

застосуванню саме об'єктивних геопросторових даних є можливість оперативно приймати рішення щодо забезпечення життєдіяльності об'єднаної територіальної громади в будь-якій сфері: освіті, медицині, інженерно-транспортній, санітарно-епідемічній, туристичній.

ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ МІСЬКИМ МАРШРУТНИМ ПАСАЖИРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ ЯК ЗАСІБ СТРИМУВАННЯ РІВНЯ АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ

Д. П. ПОНКРАТОВ, Г. І. ФАЛЕЦЬКА,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)*

E-mail: igorbugayov1@gmail.com

За сучасних умов розвитку автомобілізації у багатьох країнах світу все більш відчутними стають транспортні проблеми, проявами яких є: виникнення заторів на вулично-дорожній мережі міст, що призводить до зростання часу руху транспортних засобів індивідуального користування й наземного громадського транспорту; високий рівень аварійності, що вимагає впровадження комплексу заходів з підвищення безпеки дорожнього руху як транспортних так і пішохідних потоків; значні економічні витрати, що пов'язані з необхідністю розвитку, реконструкції та утримання вулично-дорожньої мережі; погіршення екологічної ситуації внаслідок зростання парку транспортних засобів тощо.

Розвиток автомобілізації, зазвичай, супроводжується зростанням добробуту населення та стимулюється намаганням населення задовольнити зростаючі потреби в пересуваннях з мінімальною витратою часу та в комфортних умовах. При цьому прагнення окремих індивідумів задовольнити власні потреби, в остаточному випадку, йде всупереч інтересам суспільства в цілому.

Стримувати негативні наслідки автомобілізації певний час вдавалося шляхом розвитку вулично-дорожньої мережі та застосування засобів організації та регулювання дорожнього руху. Однак, з часом стало зрозумілим, що такий шлях є хибним, бо покращення умов руху створює умови для більш ефективного використання індивідуального автомобіля як засобу пересування, а отже спонукає подальший розвиток автомобілізації. Крім цього, слід зазначити, що вирішення транспортних проблем міста шляхом розвитку їх вулично-дорожньої мережі зазвичай зіштовхується з низкою обмежень. Особливо це притаманне центральним частинам старих міст з історично сформованою забудовою.

вою, вулично-дорожня мережа яких розбудовувалася ще до винаходження автомобільного транспорту та не розрахована на сучасні обсяги руху. З позицій землекористування розвиток вулично-дорожньої мережі пов'язаний з відчуженням території міста для потреб транспорту, які можуть бути використанні з іншою метою.

У транспортній практиці різних країн світу накопичено значний досвід щодо вирішення питань зменшення негативних наслідків автомобілізації на суспільство. Вони спрямовані на стримування рівня автомобілізації та частоти користування власними легковими автомобілями. Все більш розповсюдженим стає такий методичний напрямок вирішення транспортних проблем міст як управління попитом на транспортні послуги метою якого є підвищення рівня обслуговування населення міським громадським пасажирським транспортом, для зниження рівня використання приватного.

Рівень транспортного обслуговування є комплексним показником, який містить ряд одиничних, що враховують: витрати часу на пересування в цілому та за його складниками; комфортабельність пересувань тощо. Додатковим фактором, що визначає привабливість послуг маршрутного пасажирського транспорту є грошові витрати на оплату проїзду.

Разом з цим, раціональний рівень обслуговування має забезпечувати компроміс між інтересами пасажирів і транспортних підприємств. Доцільність тих чи інших рішень щодо удосконалення перевізного процесу на міському пасажирському транспорті не може бути обґрунтована шляхом практичної апробації можливих варіантів. Натомість, альтернативним засобом обґрунтування доцільності таких рішень є застосування модельного підходу. Його використання потребує адекватного відображення процесу формування пасажиропотоків у маршрутній системі міського пасажирського транспорту. Основним проблемним питанням при моделюванні міських пасажирських перевезень є опис поведінки пасажирів. Наявність цих обставин обумовлює те, що в моделях перевізного процесу мають бути враховані:

- сукупність факторів, що впливають на рівень попиту на послуги маршрутного пасажирського транспорту, які мають як кількісний вимір, так і носять якісний характер;
- взаємозв'язок між величиною пасажиропотоків та параметрами транспортного обслуговування;
- обмеження щодо провізної здатності маршрутів міського пасажирського транспорту;

- еластичність попиту на транспортні послуги, що характеризується ступенем його чутливості на зміну параметрів транспортного обслуговування.

ФОРМУВАЛЬНІ ВЛАСТИВОСТІ КОЛЬОРІВ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ОТОЧУЮЧЕ СЕРЕДОВИЩЕ ТА ЗАБУДОВУ

Р. М. ТРИГУБ,

*Київський національний університет будівництва і архітектури
(м. Київ, Україна)*

E-mail: mai118@ukr.net

Під почуттям кольору розуміється складне сприйняття кольору сучасною людиною, збагачене різними образами, асоціаціями та уявленнями. Колір не тільки надає важливу інформацію про предмет, але й має здатність викликати думки та почуття. Психологічний аспект сприйняття кольору пов'язаний з емоційним, соціально-культурним та естетичним станом людини.

В різних галузях науки вчені відокремлюють фізіологічну та психологічну складові впливу кольору. Основні принципи такого підходу були виявлені наприкінці ХХ століття і мали назву теорія і методологія хроматизму. Хроматизм – міждисциплінарне дослідження реальної людини в реальному світло-колірному оточенні зовнішнього середовища. Назва цього учення походить від давньогрецького поняття «хрома», що включає наступні поняття: колір, як психічне, безпредметне, ідеальне; фарба, як фізичне, предметне, матеріальне;

- офарблення тіла людини, як фізіологічне; емоції, як їхнє інформаційно-енергетичне співвідношення.

В сучасному міському середовищі спостерігаються поєднання позитивних ефектів фактору кольору (пом'якшення помилок у організації урбаністичного середовища, виділення окремих ансамблів і споруд, покращення психологічного комфорту) та гнітючого ахроматизму, що обумовлений застосуванням уніфікованих колористичних рішень. З-поміж сірої маси іноді проглядає зухвала строкатість, породжена випадковістю колірних сполучень або дисгармонійним поєднанням палітр. У такій ситуації колір витуває як фактор руйнування цілісності та естетики середовища.

Проведемо дослідження сприйняття кольору у рамках системи чинників комфорту, з точки зору асоціацій. Колірні асоціації можна поділити на два простори: «естетична оцінка» та «емоційний стан», що викликаний кольором. Асоціації близькі до символічних і психологіч-