

преподавания математики в университетах и их возможной эффективности. / И.К. Асмыкович., И.М. Борковская., О.Н. Пыжкова. // Deutschland LAP Lambert Academic Publishing, 2016, 57с.

4. Асмыкович, И. К. О реальности преподавания высшей математики в системе дистанционного образования // Информационные технологии в образовании, науке и производстве : II Межд. научно-техническая интернет-конф., 4 декабря 2014 г. С-я: Современные информационные технологии в преподавании технических и гуманитарных дисциплин [Эл. Р-с]. - 2014. Минск, БНТУ с. 33 – 37

5. Асмыкович, И.К., Необходимость олимпиад по математике для студентов технических специальностей /И.К.Асмыкович, Н.П.Можей // Труды БГТУ. Серия VIII.: Учебно-метод. работа. Минск, 2012. №6, С.152-156 .

УДК 711.7: 625.711.4

РЕКРЕАЦИОННО-ТРАНЗИТНЫЕ КОРИДОРЫ ДЛЯ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ТРАНСПОРТА В Г. МИНСКЕ

Аткаева Е.И., преподаватель-стажер

*Белорусский национальный технический университет
Минск, Беларусь*

Модель более плотного города с меньшей зависимостью от автомобилей становится аксиомой в развитом мире. Во многих городах эра поездок из пригорода в центр на работу и обратно, как и эра господства автомобилей, подходит к концу. Становится нецелесообразно развивать город с единым центром; более актуально создание многополярного города с несколькими центрами, где люди живут, работают, совершают покупки, отдыхают. Это сокращает пробки и создаёт ряд живых, эффективно организованных, полуавтономных районов.

Наблюдаемые перемены называются «новой мобильностью». Эта концепция заключается в том, что жители городов полагаются

не на свои автомобили, а на общественный транспорт. В качестве аргумента для смещения приоритета в сторону использования альтернативного транспорта приводятся следующие статистические данные: 96% времени автомобиль стоит на улице и не используется. Соответственно, необходимо разработать более эффективный способ обеспечивать передвижение жителей города.

Транзитно-ориентированное развитие (transit-oriented development (TOD) - градостроительная политика, в которой многофункциональная жилая или коммерческая зона обеспечена легким доступом к общественному транспорту, созданы условия, делающие зону привлекательной для транзитных пассажиров. Транзитно-ориентированное проектирование является одним из наиболее актуальных направлений градостроительного проектирования на современном этапе [2].

Одним из предложений для осуществления данной политики является разработка перспективного развития пешеходных маршрутов и маршрутов альтернативного транспорта, связанных в единую сеть и охватывающую всю территорию города – транзитно-рекреационных коридоров.

Транзитно-рекреационные коридоры - это маршруты, проложенные в городской ткани с целью повысить её проницаемость. Они могут разделить на более мелкие фрагменты такие крупные участки застройки, как жилые микрорайоны и участки промышленных зон, а так же снизить нагрузку с улично-дорожной сети путём организации внеуличных маршрутов альтернативного транспорта и пешеходных маршрутов. Кроме того, транзитно-рекреационные коридоры могут способствовать снижению использования автомобиля в пользу альтернативных видов транспорта путём создания удобной инфраструктуры и сети городского велопроката.

Транзитно-рекреационные коридоры рассчитаны на эксплуатацию всеми видами немоторизованного транспорта, включая велосипеды, самокаты, скейты, ролики, скейтборды, сигвеи, хOVERборды и прочие виды альтернативного транспорта. Поскольку велосипед из них является самым крупногабаритным, соответственно, передвижение именно на велосипеде диктует необходимые уклоны, ширину полосы движения и радиусы поворотов. Кроме того, на данный момент велосипед пользуется наибольшей популярностью среди видов альтернативного транспорта.

Существующая инфраструктура для движения альтернативного транспорта в г. Минске состоит из магистральной велодорожки и 40 пешеходно-велосипедных дорожек. Магистральная велодорожка длиной 27 километров введена в действие в 2009 году и интенсивно используется велосипедистами. Пешеходно-велосипедные дорожки организованы за счет разметки широких пешеходных тротуаров на магистральной улично-дорожной сети.

Поскольку особенностью Минска является неплотная улично-дорожная сеть, то характерная её черта – наличие широких магистралей при отсутствии улиц-дублёров, что неизменно ведёт к образованию пробок. Однако, в отличие от европейских городов, имеющих более мелкий градостроительный масштаб, а потому ранее столкнувшихся с последствиями повсеместной автомобилизации, Минск застроен существенно менее плотно. Тем не менее, резко выросший уровень автомобилизации поднимает эту проблему на новый уровень. В генеральной плане города Минска до 2030 года закреплён следующий показатель: 380 автомобилей на 1000 жителей, в то время как по данным ГАИ на момент февраля 2016 года эта цифра уже достигла 415 автомобилей на 1000 жителей и продолжает расти.

Другой существенный показатель – разрешённая скорость движения по городу для автомобилей. В Минске прослеживается тенденция к увеличению разрешённой скорости, в то время как мировая практика показывает, что это тупиковый путь: велосипедизация Голландии началась в 50-х годах XX века как следствие резко возросшего количества ДТП, в том числе с летальным исходом, связанных с популяризацией автомобиля среди жителей. На данный момент самой безопасной скоростью движения, при которой вероятность летального исхода ДТП практически равна нулю, является 30 км/ч, то есть практически максимальная скорость велосипеда.

Многие современные идеологии городского планирования стоят, исходя их статистики дорожных происшествий, на том, что риск аварии можно снизить при совмещении разных видов движения на одной улице под вывеской «общественное пространство». В таких условиях считается, что серьёзные происшествия станут редкостью, поскольку пешеходы и велосипедисты будут вынуждены оставаться сверхбдительными [1]. Однако, хотя объединение видов дорожного движения возможно, но не на равных условиях. Как показывают мировые при-

меры, пешеходы могут сосуществовать с другими видами движения до тех пор, пока ясно, что они являются главными участниками дорожного движения. Фактическая и воспринимаемая безопасность пешеходов должна быть всегда определяющим фактором.

Список использованных источников

1. Гейл Я., Города для людей / Гейл Я. – Москва : КРОСТ Концерн, 2012. – 227 с.
2. 7 Rules for Designing Safer Cities [Electronic resource] / ed. Sabrina Santos. – ArchDaily, 2015. – Mode of access : <http://www.archdaily.com/771150/7-rules-for-designing-safer-cities/>. – Date of access : 02.08.2015.

УДК 54:373.576

МОНИТОРИНГ УРОВНЯ ОБУЧЕННОСТИ СЛУШАТЕЛЕЙ КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕПОДАВАНИЯ ХИМИИ В ДОВУЗОВСКОЙ ПОДГОТОВКЕ

Базылева Н.В., старший преподаватель

*Витебский государственный ордена Дружбы народов
медицинский университет
Витебск, Республика Беларусь*

На факультет профориентации и довузовской подготовки (ФПДП) приходят абитуриенты, цель которых повысить уровень знаний по химии, биологии, русскому или белорусскому языку, чтобы успешно сдать централизованное тестирование. Важным условием повышения качества образования является сбор и анализ информации, позволяющей оценить базовый уровень обученности слушателей ФПДП, их когнитивные способности, психологические особенности усвоения знаний. Необходимо как можно раньше оценить возможности и уровень