

Для зменшення рівня шуму у містах та підвищення комфорту всіх учасників дорожнього руху необхідно встановлювати шумопоглинальні екрани та озеленювати вулиці і пішохідні зони.

Список літератури

1. Шандала М. Г. Окружающая среда и здоровье населения / М. Г. Шандала, Я. И. Звенияцкий. – Киев: Здоровье, 1988. – 152 с.
2. Дідковський В.С, Акименко В.Я., Запорожець О.І. та ін. Основи акустичної екології. – Кіровоград: Поліграфічно-видавничий центр ТОВ "Імекс ЛТД", 2001. – 520 с.
3. Заєць В.П., Дідковський В.С., Контар М.В. Акустичний вісник - Київ, 2009. – Том 12 – С. 25-30.

УДК 656.96

ІННОВАЦІЙНИЙ ПІДХІД ОРГАНІЗАЦІЇ ІНТЕРМОДАЛЬНИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ В ЛАНЦЮГАХ ПОСТАЧАЊ

INNOVATIVE APPROACH OF THE ORGANIZATION OF INTERMODAL CONTAINER TRANSPORTATION IN SUPPLY CHAINS

Олександра Орда

*Харківський автомобільно-дорожній університет,
61002 м. Харків, вул. Ярослава Мудрого, 25*

Innovative approach of organization of intermodal container transportation as a complex integrated system with interaction on the cooperation's principles of participants have been researched.

Сучасний рівень розвитку контейнерних перевезень вантажів у світі вимагає розробки та втілення інноваційних рішень в рамках комплексного підходу щодо розвитку сучасних транспортних технологій. Участь України у проектах з розвитку Міжнародних транспортних коридорів, який розраховані на забезпечення міжнародних торгових відносин між країнами Азії та Європи, передбачає не тільки отримання країною доступу до міжнародного ринку транспортно-логістичних послуг, а й проведення інноваційної політики з розвитку перевезення вантажів у контейнерах, розробки єдиних тарифів та уніфікованої документації, розвитку конкуренції на ринку транспортно-експедиторських послуг [1].

Інноваційний підхід до організації інтермодальних контейнерних перевезень вантажів в ланцюгах постачань передбачає створення складної інтегрованої системи доставки з динамічним характером, яка в кожний момент часу характеризується відповідними ситуаціями, обумовленими станом, діями та функціональними зв'язками кожного з множини учасника. З метою впровадження сучасних технологій систему доставки доцільно розглядати як комплекс підсистем: система технологічних процесів; система інформаційних процесів, пов'язаних із оформленням різноманітної документації, інформаційним забезпеченням технологічних операцій з вантажем в пунктах стикування діяльності учасників доставки; система організаційних процесів та управління, пов'язаних зі встановленням зв'язку між елементами системи, управлінням ресурсами, перебудовою структури системи доставки, яке здійснюється єдиним оператором; а також пов'язані з розробкою рекомендацій щодо прийняття управлінських рішень при обслуговуванні замовника. Ефективна організація передбачає отримання оптимальної схеми доставки контейнерів при найбільш раціональному поєднанні діяльності суб'єктів транспортного

ринку орієнтовно на ресурсні можливості кожного з них, а також до вимог замовника, за умовою функціонування системи на принципах кооперації учасників та синхронізації технолого-логістичних параметрів функціонування елементів складної системи.

Список літератури

1. Орда О.О. Методологія оцінювання синергетичного ефекту при організації інтермодальних контейнерних перевезень в ланцюгах постачань на принципах кооперації учасників / Вісник машинобудування та транспорту. – Вінниця: ВНТУ, 2017. – Вип. 2(6). – с.110-116.

УДК 656.11

РЕЗЕРВИ ПРОПУСКНОЇ ЗДАТНОСТІ У МІСТАХ ЗІ ЩІЛЬНОЮ ЗАБУДОВОЮ

CAPACITY RESERVES IN CITIES WITH DENSELY BUILT-UP AREAS

Романа Бура, Сергій Максимюк

*Національний університет «Львівська політехніка»
79013, м. Львів, вул. С. Бандери, 32*

In the work are analyzed factors, which have impact on capacity change of street sections with different planning. There are reviewed methods of streets and intersections capacity increasing including peculiarity of public transport movement. Also there is analyzed impact of information provision of traffic participants on its size and possibilities of increasing in terms of geometric parameters stability.

На сьогоднішній день великі міста з існуючою щільною забудовою все частіше зіштовхуються з проблемою збільшення рівня автомобілізації, оскільки на ділянках вулиць у різних частинах міст пропускна здатність є різною, і дуже часто коефіцієнт завантаження дороги рухом є досить високим (понад 0,8 – 0,9).

Під пропускною здатністю вулиці розуміють максимальну кількість транспортних засобів, які можуть перетнути її поперечне січення за одиницю часу при забезпеченні заданої швидкості та безпеки руху. Існує кілька чинників, які впливають на величину пропускної здатності. До основних належать: тип покриття, кількість смуг руху та їх ширина, склад транспортного потоку, поздовжні ухили [1,2]. До прикладу, на околицях м. Львова та в нових житлових районах пропускна здатність є вищою, оскільки вулиці там побудовані з урахуванням цих чинників. Проте, існують вулиці, де, попри широку проїзну частину, якість дорожнього покриття є незадовільною, що значно зменшує їх пропускну здатність. Кардинальною іншою є ситуація в центральній частині міста, оскільки вулиці там сформовані історично, тип покриття практично всюди бруківка, вони є вузькими, переважно з 1x1 смугою руху. До того ж, існує багато випадків різкого звуження проїзної частини, особливо у місцях з високою інтенсивністю руху транспортного потоку. На практиці ж пропускна здатність вулиці визначається пропускною здатністю вузьких місць на ній.

Склад транспортного потоку має значний вплив на пропускну здатність вулиць: зі збільшенням частки вантажного та громадського транспорту пропускна здатність зменшується [1,2]. Проте, проблему вантажного транспорту вирішити легше, заборонивши їм рух на певних ділянках вулично-дорожньої мережі. Оскільки у м. Львові значну частину транспортного потоку складає громадський транспорт, рух якого заборонити неможливо, особливо трамваї та тролейбуси, які є неманевреними та мають невеликі швидкості (15-20