

які працюють на маршрутах більше місяця, можуть пояснити це.

Ми розглянули тільки один метод швидкої обробки статистичних даних, але є й інші, що дають швидкі надійні результати і які можуть бути з успіхом застосовані для оцінки функціонування інших об'єктів транспортної інфраструктури.

1. Нескорожений Б. Не биржей единой // Компаньон. – 1998. – №32. – С. 40-42.

2. Доля В.К. Методы организации перевозок пассажиров в городах. – Харьков: Основа, 1992.

Отримано 15.01.2002

УДК 72.01.711.1

Э.В.ШАПОВАЛОВ

Украинский государственный научно-исследовательский институт проектирования городов "Діпромiста", г.Киев

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В РАЙОНАХ И ГОРОДАХ УКРАИНЫ

После становления в Украине рыночных отношений во многих отраслях транспортного комплекса изменились приоритеты и сфера деятельности. В связи с этим рассматриваются перспективные направления использования различных видов транспорта, заложенные в основу проектирования Генеральной схемы планировки территории Украины и при проектировании генеральных планов городов.

Рыночные отношения в Украине в значительной степени влияют на развитие транспортного комплекса страны. Именно рентабельность работы транспортных отраслей определяет изменение сфер деятельности, сворачивание традиционных коммуникаций одних видов транспорта и развитие других.

Выполняя проект Генеральной схемы планировки территории Украины, специалисты "Діпромiста" еще в начале 90-х годов разработали концепцию сфер деятельности отдельных видов транспорта на традиционных и приоритетных направлениях. По их мнению, в перспективе не должны измениться объемы перевозок и сфера деятельности железнодорожного транспорта на средние (300-500 км) и большие расстояния (100-1000 км), автомобильного транспорта на малые (до 100 км) и средние расстояния (300-500 км). На короткие (до 100 км) и средние расстояния (до 300 км) межгосударственных отдельных маршрутах (до 1000 км и более) перевозки пассажиров и грузов должны перейти с железнодорожного транспорта на автомобильный.

В свою очередь, в пределах Украины железнодорожный транспорт должен принимать перевозки с воздушного транспорта.

Для приближения уровней скоростей сообщения и комфортности

перевозок железнодорожным транспортом к воздушному на железнодорожном транспорте потребуются резкое увеличение скоростей сообщения, применение нового подвижного состава. В связи с этим на сети железнодорожных линий должна создаваться сеть транспортных коридоров.

Такую же сеть коридоров необходимо организовать и на сети автомобильных дорог.

Что касается водного транспорта, то его сферу деятельности нужно сконцентрировать на межконтинентальных и межгосударственных направлениях, на которых нельзя перевозить грузы другими видами транспорта.

Вне конкуренции на межконтинентальных и межгосударственных направлениях для пассажирских перевозок находится воздушный транспорт. На внутригородских линиях воздушный транспорт уже сократил объемы перевозок, что объясняется высокой себестоимостью перевозки пассажиров.

Такие концептуальные подходы были заложены при проектировании Генеральной схемы планировки территории Украины, а также других проектов (районные планировки областей, генеральные планы городов и населенных пунктов), которые разрабатываются институтом.

Как и на внутригосударственных транспортных коммуникациях, основным критерием, определяющим направление развития транспортного комплекса городов, является рентабельность перевозок разными видами транспорта. По этим причинам в пределах городов и на связях их с населенными пунктами пригородной зоны практически прекратились перевозки водным транспортом. Что касается перспективы развития других видов транспорта, следует отметить, что она зависит в первую очередь от состояния магистральной уличной сети городов, которая в связи с ограниченным финансированием за последние 10 лет практически не развивалась. Поэтому при проектировании генпланов городов, как правило, на первом этапе развития предлагается восстановление магистральной уличной сети с одновременным совершенствованием организации движения транспорта и развитием существующей системы массового пассажирского транспорта.

Резкий рост уровня автомобилизации в городах вынуждает по-другому подходить к решению вопроса о сохранении трамвайного транспорта. В центральных районах города, на участках наиболее напряженных транспортных магистралей сохранение линий движения трамвая представляется невозможным. По этим причинам начался демонтаж трамвайных линий в г.Киеве. Это первый пример, но, по-ви-

димому, не последний.

Учитывая сложную транспортную ситуацию в таких городах, как Львов, Одесса, Днепрпетровск, Запорожье, Донецк и др., здесь также потребуется ликвидация трамвайных линий, особенно в пределах центральных районов. Естественно, что это создаст значительные неудобства для пассажиров. Поэтому в городах, где магистральная уличная сеть не справляется с пропуском интенсивных транспортных потоков, нужно решать вопрос о строительстве внеуличных видов транспорта.

Для повышения эффективности работы существующей сети магистральных улиц в новой редакции ДБН имеются разделы, при выполнении которых можно значительно увеличить уровень пропускной способности улиц и на ближайшую перспективу предупредить заторы транспортного движения с улучшением уровня комфортности поездки пассажиров.

Получено 15.01.2002

УДК 656.078.1

В.К.ДОЛЯ, д-р техн. наук, И.П.КАРДАШ

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

К ПРИМЕНЕНИЮ ОТКРЫТЫХ СИСТЕМ В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ

Приведен структурный анализ архитектуры открытых систем управления транспортными потоками. Предложены технические требования к аппаратному обеспечению подсистем, входящих в автоматизированную систему управления движением.

В любом современном крупном городе Украины из-за резко возросшей интенсивности транспортного движения актуальной является задача координированного управления движением потоков автомобилей через группу перекрестков. Опыт развитых стран мира показывает, что эта проблема решается, как правило, с применением компьютерной техники [1].

Повышение эффективности управления движением транспорта связано с применением современных автоматизированных систем управления движением (АСУ-Д), основой проектирования которых являются:

- логическая и информационная интеграция различных уровней управления;
- распределенность задач и функций управления;
- широкое применение цифровой техники, локальных сетей, интернет-технологий.