

Основою магістральної мережі Дніпропетровська є система меридіональних та широтних магістралей загальноміського значення – подовження зовнішніх автодоріг, до яких примикають райони з переважно прямокутною структурою магістральної мережі. Потужні меридіональні зв'язки сформовані з периферійних частин міста до центральної частини та до мостових переходів; в широтному напрямку такі зв'язки не сформовані.

В місті існує 29 мостових переходів різної довжини, у т.ч. 4 автодорожні мостові переходи через р. Дніпро та 2 – через р. Самару; 18 шляхопроводів на перетині із залізницею тощо.

Перевезення пасажирів на громадському транспорті здійснюється метрополітенем, трамваєм, тролейбусом, автобусом та маршрутними таксомоторами. Наземний пасажирський транспорт має досить розвинену мережу. В той же час, єдина гілка Дніпропетровського метрополітену працює не ефективно. Лінія має шість станцій і з'єднує житлові масиви Червоний Камінь, Комунар та Парус із залізничним вокзалом та автовокзалом, але не доходить до центру міста. Обсяги перевезень метрополітенем становлять лише 3% від загальної кількості пасажироперевезень по місту. Найбільші обсяги перевезень здійснюються автобусами та маршрутними таксомоторами – 52,7%. Трамвай перевозить 32,7% від загального пасажиропотоку, тролейбус – 11,6%. Найбільшою проблемою є недостатня потужність пасажирських зв'язків між правобережною та лівобережною частинами міста, що призводить до перевантаження мостових переходів наземним пасажирським транспортом. Територіально-планувальна організація території Дніпропетровська має суттєві відмінності між її складовими, що позначається на цінності розташування земельних ділянок. Найбільший вплив на характер і особливості планувальної структури міста мають фізико-географічні та планувальні фактори, такі, як: розчленування міста заплавами річок Дніпро і Самара (а також їх старицями та рукавами) та яружно-балочною мережею (особливо на правобережжі), розділення території лісовими масивами (найбільше – на сході правобережжя та сході лівобережжя); розчленування міста мережею залізниць та під'їзних колій.

Планувальні обмеження на території Дніпропетровська мають як природне, так і техногенне походження. Обмеження природоохоронного характеру представлені системою прибережних захисних смуг та об'єктами природно-заповідного фонду загальнодержавного та місцевого значення.

Система планувальних обмежень техногенного характеру представлена санітарно-захисними та охоронними зонами від промислових підприємств і виробництв I-V класів шкідливості, транспортних об'єктів, об'єктів комунального призначення та інженерних споруд і комунікацій.

Основними факторами інженерно-геологічного характеру, що ускладнюють умови освоєння території, є підтоплення, зсувонебезпечність територій, ерозія та крутосхилість поверхонь, просідання ґрунтів, порушеність поверхонь.

Оскільки Дніпропетровськ розташований в нижньому б'єфі греблі Дніпродзержинського та Кременчуцького гідровузлів, більше 50% території міста попадають в зону потенційного затоплення.

Існуючі набережні виконують не тільки функцію захисту берега від руйнування, але й функцію захисних споруд протиповіневого захисту прилеглих територій. Вони побудовані з урахуванням незатоплюваності прилеглих територій повенежими водами 1% забезпеченості.

Рельєф місцевості характеризується різноманітністю форм. Правобережна частина міста розташована на водоподільному плато, де широко розповсюджені небезпечні геологічні процеси: ерозія, зсуви, просідання ґрунтів, підтоплення та інші. Лівобережна частина розташована на надзаплавних терасах ріки Дніпро із спокійним рельєфом, низькими абсолютними відмітками поверхні, основним небезпечним геологічним явищем якої є підтоплення.

Дошова каналізація побудована в окремих мікрорайонах та на окремих вулицях, без ув'язування в загальну систему. Скидання поверхневого стоку здійснюється без очищення в р. Дніпро, р. Самару та балки.

Водопостачання міста здійснюється централізованою комунальною системою водопостачання і частково локальними системами окремих підприємств. Житловий фонд обладнаний системами холодного водопостачання на 79,3%, гарячого водопостачання – на 57,9%. Частина мешканців садибної забудови користується водою з вуличних установок питного водопостачання. Джерелом водопостачання міста є поверхневі води річки Дніпро. Водозабір здійснюється трьома водозаборами: двома міськими – Кайдацьким і Ломовським та районним Аульським водопроводом. Ділянки водопровідних споруд водозаборів включають: водозабірні та водоочисні споруди, насосні станції з резервуарними парками та станції знезаражування. Джерела водопостачання та головні споруди забезпечені нормативними зонами санітарної охорони.

Водовідведення у Дніпропетровську здійснюється по повній роздільній схемі. Відведення і очищення побутових і часткового об'єму виробничих стічних вод здійснюється централізованою міською каналізацією. Передбачені самостійні системи господарчо-побутової каналізації для забудованих територій лівобережної та правобережної частин міста. Житловий фонд обладнаний каналізацією на 77,3 %. Частина малоповерхової та приватної забудови не має централізованої каналізації. Знешкодження рідких побутових відходів виконується на трьох станціях аерації – Центральній (ЦСА), Південній (ПСА) та Лівобережній (ЛСА) КП "Дніпроводоканал" ДМР. Також у північно-східній частині лівобережжя міста існує комплекс очисних споруд "Лісовий".

Система санітарного очищення міста – планово-регулярна. Знешкодження твердих побутових відходів (ТПВ) здійснюється у комплексі раціонального використання та зберігання побутових відходів "Правобережний", що розташований в північній частині Новоолександрівської сільської ради, та на полігоні ТОВ "Екологія Україна",

що знаходиться біля с. Кулебівка Підгороднянської сільської ради. Централізованим санітарним очищенням охоплено близько 70% території міста.

Електропостачання м. Дніпропетровськ забезпечується від мереж та підстанції ПАТ "ДТЕК "Дніпрообленерго". Основне джерело електропостачання – Придніпровська ТЕС (встановлена потужність 1195 МВт). Також на території міста є ряд промислових ТЕЦ.

Теплопостачання Дніпропетровська здійснюється централізованими та децентралізованими системами. Основними джерелами централізованого теплопостачання багатоквартирного житлового фонду, підприємств та закладів обслуговування міста є Придніпровська ТЕС (встановлена теплова потужність - 845 Гкал/год), ТЕЦ ПМЗ; крім того, котельні промпідприємств, районні, квартальні і місцеві котельні МКП "Дніпропетровські міські теплові мережі" та КП "Теплоенерго". Більшість промислових підприємств мають власні джерела теплопостачання.

Як основне паливо для ТЕС і ТЕЦ використовується вугілля, резервне – мазут і природний газ, для котелень – природний газ.

На теперішній час газопостачання м. Дніпропетровськ здійснюється від магістрального газопроводу "Шебелинка-Дніпропетровськ-Кривий Ріг-Ізмаїл" через 9 ГРС, 310 ГРП, 843 ШРП. Біля південно-західної межі міста розташована КС "Краснопілля". Систему газопостачання у межах міста вирішено багатоступеневою з подачею газу по розподільчих газопроводах різного тиску.

Згідно з демографічним прогнозом, виконаним спеціалістами інституту демографії та соціальних досліджень ім. М.В.Птухи НАН України, чисельність населення міста збільшиться до 1018,6 тис. осіб (враховуючи приєднання до Дніпропетровська сел. Авіаторське – 2,8 тис. осіб).

Проектом містобудівної документації передбачений територіальний розвиток міста за рахунок включення в міські межі 1512,2880 га земель Новоолександрівської сільської ради Дніпропетровського району, на яких розташовані: селище Авіаторське та потужні об'єкти інженерної і транспортної інфраструктури.

Разом з тим передбачається інтенсифікація використання міської території та планувальний розвиток за рахунок, переважно внутрішніх територіальних ресурсів в існуючих адміністративних межах. В основі територіального упорядкування лежить ідея формування планувального каркасу міста на основі реорганізації, нового будівництва і реконструкції магістральної вуличної мережі відповідно до сучасних вимог і перспективного розвитку міста. Зокрема, суттєвим доповненням планувального каркасу є будівництво нового Павловського мостового переходу через р. Дніпро з організацією право- та лівобережних підходів та формування широтних магістралей загальноміського значення.

Згідно з прийнятою планувальною структурою з метою раціонального використання міських земель і створення сприятливих умов проживання в проекті внесення змін запропоноване поділення території міста на наступні функціональні зони: зона загальноміського центру; житлова зона; виробнича зона; рекреаційна зона.

Проектним рішенням визначені основні заходи щодо організації функціонування загальноміського центру: реконструкція історичного ядра зі збереженням основ структури і характеру сформованої забудови, дотриманням режимів історичних ареалів і комплексної охоронної зони культурної спадщини; диференціація руху пішоходів і транспорту з виділенням зон вільних від автомобільного руху; озеленення і санація внутрішньоквартальних територій.

По своїй містобудівній ємності історично сформована частина загальноміського центру не може повністю задовольнити потреби громадсько-ділової активності всього міста. В зв'язку з цим і, враховуючи планувальні особливості міста, пропонується його розширення по напрямках планувальної структури у відповідності з ієрархією магістральної мережі. Периферійні зони поліфункціональних громадських центрів намічені вздовж першої лінії метрополітену і Набережної, вздовж пр. Газети "Правда", вздовж Запорізького шосе, на перетині Донецького шосе з вул. Передовою, в Самарському районі - по вул. Роторній і 20-річчя Перемоги.

Розвиток житлової зони передбачається за рахунок освоєння ділянок в існуючих межах міста на вільних від забудови територіях, в результаті реконструкції, на ділянках промислових підприємств і спецтериторій, які не функціонують, виносяться зі зміною функціонального призначення або ліквіднуються.

В якості основних факторів, що визначають вибір ділянок для житлового будівництва, прийняті наступні: вибір стратегічного напрямку розвитку міста; наявність придатних для житлової забудови земель; необхідність створення зручних зв'язків сельбищних зон з місцями прикладення праці, закладами обслуговування, рекреацією; можливість забезпечення ділянок джерелами і мережами інженерного обладнання; стан навколишнього середовища.

В проекті внесення змін території розміщення житлової садибної забудови передбачені в периферійних районах міста, де такий тип забудови склався традиційно. Багатоквартирна забудова намічена на вільних від забудови територіях (5 площадок) та за рахунок ущільнення існуючої забудови на окремих ділянках. На відміну від діючого генерального плану, де передбачались значні обсяги реконструкції кварталів садибної забудови, в даній роботі реконструктивні заходи намічені лише в районах багатоквартирної житлової забудови застарілих серій.

Згідно з проектними пропозиціями житловий фонд міста на 01.01.2036 р. становитиме 24,67 млн. м<sup>2</sup> загальної площі, у тому числі: багатоквартирний – 18,14 млн. м<sup>2</sup>; садибний – 6,53 млн. м<sup>2</sup>. Середня житлова забезпеченість досягне 24,2 м<sup>2</sup> на людину.

В результаті істотної трансформації господарського комплексу, не зважаючи на зростання невиробничої сфери економіки, Дніпропетровськ має набути рис великого постіндустріального центру, що спеціалізується на високотехнологічних галузях виробництва та традиційних галузях, що зазнали глибокої модернізації (чорна металургія), виробництві наукоємної високотехнологічної промислової продукції, інноваційних та інформаційних продуктів, на наданні ділових послуг (консалтинг, банківська та біржова діяльність тощо).

Даним проектом визначені промислові території, щодо яких рекомендуються зміна цільового використання із залучення до функцій сельбишної зони і розвитку загальноміського центру. За оцінками діючого генерального плану в місті нараховується 553,0 га територій промислового призначення, які на теперішній час не використовуються. Пропонується залишити більшість цих ці територій без зміни функціонального призначення для розміщення підприємств, що виносяться з центральних районів, і будівництва нових промислових і комунально-складських об'єктів. Частина цих резервних територій підлягають залученню для громадських потреб, в разі відсутності шкідливого впливу від промувтворень. Це ділянки, прилеглі до магістральних вулиць загальноміського значення, привабливі для розвитку зони громадського центру, території необхідні для будівництва проектною магістральною вуличною мережі тощо.

Згідно з Концепцією створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (МТК), через Дніпропетровськ пройдуть міжнародні залізничні транспортні коридори ЧЕС та Європа-Азія. Їх формування буде здійснюватися шляхом реконструкції та модернізації існуючих залізничних ліній (електрифікація, будівництво додаткових колій, будівництво штучних споруд, реконструкція пасажирської станції Дніпропетровськ тощо). На розрахунковий строк Дніпропетровський залізничний вузол має забезпечити надійне функціонування промислового комплексу міста та його зони впливу, а також пропуск транзитних залізничних вантажних та пасажирських потоків.

На перспективу очікується зростання вантажних та пасажирських перевезень річковим транспортом Дніпропетровська. У зв'язку з тим, що порт розташований в центральній частині міста, проектом пропонується винос вантажних причалів річкового порту за межі міста, в район гирла р. Горлівка при її впаданні до р. Дніпро.

На розрахунковий строк обсяги авіап перевезень міжнародним аеропортом м. Дніпропетровськ мають значно зрости (до 5,0 млн. пас. на рік). Додатково до існуючих повітряних ліній очікується відкриття нових напрямків. Генпланом передбачається реконструкція існуючої злітно-