

ти паркування. Така рекомендація надається, якщо при відповідному способі паркування рівень обслуговування нижче С.

Таблиця 1 – Рекомендовані способи розміщення автомобілів при різних рівнях обслуговування

Рівень обслуговування	Ширина проїзної частини, м								
	3	3,5	3,7 5	4	6	7	8	9	10
A	0	1-0	1	1	3-1	3-5	5	3-7	3-7
B	-//-	0	0.	1	1	3-1	3	3-5	3-5
C	-//-	-//-	-//-	0	1	1	3-1	3-1	3-1
D	-//-	-//-	-//-	-//-	0	0	0	0	0
E	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
F	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-

Примітка : способи розміщення автомобілів позначені цифрами: 0 – заборона паркування; 1 - автомобілі розташовані паралельно до тротуару; 2 - автомобілі розташовані паралельно з обох сторін вулиці; 3 - автомобілі розташовані під кутом 30^0 до тротуару, 4 - автомобілі розташовані під кутом 30^0 до тротуару, паркування з обох сторін вулиці; 5 - автомобілі розташовані під кутом 45^0 до тротуару; 6 - автомобілі розташовані під кутом 45^0 до тротуару, паркування з обох сторін вулиці; 7 - автомобілі розташовані під кутом 60^0 до тротуару.

ДО ПИТАННЯ ПРО ОЦІНКУ РІВНЯ АВАРІЙНОСТІ В МІСТАХ

Лемішко О.О.

Науковий керівник – Лобашов О.О., д-р. техн. наук, професор

Безпека руху транспортних потоків у транспортній мережі міста є основним критерієм оцінки функціонування транспортної системи. В організації дорожнього руху використовуються методи попередньої оцінки рівня аварійності. Дані методи застосовуються для визначення аварійності на адміністративних територіях, ділянках доріг в залежності від факторів, які на неї впливають – кількості транспортних засобів, чисельності населення, обсягів руху і т.д. Ці методи базуються на розробці моделей зміни кількості ДТП.

Як показали останні роки, серед факторів, що впливають на кількість ДТП, значима роль належить фактору кількості автомобілів у місті та фактору розміру штрафів за порушення правил дорожнього руху. Тому доцільним є вивчення залежності:

$$n_{ДТП} = f(A_p, ПЛ), \quad (1)$$

де $n_{ДТП}$ – кількість ДТП у місті за рік, ДТП/рік;

A_p – зареєстрована кількість автомобілів у місті, авт.

$ПЛ$ – платоспроможність населення щодо штрафів за порушення правил дорожнього руху, штрафів/міс;

$$ПЛ = \frac{ЗП}{Ш}, \quad (2)$$

де $ЗП$ – середня зарплатня мешканців міста, грн./міс;

$Ш$ – розмір найбільш поширеного штрафу за адміністративні правопорушення правил дорожнього руху, грн./штраф.

Для дослідження залежності (1) необхідно виконати збір статистичної інформації про кількість ДТП, кількість автомобілів та середню заробітну плату мешканців міста за максимально тривалий період часу.

ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА МІСЬКИХ МАРШРУТАХ

Жук О.О.

Науковий керівник – Давідич Ю.О., д-р техн. наук, професор

Нинішня фаза розвитку систем міського пасажирського транспорту має багато завдань, але створення економічної, безпечної і екологічно чистої систем міського пасажирського транспорту, які орієнтовані на інтереси пасажирів, ринку, транспортних підприємств та суспільства в цілому, є однією з найважливіших. Проведення реформ у міських пасажирських транспортних системах потребує не тільки державного регулювання функціонування транспортних підприємств, а й обґрунтування методів і прийомів організаційної оптимізації їх діяльності.

Важливу роль нормального функціонування абсолютно всіх галузей міського господарства, задоволення потреб людей в пересуванні до місць праці, навчання відіграють міські пасажирські перевезення. Для найкращого задоволення потреб як населення, так і підприємців використовують методи підвищення ефективності функціонування міського пасажирського транспорту.

Застосовуючи методи підвищення ефективності функціонування міського пасажирського транспорту необхідно спиратися на експлуатаційні показники та статистичні данні.

Для того щоб краще ознайомитись та більш якісно вирішити наявні проблеми предмету дослідження, якщо подібні існують, варто зробити