

Современные тенденции землепользования в крупнейших городах с учетом организации транспорта в условиях трансграничных территорий

М. В. Губина, Харьковская национальная академия городского хозяйства

Крупнейшие города Украины за последние годы испытывают ряд трудностей с организацией транспортного движения. Этому есть ряд причин:

- ускоренный рост автомобилизации;
- развитие парка грузовых автомобилей частной принадлежности;
- переход к автобусным маршрутам, как основному виду общественного транспорта и как наиболее прибыльному виду транспорта, в ущерб электротранспорту;
- исчерпание пропускной способности магистралей и улиц (заниженные параметры);
- отсутствие разработки долгосрочных стратегий развития территорий под городской транспорт, а соответственно,
- отсутствие резервов земель для расширения магистралей;
- отсутствие стратегии развития транспортных систем и их корректировки в рамках разработки генплана города;
- незначительный интерес со стороны административного управления городами к разработке **комплексной системы городского транспорта**/ 1 /

Трактуя Харьков, как город, входящий в систему трансграничных территорий, как крупнейший транспортный узел, находящийся на пути **международного транспортного коридора** (оси север- юг: Москва – Донбасс - Крым) и оси запад – восток: Львов – Киев – Ростов – Кавказ, нельзя не замечать значимости и еще одной проблемы.

В силу приведенных ранее причин, основная цель создания международного транспортного коридора: – экспортно - импортные операции и пропуск **максимальных грузовых и пассажирских потоков**, - не будет достигнута. Выходя на новый качественный уровень транспортного обслуживания, от проектных структур требуется решения задач максимального ускорения товарных и грузовых операций, а также безопасного и своевременного транспортного обслуживания, а также пропуска частного транспорта/ 2 /

Уровень загрузки транспортного кольца окружной дороги Харькова и сейчас достаточно высокий; магистраль с трудом справляется с потоком в часы пик и летний сезон, а с ростом уровня автомобилизации в перспективе, окружная дорога не будет выполнять своей главной задачи.

Транзит внешнеторговых перевозок в обход города осуществляется по окружной дороге, которая не всегда и не везде соответствует по своим габаритам пропуску потоков автотранспорта.

Поэтому, уже теперь следует подумать о создании *дублирующих* транспортных направлений в планировочной структуре города, *хордовых автострад (автобанов) региональной и международной значимости*, возможно, на обособленном полотне, с резервированием территорий для них.

Не следует думать, что проблема решается за счет приведения в порядок улиц, востребованных на «дачных» направлениях, - как то: улиц Жиллярди или Малой и большой Даниловки и т.п. В целом данный опыт позитивен, однако решает частные задачи нижнего уровня.

Когда транзит крупных автофургонов и рефрижераторов невозможен, или же, в случае необходимости заезда таких экипажей в город, транспортная ситуация на Харьковской окружной дороге небезопасна, так как не исключены левые повороты. То есть, примыкания к «вылетным» магистралям, в ряде случаев, осуществляется без развязок в разных уровнях (например, у Алексеевского жилого массива, с улицы Академика Павлова и т.д.).

Еще одной проблемой, актуальной для транзитных перевозчиков и частных водителей, служит отсутствие крупных *стоянок автомобилей и супермаркетов регионального значения* на въездах в город. Появление таких стоянок в сочетании с полифункциональными центрами в узлах пересечения городских магистралей с окружной дорогой, а также у транспортных развязок, позволило бы решить ряд проблем. Особенно уместно данное решение для Харькова из – за условий приближенности окружной дороги к некоторым линиям метрополитена. Принцип «stop and drive» может и должен работать, а означает он добровольную пересадку ближних мигрантов из пригорода - с частного на общественный транспорт / 3/

Для междугородных и международных грузов, имеющих пунктом прибытия г.Харьков, целесообразно создание *складских зон и отдельных объектов*(склады - магазины, выставочно – экспозиционные центры, спортивные комплексы, инженерные объекты и т.п.) за пределами городской черты , но в ближайшей транспортной доступности от въездов в город (главных магистралей)/ 3 /

Поэтому, перед специалистами и администрацией города стоит задача заложить в решения генплана территории для данных целей.

Попутными целями транзитных пассажиров в городах трансграничных территорий и на землях прилегающих к транспортным коридорам являются *туристские, рекреационные и культурно - бытовые*. Развитие данной *инфраструктуры в зоне влияния линий транспортных коридоров* не менее актуально, чем насыщение их объектами СТО и АЗС.

Практика организации здесь мотелей и гостиниц, общественно- жилых комплексов кратковременного (или сезонного) пользования с ассортиментом необходимых услуг, сочетающих в себе и рекреационно – оздоровительные, и жилые, и бытовые функции, пока еще не заявила о себе в отечественном градостроительстве.

Отсутствие должного **моделирования транспортных ситуаций** на основе функционально - планировочной и планировочно - пространственной организации города приводит к непоправимым ошибкам. Следует проводить комплексную факторную оценку городских и пригородных территорий в границах зон влияния международных транспортных коридоров. Выявление территорий различного качества позволит определить степень использования земель под те, или иные объекты. А механизмы резервирования земель под магистральные дороги и транспортные пути высшего ранга – необходимо изыскать, так как настоящая проблема одна из приоритетных в развитии не только трансграничных территорий, но и Украины в целом.

Литература

1. Основы теории градостроительства. - Кол. Авт.под ред Яргиной З.Н. - М. : Стройиздат, 1986. - С.325
2. Білоконь Ю. П., Фомін І. О. Наука і творчість в архітектурі. - К.: Логос, 2006- С.208
3. Губина М. В. Принципы формирования общественно- торговых центров в зонах влияния станций метрополитена – дис. к.арх. - Л.: ЛИСИ, 1991. - С. 214