

Рисунок 1 – Класифікація ДТП за участю пішоходів

Ряд авторів досліджували виникнення конфліктних ситуацій між транспортом та пішоходами на регульованих пішохідних переходах в залежності від інтенсивності транспорту, тривалості циклу. Також приводились дослідження, як впливає інтенсивність транспорту та тривалість заборонного сигналу на кількість порушень пішоходами Правил дорожнього руху при переході через проїзну частину.

Заходи з організації дорожнього руху, регулювання рухом пішоходів, характеристики інфраструктури, транспортного та пішохідного потоків впливають на поведінку пішоходів, і, відповідно, на кількість порушень, що зроблені ними. Це, в свою чергу, впливає на аварійність на тій чи іншій ділянці вулично-дорожньої мережі.

## ВИЗНАЧЕННЯ ПОРУШНИКІВ НА РЕГУЛЬОВАНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ

*Апончук В.Ю, Холодов О.В.*

*Науковий керівник – Бугайов І.С., асистент*

Для виявлення причин виникнення аварійних ситуацій між пішоходами та транспортними засобами в даній роботі проведено натурне обстеження.

Обстеження проводились у ранкову та вечірню години «пік» на ряді регульованих перехресть міста Харкова. Для досліджень були обрані перехрестя з різною інтенсивністю, кількістю смуг руху та в різних частинах міста. Важливою умовою при виборі перехресть виступало те, що всі світлофори для пішоходів обладнані табло відліку часу.

Враховуючи цикл світлофорного регулювання, на протязі однієї години, були визначені кількість пішоходів, що перетнули проїзну частину та визначена інтенсивність транспортного потоку. Результати досліджень щодо кількості пішоходів та кількості порушених Правил дорожнього руху при перетині проїзної частини на регульованому перехресті наведені на рис. 1–2.

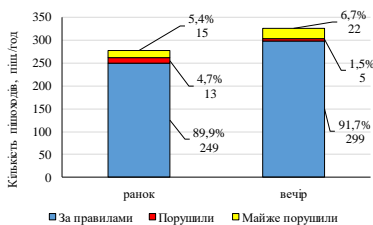


Рисунок 1 – Обстеження на перехресті просп. Гагаріна – вул. Вернадського при переході через вул. Вернадського

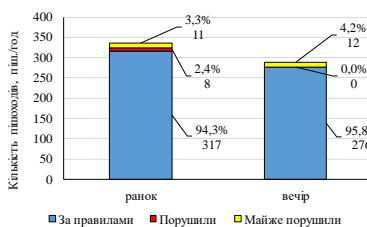


Рисунок 2 – Обстеження на перехресті просп. Гагаріна – вул. Вернадського при переході через просп. Гагаріна

Таким чином визначена кількість порушуючих пішоходів (близько 7%) при перетині проїзної частини на регульованих перехрестях з кількістю смуг руху 3 в кожному напрямку.

## ВИКОРИСТАННЯ СИСТЕМИ КРІ ДЛЯ РОБІТНИКІВ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

*Загребелько Ю.С.*

*Науковий керівник – Пруненко Д.О., д-р. екон. наук, доцент*

Система ключових показників ефективності (англ. *Key Performance Indicators, KPI*) — система оцінки, яка допомагає організації визначити досягнення стратегічних і тактичних (операційних) цілей. Використання ключових показників ефективності дає організації можливість оцінити стан підприємства і допомогти визначити внесок окремого фахівця у реалізацію загальної стратегії.

В умовах кризи загострюється конкурентна боротьба перевізників як за пасажирів так і за маршрути. Тому до оцінювання показників діяльності конкретного робітника треба використовувати підхід ЗСП (збалансованої системи показників) для конкретизації стратегічних цілей, користуючись перевагою методу який наочно показує зв'язки між цілями діяльності перевізника і безпосереднім внеском конкретної особи.