

кості наслідків дорожньо-транспортних пригод; 2. зменшення часу затримок руху на вулицях і дорогах, пов'язаних зі скоєнням ДТП.

На основі аналізу статистичних даних по ДТП у м. Харкові за період 2016-2017 рр.:

- визначена загальна кількість аварійних ситуацій за участю транспортних засобів МПТ;

- розраховані показники, що характеризують тяжкість наслідків з урахуванням поранених та загиблих;

- визначені види ДТП, які сталися за участю МПТ, та визначена їх частка;

- визначена частка ДТП, що є причиною виникнення затримки руху по маршруту або в цілому на ділянці транспортної мережі.

Збільшення загальної кількості ДТП за участю транспортних засобів МПТ, кількості травмованих, деяких показників тяжкості наслідків ДТП, велика кількість ДТП з затримками руху потребує проведення обстеження і аналізу дорожніх умов та параметрів руху у межах маршрутів МПТ, виявлення факторів, що впливають на безпеку руху транспортних засобів та пасажирів, як на зупинках, так і в салоні рухомого складу, визначення закономірностей їх зміни та розробку рекомендацій щодо підвищення безпеки руху з метою покращення соціальних показників.

## **АНАЛІЗ МЕТОДІВ ОЦІНКИ БЕЗПЕКИ РУХУ НА МАРШРУТАХ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

*Ващенко Д.О.*

*Науковий керівник – Соколова Н.А., асистент*

Ефективне функціонування транспортної системи в значній мірі впливає на життя сучасного міста, його економічний розвиток і зростання. Загальний стан безпеки дорожнього руху не повною мірою задовольняє очікування суспільства, що спонукає до впровадження невідкладних заходів, спрямованих на вирішення проблем, пов'язаних з безпекою дорожнього руху і створенням безпечних та комфортних умов для всіх його учасників. На сьогодні в Україні в дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) в середньому за одну добу гине близько 10 осіб, а в цілому за рік – до 5 тис. осіб.

Основними видами наземного міського пасажирського транспорту (МПТ) в Україні є трамвай, тролейбус та автобус. За даними Міністерства інфраструктури України за період 2015 - 2017 рр. найбільша кількість ДТП, які сталися на маршрутах руху автомобільного

транспортну загального користування, сталися саме на міських маршрутах і їх кількість з кожним роком зростає.

Оскільки рух МПТ здійснюється по вулицям міста у загальному транспортному потоці, то при аналізі безпеки руху на маршрутах міських пасажирських перевезень необхідно враховувати умови руху не тільки по маршруту, а також аварійну небезпечність на ділянках і вузлах вулично-дорожньої мережі міста, через які проходить маршрут. В роботі проаналізовано існуючі методи оцінки рівнів аварійності та безпеки руху на автомобільних дорогах.

Для оцінки аварійності при проектуванні та експлуатації маршрутів МПТ і подальшої розробки заходів з підвищення безпеки руху пропонується використовувати наступні методи та показники: 1. топографічний аналіз; 2. підсумковий коефіцієнт аварійності (Кавар); 3. коефіцієнт відносної аварійності (Ка); 4. коефіцієнт важкості ДТП (КТ); 5. показник безпеки для конкретного місця на транспортній мережі (V0), запропонований Ф. Рейнгольдом; 6. методика оцінки чисельного показника конфліктності (Ка) (запропонована Лобановим Є. М.).

Аналіз умов руху й аварійності, безпосередньо пов'язаної з маршрутними засобами МПТ, та на шляхах слідування маршрутів дозволить:

- провести комплексний аналіз основних показників аварійності на ділянках транспортної мережі міста, перехрестях та зонах зупиночних пунктів, по яких проходять маршрути міського пасажирського транспорту, та встановити закономірності їх зміни;
- розробити практичні рекомендації щодо вдосконалення системи безпеки дорожнього руху на міських маршрутах пасажирського транспорту.

## **ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ РАЦІОНАЛЬНИХ РІВНІВ ЗАПОВНЕННЯ АВТОБУСІВ НА МІСЬКИХ МАРШРУТАХ**

*Перов С.С.*

*Науковий керівник – Понкратов Д.П., канд. техн. наук, доцент*

Рівень заповнення автобусів на міських маршрутах є одним з основних показників, що визначає якість транспортного обслуговування. Надмірне заповнення (переповнення автобусів) спричиняє дискомфортні умови здійснення поїздки та є причиною розвитку транспортної стомлюваності пасажирів. Зважаючи на це, рівень заповнення є нормованою величиною. Проте, у різних країнах світу використовують різні норми заповнення. Поряд з тим, що негативний вплив надмірного