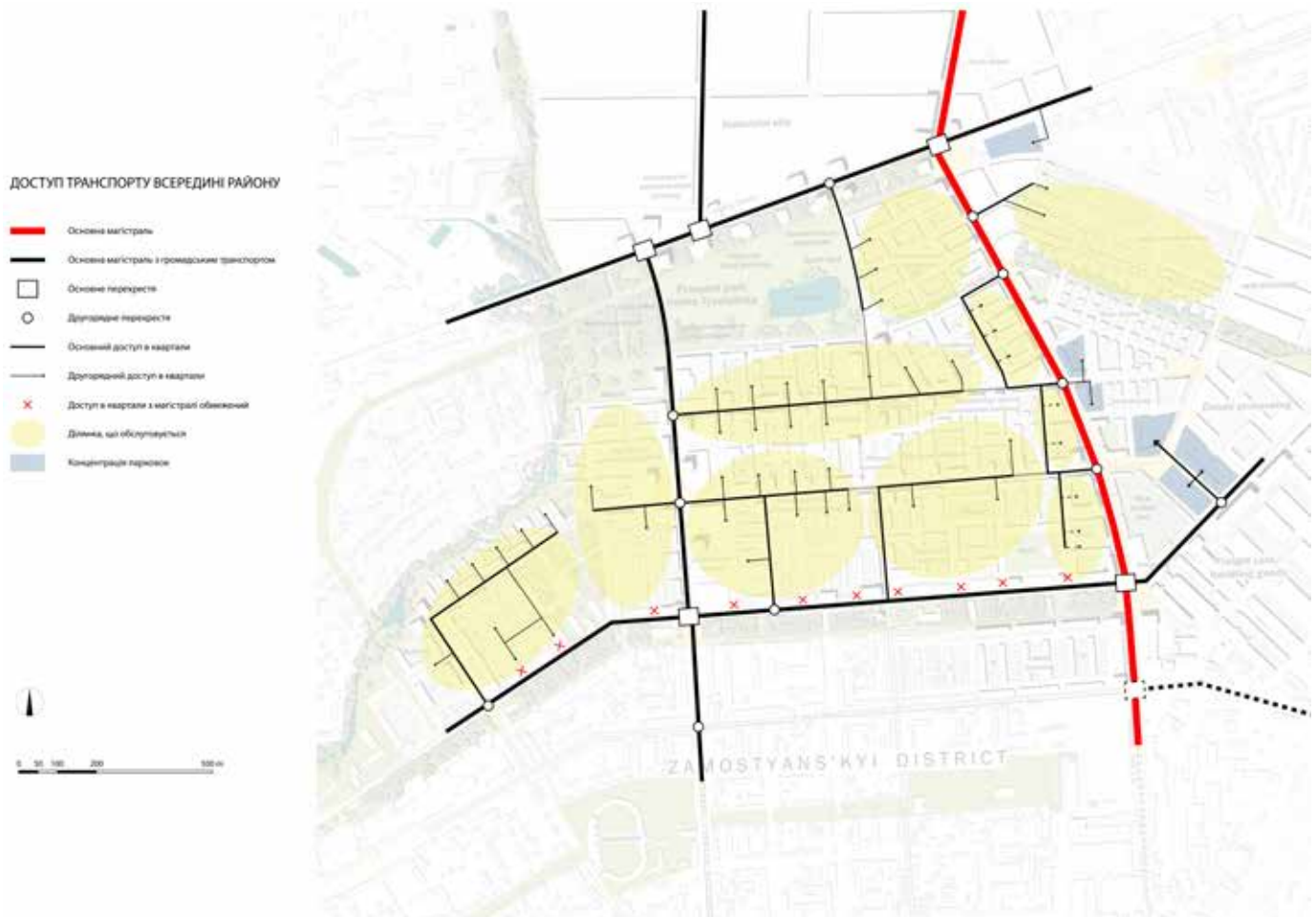


Схема: Принципи доступності для приватного автотранспорту. Внутрішній простір кварталів вільний від транзиту транспорту

## Паркування для приватного автотранспорту

Квартальна структура району забезпечує достатній простір для парковки, щоб звільнити від автомобілів двори і основні відкриті площі. Щільна комплексна забудова вздовж вулиці Кірова робить економічно доцільним будівництво підземних паркінгів. Вони, разом з парковками на дахах великих комерційних установ, можуть цілодобово використовуватися відвідувачами і жителями – у нічний час. Велика частина на схід від вулиці Кірова може використовуватися для великих парковок (короткострокових, середньострокових відкритих парковок і довготривалих парковок у спеціально збудованих спорудах) в декількох хвилинах ходи від житлових зон. Можливе розміщення просторово інтегрованих вуличних парковок уздовж другорядних вулиць.



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

## Кількісний потенціал (довгостроковий і перший етап)

Район Кірова має величезний кількісний потенціал розвитку. У довгостроковій перспективі можуть бути забудовані 70 га під промислові споруди та 50 га під виробничі потужності. 230 га під змішану забудову забезпечать житлом більш як 30 000 чоловік (1'000'000 м<sup>2</sup> житлової площі з розрахунку 30 м<sup>2</sup>/людину), включаючи площі під торгівлю, офіси, соціальні послуги і навіть новий міський парк.

Забудова району розпочнеться вздовж вулиці Кірова. Тут, уже в короткостроковій і до середньострокової перспективи, можна відносно легко почати будівництво 450'000 м<sup>2</sup> житлової площі (на 15'000 жителів) і 250'000 м<sup>2</sup> загальної комерційної та офісної площі (5'000 - 12'000 робочих місць).

Розпочнеться цей процес переселенням муніципального ринку на східний бік вулиці Кірова, що забезпечить першу земельну ділянку площею 7га для розвитку житлової/змішаної забудови. Продовження (на 1,5 км) трамвайної/тролейбусної лінії до нового депо на вулиці Гонти є вигідною інвестицією, яка створить відмінні умови для розвитку західної частини вулиці Кірова. На першому етапі землі "браунфілд" на східній стороні вулиці Кірова може бути використаний як дешева парковка (відкриті парковки або будівельні конструкції) для нової забудови, а також компенсувати існуючі гаражні кооперативи на південь від вулиці Гонти. Будівництво великих комерційних центрів на головних перехрестях на схід від вулиці Кірова можливе вже на першому етапі (новий ринок на вулиці Червоноармійській, роздрібні склади на вулиці Гонти).

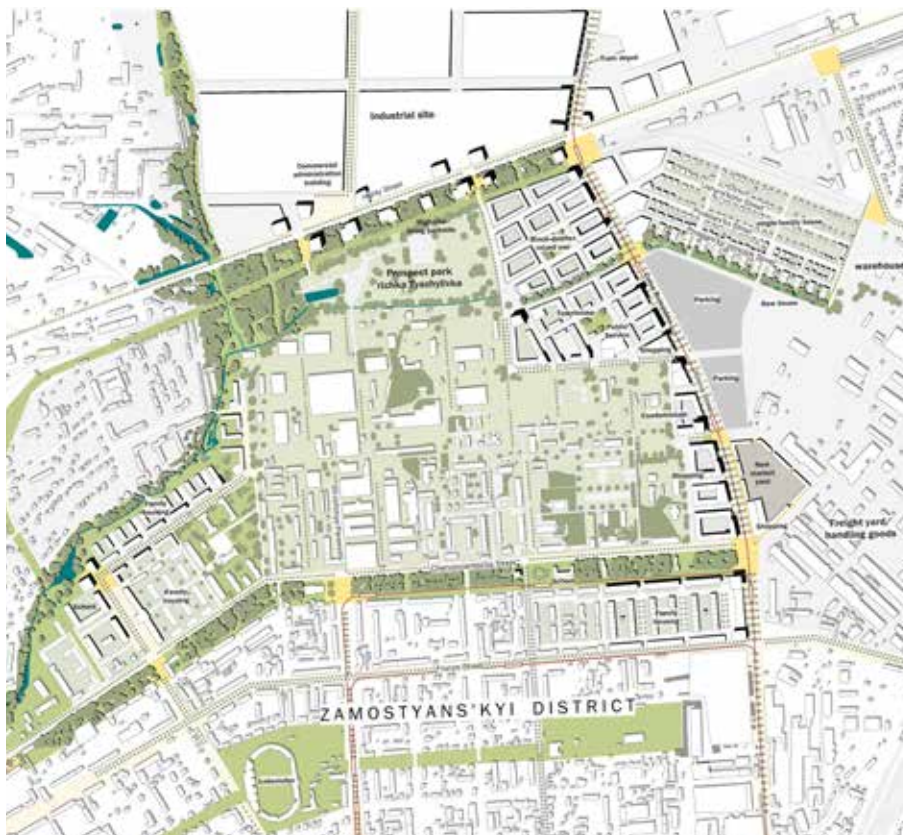


Схема: Перша стадія розвитку уздовж "Корсо" по Кірова, міський ринок і західні околиці

## Етапи реалізації

Створення органу планування та реалізація перших кроків:

- Вивчення земельного кадастру (включаючи договори на право користування).
  - Підписання меморандуму про взаєморозуміння щодо загальної концепції розвитку району між містом, приватними та іншими інституційними землевласниками.
  - Створення реєстру забруднених земель "браунфілд".
  - Стратегія/концепція "розселення" існуючих гаражів та гаражних кооперативів.
  - Створення плану забудови, що передбачає збереження вуличних проїздів (негайно – вулиці Кірова і 50-річчя Перемоги, можливо пізніше – проміжний план основних вулиць доступу).
  - Інформаційне забезпечення успішного пілотного проекту, позиціонування району Кірова як пілотного проекту з адаптації нових (європейських) стандартів будівництва.
  - Основні вимоги (розмірні, санітарні) для промислової забудови на північ від вулиці Гонти.
  - Програма очищення річки Тяжлівка та створення умов для облаштування парку в майбутньому.
- Першими проектами, які необхідно реалізувати, є:
- Перенесення муніципального ринку і трамвайного "кладовища".
  - Розробка докладного плану та реалізація змішаної забудови різних типологій на території існуючого муніципального ринку і трамвайного "кладовища".
  - Модернізація системи громадського транспорту (трамваю чи тролейбуса) і розвиток вуличного простору "Корсо" по вулиці Кірова (посадка дерев і т.д).





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



# 5. ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ

**Розділ, присвячений імплементації, покликаний допомогти у прийнятті рішень і сприяти впровадженню прийнятої концепції. У цьому розділі представлений огляд можливих інновацій з управління процесом і створюється основа для надання сприяння Місту у визначенні короткострокових і довгострокових цілей та заходів в області міської трансформації, концентрації зусиль і ресурсів на ключових напрямках. Додаткові рекомендації представлені в технічному звіті.**

# 5.1 ЗАХОДИ ТА ЇХ ПРІОРИТЕТНІСТЬ

Цей розділ покликаний допомогти у прийнятті рішень і сприяти реалізації Стратегії. Він надає Міській Раді формат для визначення короткострокових (до 2020 року), середньострокових (до 2030 року) і довгострокових (після 2030 роки) заходів у сфері міської трансформації, концентрації зусиль і ресурсів на ключових напрямках. Метод і вибрані заходи покликані захистити стратегічне бачення проблеми і направити його на розвиток Компактного міста з акцентом на транспортну інфраструктуру. Крім того, сам метод також може застосовуватися в інших областях реалізації «Стратегії розвитку Вінниці 2020». Консультанти провели попередній розподіл пріоритетності заходів щодо їх значимості для «бачення майбутнього». Ця класифікація підлягає розгляду Міською Радою та деталізації, в першу чергу, в плані витрат і бюджетних коштів. Метод та інструменти, розроблені для цього процесу, описуються нижче.

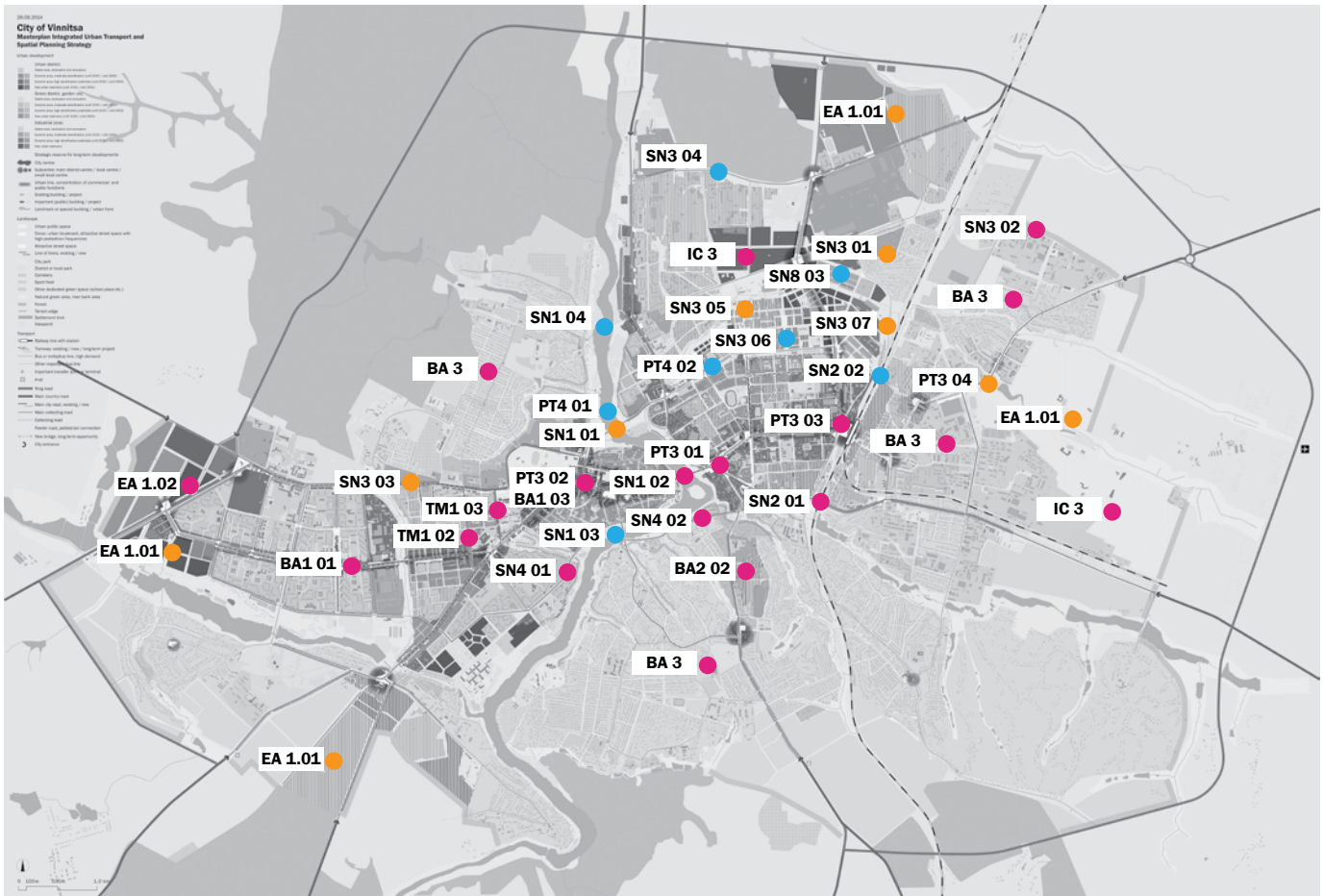


Схема: Огляд інфраструктурних заходів та попередньої пріоритетності для реалізації стратегії

## Методика визначення пріоритетності заходів

Визначено три рівня пріоритетності заходів.

- Пріоритет А мають заходи, що задовольняють наступним умовам:
  - Зв'язок зі "Стратегією розвитку Вінниця 2020" і "баченням майбутнього" відповідно до Плану-Синтезу.
  - Гарне або дуже гарне співвідношення вартості/ результату заходу/ проекту.
  - Здійсненність і фінансова спроможність заходу до 2020 року.
- Пріоритету В відповідають два типи заходів:
  - Заходи/проекти, пов'язані із заходами/проектами "бачення майбутнього" з гарним або дуже гарним співвідношенням вартості/ результату, з можливістю реалізації і фінансування тільки після 2020 року.
  - Пов'язані із заходами/ проектами "бачення майбутнього" тільки з достатнім співвідношенням вартості/ результату.
- Пріоритет С присвоюється:
  - Всім іншим заходам/ проектам, пов'язаним із заходами/ проектами «бачення майбутнього», співвідношення вартості/ результату і фінансова спроможність яких недостатні. Ці заходи вимагають подальших уточнень і доопрацювань.

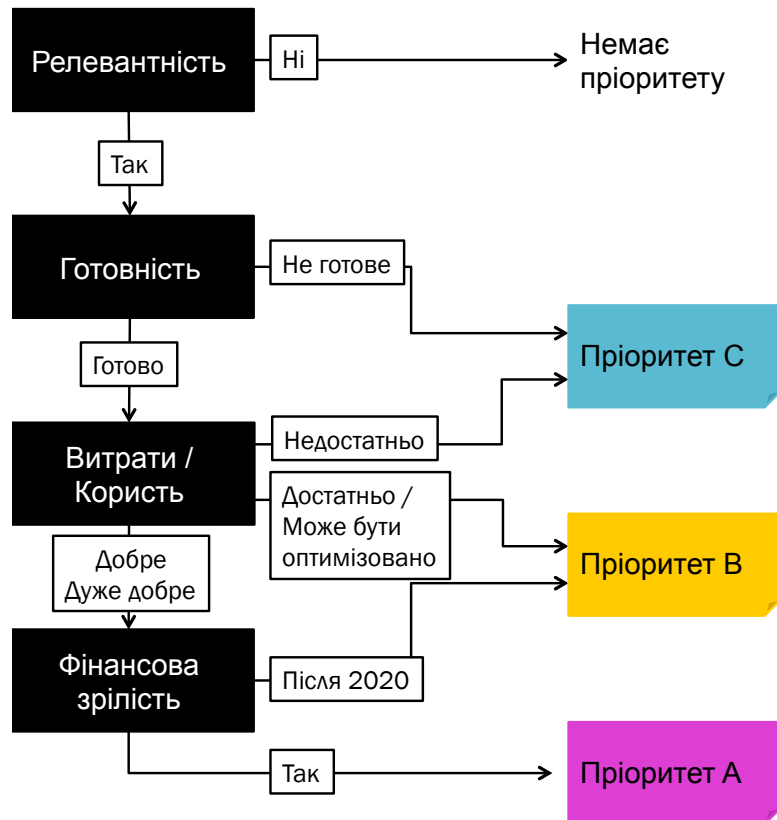


Схема: Ілюстрація методу та процедури визначення пріоритетності заходів

	Захід	Пріоритет			
		A	B	C	
Вулична мережа	<b>SN 1 Перетин річки</b>	01 Реконструкція мосту Чорновола		●	
		02 Розвантаження мосту по Соборній	●		
		03 Дублювання мосту по Козицького			●
		04 Додатковий міст по Гонти			●
	<b>SN 2 Перетин залізничної дороги</b>	01 Покращення пропускної здатності по Лебединськ	●		
		02 Додатковий міст "Фрунзе - Ватутіна"			●
	<b>SN 3 Оптимізація мережі</b>	01 Доступ з Об'їзної на вул. Липовецьку		●	
		02 Будівництво вул. Гонти	●		
		03 Доступ з Об'їзної на Барське шосе		●	
		04 Доступ з Об'їзної на вул. Тарногородського			●
		05 Зв'язок "50-річчя Перемоги - Гонти"		●	
		06 Зв'язок "Некрасова - Гонти"			●
		07 Зв'язок "Продольна - Фрунзе"		●	
		08 Зв'язок "Цимлянська - Кірова"			●
	<b>SN 4 Консолідація мережі</b>	01 Консолідація вул. Гліба Успенського	●		
		02 Консолідація вул. Свердлова	●		
Громадський тр-т	<b>PT 1 Оптимізація мережі</b>	01 Трамвай по Коцюбинського	●		
		02 Тролейбус "Кірова - Липовецька"	●		
		03 Трамвайне депо + тролейбус по Липовецькій		●	
		04 Трамвай "Кірова - Липовецька"			●
		05 Тролейбус "Фрунзе - Ватутіна"			●
	<b>PT 2 Робота громадського транспорту</b>	01 Реорганізація "Функціональні лінії"	●		
		02 Пріоритет автобуса (лінії, перехрестя)	●		
		03 Робота по розкладу	●		
		04 Оновлення і відновлення автопарку	●		
	<b>PT 3 Основні пересадочні вузли</b>	01 Пересадочний вузол "Площа Жовтнева"	●		
		02 Пересадочний вузол "Театральна площа"	●		
		03 Пересадочний вузол "Залізничний вокзал"	●		
		04 Пересадочний вузол "Західний автовокзал"		●	
	<b>PT 4 Альтернативи для стабільності мережі</b>	01 Трамвай через міст Чорновола			●
		02 Трамвай по вул. Червоноармійській			●
	Трафік менеджмент	<b>TM 1 Загальноміське управління трафіком</b>	01 Автоматизована система контролю трафіка		●
02 Режим руху по вул. 40-річчя Перемоги			●		
03 Режим руху по вул. Блока			●		
04 Режим руху на пл. Жовтневій			●		
05 В'їзди в місто			●		
<b>TM 2 Доступність і управління в центрі міста</b>		01 Петлі одностороннього руху	●		
		02 В'їзди в центр міста	●		
		03 Зупинки г.т. в центрі міста	●		
		04 Менеджмент парковок в центрі	●		
<b>TM 3 Парковки</b>		01 Профілактика парковок на головних вісях	●		
		02 Менеджмент парковок в масштабі міста		●	
		03 Гаражі-стоянки		●	
		04 Периферійні парковки "Park + Ride"			●
М'яка мобільність		<b>SM 1 Продовження і покращення мережі</b>	01 Велодоріжки "Стратегія Вінниця - 2020"	●	
	02 Перетин природних бар'єрів			●	
	03 Острівці безпеки для пішоходів		●		
Політика і маркетинг	<b>SP 1 Общественная осведомленность</b>	01 Обізнаність про мобільність в Міськраді	●		

	Захід	Пріоритет		
		A	B	C
Організація	01	Заснування Агенства розвитку		
Забудова	BA 1	Міський хребет "Корсо"		
	01	Переоцінка: привабливий вуличний простір		
	02	Переоцінка вузлів міської активності		
	03	Ключовий елемент "Вулиця Соборна"		
	BA 2	Використання внутрішніх резервів		
	01	Локалізація внутрішніх резервів		
	02	Зони реконструкції / конверсії функцій		
	03	Зони денсифікації		
	04	Межі поселення		
	05	Ключова зона "Червоноармійська - Гонти"		
	BA 3	Реабілітація стабільних зон		
Нові зони забудови	EA 1	Продовження тільки в потрібних місцях		
	01	Розвиток по стадіям		
	02	Відповідна щільність		
Пром + Комерція	IC 1	Генератори трафіку - в інтегрованих місцях		
	IC 2	Розподіл локальних сервісів		
	IC 3	Стратегічне розташування робочих місць		
Ландшафт/сус. простір	LP 1	Посилення природної цензури		
	LP 2	Мережа міських громадських просторів		

Таблиці: Огляд та попереднє визначення пріоритетності заходів для міського транспорту (ліворуч) і для міського розвитку (зверху)

## Перелік заходів

Переліки заходів – ефективний інструмент управління і адміністрування процесу реалізації Стратегії у відповідності до визначення, представленому у Керівних принципах і Плані-Синтезі. Тимчасові, фінансові та організаційні параметри окремих заходів можуть змінюватися в процесі реалізації.

Структура переліку заходів (приклад з технічного звіту):

- Ситуація: описує стан і мету заходу.
- Цілі: зв'язок із заходами, передбаченими "Стратегією розвитку Вінниці 2020", і системою цілей "Комплексної стратегії міського транспорту та просторового розвитку".
- Захід: у полі "Захід" надано опис заходів, необхідних для досягнення цілей. Воно містить інформацію про порядок реалізації окремих заходів.
- Пріоритет: відповідно до методу оцінки, наданого вище.
- Часові рамки: інформація про терміни реалізації даного заходу. Існують чотири часові сценарії. У них "короткостроковий" означає часові рамки, передбачені "Стратегією розвитку Вінниці 2020", "середньостроковий" – відповідає термінам Генерального плану і "довгостроковий" – означає все, що знаходиться поза їх межами.
- Витрати та фінансування: кошторис витрат повинен надватись для заходу в цілому (загальний обсяг видатків). Слід, по-можливості, вказувати частку кожного учасника.
- Ефективність/співвідношення витрат та вигід: оцінка ефективності та співвідношення "витрати/ результат" кожного заходу відповідно до чотирьох критеріїв ефективності, описаних вище.
- Взаємозалежність: показується взаємозв'язок із іншими заходами. Перераховуються можливі цілі, які конфліктують.
- Зрілість: планування і фінансова спроможність, як описано вище.
- Відповідальні і основні учасники: перераховуються департаменти, які безпосередньо беруть участь у реалізацію заходу.

## 5.2 УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСОМ

### Орган планування та розвитку

Кардинальні зміни супроводжуються залученням безлічі різних організацій з використанням різноманітних методів роботи. Історично склалося так, що муніципальні органи влади мають недостатні навички та можливості з управління складними проектами, проектами із комплексним складом активів або проектами, які мають складні механізми фінансування. Управління такими видами проектів, як правило, переміщувалося зі звичайної державної бюрократичної системи до місцевих органів влади, які мають спеціальні механізми управління ними. Зараз у багатьох європейських містах створено офіси з управління проектами та спеціальні органи по роботі з інвестиціями. Ці органи або входять до міських рад як спеціалізовані органи, агентства з розвитку, або є спеціалізованими організаціями зі сприяння залученню інвестицій. В ідеалі вони повинні бути укомплектовані професійними співробітниками, мати чітке розуміння міських реалій та інвестиційного потенціалу, бути налаштованими до співпраці і брати участь в цільовому маркетингу та просуванні проектів.

Прагнення до моделі міського розвитку, заснованої на досвіді Західної Європи, але все ж орієнтованої на місцеві реалії міста Вінниці, також вимагає розуміння основної муніципальної нормативно-правової бази, прийнятої на Заході. Але все ж таки нормативно-правова база повинна відповідати українській культурі та правовій системі. Досягнення цієї мети має бути безперервним і поновлюваним процесом.

Для реалізації “Комплексної стратегії міського транспорту та просторового розвитку” це означає постійне управління, вироблення і налагодження регулюючих положень, правил і процедур. Тому завданням першорядної важливості має бути створення ефективного та потужного органу, який буде спрямовувати та координувати всі аспекти цього процесу, такі як:

- Сприяння розумінню територіальних особливостей:
  - Виявлення, спостереження і аналіз процесів змін у місті (одним з інструментів цієї роботи є Керівний план);
  - Обмін інформацією з гравцями приватного та громадського секторів, сприяння обміну інформацією між цими гравцями.
- Сприяння міському розвитку:
  - Забезпечення даними, інструментами і т.д., зміцнення узгодженого управління і розвитку територій;
  - Узгодження розвитку стратегічних галузей;
  - Розробка проектів розвитку.

Існують два різних типи таких органів. Або уповноважений орган із тісними відносинами з адміністрацією міста (муніципальне підприємство) та чіткими незалежними повноваженнями щодо територіального планування міста, описаними вище; або офіс з управління проектом (державно-приватне партнерство) з чіткими завданнями, наприклад, що стосується району Кірова, по виконанню техніко-економічних обґрунтувань, управлінню та моніторингу процесів, забезпеченню фінансування, зв'язків з громадськістю та координації інтересів залучених сторін.



## Керівний план

Комплексна стратегія міського транспорту та просторового розвитку спрямована на створення концептуальної основи для політики міського розвитку та виконання окремих завдань протягом певного періоду. Оскільки хороша стратегія будується навколо відкритого і гнучкого підходу, який особливо необхідний, коли справа стосується процесу трансформації, управління і керівництво таким процесом вимагає наявності відповідного інструменту. Для цієї мети, в процесі виконання проекту, “План-Синтез” (розділ 2.3.) може бути адаптований і використаний в якості “Керівного плану”.

Розділ “Образ майбутнього” в “Плані-Синтезі” займає центральне місце у Комплексній стратегії міського транспорту та просторового розвитку. Але на відміну від схеми Генерального плану, “План-Синтез”/ “Керівний план” не містить подробиць кінцевого етапу розвитку в певній точці в майбутньому. Таким чином, його графічна мова ілюструє не тільки напрямок розвитку, але також призначена для створення певної адаптивності у встановлених рамках, що залишає простір для інтеграції нових можливостей у майбутньому.

Реалізація проекту повинна супроводжуватися безперервним аналізом і освоєнням можливостей міської території. Тут “Керівний план” пропонує інноваційний підхід, особливо для районів, що підлягають трансформації. Його використання в якості оновлюваного на регулярній основі робочого інструменту, дозволяє еволюціонувати картину процесу міського розвитку в ході її руху вперед і допомагає приймати обґрунтовані рішення, порівнюючи певну поточну ситуацію з “Образом майбутнього”.

Таким чином, “План-Синтез” є не остаточним проектом, а декларацією правил, керівних принципів і тим, що покликане забезпечити в майбутньому здійснення різних потенційних проектів, що містяться в Комплексній стратегії міського транспорту та просторового розвитку.

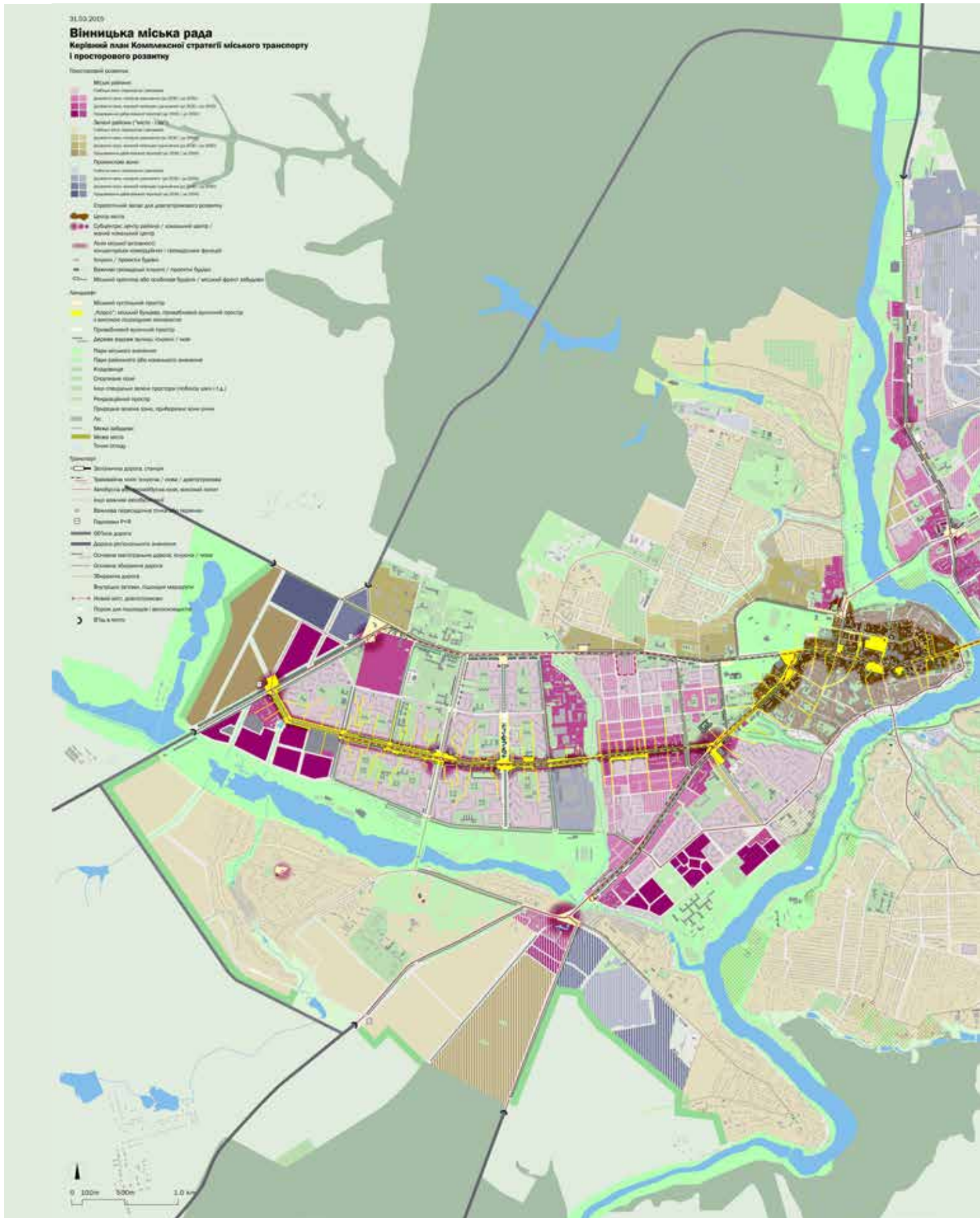
---

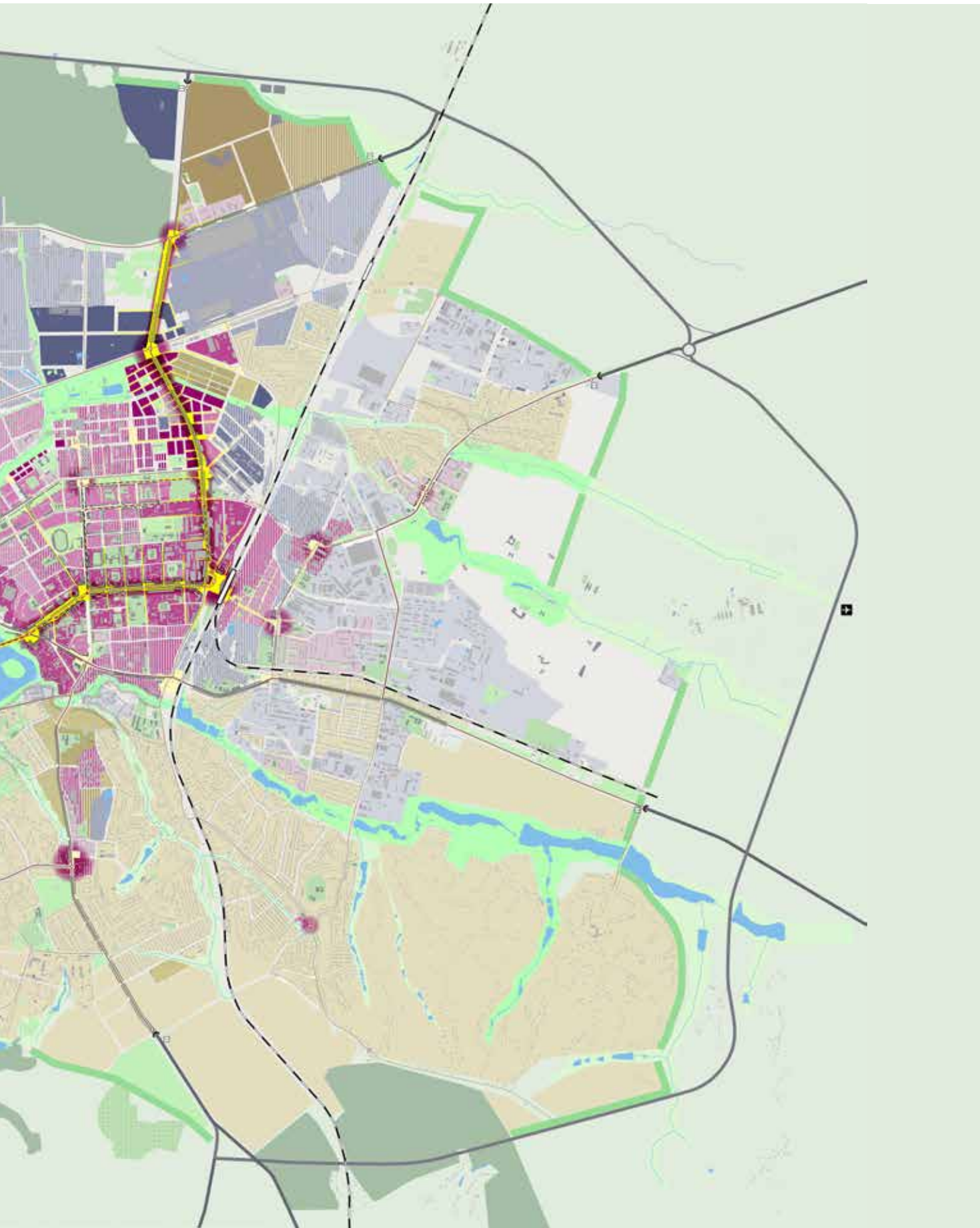
### Як використовувати Керівний план в якості робочого інструменту

---

Завдання і зміст	<ul style="list-style-type: none"><li>• Супровід процесу довгострокового розвитку і підживлення тим самим себе проектами та практичним досвідом;</li><li>• Координація різних проектів забудови в галузі розвитку ландшафтного дизайну, транспортної інфраструктури та громадського простору.</li></ul>
Цілі та значимість	<ul style="list-style-type: none"><li>• озброєння органів міської влади чіткою стратегією і баченням напрямку поетапної міської трансформації;</li><li>• Визначення значимості намірів, цілей програмування і регулювання дозволяє вносити зміни в заплановані ситуації під час появи нових можливостей у майбутньому.</li></ul>
Використання	<ul style="list-style-type: none"><li>• Регулярне оновлення схеми з метою документування постійних змін між реальними і запланованими подіями;</li><li>• На основі цього інструменту можливо проводити дискусії з громадськістю. В даному випадку вона формує модель розробки системи переговорів із зацікавленими сторонами.</li></ul>

---







“It is pointless trying to decide whether Zenobia is to be classified among happy cities or among the unhappy. It makes no sense to divide cities into these two species, but rather into another two: those that through the years and the changes continue to give their form to desires, and those in which desires either erase the city or are erased by it.”

Italo Calvino, *Invisible cities*, 1972

“Міста не діляться на щасливі й нещасні; вони діляться на ті, в яких бажання вбивають місто (або місто вбиває бажання) і ті, які всупереч рокам і змінам, знаходять баланс цих бажань і відповідно формують простір.”

Італо Кальвіно, “Невидимі міста”, 1972



**Vinnytsya  
City Council**



Supported by

Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Federal Department of Economic Affairs,  
Education and Research EAER  
**State Secretariat for Economic Affairs SECC**