

Проблемы комплексного развития транспорта в городе Харькове

*Гордиенко С.Н., Нардет В.А., Галичин А.С., Харьковская
национальная академия городского хозяйства*

Мировой опыт показывает, что характерной тенденцией развития современных городов является устойчивый рост уровня автомобилизации. Независимо от размеров города, численности населения, географического положения и административного значения – объективной реальностью является постоянное увеличение количества автомобилей. Темпы такого роста различны, поскольку напрямую зависят от состояния экономики (и, соответственно, благополучия населения), однако проблемы, порождаемые насыщением автомобилями улично-дорожной сети городов, практически одинаковы во всех городах. И хотя, отличия, все же имеются, а в общем виде их определяет неписанный закон «большой город – большие, маленький город – маленькие проблемы», среди наиболее актуальных городских проблем сегодня выделяются затратно-временные и территориальные проблемы. Не менее остры, естественно, и эксплуатационные проблемы, однако с позиции обратной связи их решение менее эффективно.

Трудно себе представить город, в котором именно территориальные проблемы не были бы определяющими. Ведь, потери времени, диктуемые низкой скоростью движения, перепробегом и недостатком парковочных мест напрямую связаны с дефицитом территории. Но поскольку развитие города – это объективный, подверженный градо-регулированию, процесс, решение перечисленных проблем возможно только за счет комплексных мероприятий, требующих систематических капитальных вложений.

Государственные нормы и правила предусматривают целый ряд мероприятий на всех стадиях развития города. Однако, зачастую, многие из них осуществляются в лучшем случае частично, но еще чаще теряют свою актуальность. В действительности, развитие, в большей степени, происходит не на основании генерального плана, а на основе «коммерческого» мониторинга, т.е. с учетом спроса и предложения, невзирая на реальную потребность. Все это приводит к тому, что недостатки в «соцкультбытовом» обслуживании населения компенсируют стихийные рынки, центры оптово-розничной торговли, мобильный сервис и сеть малых объектов обслуживания. А, ведь, при этом смещаются и зоны тяготения, и направления транспортно-пешеходных потоков. И уже сейчас следствием этого являются чехарда со сменой

профиля отдельных объектов обслуживания, а также катастрофическое ухудшение условий жизни в некоторых районах г. Харькова.

Во избежание более серьезных последствий городским властям просто необходимо уделять более серьезное внимание планированию и комплексному развитию города, а особенно реализации планов. Ведь, принимая конъюнктурные решения «навредить» очень легко, а убрать быстровозводимые «шедевры» не удастся.

Так, например, не дала ожидаемого эффекта проведенная в Харькове реконструкция ул. Пушкинской, поскольку заторы на ней (в часы «пик») продолжают возникать систематически. Трамвайное же движение для жителей этого района утрачено. И, вероятнее всего, безвозвратно.

Остаточное финансирование общественного пассажирского транспорта приводит к постепенному развалу всей, некогда, слаженно работавшей системы пассажирских перевозок. Маршрутные интервалы растут, парк постепенно ветшает и выходит из строя. Новый подвижной состав приобретает в недостаточном количестве. Ушли в прошлое и робкие попытки наладить в Харькове координированную систему регулирования дорожного движения. Регулируемые перекрестки работают по жестким, зачастую не соответствующим интенсивности движения, циклам.

Все это приводит к тому, что в часы «пик» городские транспортные коммуникации работают на пределе собственных возможностей. Невзирая на запредельные штрафы, не снижается количество ДТП, а народное хозяйство страны и все участники дорожного движения продолжают нести громадные потери.

Изменение сложившейся ситуации – очень капиталоемкий и длительный процесс. И первым шагом в этом направлении после утверждения Генерального плана развития города, должны быть широкие натурные наблюдения, анализ и составление актуальной Комплексной схемы транспорта.

Так, данные натурных обследований, проведенных на кафедре градостроительства ХНАГХ, показали, что реальная пропускная способность отдельных городских магистралей в 2-3 раза ниже объективной потребности. Реконструированная ул. Пушкинская, например, в часы «пик», вместо необходимых 2000-2500 авт./ч. (в одном направлении) пропускает не более 1000 авт./ч. В результате этого средняя скорость движения не превышает 10 км/ч., а на наиболее загруженных участках периодически и вовсе составляет 2-3 км/ч.

Причинами такого положения являются:

- большое количество пересечений;

- короткие перегоны;
- отсутствие гибкой (или хотя бы координированной) системы регулирования дорожного движения;
- недостаток дублирующих магистралей, позволяющих перераспределять транспортные потоки;
- отсутствие транспортных развязок в разных уровнях;
- уменьшение эффективной ширины проезжей части (стоящими у бордюра автомобилями).

Основными путями решения перечисленных проблем в настоящее время могут быть:

1. Завершение комплексной транспортной схемы г. Харькова.
2. Анализ существующей и разработка на ее основе новой схемы организации движения в центральной части города.
3. Разработка плана поэтапной реконструкции улично-дорожной сети и определение объемов финансирования в городском бюджете.
4. Строгий общественный и административный контроль объемов и качества реализации, предусмотренных планом работ.