

городских улиц и дорог, который широко обсуждается градостроителями (транспортниками и планировщиками) в связи с безудержным ростом автомобильного транспорта, мобильности и необходимостью совершенствования планировочных решений в генеральных планах городов. Изменение условий проживания и работы в крупнейших постсоветских городах изменили и мобильность городского населения как пешком, так и на различных видах транспорта. Быстрый рост автомобилизации привел к заторам, пробкам и тянучкам на неподготовленных для восприятия автомобильного движения на существующих улицах и дорогах. Спрос не соответствует предложениям. Высокий уровень дорожно-транспортных происшествий и продолжительной конгестии требуют создания для их ликвидации новых автомагистралей. Высокий уровень плотности населения в микрорайонах под влиянием многоэтажной застройки в 300, 500 и более человек на гектар превращает магистрали районного значения в общегородские, а городские дороги – в автострады. Свои условия комфортных и регулярных перевозок пассажиров диктуют новые виды скоростного общественного наземного транспорта, а также быстрое, безопасное, удобное и самое дешёвое велосипедное движение, но прежде всего, спокойная пешеходная ходьба на широких тротуарах и в пешеходных торговых и развлекательных центрах с отдыхом, общением, с застройкой согласно человеческому масштабу восприятия среды обитания.

УДК 656.135 (571.56 + 571.65)

Организация доставки грузов потребителям территориальным регионам

Филиппова Н.А., Беляев В.М.

Московский государственный автомобильно-дорожный университет (МАДИ)

Оптимальная схема завоза грузов в Северные регионы по целому ряду объективных причин предусматривает сложный технологический процесс: передача грузов с железнодорожного транспорта на водный, догрузку флота, задержка речных судов в устьевых пунктах северных рек, а также передача грузов с крупнотоннажного в малотоннажный флот с последующей перевозкой на автотранспорте, который доставляет груз потребителям. В каждом звене технологической цепи необходимо решать задачи, связанные с обработкой речных, железнодорожных, автомобильных транспортных средств, а также задачи взаимодействия различных видов транспорта во всех узлах перевалки и взаимного согласования работы. При решении поставленных задач рекомендуется

рассматривать три основных вида взаимодействия: технологическое, техническое и экономическое.

Первые два вида взаимодействия мало изменились в процессе проведения экономических реформ. Важным в условиях рыночных отношений является экономическое взаимодействие всех видов транспорта. Исключение речного транспорта из системы перевозок грузов в районы Крайнего Севера является невозможной (большие объёмы и небольшая стоимость), но его использование приводит к решению сложной комплексной задачи обусловленной тем, что отправители грузов в основном находятся за много километров и доставка грузов может осуществляться по различным направлениям, а схемы многовариантны.

Перевозки грузов речным транспортом в Арктические районы Северо-Востока осуществляются в судах класса «О», «М», «М-СП» (Российского речного регистра), принадлежащих ОАО «Ленское объединенное речное пароходство». Изменение макроэкономической ситуации в стране повлияло на функционирование системы планирования северного завоза как на макроуровне, так и в рамках отдельно взятой судоходной компании.

В условиях рынка плановая работа пароходства усложняется – оно самостоятельно определяет и прогнозирует параметры внешней среды, конкурентов, свои долгосрочные цели и стратегию их достижения через текущее планирование. Судоходным компаниям, осуществляющим северные перевозки, приходится решать новые задачи обоснования и выбора оптимальной технологии и организации доставки грузов потребителям; принятия обоснованных решений в изменяющихся условиях выполнения транспортного процесса. Для тех случаев, где работа речного транспорта осуществляется в условиях конкурентной среды, судоходные компании оценивают свою конкурентоспособность на рынке транспортных услуг. Организацию и контроль за выполнением плана перевозок выполняет диспетчерская служба. Управленческие функции целесообразно выполнять организованной территориальной транспортно-логистической транспортно-экспедиционной компанией, обеспечивающей согласование потребностей грузополучателя, грузоотправителей, владельцев транспортных средств и промежуточных и конечных терминальных комплексов. Схема управления характеризуется наличием замкнутого цикла передачи информации. С одной стороны, от диспетчера к управляемому объекту по цепи управления поступает информация в виде сигналов управления, с другой стороны, от объекта к диспетчеру по цепи обратной связи поступает информация о фактическом состоянии управляемого объекта. Анализ существующих методов планирования, управления и организации доставки грузов в северные регионы РФ позволил выявить специфику доставки топлива для этих условий с учётом различных вариантов взаимодействия отдельных

видов транспорта, как на объектах комплектации грузов, так и в процессе их доставки потребителям.

УДК 711.73

Предложения по классификации улиц и дорог

Гук Валерий, Стешенко М., Гук Владимир

Харьковский национальный университет строительства и архитектуры

Для обобщения, но без детализации, предлагается следующая классификация улиц и дорог:

1. **Автострады** – от автомагистралей транспортных коридоров автодорожные вводы, протрассированные касательно центров города, все пересечения выполняются согласно моделированию в разных или одном уровне при равной пропускной способности перегонов и пересечений. Количество полос движения рассчитывается, а не нормируется, в соответствии с прогнозируемой интенсивностью транспортных потоков.

2. **Магистралей общегородского значения** – обеспечивают транспортную связь районов между собой с центром города и промзонами, в зависимости от перспективных размеров транспортных потоков, на основе моделирования пересечения выполняются в одном и в разных уровнях. Обязательно дублируют автострады. Предусматриваются полосы для наземного общественного транспорта. Ширина проезжей части определяется по количеству полос движения с обязательным устройством местных проездов вдоль застройки в две-три полосы и гостевых стоянок.

3. **Улицы** – пространство для обслуживания прилегающей малоэтажной застройки. Ширина в две-три полосы с устройством гостевых стоянок, вело путей и планировочными ограничениями скорости до 35 км/ч.

4. **Местные проезды и подъезды** – транспортные подъезды к прилегающей застройке внутри микрорайонов и к отдельным зданиям и сооружениям. Обязательно двухполосные с гостевыми стоянками и планировочным ограничением скорости движения до 15 км/ч.

5. **Пешеходные улицы** – главные улицы районов и города с местами отдыха площадями и скверами. Целесообразно размещать в исторической части города и по берегам водоёмов.

6. **Велоулицы** – велопути, связывающие все районы города и пассажирообразующие центры между собой, оборудуются велосипедной инфраструктурой. Прокладываются по существующим улицам, бывшим магистралям районного значения, превращая их общегородские.

7. **Городские дороги** – призваны для организации грузовых перевозок к логистическим центрам, промпредприятиям и торговым центрам.