

1. Гаджинский А. М. Логистика. – М.: Информ. центр “Маркетинг”, 1999. – 228 с.
2. Гук В. И. Элементы теории транспортных потоков и проектирования улиц и дорог. – К.: УМК ВО, 1991. – 251 с.
Получено 19.01.2000

© Гук В. И., Шутикова Л. И., 2000

УДК 725.381

Т. Ю. БОБОРЫКИНА

Харьковская государственная академия городского хозяйства

К ПРОБЛЕМЕ ХРАНЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ В ЦЕНТРАЛЬНЫХ РАЙОНАХ КРУПНЕЙШИХ ГОРОДОВ УКРАИНЫ

Рассматриваются проблемы размещения стоящего автотранспорта в центральных районах с исторически сложившейся застройкой. Показано превышение ПДК на основных магистралях Харькова.

Местом сосредоточения транспортных и пешеходных потоков является центральная часть города. Здесь находится более половины административных, хозяйственных, культурно-просветительных учреждений и предприятий. Через центр проходят кратчайшие пути внутригородского сообщения. Многочисленные остановки общественного транспорта, скопление личных и служебных автомобилей, потоки пешеходов, узкие улицы, не поддающиеся реконструкции из-за исторически сложившейся и архитектурно-ценной застройки, создают экологически неблагоприятную и технически сложную проблему нормального функционирования центральных районов крупнейших городов.

Отсутствие в центре города внеуличных автостоянок и беспорядочная парковка автомобилей вдоль тротуаров приводят к снижению пропускной способности магистральной сети, что влечет за собой сокращение посетителей центра на личных автомобилях. Скорость сообщения на легковых автомобилях в центральных районах крупнейших городов в 1,5-2 раза выше, чем на уличном массовом транспорте, а воспользоваться личным автомобилем может только 20-25% всех посещающих центр (это составляет 1,7-2,7% численности автомобильного парка миллионного города). Эта цифра колеблется в зависимости от границ центра и количества проживающих в нем владельцев личного автотранспорта [3]. Учитывая, что на сегодняшний день центральные районы заселяются людьми состоятельными, имеющими один или несколько автомобилей на семью, становится очевидной проблема не только парковки машин, прибывающих с трудовой и культурно-бытовой целью, но и длительное хранение здесь автомобилей этого района. Обычные меры по разгрузке транспортных потоков –

запрет и ограничение въезда в центральную часть города, повышенная плата и ограничение времени парковки, организация разгрузочных гаражей-стоянок у периферийных станций метро с пересадкой приезжающих на общественный транспорт для дальнейшего передвижения – не удовлетворяют владельцев автомобилей, постоянно нарушающих принятые меры. Загруженность улиц стоящим автотранспортом приводит к тому, что иногда “народная” инициатива выплескивается на “ничейную” общегородскую территорию. Автомобили хранятся на газонах, детских площадках дворов и просто на тротуарах, частично или полностью лишая пешеходов их законного пространства (в г. Харькове – ул. Дарвина, Мироносицкая, Пушкинский въезд, Воробьева, Мельникова и т.д.). В районах исторического центра с узкими тротуарами (до 1,5 м) предельной плотностью пешеходного потока является 0,5-0,6 человек на 1 кв.метр [4]. При повышении этого показателя пешеходы при встречном потоке вынуждены выходить на проезжую часть. Катастрофическое положение на этих улицах ведет к повышению дорожно-транспортных происшествий. Выхлопные газы и шум создают большую опасность для жителей и служащих района, разрушая их организм незаметно и ежедневно. В центральной части города суточная концентрация CO₂, NO и твердых взвешенных частиц, измеренных над почвой, в 3,5-4 раза выше, чем в пригороде. В Харькове на основных магистралях города превышение предельно допустимой концентрации (ПДК) окиси углерода наблюдается в пределах зоны между линиями застройки, а на проезжей части увеличивается до 5 и более раз. Основными элементами, загрязняющими воздушный бассейн города с ПДК свыше единицы (в процентах городской территории) являются: оксид углерода (до 80%), углеводород (40%), фенол (до 35%), сажа и пыль (до 25%), сернистый газ и оксиды азота (до 20%), хром (до 15%). Основными магистралями с превышением ПДК в 4-8 раз являются ул. Маршала Конева, Клочковская – 7-8% ПДК; пр. Гагарина, ул. Котлова, ул. Артема, ул. Шевченко – 5-6% ПДК; ул. Дмитриевская, Веснина, Б.Гончаровская и др. – 4% ПДК [2]. Об эстетической стороне вопроса здесь даже не приходится говорить.

Общегородские центры, соединяя в себе различные функции, накладывают пространства одно на другое. Ориентироваться в нем при создавшемся положении на улицах сложно. Необходима система объектов, образующих стабильный и ясный структурный каркас. Таким каркасом может стать сеть подземных гаражей-стоянок. Именно эти объекты с хорошо читаемыми указателями, оснащенные электронной картой города, дадут водителю возможность отдохнуть и сориентироваться на местности, позволят упорядочить разгрузку улиц и оценить

окружающее архитектурное пространство. Кажущаяся экономическая нецелесообразность подобного решения, основанная на высокой стоимости строительства на ранее занятой территории, неравномерности загрузки стоянки в течение суток и т.п., опровергается опытом г.Москвы, передовых стран мира [1, 4].

Опровергнуть “экономическую нецелесообразность” нашего предложения можно только путем тщательного и всестороннего анализа создавшегося положения, выявления факторов, говорящих в пользу подобного решения с дальнейшей разработкой научно обоснованных рекомендаций, обеспечивающих безопасное и комфортное функционирование общегородских центров крупнейших городов Украины.

1.Банникова Е.Н., Ильин Д.Ф. Многоэтажные наземные и подземные гаражи-стоянки. Обзоры по проблемам больших городов. – М., 1978.

2.Завальный А.В. Обоснование характеристик магистралей преимущественно грузового движения // Дисс. на соиск. уч. степени канд. техн. наук. – Харьков, 1991.

3.Сосновский В.А. Трансформация функциональной и транспортной структуры исторических центров крупнейших городов // Автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. архит. – М., 1974.

4.Шештокас В. Гаражи и стоянки. – М.: Стройиздат, 1984.

Получено 27.01.2000

© Боборыкина Т.Ю., 2000

УДК 625.42

Л.И.ШУТИКОВА

Харьковский метрополитен

М.В.ЛЯХОВ

Харьковская государственная академия городского хозяйства

МОБИЛЬНОСТЬ ПАССАЖИРОВ НА МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Приводится новая характеристика подвижности пассажиров – мобильность как произведение средней дальности поездки на скорость доставки, даются рекомендации для использования этого показателя в оценке работы метрополитена.

Частота поездок пассажиров на метрополитене определяется не столько транспортной подвижностью, известной как количество поездок одного жителя города за год, сколько скоростью выполнения услуги, т.е. скоростью доставки на необходимое расстояние. В целом поездку с желаемой скоростью характеризует мобильность, т.е. способность к быстрому передвижению.

Определим физическую сущность мобильности пассажира на основе закономерностей распространения пассажиропотоков по линиям метрополитена с учетом макроскопических явлений всего потока и