

мерное преумножение здоровья человека, энергосбережение и экологическая духо-мыследеятельность как составные части единого целого действительно комфортного бытия «экомегаполисян» [2].

Именно последние должны решать как должна обустраиваться и развиваться комфортность среды их обитания, объекты инженерно-градостроительной инфраструктуры (с обязательными процедурами публичных защит и обсуждений конкурсов, референдумов, экспертиз и мониторингового контроля исследований, изысканий, проектирования, программирования, сценирования, стратегического и текущего планирования в рамках неозкомегаполисных образований).

Переход к эстетике уютных, гармоничных для человека сред, к полидискуссиям, жизнь во взаимопомощи, партнерстве, разработка альтернативных стратегий и принципов во взаимосотрудничестве (а не в борьбе) должны стать основной стратегической тенденцией в политике определения основного содержания бытования в публичном мегапространстве экомегаполиса, в гибких архитектурно-градостроительных решениях в будущих экомегаполисах [2].

1. Городская среда. Технология развития: Настольная книга / В.Л.Глазыхев и др. – М.: Лада, 1995. – 240 с.

2. План развития страны. Сокращенная версия для индивидуального и коллективного сознания. К. : Віче України, 2003-2005. – 184 с.

3. Программа ЮНЕСКО „Человек и биосфера” /МАБ/. Проект №11”Экологические проблемы расселения”. Экология города и проблемы управления. Т.В.Бочкарева. О междисциплинарных исследованиях экологических проблем городских агломераций. – М., 1989. – 183 с.

4. Щедровицкий П.Г. Очерки по философии образования. – М., 1989. – 155 с.

5. Яницкий О.Н. Экология города. Зарубежные междисциплинарные концепции. – М.: Наука, 1984. – 240 с.

Получено 12.10.2005

УДК 656.096

О.В.ЗАВАЛЬНИЙ, канд. техн. наук, К.О.ЗАВАЛЬНА

Харківська національна академія міського господарства

МІСТОБУДІВНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ м.ХАРКОВА

Розглядається сучасний стан вулично-дорожньої мережі м.Харкова. Визначені проблеми стану дорожнього господарства та надаються пропозиції щодо їх вирішення.

Перспективний стан мережі автомобільних доріг міста має забезпечити швидкісний комфортабельний та безпечний рух автотранспорту. Таким чином, головним завданням розвитку дорожнього господарства є створення транспортної системи, яка б забезпечувала потреби

населення в транспортних послугах при ефективному використанні вулично-дорожньої мережі.

Місто Харків має історично складену радіальну систему планування вуличної мережі, що формується магістралями загальноміського значення: Полтавський шлях, вулиці Клочківська, Сумська, Жовтневої революції та проспекти Московський і Гагаріна.

Сьогодні загальна протяжність вулично-дорожньої мережі міста складає 1538,8 км з площею 136135 тис. м². Протяжність доріг з вдосконаленням покриттям – 843,3 км, що складає 54,2% від загальної протяжності.

За своїм значенням магістральна мережа поділяється на вулиці: загальноміського значення – 174,6 км; районного значення – 216,6 км.

Загальна довжина магістральної мережі складає 381,2 км, а її щільність відносно збудованої частини міста становить 1,78 км/км².

Згідно генерального плану на кінець розрахункового строку загальна довжина магістральних вулиць в м. Харкові становитиме 559 км, а щільність магістральної мережі – 2,41 км/км².

Довжина вулиць:

- загальноміського значення безперервного руху – 114,9 км;
- загальноміського значення регульованого руху – 126,8 км;
- вулиць районного значення – 317,2 км.

Значна кількість магістральної мережі не відповідає за своїми технічними характеристиками вимогам, пред'явленим до магістральної мережі, але виконують їх функцію.

У місті Харкові функціонують: 34 автодорожні мости, 30 шляхопроводів і естакад, 13 пішохідних мостів, 25 підземних пішохідних переходів. Крім того, збудовано 14 штучних споруд по обхідній дорозі.

У місті не існує магістралей безперервного руху, що значно ускладнює пропуск транспортних потоків, особливо центром міста. Найбільш напруженими діаметральними напрямками є Полтавський шлях – Московський проспект; вул.Клочківська – пр.Гагаріна, а також зв'язок Салтівського житлового масиву з центром міста. Цей зв'язок виконується фактично по одній вулиці – Академіка Павлова. Зв'язок по вул. Шевченка не має свого подовження [2].

За останні 16 років на магістральній мережі міста інтенсивність руху транспорту зросла в середньому в 2,2 рази, а на окремих магістралях майже в 3-5 рази. До них відносяться: вул. Клочківська – 2,75 рази, пр. Леніна – 2,98 рази, вул. Плеханівська – 2,89 рази, пр. 50-річчя ВЛКСМ – 3,5 рази. Інтенсивність руху транспорту на більшості основ-

них магістралей, особливо в центральній частині міста, перевищує їх теоретичну пропускну спроможність. Це вимагає жорстоких режимів регулювання, призводить до значних економічних витрат, пов'язаних з простоями та погіршенням безпеки руху і екологічного стану.

Внаслідок значного зростання інтенсивності руху транспорту зношеність проїзної частини вулично-дорожньої мережі збільшилась в 7-8 разів, тому майже 70% вулиць міста не відповідають сучасним вимогам організації дорожнього руху. Через недостатність фінансування міжремонтні терміни не витримуються, а здійснюється тільки поточний ремонт проїзної частини вулично-дорожньої мережі міста. Значна частина моделей вітчизняної дорожньо-будівельної техніки застаріла й не відповідає сучасним техніко-економічним і екологічним вимогам.

Вже зараз актуальним залишається питання щодо покращення планувальних характеристик і розвитку мережі існуючих вулиць і доріг з проведенням часткової чи радикальної їх реконструкції відповідно до інтенсивності руху транспорту і пішоходів, можливої ізоляції трас руху транспорту від пішохідного руху, усунення перетинів значних транспортних потоків на одному рівні. У Харкові в 2004 р. обсяги виконаних робіт будівництва, реконструкції і капітального ремонту вулично-дорожньої мережі становили 669,2 тис. м², фінансування сягнуло 52,69 млн. грн., але теперішні обсяги зазначених робіт та їх фінансування становлять близько 35% від потреби.

Для вирішення вищезазначених транспортних проблем міста необхідно розв'язання першочергових задач:

- необхідно продовжити розвиток магістральної мережі за радіальними напрямками на зв'язках центра з віддаленими житловими масивами та основними промисловими угрупованнями напрямком створення магістральної мережі безперервного руху з обходом центральної частини міста вздовж існуючих водотоків з використанням існуючої мережі міста з реконструкцією проїзних частин та будівництвом транспортних розв'язок у різних рівнях (згідно з генеральним планом міста). Створення обійми магістралей по контуру центру (вул. Ключківська, Черношкільна набережна, вулиці Шевченка, Весніна, Новгородська) дасть змогу створити перехоплюючий контур з високою пропускнуною спроможністю для транзитного міського автотранспорту відносно центру і тим самим зняти значну частину навантаження з вулиць міста, поліпшити екологічний стан та створити пішохідну зону на північному (правому) березі р.Харків. Одним найбільш важливим і першочерговим заходом є створення ще одного виходу з Салтівського

житлового масиву, який на даний час виконується по вул. Академіка Павлова. Генеральним планом намічено розвиток житлової забудови на сході Салтівського житлового масиву, тому подовження пр. 50-річчя ВЛКСМ до вул. Шевченка дасть змогу перерозподілити навантаження з вул. Академіка Павлова, Салтівського шосе і покращить умови руху. Всі перетини магістралями безперервного руху повинні бути виконані саморегулюючими розв'язками кільцевого типу, чи з використанням віднесених лівоповоротних поворотів;

- покращення планувальних характеристик вулиць відповідно до інтенсивності руху транспорту і пішоходів, можливої ізоляції трас руху транспорту від пішохідного руху, створення відокремлених смуг для руху велосипедистів, усунення перетинів значних транспортних потоків на одному рівні; приведення технічного стану основних вулиць міст і селищ області відповідно до вимог ДБН В.2.3-4-2000 "Автомобільні дороги" і ДБН В.2.3-5-2001 "Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів";

- доповнення до технічного завдання на розробку комплексної транспортної схеми в рамках розробки Генерального плану м. Харкова в частині, що передбачає поділ території міста на три зони з різними режимами допуску легкового автотранспорту;

- розроблення і затвердження нових і перегляду застарілих нормативно-правових актів з питань регулювання відносин у сфері будівництва, експлуатації і ремонту дорожнього господарства та його об'єктів;

- органам місцевого самоврядування необхідно ініціювати проведення соціологічних опитувань населення з питань транспортного обслуговування [1];

- координувати страхування штучних споруд та інженерних комунікацій;

- проводити паспортизацію вулично-дорожньої мережі міста для обґрунтованого розташування знаків заборони зупинок і стоянок на проїзній частині, встановлення місць платних парковок;

- вимагати відшкодування збитків, завданих закриттям руху понад встановлені терміни виконання робіт на вулицях і дорогах міст та інших населених пунктів;

- вимагати дотримання норм природоохоронного законодавства учасниками дорожнього руху та ініціювати притягнення до адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

- вимагати відшкодування збитків, завданих діями водіїв, пасажирів та пішоходів вулицям і дорогам міст та інших населених пунктів;
- вимагати від учасників дорожнього руху виконання вимог нормативно-правових актів України, що регулюють функціонування вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;
- оновлення парку дорожньої ремонтної техніки та техніки для утримання і благоустрою вулично-дорожньої мережі міста, яка вичерпала ресурс експлуатації;
- залучення фінансових ресурсів у транспортну галузь і поповнення місцевих бюджетів може дати введення плати за пересування окремими ділянками вулично-дорожньої мережі міст з поліпшеними умовами дорожнього руху.

Негайне вирішення комплексу задач по розвитку вулично-дорожньої мережі, створенню умов для безпечного, швидкісного та комфортного руху транспорту і пішоходів, впровадження сучасних технологій, матеріалів для ремонту й утримання доріг забезпечить сталий розвиток міста та транспортну комфортність його мешканців.

1. Про автомобільні дороги: Закон України №2862-ІУ від 8 вересня 2005 р.

2. Шутенко Л.М., Семенов В.Т., Ковалевський Г.В., Тітяев В.І., Карпушин Е.І., Великих О.О., Тимошенко В.М., Ткачов О.В. Концепція комплексного соціально-економічного розвитку м. Харкова до 2010р. // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.24. – К.: Техніка. 2000. – С.3-43.

Отримано 21.10.2005

УДК 72.01

Е.С.БЕЗЛЮБЧЕНКО, канд. техн. наук, В.В.БЕЗЛЮБЧЕНКО

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ГОРОД ДОЛЖЕН БЫТЬ КОМФОРТНЫМ ДЛЯ ЖИЗНИ

Рассматриваются вопросы улучшения качества жизни в современном городе.

Новый век предъявляет новые требования не только к каждому отдельному человеку и обществу в целом, но и к городам. Это относится и к таким мегаполисам как Харьков. Крупнейший транспортный узел, первая столица, наш город просто обязан динамично развиваться, сохраняя при этом комфортность проживания для каждого горожанина.

Три пространства в жизнедеятельности социально активного индивида определяют его самочувствие – в психологическом, моральном и физическом плане: дом, работа и путь на работу и домой [2]. Благо, если все они, эти пространства, комфортны: тогда человек здоров и