

що забезпечують роботу гомогенізаторів з диспергування рідини, і можуть бути встановлені в будь-якому місці судна.

Якщо неможливе використання нафтозалишків в котлах, вони можуть бути знешкожені в спеціальних установках – інсінераторах.

1. Стаценко В. Н., Карастелев Б. Я. *Использование водо-топливных эмульсий для форсировки судовых котлов // Учет особенностей ДВ бассейна для проектирования и модернизации судов.- Владивосток, 1995.- С. 149–152.* 2. Стаценко В. Н., Карастелев Б. Я., Суменков В. Н. *Результаты экспериментальных исследований интенсивности отложений на газовой стороне поверхностей нагрева котла // Труды ДВГТУ. Вып. 125.- Владивосток. 1999.- С. 104 – 108.* 3. Свищев Г. В., Решетников И. П., Кучеренко А. С. *Утилизация нефтяных остатков способом гидродинамической и химической обработки // Судовые энергетические установки и оборудование: Сб. научн. трудов ЦНИИ морского флота.- Л. 1984.- С. 130–137.*

УДК 625.72

А. Білоус, І. Коник

Національний університет "Львівська політехніка"

АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ НА МІСЬКИХ МАГІСТРАЛЯХ ЛЬВОВА

© Білоус А., Коник І. 2002

Виконано експериментальні дослідження та аналіз транспортних потоків міських магістралей Львова з погляду технологій енергоресурсозбереження

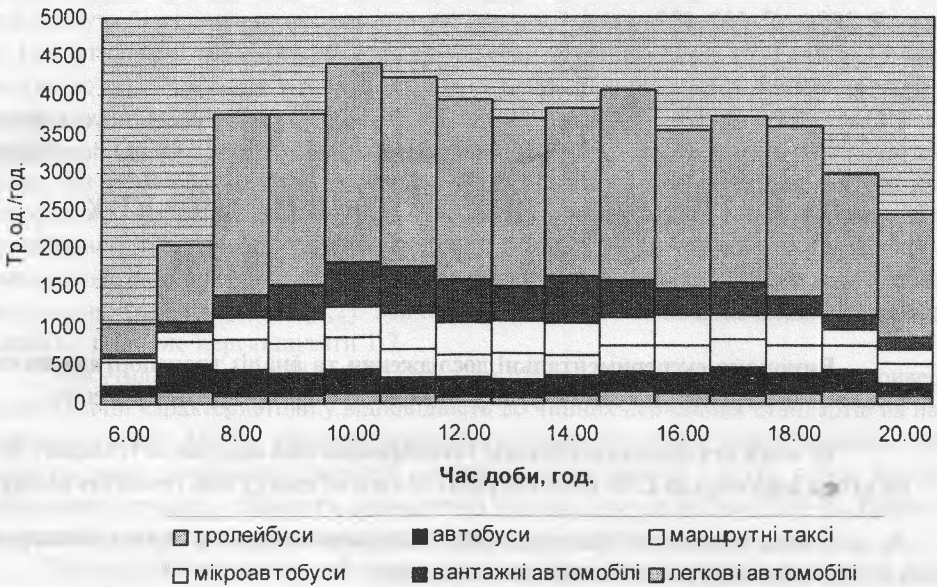
In work are done experimental investigations and analysis of transport flows on urban highways in Lviv from the point of view of energy and resources saving

До основних негативних факторів, що обмежують швидкість руху транспортних потоків на міських магістралях Львова, належать такі:

- недостатня ширина смуг руху на проїжджій частині в центральній частині міста;
 - недостатньо розвинена мережа хордових магістралей;
 - неузгоджена робота світлофорних об'єктів на вулицях і магістралях, які перетинаються;
 - суміщення на проїжджій частині рейкового і безрейкового транспорту;
 - відсутність підземних або надземних пішохідних переходів у місцях з великою інтенсивністю пішохідних потоків;
 - наявність в центральній частині перехресть з гострими кутами повороту;
 - причини суб'єктивного характеру, що зумовлені психологією пішоходів і водіїв.
- Вищенаведені негативні фактори призводять до таких явищ, як:
- низька швидкість транспортних потоків;
 - передчасне руйнування дорожнього полотна, перевантаженого статичними і динамічними навантаженнями від транспортних засобів;
 - невиправдано високе зношення вузлів і деталей транспортних засобів і значна перевтрата паливо - мастильних матеріалів;
 - погіршення екологічної і техногенної ситуації в місті.

Такі наслідки свідчать про необхідність застосування на міських магістралях Львова енергоресурсоощадного підходу. Однією із важливих задач при такому підході є інформаційне забезпечення процесу на основі дослідження фактичних транспортних потоків та їх параметрів.

Такі дослідження показали, що на магістральних вулицях інтенсивність дорожнього руху перебуває в нормативних межах. Швидкість руху транспортних потоків на магістральних вулицях поза межами перехресть наближається до 60 км/год. Поза тим, проблему становлять перехрестя магістральних вулиць в одному рівні. Дослідження інтенсивності та швидкості руху транспортних потоків на перехрестях дали такі результати: швидкість проходження перехресть коливається від 12 – 15 км/год. з 8.00 до 20.00 год., тобто, упродовж всього робочого дня, до 35 – 37 км/год. в інший час доби. На діаграмі наведені результати дослідження інтенсивності транспортних потоків на перехресті вул. Кульпарківська - вул. Вол. Великого - вул. Виговського.



Склад транспортного потоку протягом дня на перетині вул. Кульпарківської, вул. Вол. Великого і вул. Виговського (кільце) у наведених транспортних одиницях

На цьому перехресті застосовується схема організації руху – саморегульований кільцевий рух транспорту. Для такої схеми організації дорожнього руху максимальна пропускна здатність становить 2500 легкових автомобілів за годину. Як бачимо з діаграми, інтенсивність руху на перехресті перевищує максимальну пропускну здатність протягом всього робочого дня, що зумовлює низьку швидкість проїзду перехрестя.

Для підвищення швидкості проїзду перехресть магістральних вулиць у м. Львові запропоновані нові схеми організації руху та розробляються нові маршрути руху транзитного та міського пасажирського транспорту.

1. Черепанов В.А. Транспорт в планировке городов. М. 1981. 2. Справочник инженера - дорожника/Под редакцией А.К.Бирюля. М., 1969.