

Рисунок 3 – Треугольники боковой видимости в конфликте «транспорт-пешеход»

Для повышения безопасности движения пешеходов разработаны мероприятия, предусматривающие устройство искусственной неровности типа «спящий полицейский» – приподнятого пешеходного перехода, а также островка безопасности (рисунок 4). Устройство островка безопасности позволит также организовать место для поворота налево одного автомобиля (заезда в местный проезд) без помехи транзитному (прямолинейному) движению.

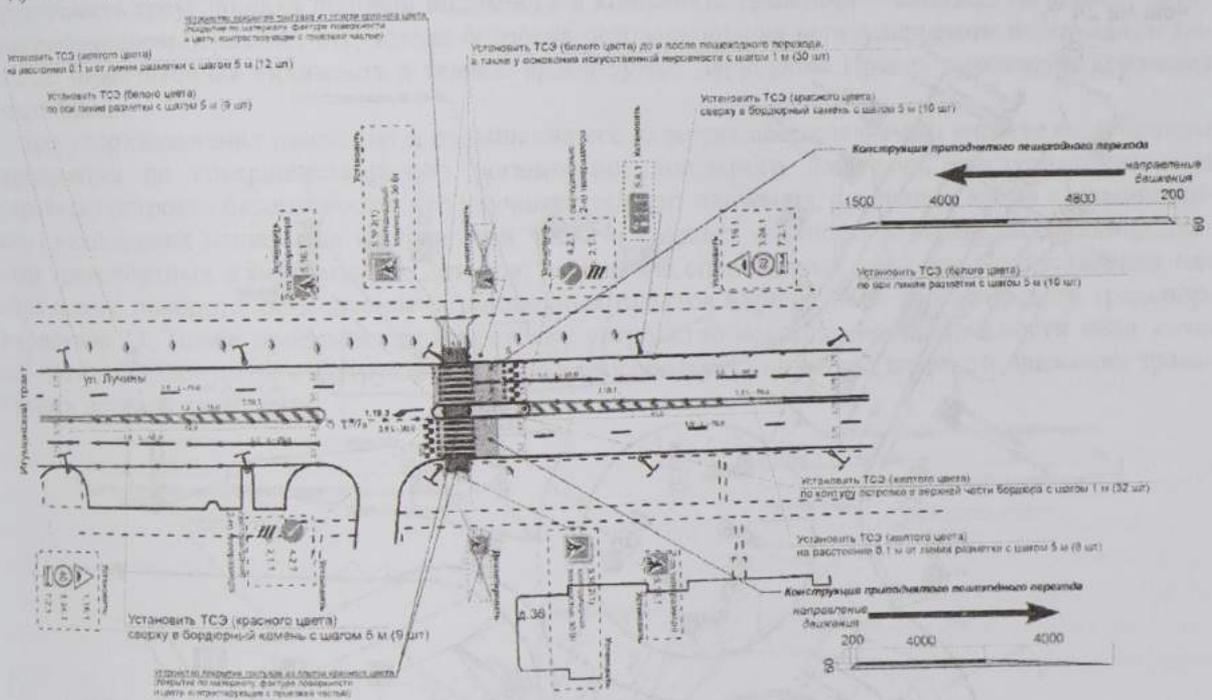


Рисунок 4 – Предлагаемая организация движения на исследуемом объекте

УДК 656.13.08

## ПРИМЕНЕНИЯ КОЛЬЦЕВЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ НА МАГИСТРАЛЬНОЙ СЕТИ КРУПНЕЙШЕГО ГОРОДА

А. В. КОРЖОВА, Е. Н. ГОРЕЛИК, Н. В. КИСЕЛЕВИЧ

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

В научно-исследовательском центре дорожного движения филиала БНТУ «Научно-исследовательская часть» проводятся работы по повышению качества дорожного движения как на отдельных

транспортных объектах, так и на участках дорожной сети городов. Мероприятия позволяют снизить аварийные, экономические и экологические потери. Как правило, заказчиком проведения данных работ является Управление ГАИ ГУВД Мингорисполкома, совместно с которым производится мониторинг аварийно-опасных участков. Так, для исследований выбран участок, на котором расположен нерегулируемый пешеходный переход через ул. Я. Лучины возле дома № 16 в Ленинском районе г. Минска. На ул. Я. Лучины за 8 лет произошло 20 аварий с пострадавшими, в которых ранено 27 и погибло 2 человека. ДТП достаточно равномерно распределены по месяцам года. Наибольшее количество ДТП с пострадавшими произошло в декабре и феврале. В зимний период наблюдается наибольшее число аварий, соответственно и количество пострадавших наибольшее. В остальное время года ДТП распределены достаточно равномерно. Единственное ДТП со смертельным исходом (2 погибших) произошло осенью. На протяжении недели ДТП распределены почти равномерно. Наиболее аварийным днем недели (по числу аварий) является суббота. Наибольшее количество аварий произошло во второй половине дня. 50 % составляют аварии с наездом на пешехода.

Разработаны мероприятия по снижению скорости движения и упорядочиванию движения транспортных и пешеходных потоков, предусматривающие устройство кольцевого перекрестка с организацией островков безопасности на входах, выделение за счет сужения полос на входах и выходах (конструктивно или с помощью разметки), полос для организации уличной стоянки автомобилей на первой полосе движения; обозначение остановочных пунктов маршрутного пассажирского транспорта и др. (рисунок 1). Обоснование предложенных, планируемых к внедрению мероприятий осуществлялось по критерию минимизации аварийных, экологических и экономических потерь в дорожном движении. В результате внедрения мероприятий суммарные потери снизятся не менее чем на 24 %.

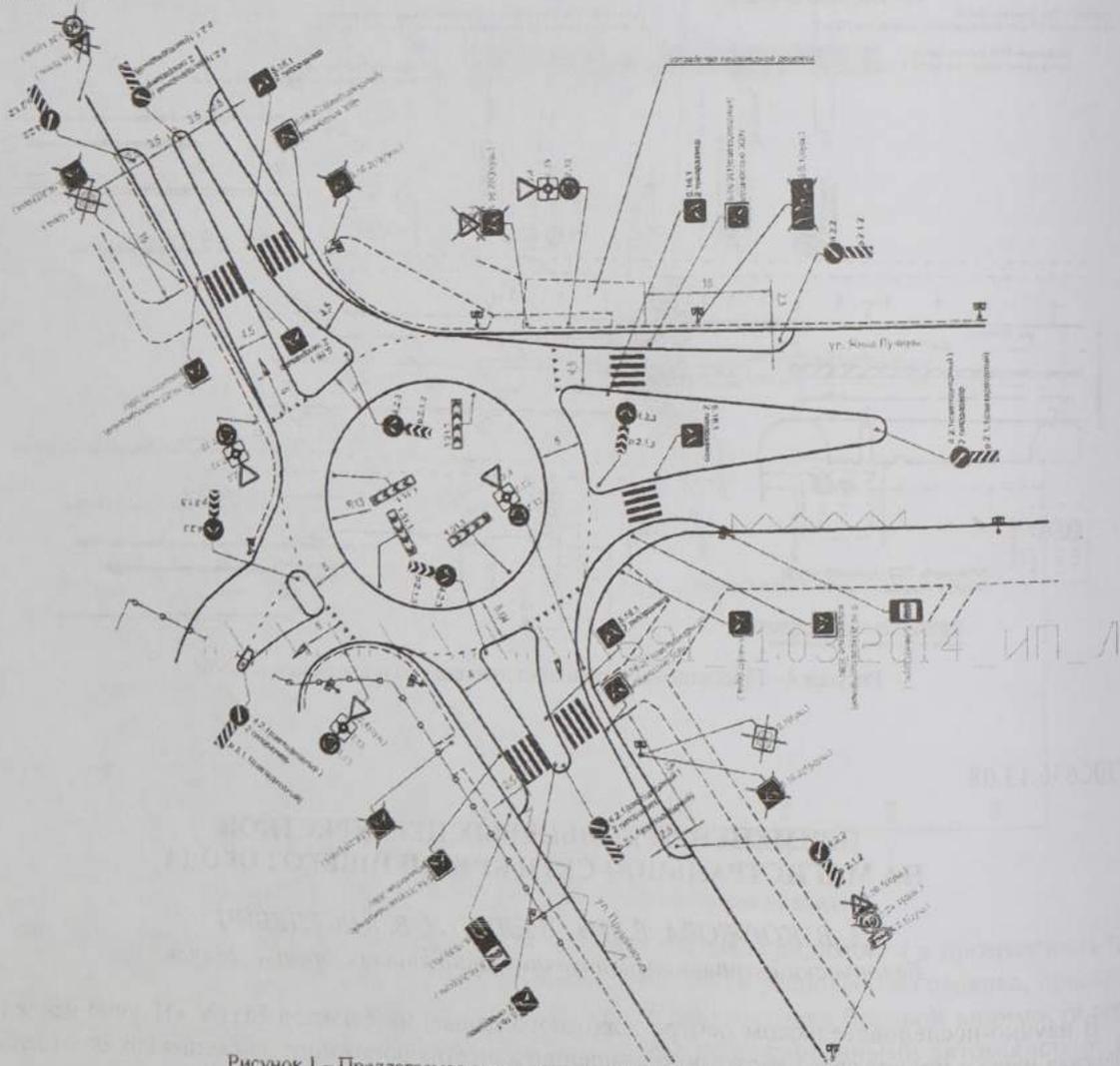


Рисунок 1 – Предлагаемая организация движения на исследуемом объекте