

УДК 656.13

ІСНУЮЧИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МАГІСТРАЛЬНОЇ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ ЗГІДНО З ГЕНЕРАЛЬНИМ ПЛАНОМ ЛЬВОВА

EXISTING STATE AND DEVELOPMENT OPPORTUNITY OF THE ARTERIAL STREET NETWORK ACCORDING TO THE LVIV MASTER PLAN

Сергій Фіалковський

*Державний інститут проектування міст «Містопроект»
м. Львів, вул. Генерала Чупринки, 71, 79044*

The short description of the existing state of the arterial street network is given and its shortcomings are analyzed. The main directions of the arterial street network development, which are stipulated by the city master plan, are considered.

Існуючий стан. В основу магістральної вуличної системи міста закладена сформована магістральна вулична мережа, яка відображає планувальні властивості міста, особливо його історично-центральної частини. За своєю схемою магістральна вулична система близька до радіальної. Крім того, відсутність північної ділянки об'їзної дороги міста приводить до додаткового перевантаження вулиць північної частини міста транзитним транспортом.

Епюра існуючих машинопотоків, розроблена консорціумом ARGE Lviv Urban Transport разом із місцевими партнерами ДППМ «Містопроект» та НУ «Львівська політехніка», в рамках проекту «Стратегія міського транспортного руху у місті Львові» (рис. 1).

Загальними недоліками вулично-дорожньої мережі (ВДМ) міста є:

- недостатня ширина центральних вулиць в межах забудови і, як наслідок, недостатня ширина проїзної частини, значна площа якої використовується одночасно і як стоянки для автомашин;
- невідповідність радіусів кривих в плані, а також ухилів частини магістралей сучасним нормативним вимогам;
- наявність частих перетинів магістральних вулиць з мережею житлових вулиць і під'їздів до окремих будинків;
- розташування трамвайних колій на проїзній частині з рухом безрейкового транспорту на суміщеному полотні.

Вказані обставини ведуть до зниження швидкості і пропускної здатності основних транспортних магістралей і, як наслідок, до підвищеної зашумленості та загазованості прилеглих до магістралей територій.

Щільність транспортних вулиць змінюється від периферії до центру в межах 1,8 - 4,3 км/км² території. Найбільше навантаження зазнає мережа вулиць центральної частини міста. Наявність щільної історичної забудови у центральній частині не дозволяє здійснювати реконструкцію вулиць з розширенням проїзних частин, що вкрай потрібне для пропуску зростаючих транспортних потоків. Для вирішення цієї проблеми буде потрібно запровадити систему вулиць одностороннього руху, що дозволить суттєво підвищити пропускну спроможність вуличної мережі центральної частини.

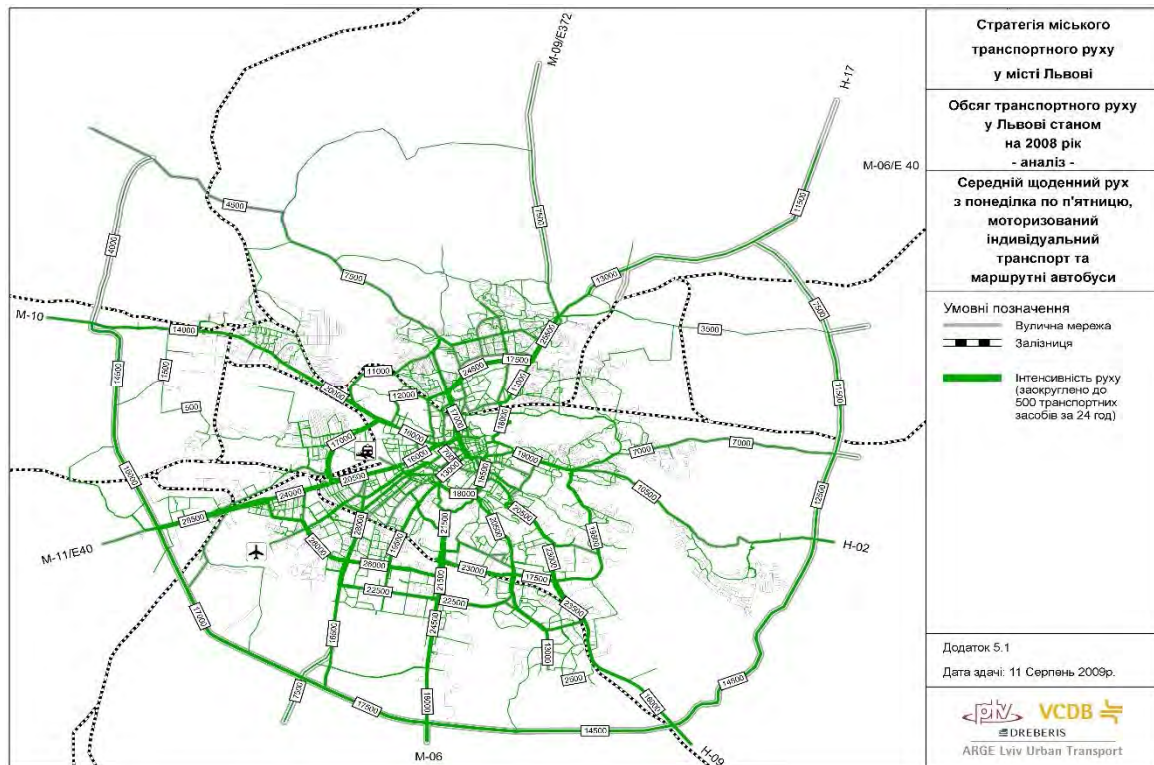


Рисунок 1. Картограма існуючих машинопотоків

Для забезпечення транспортних зв'язків між північними та південними районами між собою та іншими районами, які б не перетинали безпосередньо центральну частину міста та могли б розвантажувати ядро центру, є потреба у будівництві магістралей загальноміського значення з повноцінними розв'язками на перетинах з магістральними вулицями та залізничними коліями, з використанням існуючих ділянок напівкільцевих магістралей.

Проектні пропозиції. Основою для розвитку транспортної системи міста є магістральна вулична мережа. Генпланом м. Львова визначені наступні напрямки розвитку транспортної інфраструктури міста – основу структури магістральної вуличної мережі складатимуть магістралі загальноміського значення безперервного руху (МБР), які мають бути пріоритетними у забезпеченні швидкостей, умов руху транспорту та достатньої пропускної спроможності; магістралі загальноміського значення регульованого руху, які дуже важливі для перерозподілу транспортних потоків (головні, додаткові, дублюючі зв'язки) та система вулиць одностороннього руху у центральній частині міста.

Система магістралей, запропонована в даному генеральному плані, дозволить кардинально змінити систему транспортного обслуговування міста, локалізувати центральну частину міста від вантажного транспорту, забезпечити зручні виходи міських магістралей на об'їзну дорогу і зовнішню мережу автошляхів.

Перспективний розвиток магістральної мережі міста заключатиметься у вдосконаленні основного каркасу міста, який формується радіальними магістралями загальноміського значення від зовнішніх напрямків до центрального планувального району, а також кільцевими і напівкільцевими та хордовими ділянками, що зв'язують між собою радіальні напрямки. Система загальноміських магістралей безперервного та регульованого руху доповнюватиметься магістралями районного значення, які разом утворюватимуть єдину систему ВДМ з забезпеченням нормативних параметрів (рис. 2).

