

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ НА НЕРЕГУЛИРУЕМОМ ПЕШЕХОДНОМ ПЕРЕХОДЕ

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 нерегулируемый пешеходный переход через ул. Машиностроителей возле здания № 30, который расположен в Заводском районе г. Минска.

Выполнены расчетно-экспериментальные исследования условий дорожного движения и существующих потерь на исследуемом участке, а также соответствующие обследования. Выявлено, что главными причинами повышенной аварийности на нерегулируемых пешеходных переходах являются: недостаточная видимость, особенно боковая, недостаточное обустройство перекрестка и пешеходных переходов средствами организации дорожного движения, нечеткость приоритета и др. Основными угрозами безопасности являются: наличие припаркованных автомобилей, ухудшающих прозрачность треугольника боковой видимости в конфликте транспорт – пешеход на нерегулируемом пешеходном переходе; отсутствие островка безопасности на нерегулируемом пешеходном переходе; недостаточная видимость в темное время суток; нарушение Правил дорожного движения участниками.

Для упорядочивания движения и повышения его качества на исследуемом участке разработаны мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения, предусматривающие устройство островка безопасности, что улучшает условия движения, сокращает время «незащищенного» нахождения пешеходов на проезжей части и снижает опасность конфликтного взаимодействия транспортных и пешеходных потоков; выделение специальных мест для осуществления маневра левого поворота; обозначение остановочных пунктов маршрутного пассажирского транспорта (рисунок 1). Также проектом предусмотрено устройство искусственной неровности типа «спящий полицейский» такой конструкции, которая способствует снижению скорости движения транспортных потоков до 40 км/ч.

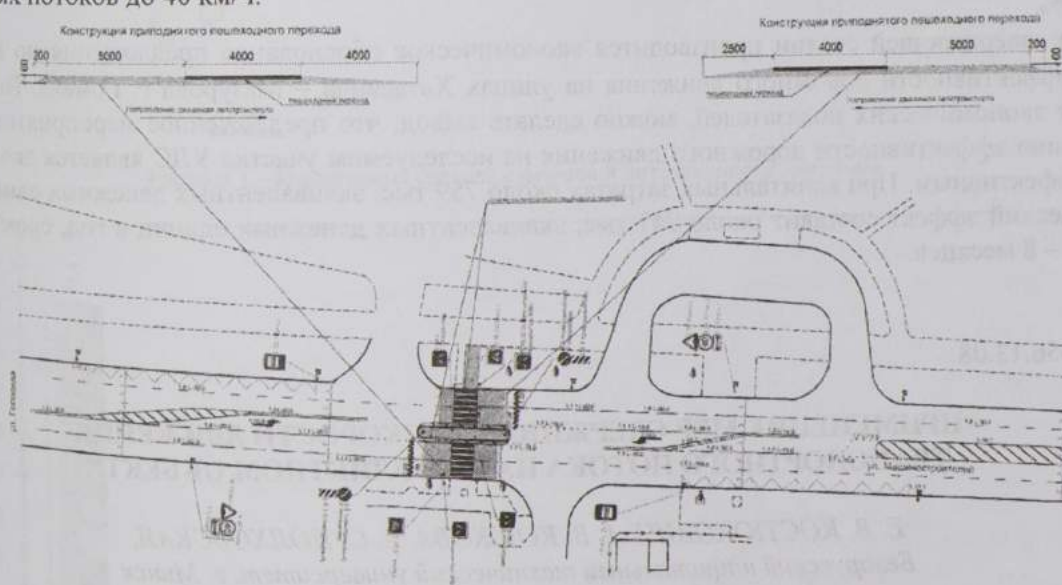


Рисунок 1 – Предлагаемая организация движения на исследуемом участке

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 29 %.