

ритм, который определял, проезд абонента по автомагистрали на основе трёх регистраций его номера на базовых станциях сотового оператора, расположенных вблизи дороги.

Наиболее загруженной автомагистралью Республики Татарстан является федеральная трасса М7 «Волга», а также трасса Р241 Казань – Ульяновск. Конечно, сделать вывод об абсолютном количестве транспортных средств, которые в среднем в сутки перемещаются по выбранным трассам, не представляется возможным. Однако, можно сравнить нагрузку на автомагистраль по разным направлениям. Видно, что практически на всех участках нагрузка в двух направлениях движения примерно одинаковая, наиболее значимые различия наблюдаются на участке трассы М7 при въезде в Казань со стороны Москвы и на трассе Р239 Оренбургский тракт (Казань-Казахстан). В обоих случаях поток выше в сторону Казани. Часть нагрузки на трассу Р239 на участке Чистополь-Набережные Челны обусловлена ремонтными работами на трассе М7 на участке между Казанью и Набережными Челнами, что также проявилось в ходе исследования данных.

*Окончательно поступила 11 февраля 2017 года*

### ***3. К методологии сбора, анализа и использования исходной информации на различных стадиях планирования и проектирования транспортных систем городских агломераций и городов***

**УДК 711.7:681.5**

#### **ОТ НАУЧНОГО РЕДАКТОРА: ГЕНЕЗИС И ПРИНЦИПЫ СОЗДАНИЯ РУКОВОДСТВА ПО ТРАНСПОРТНЫМ ОБСЛЕДОВАНИЯМ В ГОРОДАХ И АГЛОМЕРАЦИЯХ**

С середины 60-х годов прошлого века отмечалось резкое ускорение работ по генпланам городов. К этому моменту для ученых и специалистов стала очевидной необходимость получения исходной информации для оценки состояния и прогнозирования загрузки транспортных систем городов. В ряде крупнейших городов были выполнены интересные обследования по ЕДИННОЕ руководство по транспортным обследованиям, отсутствовало.

В 1965 году А.К. Старинкевич и Е.С. Олейников (Киев, НИПИ Градостроительства) издали книгу «Транспорт в планировке и застройке городов (методика изыскательских и проектных работ)». С этой книгой связана шуточная история, когда А.К. Старинкевич предложил выкупить экземпляр книги с подробными моими пометками. Пожалуй, впервые, после ВОВ 1941-1945 годов в стране вышла книга, в которой были рассмотрены вопросы стадийностей проектирования и методические рекомендации по изыскательским работам и проектированию транспорта городов.

Почти одновременно в 1967г. в Свердловске (ныне Екатеринбург) коллективом под руководством Р.А. Данцига были подготовлены методические указания по проведению комплексных транспортных обследований в городах, обобщавшие опыт проведения транспортных обследований команды УПИ им. С.М. Кирова.

И киевская книга, и методические указания свердловчан широко обсуждались градостроителями и транспортниками страны. В результате было принято решение создать «Руководство по проведению транспортных обследований в городах» в качестве нормативного документа. Такая работа была возложена на БелНИИП градостроительства и ЦНИИП градостроительства.

В рассматриваемый, довольно продолжительный, период 70-х годов в СССР был проведен широкий комплекс исследований транспортных систем городов и групповых систем населенных мест, накоплен большой опыт обследований, на основе которых в 1978 году был разработан *проект* такого Руководства, включавший методические рекомендации и указания. Проект Руководства определил состав получаемой информации и методы обследований для каждой стадии градостроительного проектирования; он содержал методические рекомендации по организации обследовательских работ и обработки результатов с применением вычислительной техники. Авторами проекта Руководства являлись: А.Е. Роговин, С.А. Ваксман, Ф.Г. Глик, М.И. Каган, З.Н. Козловская, Д.П. Кривошеев, Ю.А. Ставничий, И.Г. Хасдан. Этот проект был распечатан тиражом 70 экземпляров и разослан по всем ведущим научно-исследовательским и проектным институтам и ВУЗам. Любопытно отметить, что, хотя я был одним из авторов, но список например моих поправок и замечаний к проекту Руководства составлял примерно половину его объема (в рассылавшемся проекте Руководства было 102 страницы).

Наконец, в 1982 году вышло «Руководство по проведению транспортных обследований в городах» (БелНИИП градостроительства Госстроя БССР, ЦНИИП по градостроительству Госгражданстроя. – М.: Стройиздат, 1982. – 72 с. А.Е. Роговин, Ф.Г. Глик, З.Н. Козловская, И.Г. Хасдан, М.И. Каган, Д.П. Кривошеев, Ю.А. Ставничий, С.А. Ваксман).

Основной целью разработки «Руководства...» являлось придание единообразия (осуществление единого подхода) к транспортным обследованиям в городах. Однако, пока шла разработка Руководства в стране произошли существенные изменения, и она стояла на грани больших перемен. Более того, к середине 80-х годов почти прекратилась разработка комплексных транспортных схем, да и вообще проектов, связанных с решением транспортных вопросов на различных стадиях планирования и проектирования.

Сегодня, когда в стране произошли принципиальные системные преобразования, вновь возникла ситуация, когда нужно снова принять решение по стадийности транспортного планирования и проектирования городов и разработке нового нормативного документа по созданию баз данных, по транспортным системам городов, в том числе на основе проведения по единым методикам транспортных обследований.

Хотя пару лет назад была предпринята попытка объявления тендера на разработку нового Руководства по проведению транспортных обследований, результат этой работы не известен, а документа нет до сих пор. В связи с этим Оргкомитет наших конференций принял решение опубликовать серию статей и обзоров по различным видам транспортных обследований как материал для обсуждений.

**УДК 656.022**

## **ПОСТРОЕНИЕ МАТРИЦЫ ПАССАЖИРСКИХ КОРРЕСПОНДЕНЦИЙ ПО ДАННЫМ О ВАЛИДАЦИЯХ БИЛЕТОВ И НАВИГАЦИОННЫМ ОТМЕТКАМ**

**А.С. Морозов, А.А. Черников**

*Исследование демонстрирует применение баз данных автоматизированных систем оплаты проезда (АСОП) и навигационных данных для расчета матриц межстаночных пассажирских корреспонденций на примере Москвы. Опыт данной разработки пока-*