

Библиографический список

1. Гусакова В.А., Будалин С.В. Выбор автомобилей тягачей на основе технико-эксплуатационных показателей // Научное творчество молодежи – лесному комплексу России: матер. XI Всеросс. научн.-техн. конф. / Урал. гос. лесотехн. ун-т. Екатеринбург, 2016. Ч. 1. 333 с.
2. Крахмалева А.В., Фасхиев Х.А. Методика оценки качества автомобилей // Маркетинг в России и за рубежом, 2005. № 4. С. 20–28.

УДК 629.113.004

Маг. Д.А. Двинин
Рук. О.С. Гасилова
УГЛТУ, Екатеринбург

ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ

С каждым годом увеличивается числа автомобилей в Екатеринбурге. В результате улично-дорожная сеть города в часы «пик» не справляется с пропуском интенсивных транспортных потоков, что приводит к заторам. Это приводит и к загрязнению окружающей среды, шумовому воздействию, потерям времени участников дорожного движения, а также к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Необходимо в таком случае принимать какие-то меры. В России пропагандируется здоровый образ жизни.

Во многих зарубежных странах велосипед уже давно является основным средством передвижения многих граждан. И в нашем городе необходимо развивать организацию велосипедного движения. Число пользователей велосипедами в Екатеринбурге начинает увеличиваться.

Преимущества велосипедного движения [1]:

- 1) наиболее экологически чистый вид транспорта, не загрязняет окружающую среду и не вызывает шумового воздействия;
- 2) положительно влияет на здоровье и состояние общества;
- 3) доступно по своей стоимости практически всему населению, независимо от социального положения граждан;
- 4) при правильной организации велосипедного движения возможно снижение количества и тяжести ДТП;
- 5) внедрение и развитие велосипедного движения может повысить пропускную способность на автомобильной дороге в период активной эксплуатации велосипедов;

6) для инфраструктуры города это совершенствование, развитие и создание более приятной и спокойной атмосферы города;

7) велосипедное движение требует меньшего инвестирования в его развитие и содержание по сравнению с автомобильным транспортом;

8) велосипедное движение повысит мобильность населения в часы «пик»;

9) снизится необходимость в организации автомобильных парковок;

10) велосипед не требует большого пространства и площади для движения;

11) на велосипеде можно двигаться с любой скоростью и при этом не быть наказанным.

К сожалению, у велосипедистов есть лишь небольшая возможность для передвижения. Чтобы доехать до какого-то места в городе, велосипедистам приходится двигаться по тротуару, мешая при этом пешеходам, либо по автомобильной дороге, что влечет за собой создание аварийной и опасной ситуации (рис. 1).



Рис. 1. Массовый велосипедный забег в Екатеринбурге

Анализ аварийности в Екатеринбурге показывает, что за последние три года число ДТП, связанных с наездом на велосипедиста, растет (рис. 2).

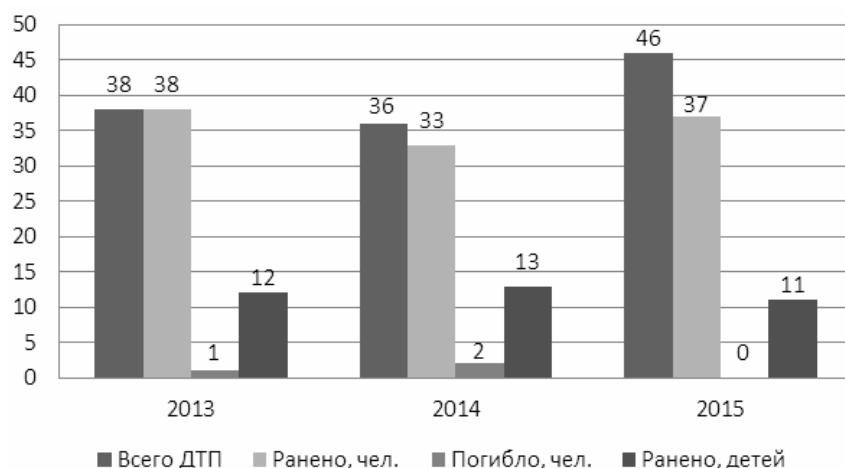


Рис. 2. Распределение числа ДТП, связанных с наездом на велосипедиста

Повышение безопасности движения велосипедистов в Екатеринбурге возможно за счет проведения мероприятий по организации велосипедного движения.

Для расширения велосипедного движения необходимо рассмотреть правила и способы его организации, рассмотреть опыт нашей страны и других стран.

В нашей стране на первом месте по уровню развития велосипедной инфраструктуры находится Москва [2]. Для того, чтобы активизировать развитие велосипедного движения в Екатеринбурге, необходимо принять ряд организационных решений администрацией города и городской Думой, определить перечень приоритетных районов, которые будут связаны велосипедным движением, популяризировать в средствах массовой информации велосипедное движение.

Библиографический список

1. Информационный сайт «Pandiaweb.ru». URL: <http://pandia.org/text/77/302/26163.php>.
2. Портал открытых данных. URL: <http://data.mos.ru/datasets/897>.

УДК 629.113.004

Маг. М.П. Добрынин
Рук. О.С. Гасилова, Б.А. Сидоров
УГЛТУ, Екатеринбург

ОЦЕНКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОСТАНОВОЧНОГО ПУНКТА С ЗАЕЗДНЫМ КАРМАНОМ

Безопасность дорожного движения в зоне остановочных пунктов в настоящее время зависит от различных факторов: интенсивности дорожного движения, количества останавливающихся маршрутных транспортных средств, времени года, времени суток, способов расположения маршрутных транспортных средств при их остановке и др. [1].

Важнейшее значение имеет расположение автобусов или троллейбусов на остановочном пункте в плане улицы (дороги) по ее ширине. Остановившееся транспортное средство становится помехой, проявляющейся в изменении траектории транспортного потока и снижении его скорости. Наблюдения на автомобильных дорогах показали, что отклонение траектории транспортных средств, проезжающих мимо стоящего на остановке автобуса, может начинаться за 70 – 80 м до него. Общая зона влияния на траекторию движения имеет протяженность более 150 м [2].