

інформаційні системи для інфраструктури просторових даних. Навчальний посібник. / М. Говоров та ін. – Харків: Планета-Прінт, 2017. 520 с.

9. Земельний кодекс України: Закон України від 25.10.2001 р. № 2768-III. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>

УДК: 625.767

Литвиненко Т.П., м. Полтава, Україна

Гасенко Л.В., м. Полтава, Україна

Горб С.В., м. Полтава, Україна

Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»

ПЕРЕРОЗПОДІЛ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОГО ПРОСТОРУ ЗГІДНО ІЗ СУЧАСНИМИ МІСТОБУДІВНИМИ ТЕНДЕНЦІЯМИ

Світовий досвід доводить, що навіть інвестуючи значні кошти у розвиток вулично-дорожньої мережі, неможливо вирішити проблему переміщень у великих містах, забезпечивши лише комфортне пересування автомобілів [1].

Класичним прикладом є шосе Кейті в агломерації Г'юстона, що має 26 смуг у найширшій ділянці. Його нинішня ширина стала наслідком проекту розширення, втіленого з 2008 до 2011 року за 2,8 млрд. доларів. Головною метою цього мегапроекту було зменшення серйозних заторів на дорогах. Однак після розширення шосе затори лише посилювалися. За

даними офіційного агентства моніторингу дорожнього руху Г'юстона час поїздок з 2011 до 2014 року зріс на 30% під час ранкової години пік і на 55% під час вечірньої години пік [2].

Не випадково найкращі з точки зору транспорту міста у світі (Копенгаген, Берлін та інші) використовують так звану піраміду пріоритетів, яку радять застосовувати при прийнятті рішень, що стосуються проектування та реконструкції вулично-дорожньої мережі. На першому місці в цій піраміді стоять пішоходи, на другому велосипедисти, на третьому - громадській транспорт, потім комерційний і на останньому місці приватні автомобілі. При цьому не слід забувати, що частину користувачів вулично-дорожнього простору складають маломобільні групи населення. Також слід мати на увазі, що створення велосипедної інфраструктури дозволить підготувати вулично-дорожню мережу і для інших видів транспорту, що стрімко розвиваються (самокати, сегвеї і т.п.), а також для руху інвалідних візків.

Навіть виклики пандемії сприяли саме такому розподілу пріоритетів, коли в деяких великих містах Європи адміністративними заходами частину проїжджої частини вулиць віддали пішоходам і велосипедистам.

В Україні в останні роки також спостерігається тенденція до зміни пріоритетів в теорії транспортного планування. Зміна пріоритетів знаходить відображення у оновлених нормативних документах України.

В результаті аналізу закордонного і вітчизняного досвіду виокремлено 2 базові варіанти перерозподілу простору між пішоходами, велосипедистами, громадським та приватним

транспорт: 1) звуження смуг для приватного транспорту (що дозволяють оновлені нормативні документи України); 2) зменшення кількості смуг для приватного транспорту.

Аналіз методів розрахунку необхідної кількості смуг руху показав наступне. Ефективність роботи проїжджої частини знижується зі збільшенням кількості смуг: з позиції пропускну здатності на чотирисмуговій дорозі майже не використовується одна смуга, а на шестисмуговій – вже дві [3].

При цьому простір, що звільняється при звуженні смуг для приватного транспорту та/або зменшенні їхньої кількості, може бути використаний для задоволення потреб пішоходів, велосипедистів і громадського транспорту. Приклади такого перерозподілу наведено на рис. 1.



Рис. 1. Приклади перерозподілу вулично-дорожнього простору внаслідок зменшення кількості смуг руху для приватного транспорту: а) 2 смуги замість 4 (м. Івано-Франківськ, Україна); б) 2 смуги замість 3 (проект вулиці у США)

Висновок: сучасні містобудівні тенденції свідчать про необхідність перерозподілу вулично-дорожнього простору. Базовими варіантами такого перерозподілу є: 1) звуження смуг для приватного транспорту (що дозволяють оновлені нормативні документи України); 2) зменшення кількості смуг для

приватного транспорту (що не завжди приводить до зменшення пропускної здатності проїжджої частини).

Література

1. Lytvynenko T. and Gasenko L. Peculiarities of infrastructure designing for the movement of individual environmental friendly vehicles. Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 2015. – 43 (2).

doi.org/10.3311/PPtr.7593

2. Бенджамін Шнайдер. Розширення доріг не зменшує затори: що таке індукований попит. Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://mistosite.org.ua/articles/rozshyrennia-dorih-ne-zmenshuie-zatory-shcho-take-indukovanyi-popyt>

3. Hasenko L., Lytvynenko T., Tkachenko I., Elgandour M. Current trends in transport planning // Academic Journal. Industrial Machine Building, Civil Engineering. – Poltava, 2020. – 2 (55). – С. 82-88

УДК: 330.34

Макєєва Л.М., м. Харків, Україна

Державний Біотехнологічний Університет

ПРОСТОРОВЕ ПЛАНУВАННЯ ТЕРИТОРІЇ ОТГ ЯК ШЛЯХ ДО СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» та розпорядження КМУ №333-р від 1 квітня 2014 р., об'єднана територіальна громада має визначити підходи до просторового планування своєї території. Сьогодні