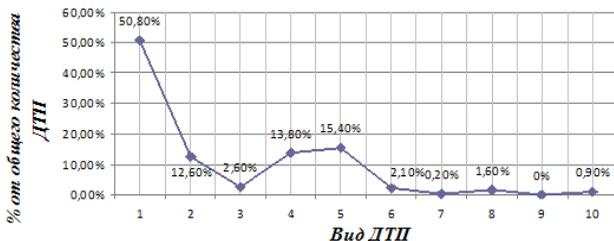


Рисунок 2 – Распределение ДТП по времени суток



Рисунок 3 – Распределение ДТП по месяцам года



1 – столкновение; 2 – опрокидывание; 3 – наезд на стоящее ТС; 4 – наезд на препятствие; 5 – наезд на пешехода; 6 – наезд на велосипедиста; 7 – наезд на гужевой транспорт; 8 – наезд на животных; 9 – падение пассажира; 10 – падение груза

Рисунок 4 – Распределение ДТП по видам

Имея четкую структурную информацию о времени совершения ДТП и учитывая информацию об их видах, представляется возможным организовать информирование участников движения об ожидающих их рисках. В качестве информационного источника предлагается использовать дорожные знаки со сменной информацией (по ДСТУ 4142-2003). Возможна синхронизация работы знаков с программными продуктами, например, алгоритмом работы электронного будильника. В определенное время подается сигнал для вывода на электронный знак нужной информации. Информация должна содержать предупреждение о конкретном виде ДТП на этом участке дороги, которое может произойти именно в этот временной период.

УДК 711.73

Недостатки классификации улиц и дорог

Гук Валерий, Стешенко М., Гук Владимир
Харьковский национальный университет строительства и архитектуры

Рассмотрим насущный вопрос о совершенствовании классификации

городских улиц и дорог, который широко обсуждается градостроителями (транспортниками и планировщиками) в связи с безудержным ростом автомобильного транспорта, мобильности и необходимостью совершенствования планировочных решений в генеральных планах городов. Изменение условий проживания и работы в крупнейших постсоветских городах изменили и мобильность городского населения как пешком, так и на различных видах транспорта. Быстрый рост автомобилизации привел к заторам, пробкам и тянучкам на неподготовленных для восприятия автомобильного движения на существующих улицах и дорогах. Спрос не соответствует предложениям. Высокий уровень дорожно-транспортных происшествий и продолжительной конгестии требуют создания для их ликвидации новых автомагистралей. Высокий уровень плотности населения в микрорайонах под влиянием многоэтажной застройки в 300, 500 и более человек на гектар превращает магистрали районного значения в общегородские, а городские дороги – в автостреды. Свои условия комфортных и регулярных перевозок пассажиров диктуют новые виды скоростного общественного наземного транспорта, а также быстрое, безопасное, удобное и самое дешёвое велосипедное движение, но прежде всего, спокойная пешеходная ходьба на широких тротуарах и в пешеходных торговых и развлекательных центрах с отдыхом, общением, с застройкой согласно человеческому масштабу восприятия среды обитания.

УДК 656.135 (571.56 + 571.65)

Организация доставки грузов потребителям территориальным регионам

Филиппова Н.А., Беляев В.М.

Московский государственный автомобильно-дорожный университет (МАДИ)

Оптимальная схема завоза грузов в Северные регионы по целому ряду объективных причин предусматривает сложный технологический процесс: передача грузов с железнодорожного транспорта на водный, догрузку флота, задержка речных судов в устьевых пунктах северных рек, а также передача грузов с крупнотоннажного в малотоннажный флот с последующей перевозкой на автотранспорте, который доставляет груз потребителям. В каждом звене технологической цепи необходимо решать задачи, связанные с обработкой речных, железнодорожных, автомобильных транспортных средств, а также задачи взаимодействия различных видов транспорта во всех узлах перевалки и взаимного согласования работы. При решении поставленных задач рекомендуется