

ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАКОНОМІРНОСТЕЙ РОЗСЕЛЕННЯ МЕШКАНЦІВ ПРИМІСЬКОЇ ЗОНИ

Чеснова М.В.

Науковий керівник – Кочина А.А., ст. викладач

(Харківський національний автомобільно-дорожній університет)

Приміські зони входять в сферу постійних трудових, ділових і культурно-побутових зв'язків з містом, характер яких залежить від економіки і географії приміських районів. При організації приміських перевезень необхідно враховувати не тільки трудові та культурно-побутові поїздки, а й поїздки пасажирів у вихідні або святкові дні на садові і городні ділянки, в лісопаркові зони, до водосховищ і т.д. На приміських маршрутах має місце значна нерівномірність перевезень по сезонах року, а також по дням тижня. В цілому роботу автобусів при організації приміських маршрутів можна характеризувати значною складністю через випадковий процес з незалежними прирощеннями.

Аналізуючи певні відмінності приміського сполучення можна стверджувати щодо наступних особливостей, які треба враховувати при транспортному плануванні: перевозиться менша кількість пасажирів, менша кількість зупиночних пунктів для посадки-висадки пасажирів; збільшена кількість пасажирів навесні і восени; більші відстані перевезень; збільшені інтервали руху транспортних засобів. Ефективну роботу автобусів у розрізі приміських маршрутів характеризують такі показники як, повне та своєчасне виявлення пасажиропотоків та характеру розподілення по часам доби, дням тижня, довжині маршруту та напрямкам слідкування.

Вибір місцерозташування зупиночних пунктів в приміському сполученні здійснюється транспортними підприємствами на основі існуючих нормативних документів і положень. При виборі місць розташування зупиночних пунктів повинні бути дотримані умови забезпечення максимальної зручності пасажирів, необхідної видимості зупиночних пунктів, безпеки руху транспортних засобів і пішоходів в їх зоні. Місцезнаходження зупиночних пунктів узгоджується з дорожніми, комунальними організаціями, головним архітектором населеного пункту, органами Державної автомобільної інспекції та затверджується органами місцевого самоврядування відповідної територіальної структури. Облаштування зупиночних пунктів у містах здійснюється комунальними, а на автомобільних дорогах - дорожніми організаціями відповідно до чинних нормативних актів. Розміщення та обладнання зупиночних пунктів міського електротранспорту та автомобільного транспорту на вулицях і дорогах міст повинне здійснюватися з ураху-

ванням вимог ДБН 360, КДП204/12 України, ДБН В.2.3-4 і наказу Держжитлокомунгоспу №21 від 15.05.95 «Про затвердження Правил розміщення та обладнання зупиночних пунктів міського, електро-, та автомобільного транспорту». Ці нормативні акти визначають вимоги щодо розташування зупиночних пунктів.

Однією з основних узагальнених закономірностей просторового розподілу трудових і культурно-побутових зв'язків є залежність їх інтенсивності від дальності переміщення. За дослідженнями очевидним є прагнення локалізувати інтереси на якомога меншій території.

Кожне приміське поселення перебуває між багатьма іншими сільськими й міськими поселеннями з індивідуальним набором соціального, культурного й виробничого потенціалу в кількісному і якісному відношеннях. При розвиненій дорожній мережі й транспортній системі населення вибирає центр тяжіння з урахуванням обмежень накладених цією транспортною системою, й на основі суб'єктивних міркувань про якість обслуговування. Крім того, діють фактори терміновості досягнення мети й напруженості добового балансу часу. Проте може бути дана і якісна оцінка тенденцій поведінки населення. На оцінку населення доцільності просторового вибору місця задоволення мети поїздки явний вплив має ієрархічне значення міста в системі розселення. Чим воно вище, тим більше часу в добовому балансі жителів населених пунктів виділяється на переміщення.

Взаємозв'язок приміських поселень обмежується в основному сусідніми поселеннями (деякий виняток становлять службові й гостьові поїздки). На розподіл переміщень міських жителів у приміській населенні пункти впливає величина міста, дальність переміщення, мета переміщення, тобто ті ж фактори, що й при переміщенні приміських жителів у місто. Різниця полягає в тому, що радіус поширення переміщень міських жителів значно менше. У вихідні дні за рахунок гостьових поїздок і на відпочинок радіус цієї зони розширюється приблизно в 1,5-2 рази.

Дослідження закономірностей розселення вказують на значну нерівномірність розподілу населення по території регіону. Тому доцільно провести поділ території на більш однорідні у функціональному відношення райони. Для проведення комплексних досліджень закономірностей зміни щільності транспортних зв'язків пропонується використати підхід, що дозволяє одержати показник щільності населення визначеного регіону.

Наступним кроком було зібрано інформацію щодо населених пунктів маршрутів приміського сполучення на прикладі приміського сполучення міста Ужгород, а саме чисельність населення кожного з

них, надалі в залежності від площі пункту розраховано показник щільності населення

ОЦІНКА ЕКОЛОГІЧНОЇ СИТУАЦІЇ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ МІСТА ХАРКІВ

Штанько І.І.

*Науковий керівник – Свічинський С.В., канд. техн. наук, доцент
(Харківський національний автомобільно-дорожній університет)*

Розробка планів розвитку транспортної системи міста повинна враховувати та бути спрямованою на зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище (НС). Оцінка екологічної ситуації м. Харків все ще залишається несистематичною, а її результатів немає в загальному доступі.

Згідно з Генеральним планом міста основною причиною погіршення екологічності його середовища є транспортна проблема, що створює критичну ситуацію в центральній частині міста. На вулицях Пушкінській, Алчевських, Сумській та Полтавській шлях концентрація окису вуглецю, двоокису азоту, пилу перевищує гранично допустимі норми. На даній території при безвітряній погоді за температури 30° С утворюється фотохімічний смог, який є небезпечним явищем.

З точки зору екології забруднення середовища являє собою комплекс перешкод в екологічних системах. Розрізняють наступні види перешкод: інгредієнтні, параметричні, екологічні.

Інгредієнтні перешкоди стосуються забруднення водойм, повітря та землі. Найбільш впливові – це токсичні та нетоксичні компоненти відпрацьованих газів, відходи від виробництва та експлуатації автомобілів. Параметричні перешкоди стосуються викидів при роботі двигуна. При згорянні палива в циліндрах в корисну енергію перетворюється лише його частина, а все інше – губиться або перетворюється у параметричний забрудник – шумовий, електромагнітний, вібраційний. Екологічне забруднення проявляється у скороченні кількості місць для існування тварин та рослин, що є наслідком автомобілізації та впливає на продуктивність екосистеми.

До соціально-економічних наслідків впливу відносять зниження безпеки руху та рухомості людини з одночасним зростанням нервовості, рівня ожиріння, захворювань та збитків, нанесених суспільству через втрати національного доходу і витрати на лікування.

Повністю ліквідувати негативні наслідки автомобілізації неможливо, тому необхідно вживати ефективних заходів для їх