

О.В. КУСТОВСЬКА,
к.е.н., доцент кафедри землевпорядного проектування, НУБіП України,
А.П. КАСЯНЧИК,
студент факультету землевпорядкування, НУБіП України

До питання модернізації автомобільного транспорту та мережі автодоріг у межах великих міст України

Проаналізовано реконструкційну діяльність дорожньої мережі, автотранспорту та цікавих об'єктів великих міст (Поштова площа, м. Київ). Визначено основні завдання та наслідки реконструкції, а також обґрунтовано напрямки модернізації автотранспорту, вуличної (дорожньої) мережі досліджуваного об'єкта.

Ключові слова: реконструкція, модернізація, транспортна інфраструктура, площа, місто, автомобільний транспорт, історичні об'єкти.

О.В. КУСТОВСКАЯ,
к.э.н., доцент кафедры землеустроительного проектирования, НУБиП Украины,
А.П. КАСЯНЧИК,
студент факультета землеустройства, НУБиП Украины

К вопросу модернизации автомобильного транспорта и сети автодорог в пределах крупных городов Украины

Проанализирована реконструкционная деятельность дорожной сети, автотранспорта и интересных объектов крупных городов (Почтовая площадь г. Киева). Определены основные задачи и последствия реконструкции, а также обоснованы направления модернизации автотранспорта, уличной (дорожной) сети исследуемого объекта.

Ключевые слова: реконструкция, модернизация, транспортная инфраструктура, площадь, город, автомобильный транспорт, исторические объекты.

О. KUSTOVSKA,
Ph.D., assistant professor of Land Management,
A. KASYANCHUK,
student of Land Management NUBiP Ukraine

On the issue of modernization of road transport and road network within major cities Ukraine

Reconstruction activities are analyzed road network, transport and interesting objects large cities (Postal Square, Kyiv). The main task of reconstruction and consequences, as well as reasonable directions of modernization of vehicles, street (road) network of the objects.

Keywords: reconstruction, modernization, transport infrastructure, area, town, road transport, historical objects.

Постановка проблеми. Автомобільний транспорт є важливою складовою транспортної інфраструктури, який повинен забезпечити попит у перевезеннях вантажів і пасажирів національного господарства і населення, гарантувати необхідні умови для функціонування та розвитку основних галузей виробництва, використання економічного і виробничого потенціалу.

На сьогодні автомобільний транспорт України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях, рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають європейським та світовим стандартам, що вимагає його модернізації. Тому виникає потреба в розробці методологічних засад розвитку та модернізації транспортної інфраструктури України відповідно до вимог європейської та світової транспортних систем [5].

У зв'язку з новою концепцією, що передбачає організацію пішоходної зони на Поштової площі і вулиці Сагайдачного м. Києва, буде реорганізовано схему руху транспорту на Подолі по набережній річки Дніпро. Це дозволить вирішити питання відсутності лівого повороту (якщо їхати від мосту Патона до центру через Володимирську гірку), а також відмовитися від початкової ідеї створити паркінг на Поштової площі, що спо-

чатку передбачалося проектом реконструкції, через складнощі з облаштуванням в'їздів і виїздів. Робити паркінг на малу кількість місць – недоцільно, та й це не вирішить проблему міста. Якщо ж створювати велику кількість місць для паркування, то необхідно облаштовувати додаткові в'їзди і виїзди, а їх на Поштової площі зробити складно. Крім того, конфігурація та висота приміщень також унеможливають будівництво великого паркінгу.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. У наукових працях [1] фахівців ДержавтотрансНДІ проекту розглянуті основні проблеми розвитку автотранспорту: втрата адміністративних важелів управління, збитковість пасажирських перевезень, старіння рухомого складу, дисбаланс у кадровому забезпеченні. Обґрунтована необхідність реформування управління автотранспортом у ринкових умовах господарювання (особливо за тендерною системою). Наукова праця [3] присвячена проблемам погіршення стану навколишнього середовища внаслідок негативного впливу автотранспорту та шляхи їх вирішення за рахунок впровадження альтернативних видів палива. У монографії [8] висвітлюється широкий спектр проблем розвитку транспортних технологій, тарифної політики, взаємодії автотранспорту з іншими видами транспорту, інформаційним аспектам логістики

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

на транспорті. У статті М.К. Велісевича [2] розглянуто сучасний стан та проблеми розвитку ринку послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом України, запропоновані шляхи удосконалення функціонування пасажирського транспорту у ринкових умовах господарювання.

Метою статті є визначення архітектурно-планувальних і транспортних задач при реконструкції об'єктів у великих містах та обґрунтування доцільності таких заходів (матеріал розглянутий на прикладі Поштової площі міста Києва).

Виклад основного матеріалу. У Києві під час побудови торгового центру в районі Поштової площі археологи знайшли стародавню вулицю часів Київської Русі. На цьому місці будуватимуть торговий центр. За законодавством перед початком будівництва варто провести розкопки. Археологи розпочали розкопки, і під верхнім шаром (пристань XVIII–XIX століття) виявили старі частоколи і зруби, які, на думку вчених-істориків, є вулицею давнього Києва XI–XIII століття. Вони припускають, що поруч можуть бути будинки. Водночас вони побоюються, що забудовник не відмовиться від наміру побудувати на цьому місці торговий центр. Коли за планом почнеться будівництво, знахідку можуть залити бетоном [4].

Київська міська державна адміністрація має намір завершити будівництво променадної зони з фонтанами, освітленням, оглядовим майданчиком і спуском на набережну в Подільському районі до Дня Києва. Такий проект суттєво сприятиме розвитку інфраструктури на Подолі. У серпні, до Дня Незалежності України, планується завершити реконструкцію транспортної розв'язки на Поштовій площі. Оновлена Поштова площа не вирішить проблеми автомобілістів, але створить перешкоди для пішоходів, велосипедистів та маломобільних людей – у деяких випадках це будуть нездоланні перешкоди. Водночас під площею з'явиться новий торговельний центр, і це наштовхує на думку, що Поштову реконструюють виключно задля нового підземного ринку [6].

Можливі напрямки руху для автомобілістів залишаться ті самі: по набережній в обидва боки і Володимирський узвіз. Повороти та розвороти залишаться такими самими і в тих самих місцях – далеко від самої площі.

Зникнуть світлофори на виїзді з Володимирського та перед набережною. Це ніби має пришвидшити рух автомобілів, але через крутий кут повороту з Володимирського на естакаду і лише дві смуги повороту слід очікувати, що в цьому місці затори залишаться. Тобто автомобілі швидко спустяться з узвозу до площі, потім загальмують, аби вписатися у поворот, повільно проповзуть по естакаді, і лише на виїзді з неї зможуть знову набрати швидкість. Подібна ситуація з прямими кутами повороту – у зворотному напрямку, з набережної на Володимирський узвіз. На Поштовій площі неможливо буде розвернутися у жодному напрямку, не проїхавши до наступної розв'язки.

Тобто для автомобілістів майже нічого не зміниться на краєцях, хіба що вночі вони зможуть швиденько пролетіти розв'язку.

Щодо вартості такої реконструкції, то для порівняння – це вартість 150 нових тролейбусів ElectroLAZ–20 із низькою підлогою, які можуть перевезти 27 тис. пасажирів за один раз. Або вартість 1160 км велосипедних доріжок – це всі основні автомагістралі плюс внутрішньорайонні вулиці (у 8 разів більше, ніж заплановано по Києву зараз).

У наш прогресивний час нечасто приділяють увагу перевезенню людей з обмеженими фізичними можливостями. У кращому випадку будують ліфт, який не працює, поки інвалід не викличе диспетчера. Поштова площа – не виняток, ліфт, як показано на схемі, буде, навіть два: один – з набережної на пішохідну площу, інший – з площі в торговельний центр. Маршрут маломобільних людей до вулиці Сагайдачного та до фунікулера – не передбачений. Хіба що можна назвати таким маршрутом пандуси під кутом 12–18 відсотків (10 градусів) – неабияке випробовування для візочників що вниз, що вгору. (Для порівняння: європейські будівельні документи встановлюють граничний кут нахилу в 6 градусів, вважаючи, що такий кут є максимумом, на який може виїхати або вийти людина з обмеженими фізичними можливостями – а це вдвічі-втричі менше запропонованого кута на проекті Поштової.)

Для молодих і здорових людей передбачені три- і чотиримаршеві сходи на набережну ріку Дніпро до станції метро «Поштова площа», і на вулиці Сагайдачного. Для них сходи – не проблема, а от вузький і довгий підземний перехід – проблема. Згідно з інформаційною довідкою Міністерства регіонального розвитку і будівництва ширина переходу під Поштовою планується лише 6 м, а зважаючи на розміщені під землею торговельні кіоски, які неминуче виставлять свою рекламу у прохід, перехід звужується до 3–4 м.

Отже, потрапити на пішохідну зону площі та на набережну можна буде лише через торговельний центр, через вузький і довгий перехід з кіосками, через кілька ярусів сходів або запаморочливого спуску-пандусу.

З моменту завершення реконструкції Поштова площа буде закрита і унеможливлена для проїзду велосипедистів майже у всіх напрямках. Якщо велосипедист згідно з Правилами дорожнього руху спробує проїхати Поштову площу по дорозі, він 2–4 рази порушить правила дорожнього руху та може бути збитим автомобілем, коли виїде з тунелю на другу-третю смугу. Якщо велосипедист спробує проїхати через пішохідну зону Поштової, він 1–3 рази буде носити велосипед у руках через сходи і йти пішки по тому самому вузькому і довгому переходу з кіосками. Що цікаво, через Поштову площу мають проходити два веломаршрути: «Поділ» та «Володимирський узвіз» – вони враховані у рішенні Київради «Про облаштування велодоріжок у Києві» та у проекті Генерального плану до 2025 року. У нинішньому проекті реконструкції вони ніяк не будуть враховані [7].

Як бачимо, ані для автомобілістів, ані для пішоходів, маломобільних людей та велосипедистів нова Поштова площа не буде зручною. Втім її продовжують реконструювати, подаючи у прес-релізах як «велике благо для киян». То для чого?

Майбутня реконструйована площа має два великі плюси. Про ці плюси треба пам'ятати всім киянам, і в жодному разі не жертвувати ними задля інших сумнівних переваг, які можуть нам із часом пропонувати.

Перший плюс – це пішохідна зона на вулиці Сагайдачного. Це дуже правильне, хоча і дещо спізнале рішення. Людям потрібні пішохідні вулиці, і не тільки в історичному центрі!

Другий плюс – сам факт того, що Поштова площа зверху буде пішохідною. Дуже добре вирішено не робити тут ще одні Видубічі або Патона, а залишити це місце людям.

Нормальний громадський простір: доступний для всіх людей, зручний і цікавий. Багато дерев, де можна сховатися

від палючого сонця. Газони, на яких можна лежати. Цікаві об'єкти на площі, які приваблюють людей: безкоштовний технопарк, наприклад, пейзажна алея є найбільш близьким і зрозумілим прикладом подібного, хоча є й інші цікаві можливості для громадського простору. Похилі некруті пандуси для заїзду – з кожного боку заїзду на площу. Зручний перехід шириною 10 метрів без жодних перешкод (сходів, бордюрів, реклами). Можливість пройти до річки без бар'єрів та кіосків і відпочити біля води, не чуючи шуму машин.

Висновки

Потрібно залучати вітчизняних і міжнародних інвесторів на основі концесій, контрактів життєвого циклу проекту, створення спільних підприємств та інших механізмів державно-приватного партнерства в будівництво об'єктів транспортної інфраструктури.

Необхідно забезпечити механізм оновлення основних фондів галузі шляхом прогресивної амортизаційної політики та придбання нових сучасних автотранспортних засобів, особливо для великих міст.

Проведення оптимізації мережі автомобільних доріг відповідно до вимог розвитку економіки держави, а також створення умов для будівництва та залучення до виконання міжнародних перевезень автотранспортних засобів, що відповідають вимогам Євро-4 і Євро-5 та у кількості, що задовольняє потреби вітчизняних перевізників.

Здійснення реформування існуючої системи утримання автомобільних доріг державного значення шляхом запровадження регіонально-лінійного принципу їх обслуговування спеціалізованими дорожньо-експлуатаційними підприємствами.

Оприлюднений проект реконструкції Поштової площі не відповідає принципам універсального дизайну в сфері бу-

дівництва та архітектури. Як наслідок, 30% мешканців Києва (батьки з дитячими візками, особи похилого віку, люди з обмеженими можливостями та велосипедисти) не зможуть комфортно пересуватися Поштовою площею та набережною, що позиціонується, як сучасне місце відпочинку киян та гостей столиці.

Список використаних джерел

1. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія / ДП «Державтотрансдпроект». – К., 2005. – 400 с.
2. Велісевич М.К. Основні аспекти формування та функціонування ринку послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом України / М.К. Велісевич // *Перевізник. UA*. – 2010. – №7–8. – С. 23–27.
3. Добруха Л. На шляху до 2020 року / Л. Добруха // *Перевізник. UA*. – 2012. – №18. – С. 23–25.
4. Загальна характеристика обмежень прав на землю. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.amm.org.ua/study-book/9-restrictions-incumbrances/83-restrictions-rights-to-land>
5. Мартин А.Г. Управління землями територіальних громад: монографія / А.Г. Мартин, О.В. Кустовська. – К., 2015. – 265 с.
6. Поштова площа: що ми отримаємо після реконструкції. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://blogs.korrespondent.net/blog/journalists/3222444-poshtova-ploscha-scho-my-otrymaemo-pislia-rekonstruktsii>
7. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 20.10.2010 №2174-р. – [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010>.
8. Транспортні технології в системах логістики: підручник // [Дмитриченко М.Ф., Левковець П.П., Ткаченко А.М., Ігнатенко О.С. та ін.] – К.:ІНФОРМАВТОДОР, 2007. – 676 с.