

пригод (ДТП) приходиться на міста та інші населені пункти. При цьому на перехрестях, які займають незначну частину міста, концентрується 30% усіх ДТП.

Причин, які викликають виникнення ДТП існує дуже багато та ступінь їх впливу на важкість наслідків ДТП визначити неможливо, але деякі виникають частіше, а деякі вкрай рідко.

Аналіз причин ДТП дозволяє звести їх в наступні однорідні по характеру групи:

- 1) порушення правил маневрування;
- 2) перевищення безпечної швидкості руху;
- 3) недодержання дистанції;
- 4) перевищення встановленої швидкості;
- 5) порушення правил проїзду перехресть;
- 6) керування в нетверезому стані;
- 7) виїзд на смугу зустрічного руху;
- 8) порушення надання безперешкодного проїзду;
- 9) порушення правил обгону;
- 10) невиконання вимог сигналів регулювання;
- 11) інші.

Існує безліч методів вивчення транспортних конфліктів та причин дорожньо-транспортних пригод. Але більшість з них направлена на вивчення вже скоєних ДТП, не з'ясовуючи самих причин їх виникнення. Тому важливим кроком у дослідженні аварійності в містах є знаходження вірогідності виникнення ДТП на основі їх причин та видів.

ОСНОВНІ АСПЕКТИ РОЗМІЩЕННЯ ЗУПИНОЧНИХ ПУНКТІВ МПТ

Кузьмина Є.П.

Науковий керівник – Єрмак О.М., канд. техн. наук, доцент

Зупиночні пункти маршрутного пасажирського транспорту впливають на безпеку руху, а також на пропускну здатність дороги. Разом з тим, від їхнього розташування залежить і зручність пасажирів. Тому при виборі місць для розміщення зупиночних пунктів треба знаходити оптимальні рішення при суперечливих вимогах зручності пасажирів, з одного боку, і мінімальних перешкод для транспортних потоків – з іншої. Ці протиріччя особливо проявляються в зоні перетинання магістральних вулиць, де необхідні зупиночні пункти у зв'язку з інтенсивними потоками людей, що рухаються по кожній із магістралей, а також з пересадками їх з одного маршруту на інший.

Основні умови, які повинні по можливості забезпечуватися при виборі місця зупиночного пункту, зводяться до наступного: безпека руху основного потоку людей, що користуються даним маршрутом, мінімальні перешкоди для переважних напрямків транспортних потоків, скорочення відстані пішохідного підходу до основних об'єктів тяжіння.

Від правильного розміщення зупиночних пунктів залежить не тільки відстань пішохідних підходів і зручність пересадок, а отже, і загальна витрата часу пасажира на пересування, але й швидкості руху транспортних засобів (експлуатаційна і швидкість сполучення).

Аналіз методів визначення місця розташування зупиночного пункту міського пасажирського транспорту на транспортній мережі показав, що всі вони визначаються для одного маршруту окремого виду транспорту. При цьому не достатньо визначена оптимальна довжина на перегону для різних видів транспорту та їх режимів руху.

РОЗМІЩЕННЯ РОЗПОДІЛЬЧИХ ЦЕНТРІВ ПРИ РОЗВІЗНО-ЗБІРНИХ МАРШРУТАХ

Гнусіна К.В.

Науковий керівник – Сасько Я.В., канд. техн. наук, доцент

Попит на вантажні перевезення визначається динамікою та структурою змін об'ємів виробництва у країні, а також платіжною спроможністю підприємств та організацій всіх галузей економіки. Враховуючи специфіку автомобільного транспорту, важливою проблемою є організація його взаємодії з іншими видами транспорту в транспортних вузлах. На автомобільний транспорт лягає значний об'єм завою-вивозу вантажів, відправляємих маленькими відправками й обслуговування клієнтури, що не має інших транспортних комунікацій, крім автомобільних доріг.

Організація перевезень вантажів полягає у встановленні порядку: підготовки і виконання перевезень, управління, обліку та контролю, системи документообігу, системи розрахунків за перевезення вантажів та інше.

Від рівня організації перевезень залежить якість перевізного процесу, схоронність вантажів, своєчасність та економічність перевезень, зручність використання системи перевезень.

Різновидом кільцевих маршрутів є розвізні маршрути. Розвізно-збірними маршрутами називають такі маршрути на яких виконується в одному або декількох пунктах, як навантаження, так й розвантаження транспортного засобу одночасно. Їх потрібно формувати виходячи з