

межпиковые периоды. Фиксировались вид, тип МПТС, время начала остановки, время открытия дверей (если не совпадало со временем начала остановки), время закрытия дверей. Количество полученных данных - 493. Данные обрабатывались в приложении Excel MS Office и программе SPSS Pasw Statistic 18. Как правило, между фактическим интервалом движения и интервалом движения по расписанию существует разница. Определим значимость этой разницы. Для этого воспользуемся критерием Стьюдента.

В ходе выполнения исследования была определена однородность данных интервала движения по информационным таблицам и фактического интервала движения МПТС на ОП МПТ. Определена зависимость количества случаев остановки более 1 МПТС на ОП МПТ от интервала движения МПТС. Определена зависимость остановки маршрутных такси на ОП МПТ при стоящем МПТС от доли маршрутных такси на ОП МПТ. Предложена формула расчета длины остановочной площадки, приведен пример расчета длины ОП МПТ.

УДК 656.13

Мировая практика снижения уровня дорожной аварийности

Андреев А.Я., Лукьянчук А.Д., Кот Е.Н.

Белорусский национальный технический университет

Все разнообразие мер, применимых в международной практике в качестве основных инструментов для снижения количества аварий в населенных пунктах, подразделяется на три основные группы:

1. Инструменты, формирующие безопасный стиль поведения участников дорожного движения. Объект воздействия – человек.
2. Инструменты, повышающие безопасность транспортных средств и снижающие тяжесть аварий в случае их возникновения. Объект воздействия – транспортное средство.
3. Инструменты, повышающие безопасность улично-дорожной инфраструктуры и, в первую очередь, для пешеходов как самой уязвимой категории участников дорожного движения. Объект воздействия – дорожная инфраструктура.

Инструменты, формирующие безопасный стиль поведения участников дорожного движения. Данная группа инструментов предназначена для проведения мероприятий в рамках воспитательной, образовательной, законопослушательской, политической, общественной деятельности, нацеленной на формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения посредством воспитания желательного и корректировки нежелательного поведения. Главная цель – профилактика аварий по вине «человеческого фактора».

Инструменты, повышающие безопасность транспортных средств и снижающие тяжесть аварий в случае их возникновения. Данная группа инструментов предназначена для проведения мероприятий в рамках деятельности, направленной на повышение безопасности транспортных средств, как для водителя и пассажиров, так и для снижения тяжести последствий аварий «автомобиль – пешеход». Главная цель – профилактики аварий и снижение их тяжести по вине «технического фактора».

Инструменты, повышающие безопасность дорожной инфраструктуры и, в первую очередь, для пешеходов.

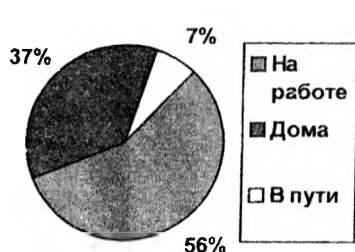
Данная группа инструментов предназначена для проведения мероприятий в рамках деятельности, связанной с планированием, проектированием, строительством, содержанием и эксплуатацией, как отдельных объектов улично-дорожной инфраструктуры, так и целых сетей. Главная цель – профилактика всех аварий по вине «фактора инфраструктуры» с особым акцентом на повышение ее безопасности для самых уязвимых категорий дорожных пользователей.

УДК 656

Минимизация «потерянного» времени в дорожном движении

Грабауров В. А., Матвеев Д. Д.

Белорусский национальный технический университет



По данным корпорации Microsoft, люди проводят 56% времени на работе, 37% - дома и 7% в автомобиле или в автобусе, совершая разнообразные поездки.

Человек всегда пытается сократить время, проводимое в пути, или, по крайней мере, провести это время с максимальным комфортом и безопасно-

стью.

Для промышленности время транспортировки товаров или услуг - потерянное время. Например, в США, производственные потери из-за низкой производительности транспорта составляют 230 млрд. долларов ежегодно.

Время, которое требуется на поездку, зависит от:

- расстояния;
- скорости движения;
- задержек в пути.