

Секция «География»

Анализ эффективности системы общественного транспорта средних городов в условиях территориального роста, на примере г.Кокшетау

Плачинта Иван Георгиевич

Студент

КГУ им. Ш.Ш.Уалиханова, Естественно-педагогический, Кокшетау, Казахстан

E-mail: plachinta-ivan@rambler.ru

Город представляет собой подвижную социально-экономическую систему, развитие которой обусловлено функционирование градообразующей и градообслуживающих подсистем, подсистемы населения и транспорта [1]. Население в рамках данного исследования, рассматривалось в роли трудовых ресурсов и источника регулирования размеров города. На основе данных трактовок предлагается рассмотреть проблему эффективности функционирования городского транспорта.

В качестве объекта исследования взята группа средних городов, которая рассматривается как переходный тип городов [2], в котором, в виду разрастания «вширь» и «ввысь», городской транспорт начинает отставать как по охвату маршрутов, так и по пассажирообороту. В качестве исследуемого города был избран Кокшетау.

Исследование базировалось на анализе территории города, расчетах квартальной численности населения, выявлении номинальных центров социального притяжения. При анализе было выявлено, что в рассматриваемом городе образовались районы нового освоения в северо-западном и юго-восточном направлениях. На данный момент численность населения, проживающего в данных районах не превышает 8% всей численности. Согласно градостроительным проектам планируется «продвижение» спальных районов к окраинам по данным направлениям, что может усилить проблему трансформирования сети городских маршрутов под размеры города.

В структуре города было выявлено 3 макрорайона, каждый из которых имеет автономные социальные объекты. Данные макрорайоны, создавая всплески плотности населения, являются источниками перегрузок линий городского транспорта, особенно в «часы пик». Городские территории между ними играют роль периферии, которые ныне используются под строительство жилых кварталов.

В ходе изучения особенностей сети городского транспорта было выявлено, что около 80% населения находятся в 300-метровой зоне от линий движения общественного транспорта. С учетом положения остановок городского транспорта расстояние увеличивается до 500-800 м. Наибольшие доли малодоступных районов расположены в частных секторах южной части города. Однако были выявлены единичные районы города со «спальными» кварталами, где городские маршруты не связывают жителей с социальными центрами притяжения, указывая на слабую эффективность общественного транспорта.

Выявление подобных районов с неблагоприятным географическим положением, вызванных ростом города, позволяет на ранних этапах производить корректировку городских маршрутов без образования «зон недоступности».

Литература

1. Лаппо Г.М. География городов. М.: «Владос», 1997 г. – 480 с.
2. Перцик Е.Н. Геоурбанистика. М.: «Академика», 2009 г. – 432 с