

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ НА ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА НА ПРИКЛАДІ МІСТА ВІННИЦІ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

У статті представлено вплив транспортної доступності на підвищення якості середовища міста.

Ключові слова: міський простір, проблеми якості міського середовища, транспортна доступність.

Abstract

The article presents the influence of transport accessibility on improving the quality of the city environment.

Keywords: urban space, quality problems of the urban environment, transport accessibility.

Вступ

У науковій літературі проблеми міського простору розглядаються з різних позицій. Великий пласт робіт з вивчення міста пов'язаний з соціологічними та культурологічними підходами. Так, М. Вебер, Г. Зіммель розробили соціологічний метод дослідження міського простору, який визначив суспільну сутність міста як особливого типу поселення, а також те, як у просторі міста відображаються єдині суспільні структури, елементи та відносини всієї системи конкретного соціального організму.

К. Лінч розробив, С. Мілграм розвинув найпопулярніший сьогодні метод ментальних карт міста: як люди орієнтуються в місті, яким чином прокладають собі шлях і т.д. Г. Бекер звернув увагу на фотографії міста, якими можна виявити еволюцію певних «символів» міста, визначити їх значимість.

Основна частина

Велику роль вивченні міського простору грають роботи регіоналістів. В. Крісталлер, Ч. Харріс та Е. Ульман представили типологію міст виходячи з характеру наданих ними благ та послуг. Сучасні урбаністи М. Кастельс, Д. Харві, С. Сассен, Е. Соджа, Р. Сеннета вивчають співвідношення міста та регіону, розглядають місто у вигляді моделі поліцентричного розвитку.

Теоретичний аспект проблеми якості міського середовища представлений у різних роботах як російських, і зарубіжних дослідників: Є.Г. Гашо, М.Я. Блінкіна, С.Е. Гордєєва, В. Бабурова, В. Вучика, Я. Гейла, Д. Джекобса, Neivo Beraldin, Ayrton Cornelsen, Cássio Taniguchi та ін.

Проаналізувавши різні підходи до вивчення якості міського простору, зауважимо, що комфортність міста як середовища проживання визначається факторами, серед яких важливу роль відіграє транспортна доступність. Під нею розуміється «транспортно-географічна характеристика території, що відбиває співвідношення між потребами у шляхах сполучення та транспортних засобах, з одного боку, і наявністю та адекватністю транспортної мережі, з іншого» [2]. Поліпшення транспортної доступності дозволить скоротити час, що, у свою чергу, підвищить конкурентоспроможність міста, яка безпосередньо залежить від рівня розвитку транспортної інфраструктури та транспортної системи [1, с. 232-236].

Основним показником, що характеризує транспортну доступність у місті, є пропускна спроможність міської мережі автомобільних доріг, яка є кількістю автомобілів за одну годину, яку пропускає система, за інших рівних умов. Одним із критеріїв транспортної доступності є середня швидкість потоку, яка характеризує навантаження на вулично-дорожню мережу міста.

Зниження середньої швидкості потоку свідчить про проблеми організації дорожнього руху, на вирішення яких сьогодні застосовуються різні підходи. Найбільш ефективним із них визнається формування скоординованої мультимодальної транспортної системи. Вона дозволить мешканцям міста з комфортом використовувати всі види транспорту: пішохідний та велосипедний (всередині житлових районів), особистий автомобільний (при пересуваннях у передмістях та між містами),

громадський (при пересуваннях у центрі міста). Для становлення мультимодальної транспортної системи необхідний поетапний розвиток транспортної інфраструктури у містах, що полягає у рознесенні транспортних коридорів на різні рівні.

В останні роки все більшого значення для покращення транспортної доступності набувають функціональних можливостей інтелектуальних транспортних систем як засобу вдосконалення організації дорожнього руху.

Безперечно, всі компоненти інтелектуальних транспортних систем є важливими з позиції вдосконалення організації дорожнього руху, проте необхідно враховувати, що виходячи зі специфіки різних міст основні напрямки реалізації інноваційного пілотного проекту ранжуються за рівнем пріоритетності.

Серед міст найбільш проблемними, на наш погляд, є старопромислові міста, специфіка яких розглядалася в роботах таких українських та зарубіжних дослідників, як І. Стародубровська, Д. Лободанова, А. Філюшина, Л. Борисова, R. Boschma, J. Lambooy, J. Bröcker, D. Dohse, R. Soltwedel, A. Cumbers, K. Birch, U. Fratesi, L. Senn та ін.

Однією з причин невідповідності старопромислових міст сучасним умовам та вимогам є застаріла транспортна інфраструктура, яка не відповідає вимогам гнучкого виробництва, та наявність великої кількості проблем у галузі організації дорожнього руху, пов'язаних із неможливістю її вдосконалення за рахунок будівництва нових об'єктів транспортної інфраструктури. Тому ми вважаємо, що у старопромислових містах перспективи вдосконалення організації дорожнього руху насамперед пов'язані з формуванням інтелектуальних транспортних систем, що сприятиме:

- запобігання аварійності на дорогах за рахунок організації інформаційної взаємодії учасників дорожнього руху з дорожньою інфраструктурою;
- регулюванню завантаженості ділянок автомобільних доріг, оперативному перенаправленню потоків;
- створення можливості організації автоматичного контролю безпеки дорожнього руху.

Розглянемо вплив транспортної доступності на підвищення якості середовища на прикладі м. Вінниці, що відноситься до категорії старопромислових міст та характеризується недоліками технічних засобів організації дорожнього руху, що зумовлює формування заторності на дорогах міста, особливо у його центральній частині.

Одним із способів вирішення даної проблеми в деяких країнах є обмеження руху індивідуального транспорту з наданням переваги громадському. Однак цей спосіб не призведе до розвантаження вулично-дорожньої мережі центру м. Вінниці через такі особливості міста.

По-перше, через квартальну забудову та «решітчасте» планування вулиць з переважаючою центрально-хордовою зоною. Перм влаштована отже робочі місця зосереджені у центрі міста, а й, значною мірою, поза його межами, у так званій зовнішній зоні міста. Житлова зона міста представлена переважно віддаленими спальними районами. Через відсутність радіальних доріг дістатися від спальних районів до місця роботи, минаючи центр, практично неможливо.

По-друге, через специфічну дорожню мережу міста, головною особливістю якої є зведення всіх доріг до центрально-хордової зони, що не дозволяє ввести систему обмеження руху в центрі міста, оскільки більша частина машин у центрі проїжджає транзитом. Якщо обмежити рух у центрі і надати можливість руху лише громадському транспорту, виникає питання, що робити тим, кому після проїзду центральної частини міста необхідно їхати далі.

По-третє, через щільну забудову центральної частини міста, що при введенні системи обмеження руху в центрі вимагатиме будівництва великої кількості паркувальних місць біля центру.

Висновок

Дані фактори дозволяють зробити висновок, що обмеження руху індивідуального транспорту в центрі міста призведе до зниження пропускної спроможності під'їзних магістралей. Це свідчить про неефективність застосування цього способу організації дорожнього руху у м. Вінниці.

Вирішення проблеми пропускної спроможності центру м. Вінниці здійснювалось за рахунок удосконалення магістралей регульованого руху, результатом якого стало формування «зелених коридорів».

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Бодня, С.В. Гуманізація архітектурного середовища: що ми маємо и что нам необходимо сделать [Текст] / С. В. Бодня, В. П. Мироненко, Ю. М. Шкодовській // Вісник національного університету "Львівська політехніка". - 2006. - №18 (568). - С. 12-26.
2. Криворучко, О.Ю. Методи дослідження сучасної архітектури: матриця АНАЛІЗУ архітектурних об'єктів деконструктивізму [Текст] / О. Ю. Криворучко // Вісник національного університету "Львівська політехніка". - 2006. - №18 (568). - С. 89-97.
3. Черкес, Б.С. Проблема ідентичності в процесі формування центральних Громадського просторів у Львові [Текст] / Б. С. Черкес // Вісник національного університету "Львівська політехніка". - 2006. - №18 (568). - С. 3-12. - [Архітектура].

Цибуля Дар'я Олександрівна — студентка, Факультет будівництва, теплоенергетики та газопостачання, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, ivanovadaria2108@icloud.com

Очеретний Володимир Петрович — к.т.н., доцент кафедри МБА ВНТУ.

Tsibulya Dar'ya — student, Faculty for Civil Engineering, Thermal Power Engineering and Gas Supply, Vinnytsya national technical university, Vinnytsya city, ivanovadaria2108@icloud.com

Ocheretny Vladimir Petrovich — Ph.D., Associate Professor, Department of Urbanism and Architecture VNTU (Vinnitsa National Technical University).