

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПЕРСПЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ МІСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

В містобудівній системі «Населення – Середовище – Діяльність» виникають проблеми не тільки територіального розвитку населених пунктів, а і ефективності використання їх територій.

На сьогодні в населених пунктах намітилась тенденція до ущільнення існуючої забудови, не вникаючи в суть можливих наслідків.

Нові об'єкти, незалежно від їх призначення, в більшості випадків суттєво добавляють навантаження на існуючу інфраструктуру (об'єкти соціального та культурно-побутового обслуговування населення, вулично-дорожню мережу та комплекс інженерних комунікацій).

Потреби в створенні більш комфортних умов проживання в міському середовищі вимагають надання можливості їх реалізації. Але вирішуючи цю проблему отримуємо негативний результат.

Це можна розглянути на проблемі автомобілізації міст України, рівень якої різко зростає, що спонукає і відповідне зростання руху транспорту на їх вулично-дорожній мережі, а темпи її розвитку суттєво відстають від темпів росту автомобілізації. Власники транспортних засобів зацікавлені в реалізації можливості поїздок від «дверей до дверей». Крім того транспортні засоби вимагають не тільки місць постійного зберігання, а й можливості стоянок та місць паркування у об'єктів їх тяжіння. А для цього необхідна додаткова територія, що в умовах забудови, що склалась, не завжди можливо. Тому для цих цілей власники транспортних засобів використовують на магістральних вулицях, інколи з порушенням правил дорожнього руху, крайні смуги проїжджої частини, що перешкоджає ефективній роботі громадського транспорту. А при виділенні цих крайніх смуг для пріоритетного руху громадського транспорту спонукає їх використовувати тротуари та газони прилеглих територій.

Не завжди є можливості в містах, як для збільшення щільності їх вулично-дорожньої мережі, так і для ліквідації її «вузьких місць». Тому приходиться вирішувати цю проблему за рахунок використання вулиць більш низьких категорій для дублювання основних магістралей, що може протирічити вимогам нормативних документів відносно їх функціонального призначення.

За даними професора Осетріна М. М., витрати на час руху транспорту по магістральних вулицях складаються із затрат на 48 %, перебування в «пробках» 5 %, затримок на перехрестях 39 %, непередбачені затримки на перегонах між перехрестями біля 8 %.

Вирішення проблеми поліпшення ефективності функціонування та обслуговування міських територій транспортом можливе тільки при чіткій

організації міського руху, високим рівнем інженерного облаштування та обладнання міських вулиць і доріг, влаштуванням необхідних дорожньо-транспортних споруд. Але ця проблема дуже ускладнюється особливостями умов роботи транспорту в містах.

На сьогодні це значна кількість перехресть та примикань вулиць, доріг та в'їздів до забудови, перетинів транспортних і пішохідних шляхів в одному рівні, розміщення в межах червоних ліній вулиць рейкових шляхів та інженерних мереж, високий рівень дорожньо-транспортних пригод, значне екологічне навантаження від транспорту на міське середовище, зростаюча кількість об'єктів тяжіння без достатнього сервісу для транспорту, неефективна організація міського руху, яка визиває значні перепробіги транспорту та збільшує шляхи руху пішоходів, що призводить до непродуктивних витрат часу та економічних збитків і спонукає учасників міського руху на відповідні порушення, які можуть приводити до дорожньо-транспортних пригод та інші фактори, які впливають на швидкість руху транспорту.

Тому із зростанням рівня автомобілізації міст України слід розробляти стратегію підвищення ефективності функціонування їх вулично-дорожньої мережі в просторі та часі на відповідних стадіях містобудівного проектування. До першого слід віднести заходи по збільшенню її щільності та геометричних параметрів окремих її ділянок, а до другого – удосконалення методів організації міського руху на ній та ліквідація «вузьких місць» на її мережі, особливо в її вузлах. При проведенні аудиту та моніторингу вулично-дорожньої мережі звіряти відповідність її стану проектній документації, існуючому та перспективному навантаженню від міського руху.

Такі заходи повинні передбачатись на відповідних стадіях містобудівного проектування забудови населених пунктів та їх частин у відповідній проектній документації з виділенням етапів реалізації перспективного розвитку вулично-дорожньої мережі, особливо її вузлів для забезпечення перспективи їх реконструкції.