

АНАЛІЗ СТАНУ БАГАТОРІВНЕВИХ РОЗВ'ЯЗОК ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ МІСТА КИЄВА

Наведено коротку характеристику багаторівневих розв'язок вулично-дорожньої мережі міста Києва, та виділено основні проблемні перетини в різних рівнях.

Ключові слова: багаторівневі розв'язки, вулично-дорожня мережа, пропускна спроможність, транспортний потік.

За рівнем насиченості території дорожньо-транспортною мережею Київ істотно поступається більшості європейських столиць і великих світових міст. Щільність магістральної вулично-дорожньої мережі в Києві становить 2,13 км/км² (у Москві – 4,4 км/км², Лондоні – 9,3 км/км², Парижі – 15,0 км/км²).

Система магістралей Києва являє собою поєднання двох систем – радіально-кільцевої в правобережній частині і прямокутної, витягнутої вздовж Дніпра – в лівобережній.

Наразі у столиці налічується 1630 км доріг, 150 мостів і шляхопроводів, 221 підземний пішохідний перехід. Протяжність магістральної вулично-дорожньої мережі складає 624,8 км.

Розвиток вулично-дорожньої мережі відстає від реальних потреб міста. У м. Києві, налічується понад 30 багаторівневих розв'язок. Більшість з них потребують проведення реконструкції або реорганізації дорожнього руху.

Можна виділити основні проблеми:

- низька щільність та перевантаженість вулично-дорожньої мережі;
- перевантаженість мостів через р. Дніпро, нестача необхідних мостових переходів, істотні відмінності в транспортному забезпеченні між ліво- та правобережними частинами міста;
- нестача паркінгів та автостоянок, особливо в центральній частині міста;
- недостатньо розвинута кільцева структура автомобільних доріг навколо м. Києва.

Основна частина

Останнім часом влада серйозно підійшла до покращення стану вулично-дорожньої мережі міста, а саме розвантаження центральної частини міста. На разі реконструйовано транспортної розв'язки перед мостом Патона на правому березі Дніпра. Транспортна розв'язка створена на перетині двох найважливіших діаметральних магістральних напрямків: просп. 40-річчя Жовтня – бульв. Дружби Народів – міст ім. Є.О. Патона - просп.

Возз'єднання та Столичне шосе – Наддніпрянське шосе – Набережне шосе – Набережно-Хрещатицька вулиця.

З метою розвантаження цього вузла також сьогодні реалізована низка заходів по поліпшенню вулично-дорожньої мережі цього району – реконструйована правобережна транспортна розв'язка моста Метро у станції метрополітену «Дніпро», побудована правобережна транспортна розв'язка у Дарницького моста. Побудована транспортна розв'язка в різних рівнях на примиканні Дніпровського узвозу до Набережного шосе.

Основна ідея проекту – будівництво розподільчого кільця радіусом 80.0 м, який пролягає по двох шляхопроводах над Наддніпрянським і Набережним шосе, та двох шляхопроводів тунельного типу.



рис.1. Розв'язка у двох рівнях з покращеним розподільчим кільцем біля мосту Патона.

Проектом передбачені такі геометричні параметри вулично-дорожньої мережі: основні напрямки руху на підходах (бульв. Дружби Народів, Наддніпрянське шосе, Набережне шосе) – 6 смуг руху, на Старонаводницькому шляхопроводі – 8 смуг руху, на розподільчому кільці – 3 смуги руху, з'їзди та заїзди – по 1 смузі руху. Ширина смуги руху – 3.75 м. На мосту ім. Патона зберігається 7 смуг з організацією реверсивного руху транспорту.

Щодо розвитку вулично-дорожньої мережі Подільського району, також проводиться реконструкція поштової площі. Будівництво розв'язки дозволить збільшити транспортний потік з 85 до 110 тис. авто на добу, забезпечити нормальний рух автотранспорту на Поштовій площі, особливо в вечірні та ранкові години "пік". Зведення естакади та тунелю дозволить не тільки зменшити кількість заторів у центральній частині міста а й покращить транспортне сполучення правого та лівого берегів столиці.

Щодо і інших районів Києва, то одним з найбільших за масштабом та значенням для міста є проект реконструкції транспортної розв'язки на Московській площі. Основна ідея проекту – будівництво естакади у напрямку з бульв. Дружби Народів на просп. 40-річчя Жовтня з вирішенням питань перехрещення з напрямком просп. Науки-Червонозоряний проспект в різних рівнях. З метою досягнення максимальної пропускної спроможності вузла, ліві повороти з бульв. Дружби Народів на просп. Науки і з Червонозоряного проспекту на бульв. Дружби Народів вирішені безперешкодними.

Проектом передбачені такі геометричні параметри вулично-дорожньої мережі: основні напрямки руху (бульв. Дружби Народів, просп. 40-річчя Жовтня, Червонозоряний просп., просп. Науки, основна естакада) – 6 смуг руху, з'їзди та заїзди – по 2 смуги руху. Ширина смуги руху – 3,75 м.

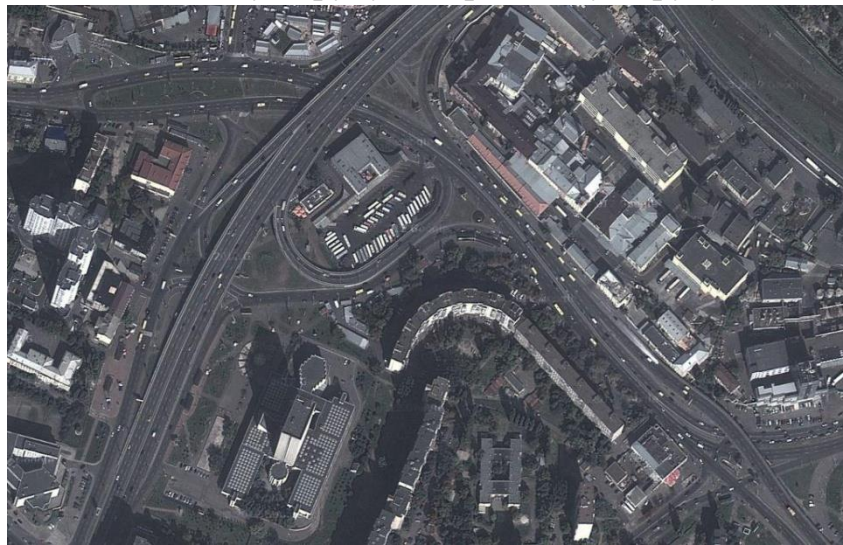


Рис.2. Багаторівнева розв'язка на Московській площі.

Однією з найважливіших магістралей для міста є проспект Бажана, оскільки не лише з'єднує праву та ліву частину міста, а й основним в'їздом до міста з аеропорту Бориспіль. Поряд з усіма станціями метро (Осокорки, Позняки, Харківська) побудовано дворівневі розв'язки по типу повний лист конюшини. Незручністю даного типу перетинів є значні переїзди лівоповоротних потоків, незручність пропуску маршрутів масового пасажирського транспорту та розташування зупинок для нього, організація пішохідного руху.

Основними проблемними транспортними розв'язками міста все ще залишаються

Перетини на Повітрофлотському проспекті, Севастопольській площі, Індустріальний та Шулявський мости. Однорівнева розв'язка на Ленінградській площі потребує реконструкції.

будівництва другої колії, повномірне включення Київського залізничного вузла в систему міського рейкового пасажирського транспорту; будівництво міської хордової автомагістралі від Великої Кільцевої дороги до Бориспільського шосе вздовж смуги залізничних колій.

Першочерговими об'єктами будівництва і реконструкції вулично-дорожньої мережі є будівництво шляхопроводу через залізничні колії на продовженні вулиць Суздальської до вул. Волинської; будівництво автодороги Київ – Ірпінь; будівництво автомагістралі по просп. Григоренка; з'єднання вул. Довбуша з вул. Бутлерова – Червоногвардійською; будівництво Великої кільцевої дороги від вул. Богатирської до Оболонського проспекту; подовження Залізничного шосе вздовж залізниці до вул. Любченка з виходом на вул. Боженка.

Крім того, не обійтись і без будівництва багаторівневих розв'язок, створення автоматизованої системи керування дорожнім рухом та інше.

Передбачаються наступні напрямки комплексного розвитку транспортної системи та вулично-дорожньої мережі:

- оптимізація транспортної системи міста і зони його впливу, розроблення заходів з розвитку транспортної інфраструктури, вулично-дорожньої мережі, внутрішнього міського та зовнішнього транспорту;

- удосконалення транспортної системи міста з метою скорочення витрат часу на перевезення пасажирів до місць праці до 30-45 хвилин;

- збільшення щільності та пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі за рахунок будівництва тунелів, мостових переходів, естакад, багаторівневих розв'язок, звільнення проїжджих частин від паркування автомобілів;

- будівництво підземних та наземних багатоярусних паркінгів в густонаселених районах міста та біля пересадочних вузлів на громадський пасажирський транспорт;

- пріоритетний розвиток міського пасажирського транспорту, розвиток швидкісного електричного пасажирського транспорту (метрополітену, швидкісного трамваю, монорейкового транспорту, міської залізниці);

- оптимізація кількості та технічного стану рухомого складу громадського транспорту;

- розвиток приміських транспортних сполучень з аеропортами та місцями розселення на приміських територіях;

- створення системи обхідних магістралей для транзитного транспорту з урахуванням потреб збалансованого розвитку приміської зони та м. Києва;

- запровадження автоматизованої системи організації та управління дорожнім рухом;

- створення при проектуванні, будівництві і реконструкції вулично-дорожньої мережі смуг для велосипедного руху, пішохідного руху, а також умов для пересування маломобільного населення.

Висновки

На сьогоднішній день вулично-дорожня мережа Києва потребує значних перебудов. Більшість розв'язок міста не справляються з існуючим транспортним потоком, що створює величезні незручності для населення, шкодить навколишньому середовищу. Основні транспортні розв'язки потрібно реконструювати, змінювати організацію дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. Черепанов В.А. Транспорт в планировке городов.: М. - 1970. - 215с.
2. Сайт інституту Київдормістпроект: <http://kdmp.com.ua>.
3. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів: ДБН В.2.3_5_2001. — К. : Держбуд України, 2001. — 51 с.

Аннотація

Приведена краткая характеристика многоуровневых развязок улично-дорожной сети города Киева, и выделены основные проблемные пересечения в разных уровнях.

Ключевые слова: многоуровневые развязки, улично-дорожная сеть, пропускная способность, транспортный поток.

Annotation

A brief description of multilevel interchanges of the road network of the city Kyiv, and highlighted the main problem of separate grade crossing.

Key words: multi-level interchanges, road network, capacity, traffic flow.