

У результаті статистичної обробки даних було виявлено, що по будь-якому показнику кількість вимірювань для переходу з двома смугами руху в кожному напрямку достатня, отже подалі побудовано регресійну модель загального часу переходу пішохода через нерегульований пішохідний перехід. Значущими факторами виявлено довжину переходу, швидкість руху загальну та інтенсивність пішохідного потоку. Визначено відносну та абсолютну помилку моделі, середню помилку апроксимації. середня відносна помилка апроксимації не велика - (6%), отже результати є достовірними.

Однак більш точні розрахунки дають нелінійні моделі. Для цього розроблено ступеневу моделі для вищевказаних умов.

Отримана нелінійна ступенева регресійна модель загального часу переходу для проїзної частини з двома смугами руху в кожному напрямку має більш високу точність ( $A_{відн}^{ст} = 0,17\%$ ), порівняно з лінійною.

Таким чином, пропонується використовувати отриману модель визначення загального часу переходу пішоходом через проїзну частину з двома смугами руху в кожному напрямку під час моделювання пішохідних потоків на вулично-дорожній мережі.

## **АНАЛІЗ МЕТОДІВ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД, ПОВ'ЯЗАНИХ З НАЇЗДОМ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ПІШОХОДА (НА ПРИКЛАДІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ НА ВУЛИЦІ КИРГИЗЬКІЙ)**

*Чернуха А.Є.*

*Науковий керівник – Сабадаш В.В., канд. техн. наук, доцент*

Автомобільний транспорт має величезне значення для задоволення не тільки економічних, а й соціальних потреб населення. Але істотним негативним наслідком автомобілізації є аварійність на автомобільному транспорті. Наїзд на пішохода – це найбільш поширений та травматичний вид дорожньо-транспортної пригоди (ДТП). Проаналізувавши статистику дорожньо-транспортних пригод з наїздом транспортного засобу на пішохода за останні 6 років можна прийти до висновку, що їх кількість значно зменшилась, що може бути обумовлено введенням дорожньої поліції.

Для забезпечення розвитку безпеки дорожнього руху запропоновано такі методи, як підвищення безпеки вантажного й пасажирського комерційного автотранспорту, посилення відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, покращення роботи рятувальних

служб щодо потерпілих у ДТП, вдосконалення діяльності органів виконавчої влади, впровадження досягнень технічного прогресу, поліпшення активної і пасивної безпеки транспортних засобів, пропаганда безпечного поведіння суб'єктів дорожнього руху і безпечних засобів транспорту, вдосконалення дорожньої інфраструктури.

Проаналізувавши ДТП, що сталося на вулиці Киргизькій міста Харкова, для зниження аварійності на дорозі було запропоновано встановити додаткові пішохідні огорожі та поновити дорожню розмітку.

Такий захід повинен підвищити безпеку руху на дорозі та зменшити аварійність.

## **АНАЛІЗ СТАНУ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЗАХОДИ ЗНИЖЕННЯ АВАРІЙНОСТІ (НА ПРИКЛАДІ ПРОВЕДЕННЯ АВТО ТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ)**

*Джигалюк М.В.*

*Науковий керівник – Сабадаш В.В., канд. техн. наук, доцент*

Основним завданням транспорту є більш повне і своєчасне задоволення потреб промисловості і населення в перевезеннях, прискорення доставки вантажів і пересування пасажирів на основі суттєвого підвищення потужності та якості всієї роботи транспортної системи, при неухильному зростанні перевезень автомобільним транспортом. Автомобілізація вимагає вирішення комплексу супутніх їй задач, без яких не може бути забезпечений бажаний ефект і позитивний вплив автомобілізації на соціальний розвиток суспільства. Бурхливий ріст автомобілізації призводить до того, що кількість дорожньо-транспортних пригод з кожним роком зростає і тим самим проблема підвищення безпеки дорожнього руху набуває особливої актуальності.

Статистичні дані за останні роки свідчать про те, що стан безпеки дорожнього руху в Україні і наслідки дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є одними з найгірших у Європі. Незважаючи на деяке скорочення у 2016 році порівняно з попередніми роками кількості ДТП, числа загиблих і постраждалих в них осіб, аварійність на автошляхах України все ще висока. Так, у 2016 році в Україні сталося біля 154 тис. ДТП з 25,6 тис. учасників, з яких 3187 особи загинуло і 32079 осіб було травмовано. В Україні кожні 3,5 хвилини відбувається ДТП, а кожні три години гине людина. У середньому за добу в ДТП гине 9 і отримують травми різного ступеню тяжкості понад 88 осіб.