

## ЗАКОНОМІРНОСТІ ЗМІНИ СЕРЕДНЬОЇ ШВИДКОСТІ РУХУ

*Ленковець А.О.*

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

У ХНУМГ ім. О.М. Бекетова розроблена модель функціонування діючої транспортної мережі міста. Зазначена модель може бути використана для визначення перспектив зміни умов руху в містах.

На рис.1 представлені закономірності зміни середньої швидкості руху транспортного засобу в залежності від щільності транспортної мережі і рівня автомобілізації.

Представлена залежність може бути використана при плануванні транспортних процесів, розробці проектів реконструкції та розвитку транспортної мережі міста, прогнозування показників аварійності.

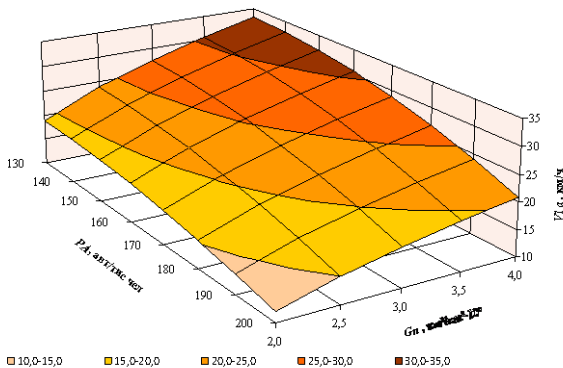


Рисунок 1.– Залежність середньої швидкості руху транспортного засобу від щільності транспортної мережі і рівня автомобілізації

## АНАЛІЗ МЕТОДІВ ВИЗНАЧЕННЯ ВЕЛИЧИНИ ПАСАЖИРОПОТОКІВ У МІСТАХ

*Афанасьєва Т.О.*

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

Для визначення величини пасажиропотоків існують різні методи. Величину пасажиропотоку можливо визначити анкетним, звітно-статистичним, талонним, табличним, візуальним або візуальним, опитувальним і силуетним методами.

Існуючі методи вивчення та обстеження пасажиропотоків можна умовно розбити на три групи залежно від способу отримання необхідної інформації.

До першої групи дослідники відносять методи, які засновані на підрахунку кількості перевезених пасажирів на автобусах обліковцями.

До другої групи дослідники відносять методи отримання необхідної інформації про величину і коливання пасажиропотоків на діючих автобусних маршрутах за допомогою автоматичних приладів, які тимчасово встановлюються в автобусах.

До третьої групи дослідники відносять всі аналітичні методи прогнозування ймовірної величини пасажиропотоків. Дослідники до цієї групи відносять різного роду розрахункові методи, засновані на використанні математичної статистики і теорії ймовірностей. Джерелом вихідної інформації для цих методів служать звітні дані про кількість і розселення населення, рухливості населення, звітні дані транспортних підприємств, а також результати вибіркового опитування населення. Методи цієї групи застосовуються при визначенні обсягів перевезень пасажирів на перспективу.

## **ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ПАСАЖИРОПОТОКІВ У МІСТАХ**

*Чала Ю.В.*

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

На формування пасажиропотоку впливає безліч різноманітних факторів. Одні з факторів впливають постійно на формування пасажиропотоків, інші – тимчасово. Дослідники, розглядаючи загальну сукупність факторів, що впливають на утворення пасажиропотоків, розподілили на чотири групи: соціально-економічні; територіальні, організаційні та природно- кліматичні.

Вплив першої групи факторів полягає в тому, що формування пасажиропотоку в значній мірі залежить від матеріального добробуту населення, розміру національного доходу, що припадає на душу населення. Обсяг пасажирських перевезень зростає пропорційно збільшенню питомої національного доходу. До територіальних факторів, віднесено виробничо-господарське й історичне значення міста, населеного пункту, району, що обслуговується, кількість жителів, щільність забудови, розселення мешканців щодо об'єктів тяжіння. Група організаційних факторів включає такі характеристики, як розгалуженість і щільність транспортної мережі, зручність користування і поїздки, якість обслуговування, регулярність руху та