

**ВЫБОР ПАРАМЕТРОВ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ,
ФОРМИРУЕМЫХ С УЧАСТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА***К. С. ГУРЛО**Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

При оценке эффективности функционирования транспортно-пересадочных узлов (далее – ТПУ) и железнодорожных вокзалов и формировании комплексной транспортной системы крупных городов следует учитывать причины, определяющие выбор пассажиром способа перемещения и вида транспортных средств (социальные, психологические и демографические).

В первую очередь пассажир при выборе маршрута передвижения просчитывает затрачиваемое на поездку время. Поэтому фактор времени является одним из основных параметров для пассажира, влияющим на выбор вида транспорта, при условии, что его удовлетворяет стоимость проезда этим видом транспорта и качество обслуживания в нем. Время нахождения пассажира в ТПУ составляет до четверти общего времени перемещения. В ряде случаев это может быть обусловлено нерациональной планировочной организацией ТПУ, недостаточной координацией в работе взаимодействующих в ТПУ видов транспорта, несоответствием пропускной способности ТПУ размерам пассажиропотока. Поэтому одной из главных задач, решение которой позволит сократить общее время поездки пассажира, является выбор рациональных параметров ТПУ как центров взаимодействия видов пассажирского транспорта. Решение задачи выбора параметров ТПУ, в том числе формируемых с участием железнодорожного транспорта, является составной частью научной проблемы рационализации структуры ТПУ на основе закономерностей формирования пассажиропотоков, направленной на повышение эффективности управления пассажирскими перевозками.

Актуальность темы исследования определяется необходимостью комплексной модернизации и новой структуризации инфраструктуры транспорта Республики Беларусь путем формирования и развития транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), обеспечивающих наиболее эффективное взаимодействие всех элементов транспортной системы.

В зарубежной практике проектирования планировочной структуры ТПУ накоплен богатый опыт формирования многофункциональных ТПУ. Так, комплексная модернизация транспортной инфраструктуры, проводимая в Японии в последние годы, позволила достигнуть глубокой интеграции систем внешнего (межрегионального), регионального железнодорожного, автомобильного и городских видов пассажирского транспорта.

При разработке крупных градостроительных проектов в Японии первостепенное внимание уделяется развитию именно ТПУ. Такой подход является основным и реализуется в ходе практически всех крупных градостроительных решений и разработок в области развития их транспортных систем.

В целом система ТПУ Японии и принципы, на которых они формировались и продолжают формироваться, требует детального изучения и внедрения в практику проектирования планировочных решений.

Развитие ТПУ в многоуровневые транспортно-пересадочные комплексы (далее – ТПК) практиковалось еще в начале 20 века. Примером такого ТПК служит Большой Центральный вокзал Нью-Йорка.

Проектирование, а затем и формирование сети ТПУ в Германии позволило решить ряд задач по разгрузке городских транспортных магистралей, высвобождению городских площадей, занятых транспортными сооружениями и коммуникациями. Сооружение и ввод в эксплуатацию (2006 г.) нового Центрального железнодорожного вокзала в Берлине (Hauptbahnhof) и оригинальные решения при формировании на его базе ТПК позволило существенно повысить качество транспортного и комплексного обслуживания пассажиров и посетителей.

Особый интерес в системе формирования и развития ТПУ Великобритании представляют реконструкция и развитие лондонского вокзала Сент-Панкрас и формирование на его базе современного ТПК в связи со строительством высокоскоростной железной дороги, соединяющей Лондон с континентальной Европой через Евротоннель. Вокзал Сент-Панкрас превратился в международ-

ный вокзал, принимающий поезда из Парижа и Брюсселя. В результате реконструкции, старинное здание вокзала и другая вокзальная инфраструктура, привокзальная площадь и прилегающие территории, превратились в многофункциональный ТПК с ресторанами, магазинами, фермерским рынком и пятизвездочным отелем, связаны с шестью линиями лондонского метрополитена и железнодорожным вокзалом Кингз-Кросс.

Что касается российского опыта формирования и развития ТПУ, то в одном только городе Москве количество ТПУ составит около 270 (без учета ТПУ центра города, расположенных внутри кольцевой линии Московского метрополитена). Основу сети ТПУ Москвы в пределах МКАД составляет инфраструктура Московского метрополитена (станции), Московской и Октябрьской железных дорог и автодорожной сети Москвы, а сети ТПУ Московской области – инфраструктура Московской и Октябрьской железных дорог и автодорожная сеть Подмосковья. Сеть ТПУ Московской области представляет собой узлы, работающие на взаимодействии железной дороги и наземных видов пассажирского транспорта (в основном автотранспорт).

Ввиду того, что в Республике Беларусь не так много городов-мегаполисов с населением более 1 млн жителей, опыт создания ТПУ мал, по сравнению со странами, указанными выше.

Эффективность пассажирских транспортных систем ТПУ неодинакова для различных условий и технологий транспортного обслуживания жителей крупных городов и городских агломераций. В этой связи становится актуальной разработка стройной и однозначной классификации ТПУ, позволяющей наиболее эффективно планировать перспективу развития их пассажирских транспортных систем.

УДК 377.3

ФОРМИРОВАНИЕ НАВЫКОВ УПРАВЛЕНИЯ ПОЖАРНЫМ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫМ АВТОМОБИЛЕМ ПОСРЕДСТВОМ ДИНАМИЧЕСКОГО АВТОТРЕНАЖЕРА

Д. С. ДЕНИСЕНКО, Д. М. КОВШАР

*Филиал «Институт профессионального образования» Университета гражданской защиты
МЧС Беларуси, г. Гомель*

В настоящее время наиболее востребованная должность в органах и подразделениях по чрезвычайным ситуациям – водитель пожарного автомобиля. Допуск к управлению техническими средствами получают водители, прошедшие первоначальную подготовку, при необходимости, стажировку, и прошедшие соответствующие испытания. Подготовленность водителя – важнейший фактор его уверенности на дороге. Система подготовки водителей управления пожарной аварийно-спасательной техники должна обеспечивать достаточную тренировку обучаемых для выработки умений и навыков, гарантирующих уверенную работу водителей при следовании к месту чрезвычайных ситуаций, а также управление автомобилем в любых дорожных и погодных условиях, учитывая скорость передвижения с использованием световой и звуковой сигнализации.

Качество профессиональной подготовки водителей в большей степени зависит не только от пригодности и профессиональной ориентации человека к конкретному виду трудовой деятельности, но и от оснащенности учебных учреждений.

Учитывая специфику деятельности водителей пожарной аварийно-спасательной техники, водители должны не только знать соответствующую конструкцию базового шасси автомобиля, но и иметь практическую подготовку вождения, учитывая скорость передвижения, большие габариты автомобиля, массу автомобиля, которая зависит от количества перевозимого оборудования и огнегасящих веществ, что напрямую влияет на его тормозной путь.

В настоящее время в университете гражданской защиты МЧС Республики Беларусь разработан и внедрен в процесс обучения динамический автотренажер управления пожарной аварийно-спасательной техникой. Данный тренажер призван обеспечить безопасность на современных дорогах путем совершенствования системы обучения вождению.

Динамический автотренажер управления пожарной аварийно-спасательной техникой представляет собой современный аппаратно-программный комплекс, который предназначен для первоначального обучения водителей безопасному управлению специальным грузовым автомобилем МАЗ, оборудованным системой подачи специальных звуковых и световых сигналов, а также для совер-