

4. Бас О. Сільський зелений туризм - пріоритетна сфера розвитку туризму у період економічної кризи. «Духм'яна піч» : матеріали Круглого столу. 21 лютого 2009 р. Київ, 2009. 203 с.

## **ДО ПИТАННЯ МОДЕЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ В ПРОЕКТАХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ МІСТ**

**Коломієць Н. С.**, студент 1 курсу факультету Архітектури, дизайну та образотворчого мистецтва

**Давідіч Н. В.**, канд. техн. наук, ст. викл. каф. Управління проектами в міському господарстві і будівництві

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова*

У сучасних умовах росту рівня автомобілізації виникає безліч проблем при організації транспортного обслуговування мешканців міст. З метою підвищення ефективності використання транспортних засобів необхідна розробка нових методів управління змістом в проектах транспортних систем міст. При цьому однією з першочергових задач є визначення параметрів потоків транспортних засобів. Визначення напрямків розвитку і реконструкції вулично-дорожньої мережі міст неможливо без надійного прогнозу розмірів руху на її ділянках. З використанням даного прогнозу можуть бути зроблені необхідні перспективні транспортні розрахунки і конкретизовані вимоги до розвитку інфраструктури міст в цілому, окремих її елементів і планувально-технічним параметрам [1]. Проектування параметрів транспортних систем міст неможливе без інформації про закономірності формування транспортних потоків і їхнього розподілу по ділянкам вулично-дорожньої мережі [2, 3].

Найважливішою і фундаментальною особливістю формування завантаження транспортної мережі є те, що вибір способів і шляхів пересування користувачами мережі впливає на той же вибір, який здійснюється іншими користувачами. Дана обставина створює зворотний зв'язок в процесі формування завантаження: вибір шляхів, що формують завантаження, заснований на зіставленні параметрів різних шляхів, тоді як параметри самі визначаються завантаженням, що склалося. Транспортні потоки, що реально спостерігаються в мережі, представляють собою деякий рівноважний стан цього процесу [4]. Розподіл обсягів руху транспортних потоків по різних маршрутах ґрунтується на бажанні водіїв робити поїздки між різними пунктами відправлення і призначення, і залежить від ступеня розвитку дорожньої мережі. Обирати маршрут руху користувач буде шляхом порівняння величини і вартості поїздки при заданому рівні обсягу руху. Однак, раніш проведені дослідження не враховували індивідуальні характеристики водіїв, які визначаються типом нервової системи. Внаслідок цього, виникає необхідність в більш детальному аналізі впливу індивідуальні характеристики водіїв, які

визначаються типом нервової системи, на розподіл транспортних кореспонденцій по вулично-дорожній мережі міста.

### **Література:**

1. Заблоцкий Г. А. Методы расчета потоков пассажиров и транспорта в городах / Г.А. Заблоцкий. – М.: ЦНТИ по гражд. стр-ву и архитектуре, 1968. – 92 с.
2. Хомяк Я. В. Организация дорожного движения / Я. В. Хомяк. – К.: Вища школа, 1986. – 271 с.
3. Печерский М. П., Хорович Б. Г. Автоматизированные системы управления дорожным движением в городах / М.П. Печерский, Б.Г. Хорович. – М.: Транспорт, 1979. – 176 с.
5. Швецов В. И. Математическое моделирование транспортных потоков / В. И. Швецов. – М.: Институт системного анализа РАН. 2003. – 189 с.

## **ХАРАКТЕРИСТИКИ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ, ЯКІ НЕОБХІДНО ВРАХОВУВАТИ ПІД ЧАС ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ**

**Куліш І. М.**, канд. наук держ. упр., с.н.с., старший науковий співробітник відділу розвитку територіальних громад і транскордонного співробітництва

*ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долишнього НАН України»*

Обраний Україною курс на європейську інтеграцію, серед іншого передбачає максимальне впровадження найкращих практик соціально-економічного розвитку вітчизняних сільських територій. Головну роль у зміні розстановки пріоритетів відіграв перехід до ринкових відносин в економіці, котрі в нашій державі, хоч і є вкрай недосконалими, та все ж дають підстави до прогнозування такого самого гармонійного розвитку сільських територій, який спостерігається у країнах ЄС.

Певний період часу було популярно до поняття «розвиток» додавати прикметник «сталий», це стосувалось дуже багатьох аспектів життя, окрім регіонів та територій, йшлося про водокористування, екологію, економіку тощо. У наукових колах точились дискусії з приводу того, якою саме має бути дефініція «сталого розвитку», у т.ч. територій.

Для сільських територій України сталий розвиток можна забезпечити за умови наявності багатьох складових:

- суспільного розвитку;
- підвищення рівня та якості життя, особливо матеріального добробуту, розвитку інфраструктури;
- створення можливостей для якнайповнішого використання наявного потенціалу;
- активності малого та середнього підприємництва; залучення у економічний обіг індивідуальних господарств;
- державної підтримки;
- використання переваг, які надає всесвітня інформатизація тощо.

Тому, задля ефективного планування соціально-економічного розвитку