

ЗБІЛЬШЕННЯ ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МАЛОГО МІСТА РЕОРГАНІЗАЦІЄЮ ТРАНСПОРТНО-ПІШОХІДНОГО РУХУ (на прикладі м. Хуст)

Актуальність. Транспортні шляхи, наче артерії, забезпечують місто-організм необхідними функціями. Але коли усі шляхи сходяться до центру і перетинаються з пішоходами, утворюється “тромб”, головні простори перетворюються на паркінг – ці явища можуть вбити місто.

Отже, актуальним є дослідження транспортно-пішохідного руху з метою його реорганізації, що приведе до збільшення туристичного потенціалу міста, комфортності для його мешканців, зацікавлення з боку інвесторів й подальшого його успішного розвитку.

У процесі історичного розвитку на перетині магістралей, як і в багатьох інших історичних містах, утворилась Ринкова площа Хуста. Відповідно згодом місто розрослося навколо центру. Сформувавшись, Хуст набув теперішнього вигляду: на півночі і сході місто обмежене об’їзним кільцем, на заході річкою Рікою, на півдні – залізницею і річкою Тисою.

Наслідком невдалого вирішення транспортно-пішохідної системи (формотворчі магістралі міста проходять через саме серце Хуста, руйнуючи історичний центр) є перетворення головних просторів міста на паркінг, що призводить до заторів на дорогах, відсутності повноцінного громадського простору та вело-пішохідного зв’язку, забрудненості та непривабливості міста для туристів, мешканців й потенційних інвесторів.

Щоб організувати правильну транспортно-пішохідну структуру малого міста, потрібно відділити транспорт від пішоходів.

Розглянувши найпроблемніші місця та вузли притягання Хуста – Чеське містечко, площу, центральну променаду, пішохідний бульвар, торговий пасаж, набережну Хустця, міський парк та замок, ринок та сакральні споруди – на концептуальному рівні пропонуємо створити мале транспортне кільце навколо центру міста та вело-пішохідний маршрут, який з’єднає вузли притягання (рисунок).



Вузли притягання міста Хуст

Етап 1. Перший етап можна назвати вело-пішохідний рух, який з'єднує між собою площу, пішохідний бульвар, торговий пасаж та ринки.

Перший етап реорганізації транспортно-пішохідного руху сьогодні є цілком реальним для втілення, оскільки потребує лише організаційних заходів. Недоліком є розриви у вело-пішохідному маршруті між основними вузлами притягання.

Етап 2. Другий етап є оптимальнішим, але водночас дуже радикальним: він може відбутися лише за певних обставин: тобто закриття одного з поряд розташованих ринків та перекриття магістралі. Функцію магістралі пропонуємо перенести на інші вулиці.

На цьому етапі центр повністю розвантажиться від автомобілів та створиться вело-пішохідний маршрут, що з'єднуватиме між собою усі вузли притягання.

Висновки. Реорганізація транспортно-пішохідного руху на рівні концепції:

- сформує мале кільце у структурі великого;
- створення малого кільця навколо центру вирішить низку проблем;
- відсутність малого кільця усередині міста приведе до розвантаження міста від транспорту та збільшить вело-пішохідний простір.

Правильна реорганізація транспортно-пішохідної системи слугуватиме головним чинником для розвантаження центру від невідповідних функцій, збільшення пішохідного громадського простору, зростання туристичного потенціалу та привабливості Хуста.