

Концепція транспортного розвитку міста харкова (основні положення транспортної політики «Харків в русі»)

Шкодовський Ю.М., ГукВ.І., Харківський державний університет будівництва та архітектури.

Нестримне зростання аварійності, тобто загроза життя населенню міста, і тривалі затори вже на всіх магістралях і особливо в центрі Харкова вимагають невідкладного ухвалення рішень в поліпшенні міського руху і забезпечення безпечної життєдіяльності харків'ян.

У м. Харкові проживає зараз близько 1,5 мільйонів жителів.

Нова транспортна політика і її “граничні умови” повинні виходити з реальних умов в області фінансування суспільного міського і приміського транспорту, в області екологічних і соціальних витрат, пов'язаних з рухом транспорту.

Основні положення, які необхідно врахувати в транспортній політиці наступні:

1. Рухливість населення по видах транспорту.

Необхідно встановити існуючу рухливість на індивідуальному транспорті, пасажирському (автобус, метрополітен, трамвай, тролейбус і ж/д) і немоторизованому видах транспорту і пішки, тривалість поїздок, рівень автомобілізації на 2007 р., динаміку зростання і прогнозні значення на 2015-2025 г.г. Інформацію про рухливість можливо одержати на основі репрезентативних опитів застосувавши «систему безперервних опитів для планування руху (СНОПД)».

Необхідно з'ясувати дані про використання індивідуального транспорту:

- 1) знаходження його зовні будинку;
- 2) число поїздок на одну людину;
- 3) відстань, подолання мешканцем за день (км/чел-день);
- 4) час поїздки (мин/чел-день);
- 5) інтенсивність дорожнього руху по видах транспорту (пеш/вело; суспільств. транспорт; авто/мотоц.).

2. Транспортні умови в Харкові.

Стрибокподібно рівень автомобілізації, що зростає, різкий розподіл праці при напруженому стані ринку робочої сили можуть швидко привести до розвитку і створення сучасної транспортної галузі.

На пасажирському транспорті значно збільшитися дальність поїздки, що пов'язане із збільшенням частки індивідуальних автомобілів. До 2015 року індивідуальний автопарк може збільшитися в три рази. В міському русі це збільшення буде менш помітне. В міжміських перевезеннях інтенсивне зростання надпропорційне, але при більш високі частки човникових перевезень.

У вантажних перевезеннях - значення має число вантажних автомобілів і їх пробіги, процеси вантаження/розвантаження і транспортування усередині міста. Чисельність вантажного транспорту продовжує зростати.

Із зростанням чисельності автотранспорту збільшується число ДТП. На жаль дві третини ДТП відбувається на перетинах міських магістралей

Наслідки подвоєння і потроєння чисельності автотранспорту згубні для навколишнього середовища, безпеки, архітектури міст і умов життя городян, тому необхідно розробити і обговорити можливі заходи в транспортній політиці, які ослаблять вплив “Транспортних умов в р. Харкові.”

Для розвитку приміського руху, особливо на другорядних ділянках залізничних ліній доцільно організувати рух рейкових автобусів, створення яких можливе на заводах м. Харкова.

3. Умови конкуренції між індивідуальним і суспільним транспортом.

Як дорожня мережа, так і система суспільного транспорту в м. Харкові знаходяться у поганому стані. Більше 70% головної дорожньої мережі в р. Харкові мають зруйнований шар дорожнього покриття, більше 25% мають зруйновану нижню частину дорожнього одягу. На харківській трамвайній мережі одна третина перегонів із сповільненим рухом. Трамваї, тролейбуси і частина автобусів — це музейні експонати, отже, відповідно високі простой в ремонтних майстернях, брак обслуговуючого персоналу, відмінюються маршрути.

Метрополітен недобудований. Третя черга приносить більше 20 млн. грн. збитків в рік. Через ліміт електропостачання потяги переобтяжені, понижена дільнича швидкість до 30 км/година, а швидкість повідомлення складає 17-20 км/годину. Це вже не швидкісний транспорт, а тролейбус.

Поліпшення як вулично-дорожньої мережі, так і системи суспільного транспорту зажадає вкладення мільярдних сум. Умови конкуренції швидко зміщуються на користь автомобільного транспорту (особливо зарубіжних моделей). Перехід йде дуже швидко, тому необхідно швидко перейти до підтримки справного стану дорожнього покриття, щоб забезпечити належну безпеку.

Для суспільного транспорту необхідний фінансовий пріоритет, що включає витрати на транспортний шлях, транспортні засоби і дорожню управляючу сигналізацію, інакше неминучі втрата функцій і репутації суспільного транспорту. Декілька нових трамваїв і тролейбусів переконливо підкреслюють колосальну зношеність існуючого рухомого складу. Саме пріоритет суспільного транспорту приведе до дозволу проблем в м. Харкові. Потрібна послідовна комунальна транспортна політика.

Більш високий рівень автомобілізації не повинен вести до більш високого використання індивідуальних автомобілів.

Необхідно стимулювати розвиток немоторизованого транспорту суспільством охорони навколишнього середовища.

При цьому повинні застосовуватися певні гнучкі тарифи на перевезення суспільним транспортом, але в поєднанні з якістю обслуговування.

Таким чином, для суспільного транспорту потрібні нові інструменти фінансування.

4. Збільшення пропускної спроможності вулиць і доріг.

Центральним питанням для м. Харкова є реконструкція і розширення вулично-дорожньої мережі. Реконструкція потрібна не з погляду підвищення пропускної спроможності, а з погляду кращої організації руху.

При реконструкції вулиць і доріг вищим принципом повинна бути архітектурна інтеграція міста. Необхідно розробити рекомендації по плануванню головних транспортних магістралей.

Не слід застосовувати транспортно-технічний функціоналізм.

Необхідні ретельні проекти розвитку транспорту з урахуванням загальної концепції архітектури міста, крім того повинна бути перевірка проектів на сумісність з навколишньою забудовою і середовищем.

Для моторизованого транспорту доцільна відмова від “психології пікових навантажень” оскільки пропускна спроможність використовується не повністю. Тому необхідно розвивати техніку управління рухом і сигналізацією, і центральну систему управління транспортом в м. Харкові, що дозволить повністю використовувати потенціал пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі без розширення проїжджої частини.

5. Гаражі-стоянки як засіб управління в комунальній транспортній політиці.

Необхідні додаткові площі для парковки автомобілів. В Харкові і немає підземних гаражів і гаражів-стоянок великої місткості.

Гаражі-стоянки - один з найважливіших засобів управління, що знаходяться у розпорядженні служби планування комунального транспорту, мають ключову роль при плануванні міського руху з орієнтацією на екологію і архітектуру. Для міста Харкова це означає:

- ніяких “випадково” розташованих будов гаражів;
- контроль комунальних служб при експлуатації стоянок;
- розробка проектів гаражів-стоянок, що покривають певну територію, із залученням приватних стоянок;
- введення цільної мережі гаражів-стоянок;
- ніяких стоянок для співробітників підприємств на вулиці;
- розширення площ парковки і руху;

- нові концепції в розміщенні стоянок;
- формування товариств гаражних кооперативів для сумісного вирішення проблем стоянок.

6. Оцінка жителями міської транспортної ситуації і час реалізації проекту.

Недавній опит жителів про відношення до міського транспорту в р. Харкові показують, що 3/4 населення користується і схвалює пріоритет міського і приміського суспільного транспорту. 70% бажають в майбутньому користуватися легковими автомобілями. Підвищення цін на нафтопродукти дуже непопулярне.

У будь-якому випадку транспортна політика повинна бути схвалена населенням.

У теперішні часи час є невідповідність між думкою громадян з приводу транспортної політики і тим, що політики і плановики вважаються з думкою громадян.

Реконструкція вулиць і доріг, розвиток транспортної системи і інфраструктура займає більше 10 років, тому в першу чергу потрібні короткострокові рішення, які виходять з наявних площ вулиць і доріг, пріоритету суспільному транспорту і вживання сучасної техніки управління рухом.

Немає зворотного зв'язку з автовласниками і вони не притягуються до рішення транспортних проблем, тому доцільно через гаражі об'єднати їх в товариство гаражних кооперативів.

7. Урбанізація за допомогою архітектури пішохідного і велосипедного руху.

Транспортні споруди накладають відбиток (позитивний і негативний) на вигляд міста. Транспортно-технічний функціоналізм багато що порушив в містах Західної Європи і Америки.

Харків переважно зберіг свої історичні і архітектурні традиції. Проект міських вулиць - це одночасно і планування руху і архітектура.

У центрах міст пішоходи кількісно і якісно є найважливішими учасниками транспортного процесу - вони створюють урбанізацію.

Пішохідні тунелі не відповідають натурі людини і традиціям міста. Пішохідні переходи повинні бути на поверхні землі.

Необхідно стабілізувати щільність населення, що сприяє урбанізації і зменшенню транспортних витрат. Потрібно вивчити середню дальність пересувань з урахуванням бурхливої автомобілізації і пуском нових станцій на метрополітені.

Динаміка транспортних витрат визначається вибором місць розташування нових супермаркетів, адміністративних будівель і промислових підприємств. Доцільно усилити вторинні (районні) центри.

Частка велосипедного руху в м. Харкові неприпустимо низка -5%. Проте при відповідних заходах велосипедний рух також сприятиме

урбанізації міста, а це створення велошляхів і велостоянок.

8. Вантажний рух.

У м. Харкові слід чекати значного збільшення вантажного руху. Габаритні вантажні автомобілі з малою маневреністю визначають площу проїжджої частини, проїздів і вантажних рамп. Наявні автопарки повинні розвиватися як спеціалізовані центри вантажного автотранспорту, але в умовах ринкової економіки із повністю зміненою структурою.

Центри вантажного автотранспорту і “логістика центру міста” забезпечують доставку вантажів окремим підприємствам і певним регіонам. Оптимізуються процеси доставки і завантаження і місця зберігання.

Висновок.

Стрибоподібний рівень автомобілізації і безмежні умови транспортної політики швидко ведуть до загострення транспортних проблем і до самоблокування автотранспорту із значними втратами для міської урбанізації.

На дану ситуацію необхідна постійна дія. Головні моменти, на які слід звернути увагу для підвищення безпеки руху і організації дорожнього руху:

- локалізація автотранспорту і витіснення автомобілів з центру міста;
- ремонт і модернізація основної транспортної інфраструктури;
- доцільність крупних транспортних проєктів з позиції реалізації їх не більш, ніж за 10 років;
- першочергові заходи щодо короткострокових експлуатаційних і організаційних заходів;
- першочерговий пріоритет мають послідовне використання існуючих площ при використуванні сучасної техніки управління рухом суспільного транспорту (автобус, тролейбус, трамвай і метрополітен);
- необхідні проєкти, що охоплюють певну територію гаражів-стоянок і підземних гаражів-стоянок.

Як конкретна пропозиція планування руху слід вважати:

- облік вимог розширення і перетворення при ремонті міської інфраструктури;
- першочергове удосконалення системи суспільного транспорту, включаючи оновлення транспортних засобів;
- пріоритет і підвищення швидкості руху суспільного транспорту за допомогою організації руху, світлофорної сигналізації, оптимальне використання наявних площ;
- розробка гаражів-стоянок з оптимальним розташуванням їх будівель, підземних гаражів і стоянок типу “Парк-пересадка на суспільний транспорт” і звичних місць для парковки на вулицях;
- визначення мережі головних транспортних магістралей із швидкістю 50-60 км/година і передбачення зон із заспокоєним рухом із

- швидкістю 30 км/година з різними пріоритетами при ремонті і реконструкції;
- створення могутньої системи управління рухом за допомогою світлофорної сигналізації для оптимізації використання площ руху на мережі вулиць і доріг, забезпечення пріоритету суспільному транспорту і управління заторами;
 - забезпечення безпеки руху на узбіччях для пішоходів і велосипедів;
 - облік і вивчення різноманіття причин ДТП і упровадження сучасних методів по їх істотному зниженню;
 - обережне, орієнтоване на архітектуру, розширення мережі вулиць і доріг, створення об'їздів населених пунктів і міст з урахуванням динаміки транспортних потоків;
 - історично планування і архітектура, що склалося, повинні розглядатися як специфічний потенціал розвитку, який не можна руйнувати для руху автомобілів. Ця культурна спадщина повинна визначити планування рухом.

Проект транспортних споруд повинен бути суміщений з плануванням руху, динамікою транспортних потоків і архітектурними розробками.

Необхідна підтримка проекту нового швидкісного транспорту.

Визначення проектів можливе тільки за рахунок нетрадиційних і позабюджетних джерел фінансування.

Проте на перше місце виходить проблема розробки транспортної політики, орієнтованої на підвищення безпеки руху, створення сучасних систем організації дорожнього руху з залученням транспортних інститутів, університетів і фахівців з великим досвідом і високої кваліфікації. Тому виникла необхідність у формуванні Ради з транспорту