

Проте, на жаль, питання профілактики транспортних пригод, попри всю свою надзвичайну гостроту та масштабність, не знайшли належного та чіткого відображення у відповідних транспортних стратегіях, концепціях або програмах чи планах (ані в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 року, ані Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки, ані в Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018-2022 роки тощо).

Отже, враховуючи вищезазначене можна зробити висновок, що профілактика транспортних пригод є важливою складовою ефективного розвитку транспортної системи в Україні та одним з основних пріоритетних завдань державної політики, основні аспекти якої в обов'язковому порядку мають бути відображені у відповідних транспортних стратегіях, концепціях або програмах чи планах.

Література

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018, № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 14.11.2019).
2. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: дис. ... д-ра юр. наук. К. 2011. 551 с.
3. The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000. Blincoc L.J., Seay A.G., Zaloshnja E. & others. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic safety Administration, 2002. 86 p.
4. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії та практики: монографія. Донецьк. ДЮІ МВС. 2011. 492 с.
5. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 31.12.2018. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 14.11.2019).
6. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.10.2019. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 26.04.2019).
7. Справочник по безопасности дорожного движения. Эльвик Р., Боргер-Мюсен А., Ваа Т. Пер. с норв. под редакцией проф. В. В. Сильянова. М.: МАДИ. 2001. 754 с.
8. The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000. Blincoc L.J., Seay A.G., Zaloshnja E. & others. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic safety Administration, 2002. 86 p.

КЛАСИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПАРКОВОК У МІСТАХ

Сиромолотов К.В., студент 1 курсу магістратури факультету Транспортних систем та технологій

Лобашов О.О., д.т.н., професор, завідувач кафедри Транспортних систем і логістики

Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова

Найбільш складною є проблема організації паркування у містах зі сформованою забудовою. Світовий досвід автомобілізації показує, що

вирішити цю проблему можна тільки за рахунок всієї території міста шляхом використання вільної ширини проїзної частини вулиць і створення спеціальних позавуличних автостоянок.

Схема, що відображає основні класифікаційні ознаки тимчасових стоянок, призначених для паркування автомобілів, наведена на рис. 1.

За режимом роботи підрозділяють стоянки : 1 - з необмеженим часом роботи, 2 - з обмеженням тривалості перебування автомобіля , 3 - з обмеженим (протягом доби) часом роботи.

В Європі, крім паркометрів, розроблені інші способи контролю часу стоянки. Основний з них передбачає застосування спеціального диску, що представляє собою часовий циферблат, на осі якого знаходиться вказівник інтервалу стоянки.

Другий метод, який знайшов розповсюдження в Європі, відомий під назвою Park System (система паркування). Цей метод базується на використанні набору кольорових карток, що продається с спеціальної упаковці. На картках різного кольору вказується ціна та дозволений час стоянки.

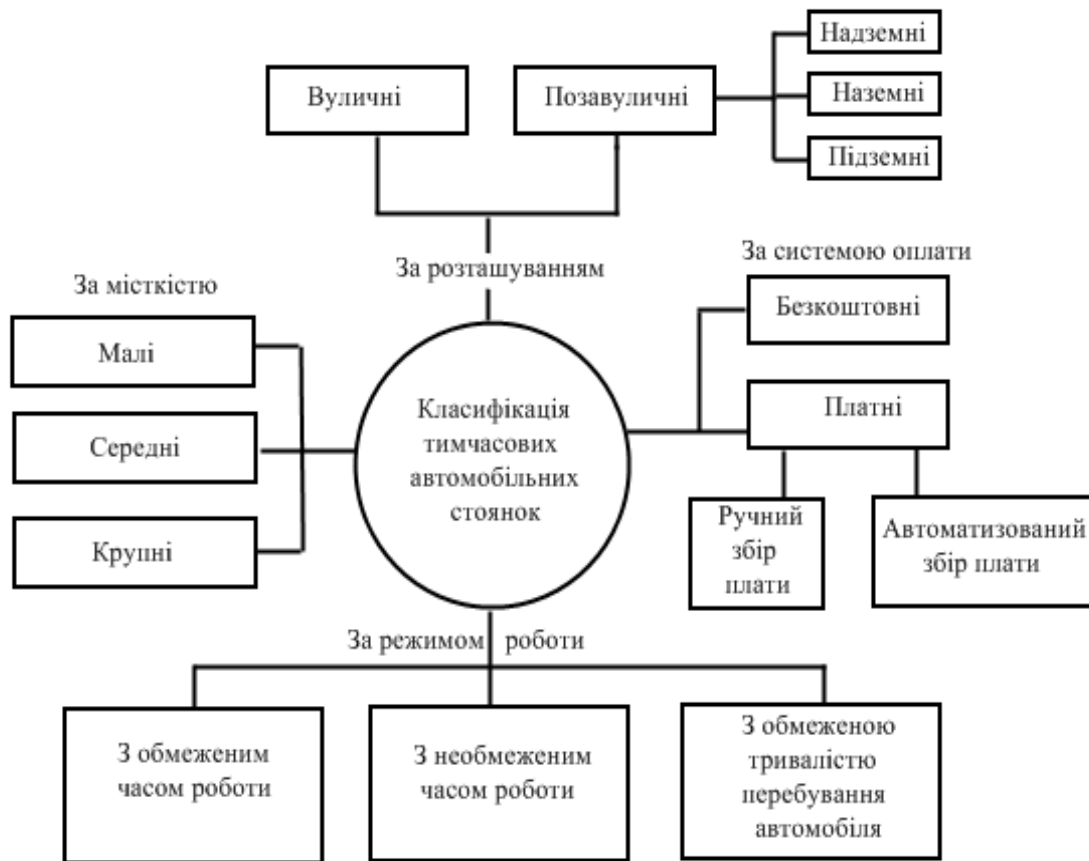


Рис.1.1 – Основні класифікаційні ознаки тимчасових стоянок

По прибуттю на стоянку водій обирає потрібну картку та компостує на ній місяць, число, годину та хвилини прибуття і залишає картку за склом автомобіля.

Паркувальна мережа міста повинна розвиватись одночасно з ростом автомобілізації. Історично сформована територія міста не дає можливості виділення площі для встановлення стоянок шляхом розширення проїзної

частини дороги. Тому більшість транспортних засобів розташовують біля краю проїзної частини. Одночасно з постановкою автомобіля біля тротуару виникає інша проблема – зниження пропускної можливості вулично-дорожньої мережі. Вирішення проблеми в зменшенні кількості транспортних засобів біля тротуару полягає в встановленні знаків, що забороняють або обмежують парковку, або ж застосування системи штрафів та плати за стоянку.

Література

1. Дульфан С. Б. Про вплив «перехоплюючих» парковок на транспортні потоки у м. Харкові / С. Б. Дульфан, О.О. Лобашов // Технологический аудит и резервы производства. - 2015. - №1/3(21).- С.19-22.
2. Лобашов О.О. Моделирование транспортных потоков в містах з урахуванням мережі парковки автомобільного транспорту / О. О. Лобашов, О. В. Прасоленко // Восточно-европейский журнал передовых технологий. - 2010.- Вып.1/5 (43). - С.8-9.
3. Лобашов О.О. Дослідження впливу парковок на параметри транспортних потоків в м.Харкові / О.О. Лобашов // Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. - 2010.- Вип.1. - С. 9-13.
4. Лобашов О.О. Методика визначення раціональних параметрів паркувальної мережі у містах / О.О.Лобашов // Проблеми транспорту. - 2009. - Вип. 6. - С. 202-205.