

УДОСКОНАЛЕННЯ ІСНУЮЧОЇ ПЛАНУВАЛЬНО- ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ М. МИРГОРОД

Виконано аналіз існуючої планувально-транспортної мережі Миргорода та викладено пропозиції щодо їх вдосконалення.

Ключові слова: *планувальна система, вулично-транспортна мережа, генплан міста.*

Выполнен анализ существующей планировочно-транспортной системы Миргорода и изложены предложения по ее усовершенствованию.

Ключевые слова: *планировочная система, улично-транспортная система, генплан города.*

The analysis of an existent plan-transport network of Mirgorod is executed and suggestions are expounded on its perfection.

Keywords: *plan system, street transport network, genplan of city.*

Постановка проблеми. Місто Миргород є важливим залізничним, автомобільним, повітряним, водним транспортним та рекреаційним вузлом Полтавської області. Миргород – місто обласного підпорядкування, районний центр, імовірно, засноване у XII – XIII ст. як сторожовий пункт Київської Русі. Миргород має значну курортну інфраструктуру, є бальнеологічним і грязевим курортом. Він має автомобільне, залізничне сполучення з містами України, обласним центром та поселеннями району [2].

На жаль, архітектурно-планувальна структура міста не відповідає сучасним містобудівним вимогам і зростаючим обсягам усіх видів транспортно-пішохідного руху [5].

Не розв'язані раніше частини загальної проблеми, яким присвячується стаття. До недоліків функціонування існуючих у місті планувальних і транспортних систем належать:

- неузгодженість соціального, економічного та екологічного аспектів розвитку території;
- недостатня концентрація виробництва, яка б задовольняла потреби міста-курорту;
- уповільнений розвиток інженерно-транспортної інфраструктури;
- не розв'язані протягом тривалого часу протиріччя між значним зростанням кількості різних видів транспорту та застарілими планувальними системами вулично-транспортної мережі, їх нездатність сприймати нормований рівень автомобілізації в обсязі:
 - 200 – 250 легкових автомобілів на 1000 жителів на розрахунковий термін 20 років;
 - значні витрати часу населення на транспортні переміщення;
 - шкідливий вплив транспорту на міське середовище, загрози безпеці вуличного руху та ін. [1].

Аналіз існуючого транспортно-пішохідного обслуговування міста, його громадського центру показує численні недоліки внаслідок значної концентрації пішохідних і транспортних потоків по вул. Гоголя, недостатньої пропускної здатності вулиць, перехресть та площ, відсутності територій для автостоянок, порушень безпеки пішоходів. Швидкісний режим пасажирського і вантажного руху магістральними вулицями міста не

відповідає діючим нормативам. Не відповідає їм також щільність магістральних вулиць міста (0,7 км/км² при нормі 1,5/2,5) та транспортно-пішохідне обслуговування курорту. Територія міста, курорту декілька разів розчленована річкою Хорол, унаслідок чого значні території надмірно зволожені та заболочені. Будівельне освоєння територій потребує складної інженерної підготовки. У межах міста квартали садибної забудови не мають об'єктів обслуговування, порушуються санітарно-гігієнічні нормативи, тому що у міста 8 кладовищ і на деяких з них і досі здійснюються поховання (див. рис. 1).



Рисунок 1 – Існуюча планувальна та вулично-дорожня мережа м. Миргород

Згідно з генеральним планом міста (розроблений інститутом «Діпромисто» у 1995 р.) містобудівний прогноз можливого зростання чисельності населення до 60 тис. ос. (зараз 49,4 тис. ос.), а потенціальні можливості курорту за гідромінеральними ресурсами збільшаться до 12 тис. ос. відпочивальників (зараз 7 тис. ос.) (див. табл. 1).

Таблиця 1 – Баланс трудових ресурсів у м. Миргород

Категорія населення	Існуючий стан, тис. ос.	Кількість	
		перша черга	розрахунковий термін
– чисельність населення	49,4	50	55
– трудові ресурси	27	27,8	33,3
– відпочивальники у санітарно-курортних закладах	3,2	3,5	7,0
– неорганізовані відпочивальники	2,0	2,5	3,0

Мета проектних пропозицій: створити умови для реалізації положень генплану шляхом упорядкування вулично-планувальної мережі міста, приведення щільності магістральних вулиць до нормативної, розподілу транспортного та пішохідного руху в межах громадського центру й

забезпечення нормативної пішохідної доступності до зупинок громадського транспорту.

Виклад основного матеріалу статті. На замовлення Управління архітектури і містобудування м. Миргород кафедра проектування автомобільних доріг та сільських будівель розробила комплексні пропозиції щодо вдосконалення вулично-дорожньої мережі міста, організації транспортних пасажирських маршрутів, які значно поліпшать рівень транспортного забезпечення населення.



Рисунок 2 – Проектні пропозиції щодо вдосконалення вулично-дорожньої мережі м. Миргород

Зростання та розвиток міст нерозривно пов'язані з розвитком транспорту.

Як міста в масштабі країни утворюють єдину мережу розселення й виробництва, так і всі види транспорту утворюють єдину систему взаємодії із системою міст та між собою. Для міста Миргород, виходячи із чисельності його населення (до 60 тис. ос. на розрахунковий період), відповідно до ДБН Б.1.-2-95 необхідно розробити **Комплексну схему транспорту** [4].

З міським транспортом пов'язані суттєві інтереси більшої частини населення. Витрати часу на поїздки, їх надмірна тривалість, транспортна небезпека тощо висувають транспортну проблему міст на перше місце серед соціальних та науково-технічних проблем сучасності. Між транспортом і містобудуванням існує багатосторонній зв'язок, точиться боротьба ідей щодо подальшого розвитку планувальних систем та нових видів транспорту.

Основний пошук слід здійснювати у напрямі досягнення переваг громадського транспорту над індивідуальним легковим автомобілем і виключенням його недоліків. Висока швидкість, безпечність, безшумність, поїздка в якості пасажира, а не водія – все це дозволяє сучасному громадському транспортові конкурувати з автомобілем. Різні цілі поїздки передбачають використання різних видів транспорту, оскільки коло потреб і відстань пересування в межах міста мають суттєві розбіжності [3].

У місті Миргород є значні об'єкти соціально-культурно-побутового призначення (курорт, громадський центр, ринок), де ми пропонуємо

обмежити користування автомобілем, а ввести від вулиці Незалежності до шляхопроводу тільки пішохідний рух. Слід переглянути існуючу систему пішохідних шляхів сполучення, що дозволить поліпшити та зробити сучасною всю планувальну систему міста. У вітчизняній нормативно-технічній літературі весь ритм життєдіяльності міста, руху транспорту підпорядковується пішохідній доступності в межах 500 – 800 м. Пішохідна доступність – необхідний елемент життєдіяльності людини, тому проблема розподілу пішохідного і транспортного руху дуже важлива й управлінню головного архітектора міста слід передбачати можливості її поліпшення в перспективі.

Розвиток транспортного сполучення міста розробляється згідно з генеральним планом [2]. Оскільки генплан міста, розроблений у 1995 р., застарів, то є необхідність його корегування, що дало б змогу органам місцевого самоврядування обґрунтувати довготривалу політику з питань використання і забудови території, об'єктів виробництва і розселення, транспорту, інженерного обладнання та охорони навколишнього середовища [4].

Основним завданням комплексної схеми транспорту, що нами пропонується, є визначення напрямів реалізації заходів щодо розвитку магістральної вулично-дорожньої мережі, всіх видів міського, приміського та зовнішнього транспорту, що забезпечить потреби населення й народного господарства у пасажирських і вантажних перевезеннях із дотриманням нормативних витрат часу на пересування, безпеки руху, екології, економії енергетичних, сировинних та трудових ресурсів (див. рис. 2).

Висновки. Запропонована вулично-дорожня мережа забезпечить:

– найкоротші транспортно-пішохідні зв'язки між житловими районами і громадським центром міста, курортом та місцями праці, об'єктами культурно-побутового обслуговування;

– необхідну пропускну спроможність і надійність функціонування транспортної системи з можливістю оперативного перерозподілу транспортних потоків при виході з ладу окремих ділянок;

– умови для побудови раціональної системи громадського транспорту, ефективність її функціонування при нормативній доступності зупинок;

– необхідні швидкості руху транспорту, що забезпечують нормативні витрати часу на трудові поїздки і безпеку руху транспорту та пішоходів, санітарно-гігієнічні вимоги.

Література

1. Містобудування. Законодавчі акти. – К.: Укрархбудінформ, 1999. – 412 с.
2. Закон України «Про Генеральну схему планування території України» від 7.02.02 №3059-III.
3. ДБН Б.2.3-5-2001. Вулиці і дороги населених пунктів. – К.: Укрархбудінформ, 2002. – 51 с.
4. ДБН Б.1.-2-95. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України. – К.: Укрархбудінформ, 1990. – 15 с.
5. Рекомендации по комплексному развитию малых и средних городов и формирование их среды. – М.: СИ, 1990. – 67 с.

Надійшла до редакції 25.05. 2010

© Ю.М. Подсекин