

трамвай. Введения льгот на проезд в ГОТ позволит расширить долю населения, готового использовать перехватывающие парковки.

В ходе исследования было выявлено что наибольшие затраты времени на передвижение до центра города испытывают жители окраин Чкаловского, Октябрьского, Орджоникидзевогo и Железнодорожного районов.

В первую очередь перехватывающую парковку необходимо расположить у ст.м. проспект Космонавтов, тем самым «перехватывая» поток легковых автомобилей с направления В. Пышмы.

УДК 656

Повышение эффективности дорожного движения посредством координированного управления

Матеев Д.Д., Грабауров В.А.

Белорусский национальный технический университет

В современном мире происходит постоянный рост объема транспортного движения. Количество автомобилей растет ежегодно. Темпы роста автомобильного парка в Республике Беларусь одни из самых высоких в Европе. В результате чего растут требования к надежности, безопасности и качеству дорожного движения. Это требует внедрение все новых современных технологий в управлении дорожным движением. На сегодняшний день проблемы дорожного движения не могут быть решены специалистами какой-либо конкретной области науки. Они требуют комплексного изучения специалистов различных областей науки – физиков, математиков, программистов, транспортников, экономистов и др. Накоплен большой опыт исследования процессов движения. Однако перед каждой новацией в дорожном движении встанут определенные проблемы:

– транспортный поток нестабилен и многообразен, в результате чего одной из основных проблем является сбор объективных исходных данных о параметрах дорожного движения;

– критерии качества дорожного движения имеют ряд противоречий, необходимо повышать пропускную способность, но при этом сохранять ограничения скорости, надо увеличить количество парковок, но при этом запретить парковку на проезжей части, необходимо снижать аварийность в условиях постоянного роста автомобильного парка;

– необходимо учитывать долю хаоса в изменении как дорожных условий, так и дорожной ситуации в целом;

– при реализации инновационных проектов постоянно происходят неточности на этапе внедрения, что зачастую приводит к непредвиденным результатам.

Проблемы в дорожном движении Беларуси по сути не отличаются от проблем Европейских городов: ДТП, заторы, загрязнение окружающей среды, проблемы с парковками. Общеизвестные критерии качества дорожного движения также неизменны – низкая аварийность, безостановочный проезд, минимизация расхода топлива, уменьшение загрязнения окружающей среды.

Одной из составляющих общего решения данных проблем является обеспечение функционирования координированного регулирования на муниципально-дорожной сети на качественно новом уровне. На сегодняшний день данная проблема может быть решена внедрением современных технологий и новых адаптивных алгоритмов регулирования. В ходе исследования были изучены параметры дорожного движения на пр-те Партизанском, ул. Орловской и ул. Кальварийской до и после корректировки координированного регулирования.

УДК 656

Платные дороги: благо или вынужденная реальность?

Ваксман С.А., Вольская О.К.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Потребности России в дорожном строительстве в настоящее время не могут быть покрыты за счет государственных и муниципальных средств. Поэтому важным источником для развития дорожной сети является строительство платных автодорог с привлечением частного капитала. Для этого имеется нормативно-правовая база, в частности Закон. «О платных автомобильных дорогах».

В 2005 и 2010 годах проведены исследования отношения населения к строительству платных дорог. Анкета содержала характеристики респондента: пол, возраст, уровень дохода семьи. Далее респондентов просили указать количество автомобилей в семье, марки автомобилей, используемых респондентом, количество лет владения этой машиной. Наконец, респондента просили указать отношение к введению платных дорог, требования к ним, отношение к возможным способам оплаты проезда и доступный/желаемый размер платы за 10 км пробега, первоочередность строительства платных дорог – в городах или за городом.

В 2005 году в панельном исследовании принимали участие 89 респондентов, из которых 41 человек (46,1 %) отнеслись к введению платных дорог положительно, 28 человек (31,5 %) отрицательно и 20 респондентов не определились со своим мнением. В 2010 был опрошен 141 человек, из которых 78 человек (55,3 %) отрицательно относятся к введению платных