

высокая провозная способность транспорта и возможность в достаточной мере точно выполнять расписание движения подвижного состава на маршрутной сети, что не всегда возможно обычным транспортом в часы «пик». Важным фактором в решении данного вопроса является наличие многочисленных железнодорожных коммуникаций в крупных городах, которые могут быть адаптированы под потребности городского пассажирского транспорта с минимальным вложением ресурсов.

Таким образом, в ситуации бурного развития крупных городов в Республике Беларусь решение проблемных задач эффективного использования ограниченных ресурсов на выполнение внутригородских пассажирских перевозок должно увязываться с использованием более дешевых, скоростных и экологически чистых видов транспорта, что обеспечит их окупаемость при наличии актуального для населения тарифа на проезд.

1. Пассажирские автомобильные перевозки / Под общ. ред. В.А.Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 448 с.

2. Михальченко А.А. Развитие логистики пассажирских перевозок в больших и средних городах // Материалы междунар. науч.-практ. конф. «Совершенствование организации дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов». – Минск: БНТУ, 2010. – С.104-108.

3. Михальченко А.А. Эффективное использование ресурсов при освоении рынка автомобильных перевозок // Материалы междунар. науч.-практ. конф. «Проблемы и перспективы развития Евроазиатских транспортных систем». – Челябинск: ЮУрГУ, 2009. – С.251-256.

4. Михальченко А.А. Развитие логистического управления ресурсами городского транспорта // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.69. Серия: Технические науки и архитектура. – К.: Техніка, 2006. – С.228-233.

Получено 27.04.2010

УДК 625.712

И.Н.ПУГАЧЕВ, канд. техн. наук

*Тихоокеанский государственный университет, г.Хабаровск
(Российская Федерация)*

НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ КРУПНЫХ ГОРОДОВ

Рассмотрено системное решение улучшения транспортных проблем городов на основе комплексного внедрения методов транспортного планирования территорий, управления транспортным спросом и пропускной способностью дорожной инфраструктуры.

Розглянуто системне рішення поліпшення транспортних проблем міст на основі комплексного впровадження методів транспортного планування територій, керування транспортним попитом і пропускною здатністю дорожньої інфраструктури.

System decision of the improvement of the transport problems city is considered on base of the complex introducing the methods of the transport planning territory, transport demand management and reception capacity of the road infrastructure.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, дорожная сеть, организация дорожного движения, градостроительная политика, территориальное планирование.

Автомобилизация и сопутствующий ей рост объёмов движения автотранспорта играют в целом положительную роль в развитии экономики и общества. Однако без соответствующего инфраструктурного обеспечения они порождают ряд серьёзных проблем в области дорожного движения, имеющих далеко идущие последствия для социальной и экономической сферы [1-4].

Особенно остро эти проблемы проявляются в крупных городах, дорожные сети которых формировались в прежние годы исходя из нормативного уровня 170-180 автотранспортных средств на 1000 жителей. Очевидно, что пропускная способность городских дорог недостаточна при существующем и перспективном уровне автомобилизации общества.

Стратегическое решение означенных проблем должно быть направлено на осуществление интегрированной политики в области транспорта, градостроительства и землепользования.

Города нуждаются в интенсификации использования существующей дорожной сети. Достигнуть желаемого результата возможно путем современных средств и методов организации дорожного движения, включающих комплекс мер правового, организационного и инженерно-технического воздействия на дорожное движение. Без такой поддержки наращивание количественных показателей городской дорожной сети влечет за собой её нерациональное использование.

Уровень организации дорожного движения в крупных городах, отстает от требуемого. Это отставание объясняется неудовлетворительной практикой реализации методов организации дорожного движения, отсутствием системного подхода к проектированию организации дорожного движения.

В России на всех уровнях власти отсутствует орган, отвечающий за организацию дорожного движения. Отсутствует соответствующая нормативно-правовая база. Вопросы организации и обеспечения безопасности дорожного движения не отражены в системе градостроительной документации.

Отсутствие в Градостроительном кодексе РФ требований по опережающим все остальные этапы и основополагающем принципе транспортного подхода к выбору места строительства не позволяет делать вывод о том, насколько территориально целесообразно строи-

тельство различных объектов. Любое проектирование и строительство в городе необходимо начинать с анализа и решения, в первую очередь, транспортных вопросов.

Следует отметить, что государственная градостроительная политика на территории крупных городов выстраивается без достаточного учета долгосрочных стратегических интересов развития территорий и не ориентирована на решение задач в новых условиях.

Администрации муниципальных образований не выполняют работы по корректировке генеральных планов. В бюджетах большинства крупных городов не предусматриваются средства на разработку и корректировку градостроительной документации.

Проблемы в развитии транспортной инфраструктуры создают неблагоприятные условия для проживания населения. Сложившаяся практика планирования землепользования в крупных городах, без учета транспортных проблем, стала тормозом для реализации интегрированной политики в области транспорта. Причина существующего дефицита дорог состоит в основном в слабом перспективном планировании развития дорожной сети города, приведшем к невозможности реконструкции существующих дорог и устройства новых направлений для пропускa более интенсивных транспортных потоков.

Практически полностью отсутствует, за редким исключением, при проведении государственной экспертизы проектной документации, экспертиза транспортной инфраструктуры, связанная с изменениями вызванными данным проектом.

Еще одной причиной и одной из проблем слабого развития транспортной инфраструктуры городов является отсутствие стратегического дорожно-транспортного документа, который бы отвечал всем необходимым требованиям.

К настоящему моменту в городах сформирован необходимый пакет документов, определяющих направления их будущего развития. Вместе с тем следует констатировать, что наряду с процессами разработки, утверждения и принятия этих документов параллельно идет мощный и динамичный процесс изменения общих принципов государственного и муниципального управления развитием территорий. Изменяются горизонтальные связи внутри самих систем управления городом, пересматриваются вертикальные связи, совершенствуются принципы межбюджетных отношений, разделяются зоны ответственности, улучшаются механизмы выработки и принятия решений в ключевых (к коим относится дорожно-транспортный комплекс) сферах управления.

Привычный, сложившийся в дореформенные времена подход к

разработке важнейших документов, регламентирующих общие принципы и направления развития города, не предполагает определения механизмов их реализации и контроля за исполнением. Существующие генеральные планы городов находятся как бы над технологическим процессом реализации заложенных в них положений и идей. Не имея среднесрочных программ развития, при отсутствии системы мониторинга и системы контроля исполнения положений генерального плана органы муниципальной власти городов ежедневно сталкиваются с серьезными трудностями в попытках принятия таких управленческих концепций, которые, с одной стороны, решали бы ряд первостепенных задач, а с другой – не противоречили общей линии генерального плана города.

В настоящий момент требуется разработка и принятие среднесрочных программ по развитию дорожной сети. Разработка таких программ, а в особенности программ с объективно вынужденными расхождениями с положениями действующих генеральных планов, требует основательного пересмотра сложившейся системы транспортного планирования, серьезных финансовых затрат и времени. Подобные трудности вызваны в первую очередь тем, что технологии, временные рамки и расчетные показатели программ развития будут значительно отличаться от тех, что заложены в генеральных планах городов. Отсутствие в настоящее время таких программ и планов перекладывает задачи среднесрочного планирования развития дорожной сети в плоскость оперативного управления процессом принятия решений, основанного либо на коллегиальном принципе, либо на принципе единоначалия. Подобные принципы формирования транспортной политики либо размывают ответственность за конечный результат, либо имеют большую вероятность принятия ошибочных решений, в перспективе еще больше усугубляющих положение в дорожно-транспортном комплексе городов.

В итоге складывается ситуация, когда, имея в распоряжении полный набор разработанных документов регионального и местного уровня в области развития дорожно-транспортного комплекса, муниципальные службы оказались не в состоянии системно осуществлять процесс транспортного планирования. Возникает необходимость в разработке документа не столько в развитие уже созданных документов генерального планирования, сколько некоего руководства в принятии среднесрочных и оперативных решений, направленных на улучшение транспортной ситуации в городах. Нужен максимально функциональный документ как основа принятия оперативных управленческих решений в области транспортного планирования городов.

Для решения этих задач возникает необходимость разработки Концепции транспортного планирования и организации движения на территории города – специального документа, учитывающего особенности каждого города. Данная Концепция должна определять цель, задачи, приоритеты, основные направления формирования транспортной политики органов местного самоуправления городов и механизмы её реализации в области совершенствования транспортного планирования и организации дорожного движения в этих городах.

Концепция может стать тем программным документом, который позволит властям разрабатывать целевые программы, обоснованно и целенаправленно включать в очередной годовой бюджет гарантированное финансирование на развитие своей транспортной системы.

Системное решение всех рассмотренных направлений улучшения транспортных проблем городов позволит в будущем обеспечить необходимые условия достижения высокого качества транспортного обслуживания, наиболее эффективное использование всех видов городских ресурсов, повышение степени использования городских территорий, улучшение качества жизни населения.

Проблема является чрезвычайно важной и требует для своего решения систематической работы органов муниципальной власти.

В этой связи сегодня необходимо:

1. Федеральным органам государственной власти осуществить нормативно-правовую и организационную работу по созданию Центров организации дорожного движения во всех субъектах РФ, основной деятельностью которых было бы проектирование работ, необходимых для бесперебойного функционирования безопасной и эффективной системы дорожного движения на автодорожной сети.

2. Администрациям крупных муниципальных образований разработать и принять концепцию транспортного планирования и организации дорожного движения на территории городов.

3. Предусмотреть при разработке «Схемы территориального планирования», приоритетный блок в области градостроительства, учитывающий развитие транспортных систем.

4. Продолжить совершенствование нормативно-правовой базы градостроительства, относящейся к компетенции субъектов РФ. Разработать и утвердить «Нормативы градостроительного проектирования в области транспортного обслуживания на территории города».

5. В части решения вопросов проектирования, строительства активно привлекать научные и образовательные учреждения края в проведении исследовательских работ по направлениям устойчивого развития транспортной инфраструктуры поселений, отработке рациональ-

ных проектных решений.

1. Пугачёв И.Н. Методология развития эффективного и безопасного функционирования транспортных систем городов. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – 260 с.

2. Донченко В.В., Кунин Ю.И., Казьмин Д.М. К вопросу о разработке и реализации единой государственной политики в области организации дорожного движения // Транспортная безопасность и технологии (журнал-каталог). – 2007. – №3. – С. 25-37.

3. Пугачёв И. Н. Проблемы модернизации транспортных систем городов // Транспортное строительство. – 2008. – №8. – С.5-9.

4. Якимов М. Р. Транспортные системы крупных городов. Анализ режимов работы на примере города Перми. – Пермь: Перм. гос. техн. ун-т, 2008. – 184 с.

Получено 14.04.2010

УДК 656.13

С.А.АЗЕМША, канд. техн. наук

Белорусский государственный университет транспорта, г.Гомель

В.Н.СТУКАЧЕВ, канд. техн. наук

ГНУ «Объединенный институт машиностроения НАН Беларуси», г.Минск

РАСЧЕТ ПОТЕРЬ ОТ НЕПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ ПРОСТОЕВ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЗОНЕ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РЕГУЛЯРНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В г.ГОМЕЛЕ

Пассажи́рские городские перевозки являются стратегически важной отраслью народного хозяйства Республики Беларусь. От качества транспортного обслуживания населения во многом зависят такие важные показатели, как производительность труда, психофизиологическое состояние пассажиров, а также социальные настроения в целом. В данной статье на основании ранее проведенных исследований временных потерь маршрутных транспортных средств в зоне остановочных пунктов г.Гомеля дается экономическая оценка указанным потерям.

Пасажи́рські міські перевезення є стратегічно важливою галуззю народного господарства Республіки Беларусь. Від якості транспортного обслуговування населення багато в чому залежать такі важливі показники, як продуктивність праці, психофізіологічний стан пасажирів, а також соціальні настрої в цілому. В даній статті на підставі раніше проведених досліджень тимчасових втрат маршрутних транспортних засобів у зоні зупинних пунктів м.Гомеля дається економічна оцінка зазначеним втратам.

Passenger city transportations are strategically important branch of a national economy of Byelorussia. Such important indicators in many respects depend on quality of transport service of the population as labour productivity, a psychophysiological status of passengers, and also social moods as a whole. In given article on the basis before the spent researches of time losses of routeing vehicles in a zone of stopping points the economic estimation is given to the specified losses.

Ключевые слова: маршрутное транспортное средство, регулярное сообщение, остановочный пункт маршрутного транспортного средства, простой маршрутных транспортных средств, потери времени пассажирами, стоимость потерь времени.

В настоящее время порядок посадки-высадки пассажиров маршру-