

нерідко перевищує дозволена швидкість на ділянці дорожньої мережі, що може привести до виникнення дорожньо-транспортної пригоди.

При цьому важливе значення має час реакції водія, від якого залежить оцінка дорожньої обстановки і вибір правильного рішення при несподіваній зміні дорожньо-транспортної ситуації.

Транспортні затори, значно збільшуючи час пересування, викликають у водіїв тимчасові психофізіологічні розлади, які в свою чергу підштовхують водіїв до порушення правил дорожнього руху шляхом перевищення дозволеної швидкості. Перевищення швидкості може привести до нестачі часу при виборі стратегії поведінки при несподіваній зміні обстановки. В умовах дефіциту часу якість роботи водія залежить від швидкості і точності його дій у відповідь на різні подразники дорожньої середовища.

ДОСЛІДЖЕННЯ КОНФЛІКТУ МІЖ ПІШОХОДАМИ І ТРАНСПОРТОМ У МІСТІ

Пунтус Т.К.

Науковий керівник – Рославицев Д.М., канд. техн. наук, доцент

Оскільки на внутрішніх районах міста часто трапляється концентрація роздрібною торгівлі, і ці райони все частіше пішохідні, щоб створити привабливе середовище для покупок, необхідно уникнути втручання між операціями завантаження та розвантаження та пішоходами, коли магазини відкриті. Подібні проблеми виникають і в історичних центрах міста, де спостерігається висока концентрація туристів.

Аналіз ринку дозволив визначити об'єкти на яких відбувається конфлікт, рис. 1:

- ✓ спільні шляхи: позашляхові об'єкти, що призначені для спільного використання пішоходами та велосипедистами;
- ✓ окремі шляхи: позашляхові споруди, де окремі шляхи призначені для пішоходів і велосипедистів, і кожен з них підписано відповідно;
- ✓ пішохідні доріжки: доріжки поруч з дорогою, призначеної головним чином для пішохідного руху;
- ✓ дороги: велосипедисти і пішоходи можуть розділяти дорожній простір на краю дороги, якщо немає призначеної стежки.



Рисунок 1 – Об'єкти на яких відбувається конфлікт між пішоходами і міським транспортом

Ключем до скорочення конфлікту є планування та проектування об'єктів для задоволення потреб усіх користувачів, зокрема пішоходів і велосипедистів. Досконалість процесу початкового планування дозволить задовольнити ці потреби. При плануванні нового призначеного спільного шляху або стежки слід враховувати: мету шляху – потенційний тип і кількість користувачів, здатність середовища підтримувати шлях, що відповідає потребам користувачів та наявність ресурсів.

Під час запровадження заходів щодо зменшення конфліктних ситуацій необхідно враховувати такі фактори інтенсивність дорожнього руху – ширина шляху повинна відображати обсяг трафіку, який очікується або на даний момент відчувається на шляху. Важливо, щоб перевірка використання шляху контролювалася протягом всього життя шляху, щоб допомогти тим, хто керує шляхом (наприклад, знати про збільшення використання, що може вплинути на його ефективність); швидкість велосипеда: якщо очікується досвідчені велосипедисти, то окремі шляхи є кращими. Може бути краще створити дорожню велосипедну смугу або широку смугу для перевезення.

Прикладом усунення конфлікту між пішоходами є реалізація у м. Честер, який є одночасно великим торговим центром графства Чешир і Північний Уельс і містом спадщини, вимоги до постачання в центральній пішохідній зоні міста з 08.30 до 10.00 та 16.30 та 18.00, рис. 2.



Рисунок 2 – Пішохідна зона в м. Честер: час навантаження-розвантаження та вантажні поставки в містечку спадщини

Таким чином, конфлікт є актуальним у великих містах із розвинутою роздрібною і транспортною інфраструктурою. Для цих міст необхідним є впровадження заходів щодо уникнення конфлікту на рівні регулювання та під час планування транспортної інфраструктури. Аналіз ситуації у деяких містах Європи дозволив визначити основні тенденції щодо уникнення конфлікту, у подальшому доцільним буде проаналізувати ситуацію у великих містах України та розробити рекомендації щодо усунення несприятливих умов як для пішоходів, так і для велосипедистів.

ВПЛИВ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА НА ОРГАНІЗАЦІЮ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Михаленко А.Г.

Науковий керівник – Ольхова М.В., канд. техн. наук, доцент

Екологічний вплив міського вантажного транспорту зростає разом із щільністю населення і стагнацією в містах. При цьому, підвищення уваги до необхідності сталого розвитку міст також зростає, а координація руху та логістики отримує все більше уваги. На думку експертів провідної німецької логістичної компанії, Deutsche Post DHL Group, існує необхідність у створенні більш ефективних систем вантажних перевезень, які не тільки враховують витрати, але й повністю вирішують певні екологічні проблеми, рис 1.1[1].

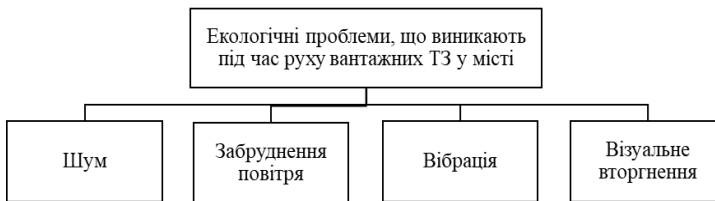


Рисунок 1.1 – Екологічні проблеми під час вантажних перевезень у місті[1]

Згідно з дослідженнями Європейської комісії у сфері логістики, міські вантажні перевезення є більш забруднюючі, ніж вантажні перевезення на великі відстані, через середній строк експлуатації транспортних засобів та велику кількість коротких поїздок та зупинок.

Вантажні перевезення становлять від 20% до 60% від забруднення міського транспорту. Викиди парникових газів та шумове забруднення також є одними з найбільш важких впливів вантажних перевезень на навколишнє середовище у місті. Вантажні перевезення