

донний досвід дослідження цієї проблеми свідчить про те, що її вирішення лише традиційними методами організації та регулювання дорожнього руху дає змогу дещо виправити транспортну ситуацію, проте не кардинально її покращити. Натомість має використовуватись цілеспрямована транспортна політика, основним завданням якої є стимулювання розвитку автомобілізації та зменшення частоти користування індивідуальними автомобілями. Передбачається застосування заходів двох методологічних напрямків: перший передбачає застосування низки заходів, що стимулюють користування альтернативними засобами пересування (зокрема міським пасажирським транспортом загального користування); другий – стримування користування індивідуальними автомобілями (уведення плати за в'їзд у центральну частину міста, стягування плати за паркування тощо) [1].

Найбільш відчутними проблеми з транспортними заторами спостерігаються у центральних частинах міст, де сконцентрована значна кількість місць транспортного тягіння. У таких умовах вирішення транспортних проблем шляхом реконструкції вулично-дорожньої мережі значно обмежені, що пов'язано з наявністю історично сформованої забудови. Крім цього, щільність вулично-дорожньої мережі у центральній частині старих міст є достатньо високою. Це є причиною виникнення мережних заторів.

Питання управління транспортними потоками у насичених мережах є недостатньо дослідженими та потребують впровадження систем адаптивного управління, виходячи з довжини черг транспортних засобів, що формуються у перехресті.

1. Броддус А. Управління попитом на транспортні послуги: інструкція / А. Броддус, Т. Літман, Г. Менон. – Ешборн: GTZ, 2009. – 136 с.

## **РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ МІСТ ОРІЄНТОВАНИЙ НА ГРОМАДСЬКИЙ ПАСАЖИРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ**

*Перов С.С.*

*Науковий керівник – Понкратов Д.П., канд. техн. наук., доцент*

Попит мешканців міста на транспортні послуги є вихідною характеристикою при розробці проектних рішень в сфері організації транспортних процесів міста. Цей попит характеризується потребою мешканців міста здійснювати пересування, що розосереджені, як у просторі, так і в часі, та можуть відрізнятися за метою їх здійснення (трудова, культурно-побутова). Просторова розосередженість пересувань визначається взаємним розміщенням пунктів відправлення та призначення у плані міста.

Найважливішою характеристикою є рухомість населення, яка характеризує кількість пересувань, що в середньому припадає на одного мешканця міста на рік.

Пересування можуть бути реалізовані у різний спосіб. Загалом їх поділяють на пішохідні й транспортні. В свою чергу, транспортні пересування розрізняють за видом транспорту, який використовується: індивідуального та загального користування. Транспорт індивідуального користування: велосипедні, автомобілі приватних власників. Міський транспорт загального користування: автобусний, трамвайний, тролейбусний, метрополітен.

Зазвичай пішохідні пересування у транспортних розрахунках не враховують, адже вони не завантажують транспортну мережу.

Використання кожного виду міського пасажирського транспорту характеризується відповідними коефіцієнтами користування транспортом. В наслідок цього, спостерігається різна структура пересувань з використанням різних видів міського пасажирського транспорту та мають питому вагу в загальному обсязі пересувань міського населення.

З огляду на користування різними видами транспорту спостерігається різна структура пересувань для різних держав. У розвинених країнах переважна більшість пересувань здійснюється з використанням індивідуальних транспортних засобів. Натомість частка маршрутного транспорту не значна.

За сучасних умов насичених пріоритетним є розвиток транспортних систем міст орієнтованих на громадський пасажирський транспорт. Такий методологічний підхід має бути заснований на плануванні певних заходів щодо підвищення привабливості послуг громадського транспорту та проведенні аналізу їх на впливу показники користування індивідуальними автомобілями.

## **ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ТЕОРІЇ КОРИСНОСТІ ПРИ МОДЕЛЮВАННІ ТРАНСПОРТНОЇ ПОВЕДІНКИ ПАСАЖИРІВ**

*Пистун К.А.*

*Науковий керівник – Понкратов Д.П., канд. техн. наук., доцент*

Для опису процесу формування пасажиропотоків у закордонній практиці застосовують теорію корисності.

В основу імовірнісної теорії корисності покладено низку припущень щодо поведінки користувачів транспортної системи [1]: