

УДК 711

Фоменко М.С.,
Луцький національний технічний університет

СУЧАСНИЙ СТАН МІСТА ЛУЦЬКА ТА ЙОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

(стаття підготовлена на підставі матеріалів доповіді на науково-практичній конференції «Проблеми і перспективи розвитку міст України», м. Ужгород, 20-23 травня 2010 року)

Проаналізовано функціонально-планувальну, соціально-планувальну, планувальну структури і транспортну систему м. Луцька, виділені основні проблеми розвитку.



Місто Луцьк – адміністративний, економічний та культурний центр Волинської області. Це історичне поселення, першу згадку про яке зустрічаємо у 1085 році в Іпатіївському літописі. Археологічні ж дослідження вказують на існування поселень на території міста ще до часів неоліту (III тис. до н.е.).

Рис. 1. Місто Луцьк

Згідно перепису станом на 1 січня 2007р. постійне населення становить 203,4 тис. чол. Відповідно до цього м. Луцьк відноситься до середніх міст України.

Загальна площа міста становить 4161га. З них вулично-дорожня мережа займає 259,7га (6,2%).

Місто Луцьк займає вигідне географічне положення (близько до кордонів з Республікою Польща (на заході Волинської області) та Республікою Білорусь (на півночі області)).

Основним видом промислової діяльності міста є машинобудівельна галузь, що представлена виробництвом легкових, вантажних, спеціалізованих автомобілів, автобусів та виробництвом підшипників.

Рельєф міста похилий з ухилами поверхні до 2%, місцями – більше 10%.

Територію міста майже по півколу оточує р. Стир, яка тече на північ до р. Прип'ять і має 3 річки-притоки – Сапалаївку, Жидувку, Омелянівку.

Негативний вплив на екологічну ситуацію в місті чинять автотранспорт, енергетика та промисловість. Рівень забруднення атмосферного повітря у Луцьку є вищим за середній в Україні (за даними Волинського центру гідрометеорології індекс забруднення атмосфери становить 9,29).

Велика кількість автотранспортних засобів, наявність транзитних потоків, незадовільний технічний стан доріг, мостів та шляхопроводів є причинами несприятливої акустичної ситуації в Луцьку. За даними обстежень НДІ «Діпромісто» у 2008 р. рівень шуму на основних магістралях міста становив 74-82 дБА.

Функціонально-планувальна структура

У функціональному відношенні місто в цілому не має чіткого поділу території на сельбищну, виробничо-складську та ландшафтно-рекреаційну. В межах зони одного функціонального призначення розташовуються об'єкти іншого призначення. В різних районах міста окремі підприємства розташовані серед житлової забудови (рис. 2).

Загальноміський центр (рис. 3) являється поліфункціональною системою, в межах якого розташовані установи адміністративного, культурно-освітнього, торговельного, ділового призначення та установи громадського харчування, житло.



Рис. 2. ВАТ «Електротермометрія» та ДП «Луцький спирто-горілочний комбінат» розташовані в районі малоповерхової індивідуальної забудови

Головна вулиця міста – проспект Волі. Театральний майдан та вул. Лесі Українки – пішохідна зона – що є місцем відпочинку жителів міста та туристів.

Забудова центру представлена будівлями XVIII, XIX, XX ст. Сучасна забудова органічно вписана в існуючу, щоб не порушувати архітектурного обліку міста.

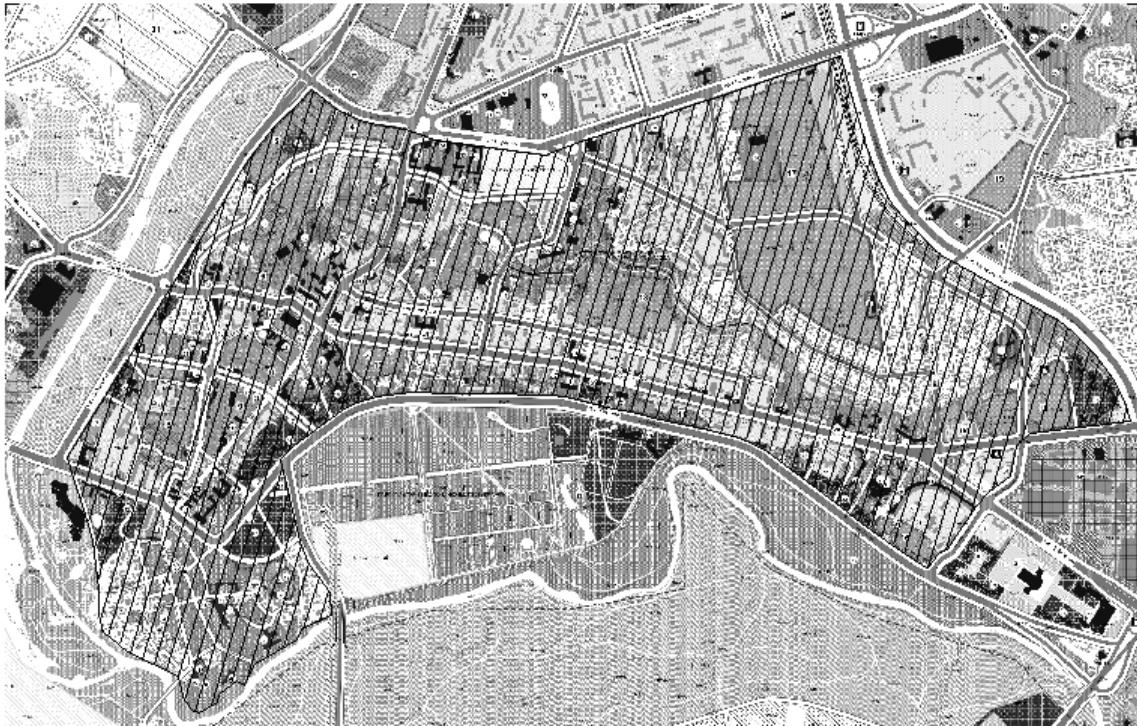


Рис. 3. Загальноміський центр

В історичній частині загальноміського центру зосереджені архітектурні, історичні пам'ятки – історико-культурний заповідник «Луцький замок» та музей однієї вулиці – Луцький історико-культурний заповідник «Старий Луцьк».

Соціально-планувальна структура

Рівень розвитку соціальної сфери м. Луцька відстає від потреб населення і не в повній мірі відповідає діючим нормативам (ДБН 360-92**).

Підприємства громадського харчування, магазини, загальноосвітні школи, станція швидкої допомоги є в достатній кількості і відповідають нормативному забезпеченню, але не завжди витримані радіуси пішохідної доступності.

Тоді як рівень забезпечення театрами, масовими бібліотеками, лікарнями, поліклініками, дитячими дошкільними установами, позашкільними установами, та підприємствами побутового обслуговування – 52-85%; клубами – 24%; кінотеатрами – 40,8%; спортивними залами загального користування – 26,6%; територією відкритих спортивних споруд лише 5,7%. Сучасне життя потребує нових об'єктів, які не передбачені ДБН 360-92** (розважальних комплексів, бізнес-центрів, виставкових залів), які наразі відсутні на території міста Луцька.

Планувальна структура міста і транспорт

Зовнішні транспортні артерії і зовнішній транспорт

На території України формуються міжнародні транспортні коридори з метою інтеграції у загальноєвропейську систему транспортних мереж. По території, що прилягає до м. Луцька, проходять автомобільний транспортний коридор Балтійське море – Чорне море (Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – порти Чорного моря) та залізничний коридор Балтійське море – Чорне море (Ягодин – Ковель – Здолбунів – Шепетівка – Козятин – Жмеринка – Одеса).

Зовнішній транспортний зв'язок Луцька забезпечує мережа автомобільних доріг державного та місцевого значення, яка пов'язує місто з обласними центрами України та забезпечує транзитний потік в межах держави та до кордонів з Польщею, Білоруссю, Румунією, Молдовою. По мережі магістральних вулиць проходять: у меридіональному напрямку міжнародна дорога М-19 (Є-85) Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці - Терблече (на Бухарест), національна Н-17 Львів – Радехів – Луцьк; у широтному напрямку із заходу на схід національна дорога Н-22 Устилуг – Луцьк – Рівне (рис. 4). Це погіршує транспортну ситуацію в місті та його екологію.

Пасажирські та вантажні перевезення в м. Луцьку забезпечує автомобільний та залізничний транспорт.

Зовнішні пасажирські автобусні перевезення обслуговуються міжміським вокзалом (АС-1) та приміською автостанцією (АС-2). На сьогодні автостанції розташовані в межах міста, що посилює навантаження на вулично-дорожню мережу.

Станція Луцьк Рівненської дирекції Львівської залізниці забезпечує залізничні перевезення. Станція «Луцьк»-пасажирська має транспортні зв'язки з Києвом, Одесою, Сімферополем, Москвою, Брестом, Ковелем. У приміському сполученні курсують потяги до Львова та Ківерців. Станція «Луцьк»-вантажна обслуговує промислові підприємства.

На північний схід від м. Луцька функціонував цивільний аеропорт, який наразі закритий. Авіаперевезення здійснюються через Львівський або Рівненський аеропорти.

Вулично-дорожня мережа міста (ВДММ) і міський транспорт

ВДМ (рис. 5) складається з магістральних вулиць загальноміського та районного значення. Згідно генерального плану розробленого НДІ «Діпромисто» у 2008р., такий поділ виконано за планувальним рішенням, тоді як більшість магістральних вулиць за своїми технічними параметрами не відповідає нормативам.

Загальна довжина магістральної вуличної мережі – 138.0км. Загальноміського значення – 51.0км, районного – 87.0км. Щільність магістральної мережі – $1,9\text{км/км}^2$, що є нижче нормативного показника – $2.0\text{--}2.4\text{км/км}^2$.

Головною меридіанною віссю міста є транспортна артерія міста вул. Львівська – Набережна - Ківерцівська, що проходить з півночі на південь через центр міста, має виходи на зовнішню мережу автодоріг у напрямках Львова, Ківерців, південно-східну об'їзну автодорогу. Від неї у напрямках на захід і схід відгалужуються дві напружені магістральні головні вулиці міста широтних напрямків: вул. Шевченка – пр. Волі – вул. Рівненська та вул. Ковельська – Глушець - Дубнівська, що мають вихід на Рівне, Дубно, Ковель, Устилуг, на південно-східну об'їзну автодорогу.

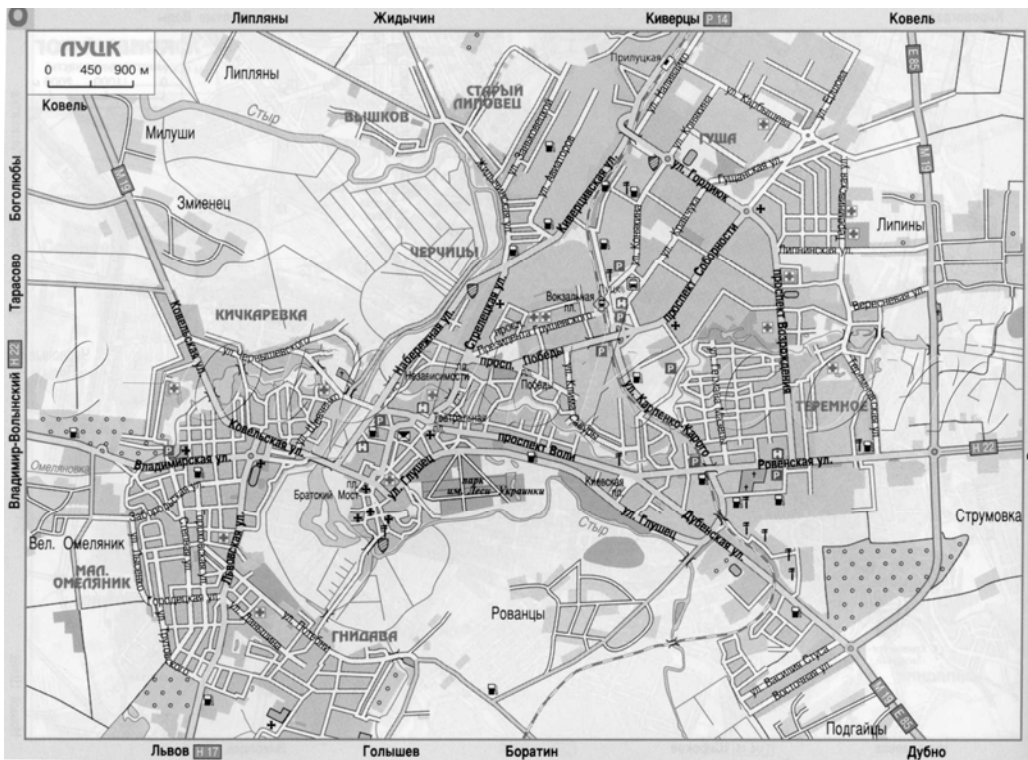


Рис. 4. Автомобільні дорги міжнародного. Національного та регіонального значення, які проходять по магістральній мережі м. Луцька

В місті розташована велика кількість штучних споруд (14 мостів через річки Стир, Сапалаївка, Жидувка, Омелянівка, 3 шляхопроводи).

Всі мости і шляхопроводи потребують ремонту – проїжджа частина, деформаційні шви, дорожнє покриття, покриття пішохідних зон і перильні огороження, колесовідбійні бруси.

8 транспортних розв'язок в одному рівні розташовані на вулицях міста.

Розчленованість території міста автомобільними та залізничними магістралями загального користування, річками, наявність розгалуженої мережі під'їзних залізничних колій та переїздів, уповільнені темпи будівництва нових

магістралей, економічна нестабільність у країні ускладнювали розвиток транспортної інфраструктури міста та організацію транспортних зв'язків в ньому.



Рис. 5. Вулично-дорожня мережа м. Луцька

Згідно дослідження ВДМ Луцька проведеного НДІ «Діпромiсто» у травні 2008р. пропускна спроможність більшості магістральних вулиць вже вичерпана.

Рівень зносу покриття вулиць і доріг достатньо високий.

Відсутність організованих місць паркування біля об'єктів масового відвідування громадян (продовольчий і промтоварний ринки, торгові центри і т.п.) або їх недостатня кількість спричиняє велике нагромадження транспорту та його хаотичне паркування на проїзній частині, тротуарах.

Магістрально-вулична мережа в зоні історичного центру на даний час в значній мірі вже сформована, але витримує великі транспортні навантаження.

ВДММ потребує подальшого розвитку і реконструкції: для цього необхідне будівництво транспортних розв'язок в різних рівнях, розширення проїзної частини вулиць, будівництво об'їзних доріг для виключення транзитного руху через центр та житлові райони, введення АСУДР, будівництво пішохідних переходів (підземних та надземних).

Для перевезення пасажирів м. Луцька функціонує розгалужена транспортна мережа. Транспортне обслуговування здійснює електротранспорт та автомобільний транспорт.

На сьогодні довжина транспортних ліній по осі вулиць складає: автобусних – 65км, тролейбусних – 42км; загальна протяжність транспортної мережі по осі вулиць – 70км.

На формування транспортної мережі та роботу по перевезенню пасажирів впливають планувальні особливості міста (наявність річок і мережі залізничних колій, розміщення промислових районів та районів житлової забудови).

Комунальне підприємство «Луцьке підприємство електротранспорту» обслуговує 11 тролейбусних маршрутів та 14 автобусних.

На сьогодні рухомий склад електротранспорту експлуатується понад нормативний 10-річний термін (середній термін експлуатації становить 18,3 роки). За останні два роки розпочато оновлення рухомого складу. Луцький автомобільний завод розпочав виготовлення нових тролейбусів. Ремонту потребують контактна мережа і тягові підстанції.

Автомобільні перевезення виконують перевізники різних форм власності, як юридичні, так і фізичні особи, які використовують власний чи орендований транспорт.

У 2008 р. пройшла заміна малогабаритних маршрутних таксі, яких було 508 одиниць, на автобуси міського класу більшої пасажиромісткості (215 одиниць). Завдяки цьому зменшилася кількість шкідливих викидів в атмосферу і зменшилися затори на вулицях міста.

Функціонує 32 автобусних маршрути загального користування, які обслуговують пасажирів в межах Луцька і частково приміську зону (с. Гаразджа, с. Липини, с. Гірка Полонка, с. Підгайці). Недоліком є те, що не завжди передбачені обладнані місця міжзмінного відстою автобусів та маршрутних таксі (стоянки розташовані на вулицях міста).

Щільність транспортної мережі – 2,2 км/км².

За даними Головного управління статистики у м. Луцьку на 1.01.2008 р. загальний рівень автомобілізації – 238 од. на тисячу мешканців, з них легкових індивідуальних автомобілів – 175 од. на тисячу мешканців, що більше за середній показник по Україні у 1,5 разів (113 од. на тисячу мешканців). Загальний рівень моторизації складає 5,7 од. на тисячу мешканців.

Забезпечення місцями паркування становить 68,8%.

Легкові приватні автомобілі в основному зберігаються в індивідуальному житловому фонді (за місцем помешкання їх власників), в кооперативних гаражах та на автостоянках (за місцем проживання їх власників в багатоповерховому житловому фонді).

Із засобів технічного обслуговування автомобілів м. Луцьк на сьогодні забезпечений мережею АЗС (28 об'єктів) у повному обсязі, тоді як потужності мережі СТО (52 об'єкти) не достатньо.

Література

Стаття підготовлена на основі матеріалів по генеральному плану м. Луцька, розробленого НДІ «Діпромісто» у 2008 р., та матеріалів наданих Волинською обласною адміністрацією, управлінням містобудування та архітектури виконкому Луцької міської ради, управлінням житлово-комунального господарства, головним управлінням статистики у Волинській області.

Анотація.

Проанализирована функционально-планировочная, социально-планировочная, планировочная структуры и транспортную системы г. Луцка, выделены основные проблемы развития.

Summary.

Functionally-planning, socially-planning, planning structures and transport system of Lutsk is analyzed, the basic problems of development are selected.