

УДК 338.47

Долгополов Максим Алексеевич,

студент,

кафедра экономики и управления строительством и рынком недвижимости,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

Глумнушина Полина Сергеевна,

студент,

кафедра экономики и управления строительством и рынком недвижимости,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НА ОСВОЕНИЕ НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ НА ПРИМЕРЕ НОВОКОЛЬЦОВСКОЙ ДОРОГИ

Аннотация:

Данная статья посвящена исследованию влияния развития улично-дорожной сети на освоение и расширение новых городских территорий. Проведён анализ проекта формирования улично-дорожной сети микрорайона «Новокольцовский» в городе Екатеринбург. Выделяется особая роль улично-дорожной сети для развития новых районов города и повышения их экономической привлекательности. Целью статьи является анализ и оценка дорожной сети Октябрьского района, в который входит «Новокольцовский» микрорайон, и выявление её положительного влияния на городские территории.

Ключевые слова:

Генеральный план развития городского округа, дорога, улично-дорожная сеть, территория,

Дороги являются не только удобным связующим элементом между конечными пунктами, но и играют важную роль в развитии территорий. Государство уделяет большое внимание развитию автомобильных дорог, от которых зависит развитие регионов и комфорт для жизни населения. От качества транспортной сети так же зависит скорость перевозки грузов.

Освоение новых городских территорий происходит за счет прокладки улично-дорожной сети (УДС), обеспечивающей оптимизацию взаимодействия административных и планировочных элементов города, а также организующей эффективное движение транспорта. Это система, связывающая городские улицы и автомобильные дороги. УДС обеспечивает транспортные и пешеходные связи, упорядочивает застройку и прокладку инженерных коммуникаций. Тенденцией совершенствования транспортной системы является расположение и доступность объектов массовых мероприятий, размещение которых выведено за границы города или его дальние районы. Параллельно развитию сети автодорог появляется возможность строительства объектов культурно-массового назначения, жилой и деловой застройки, т.е. создание новых планировочных районов с развитой инфраструктурой. Дорожные сети оказывают значительное влияние на социально-экономическое и планировочное преобразование городской среды. Проблема заключается в том, что

строительство новых районов города невозможно без формирования оптимальной улично-дорожной сети. Комплексное развитие городского пространства предполагает совокупное взаимодействие транспортной инфраструктуры и городской территории.

Проблема реконструкции улично-дорожной сети заключается в разрастании городских территорий и неспособности существующей системы пропускать необходимое городское движение. Увеличивается дальность поездок, а следовательно, необходимо повысить скорость движения и расширить пропускную способность. Наблюдается зависимость между размерами городской среды и развитием дорожной структуры: увеличивается численность населения, а значит повышаются транспортные потоки. Для оптимизации движения необходимо постоянное совершенствование улично-дорожной сети. Недостаточный уровень развития дорожной сети препятствует освоению новых территорий и ограничивает доступ к потенциальным источникам экономического развития города. Большую роль автомобильные дороги играют в решении социальных задач и реализации проектов, значимых для города или страны в целом. Удачные проекты расширения территорий и разработки УДС минимизируют транспортные проблемы, обеспечивают эффективное дальнейшее освоение земель и содействует решению стратегических задач развития города [1]. В соответствии с Градостроительным кодексом РФ транспортная инфраструктура является обслуживающей, однако функциональная роль УДС намного шире. Она формирует градостроительную структуру, представляет собой каркас района и города.

Вложение инвестиций в строительство и реконструкцию дорожной сети даёт перспективу для получения доходов с объектов, расположенных на близлежащей территории. Для застройщиков это возможность возвести жилую и коммерческую недвижимость, которая станет востребована со стороны городского населения и населения близлежащих городов. Реализованные проекты формирования новых районов города, включающие улично-дорожную сеть, объекты инфраструктуры, жилую и коммерческую застройку, являются достигнутым балансом интересов государства, муниципалитетов и представителей частного бизнеса.

При написании статьи использовался метод исследования, такой как анализ отечественной литературы, посвящённой развитию транспортных сетей, а также анализ документов по развитию «Новокольцовского» микрорайона, находящихся в открытом доступе. Стратегия пространственного развития г. Екатеринбурга предусматривает комплексное освоение пространств, которые неэффективно используются, но обладают потенциалом для преобразований. Разрастание городской территории требует развития улично-дорожной сети, а в частности магистральных дорог для обеспечения целостности всего города. Благодаря формированию оптимизированной транспортной сети, Екатеринбург усилит свои функции как транспортно-логистического центра.

Транспортное планирование организовывается непосредственно после планирования территорий города. В соответствии с Генеральным планом города Екатеринбурга планируется развитие микрорайона «Новокольцовский», расположенного на юго-востоке города [2]. В районе предполагается размещение деревни Универсиады–2023, объекты культурно-массовых мероприятий, производственные предприятия, жилые и необходимые инфраструктурные объекты. Параллельно развивается жилая застройка района. Толчком для развития данного района послужило строительство Новокольцовской дороги и ЕКАД, но для его оптимального функционирования и связи с центральной частью города необходима дальнейшее развитие существующей улично-дорожной сети.

В перспективе развития района численность населения увеличится, появление новых рабочих мест в районе привлечёт жителей других частей города. Кроме того, близость района к международному аэропорту «Кольцово» ведёт к увеличению пассажирского трафика Новокольцовской дороги. На территории района пересекаются объекты транспортной инфраструктуры: аэропорт, сеть федеральных автомобильных и железных дорог. Эти факторы указывают на необходимость дальнейшего развития УДС.

Реконструкция УДС повысит технический уровень существующих дорог за счёт появления новых транспортных развязок, объездных путей и оборудование дорог современными техническими средствами организации движения [3]. Обзорная схема границ территории, предназначенной для размещения линейных объектов представлена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Обзорная схема границ территории, предназначенной для размещения линейных объектов

Формирование улично-дорожной сети происходит на основании нормативов градостроительного проектирования, правил землепользования и застройки, градостроительного, земельного, лесного, водного кодексов РФ, градостроительных регламентов, постановлений Правительства, а также в соответствии с Генеральным планом развития городского округа. Развитие УДС складывается с учётом физико-географических и климатических характеристик района, гидрологических и инженерно-геологических условий [4].

В настоящее время происходит строительство и реконструкция линейных объектов транспортной инфраструктуры в районе МВЦ «Екатеринбург – ЭКСПО» в рамках подготовки к проведению XXXII Всемирной летней универсиады 2023 года в городе Екатеринбурге [5]. Работы по формированию улично-дорожной сети проходят на трёх этапах:

1. Реконструкция Александровского бульвара, от улицы Новокольцовской до улицы Центральной, с реконструкцией транспортного кольца.
2. Строительство Александровского бульвара, от улицы Центральной до автодороги Екатеринбург - Кольцово.
3. Реконструкция улицы Новокольцовской, от улицы Сибирский тракт до Александровского бульвара.

Они относятся к магистральным улицам общегородского значения регулируемого движения, они обеспечивают транспортные связи между районами и общественными центрами, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами, дают выход к крупным зонам массового отдыха. Под дорожную сеть используется 56,6 Га земли, площадь всего микрорайона «Новокольцовский» составляет 600 Га. Планировочная структура микрорайона «Новокольцовский» представлена радиально-кольцевой схемой: кольцевые магистрали уменьшают нагрузку с центральной части, обеспечивается связь периферийных частей в обход центрального транспортного кольца. Она

включает территории жилой и общественно-деловой зон, территории производственной, сельскохозяйственной и режимной зон, рекреационные зоны и территории смешанного назначения.

Основной пассажиропоток будет направлен в общественно-деловую зону района. Планируемая УДС позволит создать комфортную среду для населения, посещающего данные объекты. Отдалённость района от центра влияет на разрозненность структурно-планировочных частей города, но благодаря реконструкции, существующей УДС повышается связность районов и формируются новые участки сети на периферии или за пределами города. Проект включает в себя строительство «турбокольца», которое позволит распределить транспортные потоки по улицам микрорайона.

В настоящем проекте по планировке территории предусмотрено примыкание Александровского бульвара к автомобильной дороге Екатеринбург - Кольцово, выполненное в виде кольцевой развязки, а также строительство велоэстакады в районе примыкания. Основные параметры проектируемого участка назначены с учетом категории автомобильной дороги, расчетной скорости движения, а также с взаимной увязкой профильных элементов между собой и прилегающей территорией. Для создания комфортной среды района в УДС будут входить автомобильные дороги, велодорожки, тротуары для пешеходов, отдельные полосы для общественного транспорта, микрорайон будет оборудован необходимым количеством остановочных комплексов общественного транспорта, отлаженной системой светофоров и пешеходных переходов, а также шумозащитными экранами.

Территория, отданная под строительство микрорайона «Новокольцовский» изначально принадлежала к землям для ведения сельскохозяйственной деятельности и садоводства. В процессе развития проекта участки переформили в категорию мест общего пользования – магистральных и районных улиц. Часть территории, которую планируют пустить под застройку, занимает СНТ «Змеиная Горка». Развитие территории позволит разместить на ней такие важные объекты, как деревня Универсиады, включающая общежития, общественный центр, Дворец водных видов спорта, крытый гребной канал, тренировочный стадион и медицинский центр. Также на территорию микрорайона планируется перенести СУНЦ УрФУ, общежитие и научно-технический парк. Кроме того, будут размещены корпуса Института экономики и управления и Института информационных технологий УрФУ, новые объекты МВЦ «Екатеринбург–ЭКСПО», зоопарк, физкультурно-оздоровительный комплекс, гостиница, торговые и офисные центры [6].

Микрорайон «Новокольцовский» проявляется как транспортный тупик, так как он находится между двумя потенциальными коридорами для общественного транспорта: Новокольцовским трактом и Сибирским трактом. Эффективность движения общественного транспорта обеспечивается за счёт районных транспортных осей, входящих в район с одной стороны, пересекающих его и выходящих с другой. Связь УДС микрорайона с другими районами города позволяет транспортной линии обслужить максимально большое число людей на своём пути.

Заключение

Освоение новых территорий и их дальнейшая экономическая привлекательность прямо зависит от развития улично-дорожной сети. Работа по строительству и реконструкции УДС требует значительных инвестиций, окупаемость которых занимает достаточно продолжительное время, но инвесторы своими действиями создают вклад в будущее совершенствование района. Формирование дорожной системы является частью планировочной структуры района, размещение важных объектов культурно-массовых мероприятий увеличивает привлекательность района и приумножает пассажиропотоки. Комфорт и удобство УДС рассчитывается для всех участников дорожного движения: пешеходов, автомобилей и грузовых машин, общественного транспорта. Именно это повышает привлекательность района для населения, бизнеса и застройщиков.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Гасанов М.А. Влияние транспортно-дорожной инфраструктуры на развитие экономики региона [Текст] // Инновационная модернизация экономики. Вопросы структурной экономики. 2011. № 4.
2. Положение о территориальном планировании ГП–2017/2018–А [Текст] // Проект Генерального плана развития городского округа – муниципального образования «город Екатеринбург» на период до 2035 года. Екатеринбург, 2021.
3. Реконструкция транспортно-дорожной сети [Электронный ресурс]. URL: <https://helpiks.org/5-82243.html> (дата обращения: 02.04.2021).
4. Материалы по обоснованию № 667–2020–ППТ–УЧ [Текст] // Проект планировки территории, предназначенной для строительства и реконструкции линейных объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к проведению XXXII Всемирной летней универсиады 2023 года в городе Екатеринбурге. Екатеринбург, 2020.
5. Положения о размещении линейного объекта. Пояснительная записка № 667–2020–ППТ–УЧ [Текст] // Проект планировки территории, предназначенной для строительства и реконструкции линейных объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к проведению XXXII Всемирной летней универсиады 2023 года в городе Екатеринбурге. Екатеринбург, 2020.
6. Сведения об образуемых и изменяемых земельных участках и их частях № 667–2020–ПМТ–ТЧ [Текст] // Проект планировки территории, предназначенной для строительства и реконструкции линейных объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к проведению XXXII Всемирной летней универсиады 2023 года в городе Екатеринбурге. Екатеринбург, 2020.

Dolgoplov Maksim A.,

Student,

Department of Economics and Management of Construction and Real Estate Market,
Institute of Economics and Management,

Ural Federal University Named after the First President of Russia B.N. Yeltsin

Ekaterinburg, Russian Federation

Glumnushina Polina S.,

Student,

Department of Economics and Management of Construction and Real Estate Market,
Institute of Economics and Management,

Ural Federal University Named after the First President of Russia B.N. Yeltsin

Ekaterinburg, Russian Federation

THE IMPACT OF THE DEVELOPMENT OF THE ROAD NETWORK ON THE DEVELOPMENT OF NEW TERRITORIES ON THE EXAMPLE OF NOVOKOLTSOVSKAYA ROAD

Abstract:

This article is devoted to the study of the impact of the development of the road network on the development and expansion of new urban areas. The analysis of the project of forming the street and road network of the microdistrict "Novokoltsovsky" in the city of Yekaterinburg is carried out. The special role of the road network for the development of new areas of the city and increasing their economic attractiveness is highlighted. The purpose of the article is to analyze and evaluate the road network of the Oktyabrsky district, which includes the "Novokoltsovsky" microdistrict, and to identify its positive impact on urban areas.

Keywords:

Urban district development master plan, road, road network, territory,