

требующий постоянно возрастающих субсидий, покрывающих убытки автомобильных предприятий, занятых региональными перевозками.

Сохранилась интеграция перевозчика и заказчика региональных перевозок пассажиров, что при использовании убыточного механизма их выполнения ограничивает их развитие. На все разновидности выполнения пригородных перевозок пассажиров государственные субсидии с учетом современного развития экономики в стране выделяться не могут. Поэтому изменение принципов формирования единой политики автомобильных перевозок связано в первую очередь с организационными изменениями. При этом главным элементом является разделение функций между органами государственного управления и транспортным предприятием: транспортная деятельность предприятия определяется на основе требований социального стандарта для выполнения социально-значимых перевозок, а также технологических требований и технических условий для выполнения других видов пригородных автобусных перевозок их в регионе; финансовое обеспечение выручки и покрытия расходов транспортного предприятия за выполнение социально-значимых перевозок в региональном сообщении производится органом государственного управления, утвердившим социальный стандарт на его территориально-административной единице.

Новые принципы формирования единой политики автомобильных пассажирских перевозок в стране позволят поэтапно перейти на экономические методы регулирования конкуренции видов транспорта с рациональным использованием ресурсов государства на выполнение региональных автомобильных перевозок пассажиров с учетом ресурсного обеспечения только транспортной деятельности этих предприятий.

УДК 656

### **Влияние величины переходного интервала на решения, принимаемые водителями в зоне дилеммы**

Ходоскин Д.П.

Белорусский национальный технический университет

Практически на всех регулируемых перекрестках (РПК) г. Гомеля при приближении к стоп-линии имеет место следующая зависимость  $S_{\max} < S_{\min} < S_{\min.c}$  (где  $S_{\min}$ ,  $S_{\min.c}$  – минимальные расстояния до стоп-линии, при которых автомобиль остановится перед ней при использовании аварийного и служебного замедлений соответственно;  $S_{\max}$  – максимальное расстояние до стоп-линии, при котором автомобиль может проехать РПК в течение действия переходного интервала). Данная зависимость характеризует присутствие при подъезде к стоп-линии инертной зоны дилеммы. Эта зона

определяется следующим положением: водитель не имеет возможности безопасно проехать РПК за время действия переходного интервала (даже с учетом ускорения), так как находится на расстоянии большем чем  $S_{\max}$  и также не имеет возможности безопасно остановиться перед стоп-линией, так как находится на расстоянии меньшем чем  $S_{\min}$ . Как же поступают водители, попадающие в инертную зону дилеммы в существующих условиях (при величине переходного интервала равного  $3s$ )? Согласно первой части положения водитель, решивший ускориться и проехать РПК, будет проезжать часть него (или весь РПК) на красный сигнал светофора, что в свою очередь, может стать причиной межфазных столкновений под углом  $90^\circ$  с потоком автомобилей, начинающих движение. Во второй части подразумевается, что водителю для остановки перед стоп-линией необходимо применить замедление больше аварийного или же выехать на пешеходный переход, что в обоих случаях может привести к столкновению с ударом сзади или наездом на пешехода соответственно. Этими последствиями и характеризуется влияние инертной зоны дилеммы. Как же избежать этих последствий и минимизировать остановки с замедлениями близкими к аварийному? Автором предлагается увеличить переходной интервал. При этом увеличится расстояние  $S_{\max}$  и возникнет ситуация описываемая зависимостью:  $S_{\min} < S_{\min.c} < S_{\max}$ . В данном случае имеют место уже две зоны дилеммы, но обе они будут являться активными. попав в которые у водителя есть возможность, как остановиться с замедлением существенно меньшим, чем аварийное, так и проехать РПК с ускорением. Как раз последняя возможность представилась водителям, находящимся на расстояниях  $S_{\min}$  и даже  $S_{\min.c}$  до стоп-линии потому, что увеличилось значение переходного интервала.

УДК 656

### Определение зоны дилеммы при подъезде к регулируемому перекрестку

Ходоскин Д.П.

Белорусский национальный технический университет

Наиболее приемлемым и обширным методом для исследования механизма столкновений с ударом сзади является метод зоны дилеммы. Эта зона наиболее часто возникает у водителя, когда он, находясь на некотором расстоянии от регулируемого перекрестка (РПК), видит, что для него мигорают желтый сигнал и в данной ситуации ему необходимо сделать выбор между остановкой и проездом РПК с ускорением.