

историческую среду, в которой предполагается их появление и которую необходимо сохранить.

Литература

1. Мирошниченко А.А. «Наш город вчера, сегодня, завтра». Днепропетровск. Сич, 1994. – 186 с.
2. Устенко Т.В. Методичні проблеми реконструкції забудови історичного міста на основі середовищного зонування території. НД ІТІАМ; Вип.2 -К., 1998. С.145-148
3. Водзинський Е.Е. Автентичний шлях подальшого розвитку структури і образу історичного центру Києва// Архітектурна спадщина України, НДІТІАМ; -К., 2002. С. 405-435
4. Водзинський Е.Е. Структура ландшафту Києва і його роль в образі міста // Проблеми захисту і охорони культурної спадщини –К., 1995. С. 7-9

Аннотація

В работе выявляются и анализируются факторы влияющие на архитектурно-пространственную композицию центральной части г.Днепропетровска и даются рекомендации по ее формированию в историческом центре.

Анотація

В статті розглядаються та аналізуються різноманітні фактори, що впливають на композицію центральної частини міста Дніпропетровську, а також додаються рекомендації до її формування у історичному центрі.

УДК 625.72

М.М.Осетрін, П.П.Чередніченко

ПРО ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЮ МЕРЕЖУ МІСТ УКРАЇНИ (дискусія)

Для вирішення проблем ефективного транспортного обслуговування населення міст необхідна розвинута система вулично-дорожньої мережі, яка за темпами свого розвитку і реконструкції не відставала б від темпів зростання їх автомобілізації. Дослідження різних авторів [5,7] показують, що території міських вулиць уже займають значну територію міст, але на жаль за своїми темпами розвитку значно відстають від темпів росту автомобілізації.

Тому вирішуючи проблеми розвитку і реконструкції вулично-дорожньої мережі міст слід в першу чергу зосередити увагу на удосконаленні необхідної нормативної бази [2,3] у відповідності до Закону України "Про автомобільні дороги" [4] та й на внесенні окремих змін до самого закону щодо міських вулиць і доріг.

Щодо Закону [4], то слід відмітити, що вже в його статті 1, присвяченій визначенню термінів, необхідно структурувати їх послідовність та внести більше конкретності і зробити коректними їх визначення відносно термінології, що вже склалась і устоялась в різних напрямках архітектурно-будівельної діяльності.

Так автомобільну дорогу слід визначити як сухопутній шлях сполучення населених пунктів, який включає лінійний комплекс інженерних споруд (дорожнє полотно, мости, тунелі, віадуки, шляхопроводи), призначених для безпечного, безперервного, зручного та ефективного руху автомобільного транспорту.

Можна зауважити, а як же відносно дороги Сімферополь-Ялта, на якій обертається електрифікований транспорт – тролейбус.

На сьогодні цей об'єкт має особливий статус. Ця дорога по всій довжині має значну долю ділянок, які фактично виконують функцію вулиць населених пунктів, які на ній розташовані, а значна доля пасажирського потоку на тролейбусному транспорті пов'язана з трудовими і культурно-побутовими поїздками місцевого населення.

За радянських часів, коли втілювались тролейбусні маршрути до Алушти і Ялти, це було вигідно з економічних умов (обслуговувались значні пасажирські потоки відпочиваючих до південного берега Криму), а також і з екологічних позицій (зменшувалась значна кількість автомобільного, особливо автобусного, транспорту для їх обслуговування, і як наслідок його менший вплив на навколишнє середовище).

На сьогодні тролейбусний транспорт на цій магістралі лишній. Він не в змозі конкурувати по якості обслуговуванню пасажирських потоків відпочиваючих з таксобусним та індивідуальним транспортом. А своєю низькою швидкістю і маневреністю суттєво погіршує екологічний стан магістралі створюючи затори для автомобільних потоків, так як не скрізь на перегонах між населеними пунктами є реверсивні смуги, а низьким наповнюванню салону, значними інтервалами руху він збитковий в економічному відношенні.

Звідси призначення цієї траси може розглядатись тільки як автомобільна дорога відповідної категорії.

Після визначення в законі терміну автомобільна дорога слід дати, що таке смуга відведення для неї і особливості її використання.

Термін архітектурне облаштування доріг слід було б подати, як ландшафтно-архітектурне облаштування з додавкою до визначеного в законі "та сервісного обслуговування автомобільного транспорту, його водіїв та пасажирів".

Далі слід було б визначити термін дорожнє полотно, як основний елемент автомобільної дороги. Потім дати визначення земляному полотну, проїзній частині, її обочині (про яку в законі нічого не говориться), дорожньому покриттю, дорожньому одягу (про цю суттєву конструкцію проїзної частини теж в Законі нічого не говориться, адже тільки вона може забезпечити якісну передачу навантаження від транспорту на ґрунт земляного полотна).

На нашу думку тільки після цього слід було б перейти до наступних термінів уже визначених в Законі.

Визначення терміну вулиць слід було б записати, як шляхи сполучення в населених пунктах, які пролягають вповодж (серед) забудови і призначені для зручного, безпечного і безперервного руху транспортних засобів і пішоходів, прокладки магістральних мереж і комунікацій населеного пункту та організації відведення поверхневого стоку.

В статті Е. Рейцена та І. Савченко [6] піднята дискусія відносно класифікації міських вулиць та доріг у бувших союзних СНіП [8,9] та ДБН України [2,3]. Авторами відмічені переваги та недоліки обох документів і в своїй статті роблять акцент тільки відносно міських доріг, не виділяючи у відповідних категоріях магістральних вулиць загальноміського і районного значення, житлових вулиць, вулиць і доріг промислових та комунально-складських зон, проїздів та ін.. В цій же статті автори показують свій підхід до визначення категорії міської вулиці на прикладі Повітрофлотського проспекту в м. Києві, вважаючи, що він повинен бути віднесений до категорії районних магістралей, так як пролягає в межах одного адміністративного району (Солом'янського), хоча, підкреслюють автори, виконує функції загальноміської магістралі, так як "зв'язує місто з зовнішнім транспортом (аеропорт "Київ") і Великою кільцевою дорогою". Вони підкреслюють, що таке протиріччя підмітив ще 30 років тому професор В.В. Шештокас, який в свій час запропонував відповідну класифікацію [10].

Межі адміністративних районів міст можуть змінюватись в часі, а планувальні райони та окремі житлові та інші утворення можуть стало функціонувати значний відрізок часу, періодично змінюючи свою забудову, і фактично тільки в їх межах можна конкретно вивчити і проаналізувати характер генерації і поглинання транспортних і пасажирських потоків.

Тому в наведеному прикладі Повітрофлотський проспект, який з'єднує не тільки центральну частину міста з кільцевою дорогою та об'єктом зовнішнього транспорту аеропортом "Київ", а й обслуговує цілу низку житлових масивів повинен однозначно розглядатись як магістральна вулиця загальноміського значення.

В даній статті маємо намір викласти свої погляди на проблему створення досконалої класифікації міських вулиць та доріг міст України. Дискусію вважаємо за доцільне продовжити на сторінках збірника "Сучасні проблеми архітектури та містобудування", щоб залучити до неї архітекторів і містобудівників, адже вони при розробці генеральних планів міст першими закладають основи їх вулично-дорожньої мережі, використовуючи норми та вказівки ДБН [2]. Проектувальники ж вулично-дорожньої мережі міст та їх окремих елементів більш використовують норми та вказівки ДБН [3], який в деяких моментах більш ліберальний, а інколи і протирічить ДБН [2]. Так в ДБН[2] елементи вулично-дорожньої мережі міст нормуються з врахуванням величини міста і категорії міських вулиць і доріг, а в ДБН [3] зразу ж наводиться їх класифікація, як в союзних БНіП [8,9], не враховуючи величину міста, та подані нормативні рекомендації для проектування їх окремих елементів в залежності від розрахункової швидкості, не вказуючи як в даному випадку її встановити.

Ще професор Г.П. Богацький в своїй монографії [1] зробив акцент на понятті міські вулиці, як міські шляхи сполучення, та підкреслив суть процесів, що на них відбуваються, поняттям міський рух (транспортний вантажний і пасажирський, пішохідний, рух енергоносіїв).

Слід додати, що міські вулиці і дороги завжди розглядаються як суттєвий елемент організації поверхневого стоку з міської території (тому і обмежується найменша величина їх повздовжнього уклону) та є місцем пролягання основних магістральних інженерних мереж міста.

На сьогодні міські шляхи сполучення розглядаються як вулично-дорожня мережа міст [2-6], яка складається з окремих елементів згідно [2] в залежності від величини міста: магістральні вулиці і дороги загальноміського та районного значення, магістральні вулиці, вулиці і дороги місцевого значення (житлові вулиці, дороги у промислових і комунально-складських зонах, проїзди, пішохідні вулиці і доріжки, велосипедні доріжки).

Шлях сполучення це частина освоєного для транспортних потоків простору, який з'єднує точки тяжіння, в яких генеруються або поглинаються вантажні або пасажирські потоки. Ці шляхи сполучення можуть бути розподілені на повітряні, сухопутні (залізничні та автомобільні дороги, міські

шляхи сполучення та шляхи сполучення населених пунктах), водні (морські, річні), підземні та підводні.

Найбільш близькими і подібними шляхами сполучення за функціональним призначенням вважають автомобільні дороги і міські вулиці і дороги. Але для нормативного документу в якому була б відображена класифікація міських вулиць і доріг є суттєва і принципова їх відмінність від автомобільних доріг.

Автомобільна дорога з'єднує міста і населенні пункти, має значну довжину. Незалежно від її категорії на ній обертається, як правило, тільки автомобільний транспорт. Майже на сто відсотків рух транспорту прямолінійний. Доля транспорту, який змінює напрям руху на її перегонах незначний. Можна зробити висновок, що при визначенні пропускнуої спроможності автомобільної дороги, всі смуги руху можуть завантажуватися на 100 відсотків.

Вулиці можуть бути тільки в містах і населених пунктах. Це фактично таж дорога, але яка проходить у "лиця" (фасадів) будівель і споруд, між їх двома сусідніми рядами, тобто між забудовою. Крім автомобільного транспорту на них може обертатись і електрифікований, в тому числі і рейковий транспорт, а також рухаються пішоходи, які проживають, працюють або здійснюють відповідні цілі своїх переміщень. А значить по довжині вулиці, обслуговуючи прилеглу забудову, транспорт змушений робити маневри для завершення або початку руху, зупинятись (мається на увазі громадський) для посадки та висадки пасажирів, паркуватись для реалізації цілі поїздки.

Визначаючи пропускну спроможність міської вулиці, передбачають що смуги руху транспорту повинні бути завантажені не однаково. На їх пропускну спроможність впливатимуть зупинки громадського транспорту, перехрестя і примикання в одному рівні з світлофорним або кільцевим регулюванням, величини радіусів горизонтальних кривих на поворотах вулиць і доріг та заокруглень на перехрестях і в місцях примикань проїздів до міжмагістральної забудови та ін. Щоб здійснити маневри для поворотів, які дозволяються тільки з крайніх смуг, транспортним засобам необхідно також перелаштовуватись з однієї смуги руху на іншу. Тому вони повинні завантажуватись неповністю, а при визначенні пропускнуої спроможності слід враховувати коефіцієнти використання смуг руху, як передбачалось раніш [8,9].

Термін міські дороги має право на життя. Такі дороги в містах повинні бути, і вони повинні мати свою спеціалізацію. Для значних і найзначніших міст найвищу категорію повинні мати міські швидкісні дороги. Їх важко передбачити і запроектувати. Для цих доріг необхідна значна територія. Щоб забезпечити високу швидкість руху транспорту на основній проїжджій частині

всі її перетини з іншими магістралями і пішохідними потоками повинні бути в різних рівнях. Необхідно також простір для влаштування паралельних місцевих проїздів, щоб понизити швидкість для транспорту, який має намір завершити поїздки на прилеглій території. Все це повинно бути передбачено вимогами ДБН України.

В містах повинні бути дороги для транзитного руху і пропуску в межах міста вантажного транспорту. Ці дороги можуть бути як безперервного руху, так і регульованого. Для їх прокладки повинні використовуватись території непридатні для житлової забудови. Тому їх особливістю буде відсутність пішохідного руху і недоцільність влаштування пішохідної частини тротуарів.

Уже склалась традиція будувати навколо міст об'їзні кільцеві дороги. Але з часом з розвитком міст вони фактично стають міськими вулицями. Хоча б взяти приклад Київської кільцевої дороги на ділянці від Біличанського шляхопроводу (перехід через залізницю) до вул. Метрологічної (Феофанія). На цій ділянці транзитний транспорт не в змозі розвивати розрахункові швидкості, так як на цьому перегоні значна кількість світлофорів (в основному для пропуску пішоходів) та островців для лівоповоротних транспортних потоків, які прямують до прилеглої забудови і вглиб міста, також курсує громадський транспорт, а значить є значна кількість його зупинок. Це однозначно переводить цю ділянку в ранг міської вулиці і відповідно повинно бути вирішено її інженерне облаштування.

Ділянка цього кільця значної довжини від вул. Метрологічної до мосту ім. Є.О. Патона фактично залишилась дорогою, на якій тільки в чотирьох вузлах транспорт має можливість змінити напрям руху і при цьому має можливість рухатися дотримуючись максимально допустимих швидкостей.

Як видно з наведеного дійсно виникла необхідність провести широку дискусію відносно визначення категорій міських вулиць і доріг.

Відносно магістральних вулиць і доріг загальноміського значення та вулиць і доріг місцевого значення наші погляди з авторами статті [6] співпадають. До магістральних вулиць районного значення великих, значних та найзначніших міст все таки слід повернутись і передбачити підкатегорії транспортно-пішохідних і пішохідно-транспортних магістралей, як рекомендувалось раніш в [8,9]. Це в першу чергу обумовлено необхідністю забезпечення безпеки пішохідного руху на останніх.

Для магістральних вулиць слід визначитись з якою частотою слід розміщувати світлофори на перехрестях для надання міському транспорту можливості здійснювати маневри в необхідних місцях. Для прикладу в м. Києві на Червонозоряному проспекті, Чоколовському бульварі та інших є значні перегони, які не дозволяють транспорту, особливо індивідуальному,

здійснювати місцевий рух з одного боку забудови на інший. А це може бути пов'язане з поїздками від місця проживання до різних об'єктів тяжіння (наприклад хворих та пристарілих людей до лікарень, підвезення дітей до шкіл та дитсадків та ін.).

Така ж ситуація на перегонах вздовж швидкісного трамваю в м. Києві. Але тут необхідно замість світлофорів (вони недоцільні бо буде втрачено перевагу цього виду транспорту) зробити пробивку для проїздів через тунелі в напрямку вулиць Гарматної та Героїв Севастополя, бульвару Кольцова легкового автотранспорту.

Наведені приклади не поодинокі в наших містах. Значні перепробіги транспорту це не тільки непродуктивна втрата пального, а й додатковий його вплив на навколишнє середовище прилеглих до міських вулиць і доріг територій.

На нашу думку зараз зроблено вдало, що категорія міської вулиці чи дороги повинна визначатись у відповідності до вимог основного містобудівного нормативного документу (зараз ДБН [2]), в якому закладені основні вимоги до забезпечення розрахункової швидкості руху одиночних транспортних засобів, які мають право на швидкість понад 60 км/год, дотримання вимог до найбільших повздовжніх уклонів та мінімально-допустимих величин їх основних геометричних елементів. Виходячи з цих вимог подальше проектування міських вулиць і доріг повинно проводитись з використанням вимог ДБН [3], який не повинен дублювати ДБН [2] відносно вказаних вище вимог, а мати тільки рекомендації по забезпеченню при проектуванні розрахункових інтенсивності, допустимої швидкості та безпеки руху транспорту (мається на увазі у відповідності до правил дорожнього руху в населених пунктах) і пішоходів на відповідних міських вулицях і дорогах.

На нашу думку в Законі України "Про автомобільні дороги" [4] в статті 5 серед видів автомобільних доріг не слід розглядати вулиці і дороги міст та інших населених пунктів, якщо вони не є складовою мережі автомобільних доріг загального користування. Бо вулиці і дороги міст і населених пунктів неможливо відділяти від їх території, так як у них набагато більше основних функцій ніж у автомобільних доріг. А якщо такі вулиці і дороги є складовою мережі автомобільних доріг загального користування, то їх слід облаштовувати як автомобільні дороги, надаючи можливості транзитному транспорту проходити місто чи населений пункт з розрахунковими швидкостями в гарантованих умовах безпеки руху.

В першу чергу в Законі [4] законодавчим чином повинно бути закріплено поняття про територію міських вулиць і доріг, в межах якої мають право на розміщення тільки проїжджа частина для транспорту, пішохідні тротуари,

технічні смуги для прокладки мереж, та інші елементи, які сприяють поліпшенню зручності та безпеки руху транспорту і пішоходів.

Цим Законом необхідно передбачати яким чином і хто встановлює категорію вулиць і доріг, як складових вулично-дорожньої мережі населених пунктів.

Слід узаконити, щоб проектна документація на будівництво і реконструкцію міських вулиць і доріг мала б також розробки і пропозиції по підвищенню їх пропускнув спроможності на перспективу, як в просторі, так і в часі. Це положення повинно бути обов'язково відображено в Законі [4]. Також слід узаконити, що дорожні знаки встановлюються тільки згідно проектної документації на організацію міського руху (руху транспорту і пішоходів), їх передислокація, заміна на інший, повинна бути обґрунтована і внесена, як корегування і погоджена в установленому порядку проектною організацією, яка розробляла проект організації міського руху. Також в проектах міських вулиць і доріг слід передбачати місця можливого розміщення рекламоносіїв у відповідності до вимог до них статті 38 Закону [4].

В цьому Законі також слід передбачити відповідальність за нецільове використання окремих складових територій міських вулиць і доріг, як наприклад тротуарів, проїжджої частини і газонів під парковку транспорту, технічні смуги і газони під стоянки автомобілів, розміщення кафе, гральних автоматів, кіосків різного призначення та ін. Також в цьому Законі слід передбачити захист територій зон забезпечення видимості руху транспорту і пішоходів на міських вулицях і дорогах, які можуть виходити за межі їх "червоних ліній" від несакціонованої забудови, озеленення та розміщення різних перешкод. В земельному законодавстві теж слід внести поправки відносно таких зон видимості про порядок їх вилучення і надання компенсацій власникам цих територій.

Закон повинен надати можливість регулювати та враховувати нові зміни і досягнення в проектуванні та будівництві міських вулиць і доріг за рахунок оперативного внесення змін до Державних будівельних норм та Правил забудови міст і населених пунктів уповноваженими державою органами.

Література

1. Богацкий Г.Ф. Городские улицы и городское движение. - К.: Будівельник, 1967. - 305 с.
2. ДБН 360-92**. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. - К.: Укрархбудінформ, 2002. - 108с.
3. ДБН В.2.3.-5-2001. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів. – К.: Держбуд України, 2001. – 50 с.

4. Закон України "Про автомобільні дороги", №2862. – Київ, 8 вересня 2005р. – 25 с.
5. Осетрин Н.Н., Щепетова О.А. Формирование улично-дорожной сети крупных и крупнейших городов Украины. - В сб. тез. докл. Третьей международной (шестой Екатеринбургской) научно-практической конференции "Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов". - Екатеринбург, 1996. - С.39-41.
6. Рейцен Е., Савченко И. О классификации улично-дорожной сети в городах Украины (дискуссия). // Містобудування та територіальне планування. Вип.16. - Київ, КНУБА, 2004. - с. 199-203.
7. Фурманенко О.С. Пріоритетні напрямки сучасного розвитку міських вулиць та доріг. / В зб. Містобудування та територіальне планування. Вип. 5. – К.: КНУБА, 2000. – С. 240-246.
8. СНиП 2.07.01-89. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений/Госстрой СССР. – М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1989. – 56 с.
9. СНиП II-60-75*. Планировка и застройка городов, поселков и сельских населенных пунктов./ Госстрой СССР. – М.: Стройиздат, 1981. – 77 с.
- 10.Шештокас В.В. Единая система классификации улично-дорожных сетей // Городское хозяйство, №3. – М., 1972. – С. 28-30.

Анотація

У статті висвітлені погляди авторів на окремі положення Закону України "Про автомобільні дороги", продовжена дискусія про класифікацію міських вулиць і доріг, які в Україні регламентуються відповідно ДБН 360-92**.

Аннотация

В статье изложены взгляды авторов на отдельные положения Закона Украины "Об автомобильных дорогах" и продолжена дискуссия о классификации городских улиц и дорог, которые в Украине регламентируются ДБН 360-92**.