



УДК 528.

ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF THE STREET AND ROAD NETWORK AS A COMPONENT OF THE ARCHITECTURE OF TRANSPORT CORRIDORS**АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ, ЯК СКЛАДОВОЇ АРХІТЕКТУРИ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ****Berezhn A. / Бережан А.***master/magistr***Kladovshchykova N. / Кладовщикова Н.***master/magistr***Лямзін А. /Лямзін А.***Candidate of Engineering Sciences, Docent/к.т.н., доцент**Pryazovskyi State Technical University (PSTU), Mariupol, 7, 87555**Приазовський державний технічний університет,**Маріуполь, вул. Університетська, 7, 87555*

Аннотація. В роботі розглядається необхідність створення в Україні додаткових міжнародних транспортних коридорів, що дозволить форсувати економічний розвиток ряду суб'єктів, залучити значні інвестиції в українську економіку, забезпечити нові робочі місця в регіонах. Міжнародні транспортні коридори грають важливу роль в світовій торгівлі і транспортуванню вантажів в умовах глобалізації. У цій науковій статті був використаний ряд методів наукового дослідження: формально-логічний; структурно-логічний; конкретно-історичний; статистичний; науково-господарський досвід; виробничої апробації результатів дослідження; математичний; порівняльного дослідження.

Ключевые слова: архітектура транспортних коридорів, інженерна інфраструктура, екологічна безпека.

Вступ.

Розробка нової архітектури транспортних коридорів ще кілька десятиліть тому вважалася не тільки в нашій країні, а й у світовій містобудівній практиці подією винятковою, епохальним, справою державного масштабу. Авторитет архітектури транспортних коридорів, традиційні уявлення про їх надійності прийшли з ХІХ століття. У той час генплани дійсно служили багатьма десятиліттями і навіть століттями.

По суті, це була схема планування просторової площини - тільки напрямки трасування магістральної вулично-дорожньої мережі з прив'язкою до історично сформованим реаліям, рельєфу і гідрографії.

З кожним новим поколінням процес розвитку вулично-дорожньої мережі розширювався за рахунок кола питань, що розглядаються.

Процес розвитку архітектури транспортних коридорів, втім, як і будь-який проект, є спосіб пошуку компромісів шляхом згладжування накопичилися диспропорцій і проблем в умовах гранично обмеженого матеріального фінансування.

Необхідність реалізації процесу розвитку архітектури транспортних коридорів була викликана зміною політичного статусу і економічного становища в Україні і в світі, вимогами підвищення соціальних, екологічних стандартів міського середовища, розвитку транспортної та інженерної



інфраструктури, істотне відставання в розвитку магістральної вулично-дорожньої мережі, та ін.

Наростає відставання в розвитку інженерної інфраструктури, у вирішенні екологічних проблем, які за останні десятиліття серйозно загострилися і в ряді районів міста досягли критичних меж. Відзначається також наростання проблем руху транспорту. Те, що відбулося в останні десятиліття скорочення публічних просторів, особливо в деяких транспортних площах архітектури транспортних коридорів - озеленених територій на вулицях і скверах, відкритих пішохідних зон, що не отруєних автомобільної гаром, істотно звузило можливості людського спілкування.

Звичайно ж, перераховані причини мають відношення не стільки до розвитку вулично-дорожньої мережі, скільки до питань його реалізації, що входить в компетенцію не проєктантів, а міської влади, які взяли його. Джерело: [1]

Загальний текст

Ситуація, що склалася і пов'язані з нею проблеми були завжди зрозумілі професіоналам, і з приходом нової адміністрації завдання знаходився в розробці проєкту були кардинально переглянуті. Перш за все, там, де це ще було можливо, було відновлено та впорядковано функціональне зонування території. Саме воно визначає найбільш доцільне функціональне призначення території, тобто взаємне розміщення місць просторової концентрації різних видів діяльності населення як в сфері соціального відтворення, так і сфері суспільного виробництва. Осмислення зонування території дає можливість уникнути надмірної концентрації населення, послабити диспропорції в розміщенні місць розселення і місць прикладання праці по місту в цілому і, відповідно, поліпшити баланс транспортних переміщень населення і вантажів.

За останнє десятиліття в розряд найбільш складних вийшли проблеми міського транспорту. В історично сформованих найбільших містах, де вулично-дорожня мережа, в основному, сформувалася, резерви збільшення її пропускної здатності планувальними засобами наблизилися до вичерпання. Точніше, мережа вулиць підійшла до межі своєї пропускної спроможності. Просте збільшення пропускної здатності мережі шляхом реконструкції окремих, найбільш напружених вузлів (будівництво розв'язок в різних рівнях та ін.) Без вирішення проблеми в цілому здатне лише трохи пом'якшити ситуацію.

Подолання порогів можливо було б шляхом розширення мережі. Однак це пов'язано з досить складними заходами по реконструкції центральних частин міста з історичною забудовою. Відомо, що розширення автомобільних трас не може вирішити проблему заторів у принципі. Тому єдино можливий напрямок упорядкування міського руху лежить на шляхах вдосконалення транспортно-планувальної системи міста в рамках регіональної системи розселення в цілому, при одночасному посиленні ролі громадського транспорту.

При очікуваному зростанні рівня щільності потоку автомобілів збільшиться не менш ніж на 12-15%. Очікуване збільшення автобусного парку, одиниць, легкових автомобілів і засобів спецавтотранспорту також сприятиме зростанню інтенсивності руху на міських магістралях. Серйозність проблем

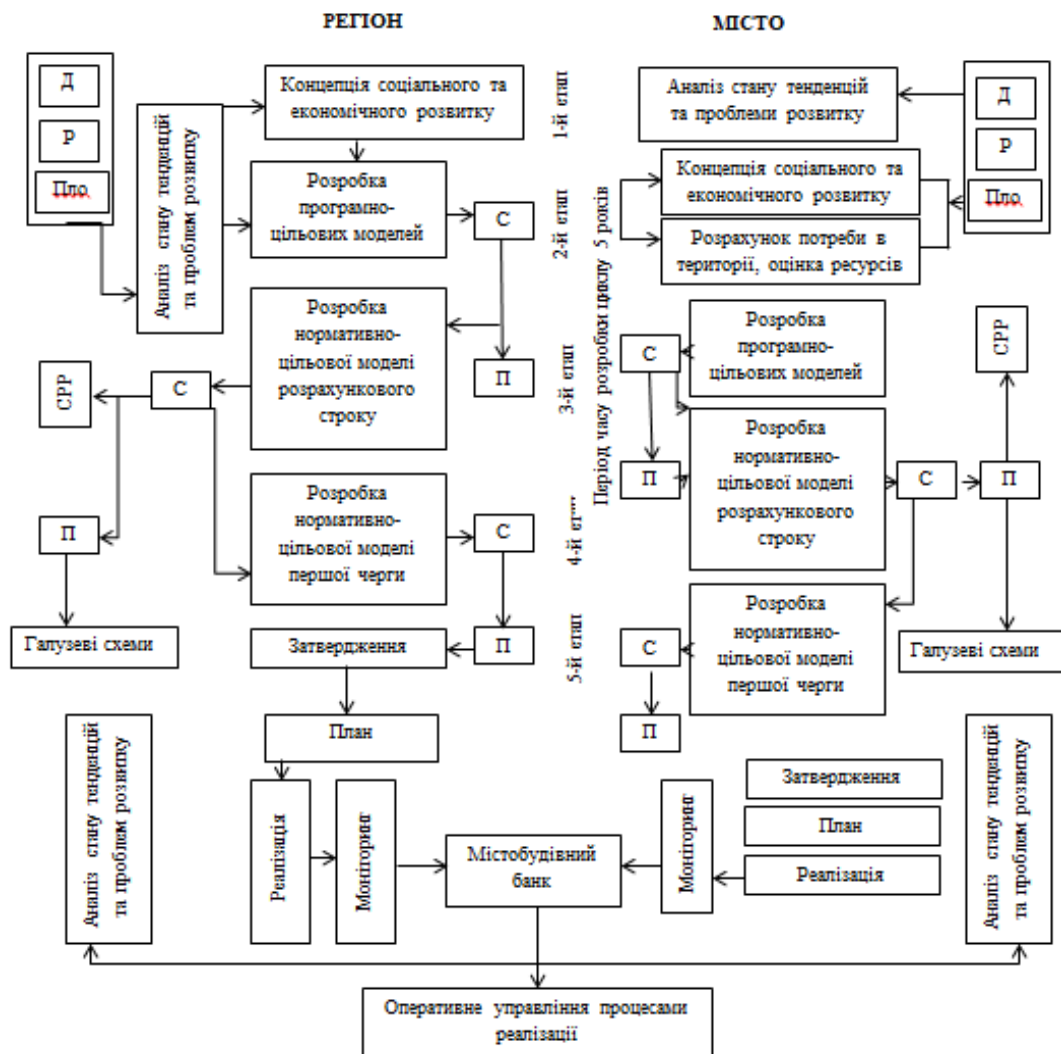


транспортного обслуговування населення найбільших міст підтверджена всім досвідом світового містобудування останніх десятиліть.

Система міських магістралей в цілому по своїй пропускній здатності більш ніж на 90% забезпечує обсяги вуличного руху. Складнощі в процесі руху транспорту на магістральній мережі в основному пов'язані:

- з незадовільними організацією і регулюванням руху, точніше, з відсутністю якої б то не було організації і системного контролю, за дотриманням правил дорожнього руху;

- з несанкціонованим заняттям транспортом, що стоїть, перших смуг проїжджих частин, перехресть, тротуарів, розділових смуг, некоординованою роботою світлофорів і т.п., з одного боку, зі сформованим нераціональним розміщенням місць концентрації міського населення (місць розселення, роботи і обслуговування) і, відповідно, пасажиропотоків, без урахування можливостей пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі, з іншого боку. Особливо це проявляється в центрі міста.



С - узгодження; П - розробка програми реалізації проектних рішень; СРР - стратегія регіонального розвитку; Р - ресурси; Пл - планувальні організації

Рис. 1 – Блок-схема організації процесу безперервного проектування архітектури транспортних коридорів



Розширення простору для індивідуального автомобіля, не вирішуючи проблем руху, звужує простір, призначене для пішоходів і громадського транспорту. Крім того, на вузьких вулицях і крутих підйомах постійно утворюються пробки, що супроводжуються викидами відпрацьованих газів двигунів, за обсягом на порядки перевищують допустимі межі.

Єдино можливий шлях впорядкування міського руху полягає в принциповій зміні функціонального зонування території, що складається в: перебазування за межі центральної планувальної зони всіх місць прикладання праці, не пов'язаних з виконанням державних функцій.

А також за рахунок кардинального поліпшення організації руху транспорту. Особливості трасування магістралей в архітектурі транспортних коридорів, що склалася в дорожньої мережі, їх щільність і габарити, а також складний рельєф місцевості залишають значні території, особливо в історичній частині міста, поза нормативних ресурсів доступності зупинок громадського транспорту. Необхідно розробити маршрути спеціального автотранспорту для забезпечення регулярних зв'язків цих територій з зупинками міського транспорту

Проектом запропоновано ряд планувальних і організаційно-технічних заходів щодо організації руху, що забезпечують одночасно істотне зниження негативного впливу автомобільного транспорту на екологічну обстановку на магістральній мережі і прилеглих до неї територіях.

Впорядкування руху автотранспорту на вулично-дорожньої мережі пов'язано також з будівництвом необхідної кількості паркінгів на територіях, поблизу транспортних вузлів, з визначенням спеціальних режимів, що обмежують в'їзд транспорту на територію історичного міста

Висновки.

Було проведено аналіз в області забезпечення безпеки руху, що дозволяє підкреслити наявність того факту, що в основному в системі транспортного обслуговування хімічно-небезпечних вантажів застосовуються стандартні вимоги до транспортного персоналу, режимами руху та іншим умовам. Нормативні вимоги щодо організації готовності і реагування на аварії при перевезеннях хімічно небезпечних вантажів визначаються цілою низкою законів та інших нормативно-правових актів в галузі перевезень небезпечних вантажів, використання атомної енергії, цивільної оборони і надзвичайних ситуацій, аварійного реагування на транспорті.

Література:

1. Марыныч Б.В., Гаврилко Н.Н. Международные транспортные коридоры: проблемы и перспективы развития / в сборнике: Логистика в портфеле ресурсов импортозамещающей индустриализации: антикризисные стратегии роста и развития в условиях санкционных ограничений. Материалы международного научно-практического XI Южно-Российского логистического форума.-2015.-С. 461-464.

Abstract. The paper considers the need to create additional international transport corridors in Ukraine, which will accelerate the economic development of a number of entities, attract



significant investment in the Ukrainian economy, provide new jobs in the regions. International transport corridors play an important role in world trade and cargo transportation in the context of globalization. In this scientific article a number of methods of scientific research were used: formal-logical; structural and logical; concrete-historical; statistical; scientific and economic experience; production testing of research results; mathematical; comparative study.

Key words: *architecture of transport corridors, engineering infrastructure, ecological safety.*

Статья отправлена: 16.11.2020 г.

© Бережан А.

© Кладовщикова Н.

© Лямзін А.