

8.Далека В.Х. Оцінка ресурсовикористання на підприємствах міського електро-транспорту // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып. 46. – К.: Техніка, 2002. – С. 189-196.

Отримано 17.09.2003

УДК 656.256

В.С.ВІНИЧЕНКО, канд. техн. наук, М.В.ЛЯХОВ
Харківська державна академія міського господарства

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ХАРКОВА

Аналізується сучасний стан у сфері надання транспортних послуг населенню Харкова. Даються пропозиції щодо поліпшення функціонування транспортної системи міста.

Розв'язання транспортної проблеми і надання керованості процесам у сфері пасажирських перевезень є однією з найважливіших передумов підвищення ефективності функціонування міського господарства в цілому.

У роботах [1-4] окреслені деякі тенденції, що почали спостерігатися в транспортній системі Харкова з початку 90-х років минулого сторіччя і наявність яких призводить до суттєвого ускладнення управління транспортним комплексом міста. При цьому невирішеною частиною загальної проблеми залишаються відсутність комплексного підходу при створенні програми розвитку транспортної системи Харкова і невизначеність першочергових маловитратних рішень, спрямованих на покращення транспортного обслуговування населення міста.

Метою даної роботи є розробка заходів, спрямованих на збереження функціональних можливостей транспортної системи Харкова і вирішення першочергових завдань перевезення пасажирів.

У даний час в Харкові щодобово перевозиться всіма видами міського пасажирського транспорту (метрополітен, тролейбус, трамвай та автобус) близько 1,6 млн. пас., у тому числі Харківським комунальним підприємством (ХКП) “Міськелектротранс” – 879,5 тис. пас. або 53%, державним підприємством (ДП) “Харківський метрополітен” – 622,2 тис. пас. або 37,5%, автобусними перевізниками – 156,9 тис. пас. або 9,5%.

Наведені дані свідчать, що більше 90% пасажирських перевезень в обласному центрі здійснює міський електротранспорт (МЕТ), який у тому числі перевозить практично весь пільговий контингент пасажирів (27 категорій). Велика частка пасажирів пільгового контингенту і неповна компенсація збитків за їх перевезення з боку держави суттєво

погіршують фінансовий стан підприємств МЕТ. Особливе занепокоєння викликає стан парку рухомого складу МЕТ. Так, на сьогодні 73% трамваїв і 78% тролейбусів ХКП “Міськелектротранс” відпрацювали свій амортизаційний ресурс. Через відсутність коштів на оновлення парку рухомого складу МЕТ його чисельність скоротилась порівняно з 1991 р. більше ніж на 500 одиниць, що знижує якість транспортного обслуговування населення міста. Порівняно з 1990 р. загальний обсяг пасажироперевезень у 2001 р. зменшився майже у 2 рази. Якщо не буде вирішено проблему оновлення парку рухомого складу МЕТ, то обсяг пасажироперевезень екологічно чистими видами транспорту в Харкові буде неухильно зменшуватися і зростатиме частка мешканців, які користуються індивідуальним автотранспортом.

Загальна протяжність вулично-дорожньої мережі Харкова складає 1538,8 км з площею 13613,5 тис. м². Протяжність доріг з удосконаленим покриттям становить 834,3 км, що складає 54,2% від їх загальної протяжності. Кількість мостів і шляхопроводів, що знаходяться в комунальній власності, – 54 одиниці, пішохідних мостів – 5, підземних пішохідних переходів – 10, вулиць міста, що не впорядковані, – 325 км.

Статистичні дані свідчать, що останнім часом кількість індивідуальних автотранспортних засобів у Харкові щорічно збільшується на 10-15 тис. одиниць. Прогноз рівня автомобілізації населення показує, що до 2015 р. він може досягти значення 220-250 автомобілів на 1000 мешканців, тобто зросте більше ніж удвічі в порівнянні з теперішнім рівнем. Оскільки сьогодні пропускна здатність вулично-дорожньої мережі центральної частини Харкова вичерпана, то вже найближчим часом в місті загостриться так звана транспортна проблема.

Одним з важливих джерел фінансових надходжень до міського бюджету Харкова може стати надання муніципальних послуг з платного паркування автотранспортних засобів (АТЗ). Обстеження ділянок платного паркування показують, що сучасний обсяг фінансових надходжень до міського бюджету від надання послуг з платного паркування дуже малий і не відповідає рівню автомобілізації населення міста.

Основними негативними факторами, що обмежують розвиток системи пасажирського транспорту Харкова, можна вважати: невизначеність пріоритетів кожної складової транспортної системи відповідно до її провізної спроможності, ресурсовитратності, рівня самофінансування; відсутність довгострокового і науково обґрунтованого прогнозу щодо зміни транспортної рухомості населення міста, ресурсного та фінансового забезпечення окремих видів транспорту; низька інвести-

ційна активність з боку держави і комерційних структур; невідповідність існуючої дорожньо-транспортної мережі та маршрутної системи змінам у потребах населення в переміщеннях; низький рівень доходів основної частини населення міста, наявність чисельного пільгового контингенту і висока бюджетна залежність через це МЕТ; невідповідна сучасним вимогам структура системи управління транспорту; недостатня нормативна й законодавча база.

Процес реформування міського пасажирського транспорту повинен передбачати: виконання всебічного аналізу, створення системи контролю пасажиропотоків у місті, визначення критеріїв оптимальності функціонування транспортної системи міста, складання її енергетичного балансу та фінансового бюджету, розробку пропозицій і виконання реконструкції дорожньо-транспортної мережі та маршрутної системи міста, удосконалення структури транспортних підприємств, визначення джерел фінансування для реформування транспортної системи міста, впровадження багаторівневої системи управління транспортом з розподілом функцій контролю та керування, розробка і впровадження програм навчання та підвищення кваліфікації керівного складу підприємств транспорту, працівників органів управління транспортом, удосконалення нормативної та законодавчої бази в напрямку демонополізації та розвитку конкуренції на ринку надання транспортних послуг, створення рівних умов для функціонування транспортних підприємств усіх форм власності.

Забезпечити ефективний контроль за діяльністю транспортних підприємств усіх форм власності може муніципальна служба міського транспорту, підпорядкована Головному управлінню житлово-комунального господарства Харківської міської ради. До її основних функцій входять:

- координація роботи усіх видів міського транспорту (метрополітен, трамвай, тролейбус, автобус, легкові таксі);
- контроль регулярності руху пасажирського транспорту;
- формування міської маршрутної мережі;
- контроль за виконанням перевізниками правил перевезення пасажирів;
- укладання договорів з перевізниками і контроль за їх виконанням;
- постійний аналіз пасажиропотоків, їх прогнозування і розробка перспективних заходів з розвитку транспортної системи міста;
- прогнозування стану транспортної системи та окремих видів транспорту;

- контроль впливу транспорту на екологічний і санітарний стан міста.

Джерелами фінансування муніципальної служби можуть бути надходження від транспортних підприємств як сплата за надані послуги, надходження від транспортної інфраструктури та об'єктів придорожнього сервісу.

Здається доцільним внесення змін у нормативні документи щодо передачі права ліцензування міських пасажирських перевезень органам місцевого самоврядування.

Одним з найбільш ефективних механізмів економічного управління транспортною ситуацією в Україні, зокрема в Харкові й Харківській області, може бути введення у вартість пального цільового податку в розмірі 5-7% від його вартості, спрямованого на розвиток транспортної системи, з одночасною відміною податку з власників транспортних засобів як такого, що не відповідає сучасним соціально-економічним умовам.

Концепція розвитку міського пасажирського транспорту повинна будуватися з визнанням того, що основним перевізником в Харкові, враховуючи його радіальне планування, коли більшість транспортних зв'язків здійснюється через його центральну частину, має бути метрополітен.

З метою швидкого і комфортного сполучення між Салтівським житловим масивом та іншими районами міста слід ввести в дію ліній швидкісного трамваю.

Треба розробити нормативи з транспортного обслуговування мешканців Харкова, відповідно до яких повинна удосконалюватися транспортна система.

Кожний пасажир має усвідомлювати, що він споживає транспортні послуги, отримання яких необхідно сплачувати. Тому додаткові надходження до міського бюджету може дати розробка гнучкої системи тарифів і проїзних документів для всіх соціальних груп населення міста.

Повинно бути вирішене питання про повну компенсацію транспортним підприємствам збитків за перевезення пільгового контингенту за рахунок коштів державного і міського бюджетів або шляхом впровадження адресних виплат на здійснення транспортних пересувань верствам населення з низьким рівнем доходів.

Увважається доцільним введення диференціації плати за паркування АТЗ залежно від місця розташування ділянки платного паркування та часу стоянки, скорочення переліку водіїв автотранспортних засобів, які звільнені від сплати збору за паркування. Окрім цього, для покра-

щення екологічного і санітарного стану Харкова необхідно визначити межі центру міста, в'їзд в який буде дозволятися тільки після сплати цільового збору. Межі цієї центральної зони міста мають визначатися радіусом пішохідної доступності до головних пунктів тяжіння мешканців. Реалізація цього заходу потребує будівництва багатоповерхових паркінгів біля границь центральної частини міста.

Додаткове поповнення бюджету Харкова може дати введення плати за пересування АТЗ по окремих ділянках вулично-дорожньої мережі міста з покращеними умовами руху.

Харків зв'язаний автобусними маршрутами у межах області з 42 населеними пунктами, при цьому середньодобове відправлення пасажирів у міжміському й приміському сполученнях складає, відповідно, 9580 і 11738 пасажирів за добу. Для покращення обслуговування пасажирів та створення зручних умов для їх пересадки необхідно провести реконструкцію центрального автовокзалу (пр.Гагаріна, 22), автостанції №2 (вул.Суздальські ряди, 12), автостанції №3 (пл.Повстання, 6). Для подальшого розвитку приміських маршрутів передбачити будівництво автостанцій біля торговельного центру „Барабашова”, в житлових масивах Салтівки, Олексіївки, Холодної гори та інших перспективних вузлів міського транспорту.

Вулично-дорожня мережа Харкова формувалася до 70-х років і в останній час не підлягала реконструкції та розвитку, незважаючи на те, що кількість міського транспорту за цей період зросла більше ніж утричі. Оскільки існуюча структура транспортних магістралей міста являє собою радіальну систему, що сходиться в центрі, який сьогодні є діловим центром, то зростання кількості міського транспорту призвело до збільшення інтенсивності дорожнього руху по вулицях Чернишевського, Артема, Пушкінській та інших, що знаходяться в центральній частині міста. Тут виникають транспортні затори в денний і вечірній час. У цілому це призводить до падіння пропускної спроможності вулично-дорожньої мережі і швидкостей руху.

Як невідкладні заходи по виходу із становища, що склалося, та з метою збереження історичної частини центру міста від транзитних потоків транспорту необхідно приступити до створення „трикутника” міських магістралей шляхом будівництва „пробивки” вул.Весніна на вул. Новгородську, закінчення реконструкції вул.Клочківської.

Залученню інвестицій у транспортну галузь міста сприятиме створення рівних умов для функціонування транспортних підприємств усіх форм власності, впровадження ринкових методів господарювання, забезпечення економічного механізму впливу на ефективність функціонування даної сфери з боку органів місцевого самоврядування.

1. Шутенко Л.М., Семенов В.Т., Ковалевський Г.В., Тітяев В.І., Карпушин Е.І., Великих О.О., Тимошенко В.М., Ткачов О.В. Концепція комплексного соціально-економічного розвитку м. Харкова до 2010 р. // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып. 24. – К.: Техніка, 2000. – С. 3-43.

2. Виниченко В.С. Проблемы организации взаимодействия разных видов пассажирского транспорта // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып. 16. – К.: Техніка, 1998. – С. 101-103.

3. Виниченко В.С. Обследование участков платной парковки транспортных средств // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып. 22. – К.: Техніка, 2000. – С. 189-190.

4. Виниченко В.С. Интегрированная автоматизированная система управления предприятием городского электрического транспорта // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып. 36. – К.: Техніка, 2002. – С. 351-354.

Отримано 17.09.2003

УДК 625.46 : 006.354

В.Б.БУДНИЧЕНКО, канд. техн. наук, В.В.КРИВУЛЯ

Науково-виробувальний центр „Міський електричний транспорт”, м.Київ

НОРМАТИВНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОЕКТУВАННЯ ТРАМВАЙНИХ ВАГОНІВ

Розглядаються принципи визначення габаритної ширини трамвайних вагонів при їх проектуванні із застосуванням вимог міжнародних стандартів.

В останні роки трамвай як вид транспорту швидко розвивається у багатьох розвинених країнах і поступово стає основним видом наземного міського громадського транспорту. В даний час в Україні розпочато проектування та виробництво трамвайних вагонів, але нормативна база для їх проектування відстає від вимог часу [1].

На основі досліджень і створення конструкції кузова трамвайного вагону розроблено основний нормативний документ, на підставі якого розробляються трамвайні вагони. Вказаний стандарт розповсюджується тільки на вагони колії 1524 мм, тоді як в Україні знаходяться в експлуатації і вагони колії 1000 мм [2].

Метою даної роботи є розробка нормативного забезпечення проектування трамвайних вагонів і встановлення оптимальних значень їх габаритних розмірів з урахуванням вимог діючих нормативних документів. До габаритних розмірів вагона відноситься і габаритна ширина, але відсутня методика її визначення, що враховує умови експлуатації трамвайних вагонів.

Максимальна ширина вагона повинна забезпечувати безпечну відстань між двома вагонами, що рухаються в зустрічному напрямку на прямолінійній ділянці колії. При цьому максимальна ширина вагона може бути розрахована на підставі вимог СНіП 2.05.09 і "Правил экс-