

формулювання бачення кластера, визначення напрямків діяльності.

2) Агломерація: питання меж, проведення первинного огляду транспортних і інших підприємств – потенційних учасників кластера, який формується; ідентифікація і пріоритизація визначених фірм, підприємств і організацій, формування групи лідерів.

3) Виникнення кластера – об'єднання визначених підприємств і організацій, то бач формування окремої економічної одиниці: визначення напрямків діяльності, розробка безпосереднього плану дій, розробка стратегічного плану.

4) Розвиток кластера: формування нових організацій, надаючих послуг декільком фірмам в ростючому кластері. Наприклад, науково-дослідницькі інститути, спеціалізовані навчальні заклади, бізнес-асоціації збільшують важливість, престиж, і привабливість кластера.

Опираючись на світовий досвід, можна сказати, що кластеризація є одним з шляхів розвитку економіки територій. Актуальним можна вважати формування транспортно-логістичного кластера на території Харківського регіону, який має вигідне економіко-географічне положення, необхідну інфраструктуру, тяготеє до наявних і перспективних центрів ділового співробітництва.

ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ

Я.В. САНЬКО, канд. техн. наук

Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

61002 Україна, м. Харків, вул. Революції, 12

e-mail: yron08@rambler.ru

Процес містобудівного проектування багато в чому визначається величиною населеного пункту. Питання розселення жителів міста стосовно місць прикладання праці, транспортного обслуговування міського населення, розвитку загальноміського центра, забезпечення зв'язку із приміською зоною й багато іншого здобувають у великих містах особливу гостроту. Саме тому норми й правила планування й забудови міст пов'язані з величиною проєктованого міста, що визначається кількістю жителів.

Територія міста по функціональному призначенню й характеру використання підрозділяється на сільбищу, виробничу, у т.ч. зовнішнього транспорту, і ландшафтно-рекреаційну.

Розглянемо наступні транспортні характеристики планувальної структури міста:

1) ступінь непрямолінійності сполучень;

- 2) рівень завантаження центрального транспортного вузла;
- 3) пропускна здатність вулично-дорожньої мережі;
- 4) ступінь складності перетинань магістральних вулиць;
- 5) щільність вулично-дорожньої мережі міста.

Основним недоліком таких показників, як ступінь непрямолінійності сполучень та щільність вулично-дорожньої мережі міста, є використання їх усереднених значень.

В ході досліджень було запропоновано розрахувати параметри роботи транспортної мережі:

- при організації пішохідного руху по вулиці Гіршмана;
- при організації пішохідного руху по вулиці Іванова;
- при організації пішохідного руху по вулиці Скрипника.

Для проведення досліджень щодо визначення закономірностей формування раціональної структури вулично-дорожньої мережі міст було розраховано параметри функціонування транспортної мережі при забороні руху окремими ділянками (тобто організація пішохідних зон). Критерії, які були розраховані при моделюванні параметрів транспортної мережі, наведені у таблиці.

Характеристика параметрів транспортної мережі

Параметри транспортної мережі	Варіанти			
	Вихідний	Перший	Другий	Третій
Ефективність функціонування, год.	205,7	207,2	207,5	204,5
Середня швидкість руху, км/год.	45,9	46,5	46,3	45,6
Середній коефіцієнт зміни швидкості	0,23	0,22	0,22	0,24
Середній коефіцієнт завантаження дороги рухом	0,41	0,4	0,4	0,42
Сумарна довжина мережі доріг, км	13,2	12,8	12,7	12,5

В ході досліджень ми обрали фактори, що впливають на функціонування транспортної мережі. Було визначено залежності впливу параметрів ВДМ на характеристики функціонування транспортної мережі. Так при загальній довжині мережі 12,8 км спостерігається найбільша середня швидкість руху – 46,5 км/год. При загальній довжині мережі 12,7 км спостерігається найбільший критерій ефективності функціонування транспортної мережі – 207,5 годин та найменші коефіцієнти зміни швидкості й завантаження дороги рухом.