

## ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МЕТОДОМ ОРГАНИЗАЦИИ РЕВЕРСИВНОГО ДВИЖЕНИЯ ПО ПОЛОСЕ

*В. В. КОРОНЕВСКАЯ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Основной причиной транспортных проблем города является несоответствие количества эксплуатируемого в городе автотранспорта параметрам существующей улично-дорожной сети.

Одним из наиболее эффективных способов повышения пропускной способности существующих дорог является реверсивное движение. Зона движения с реверсивным регулированием имеет основной целью улучшить организацию движения на главных дорогах, с неравномерным распределением транспортного потока по направлениям. В определенное время зона открыта для движения только в одном направлении, например, к городу – утром, из города – во второй половине дня.

Повышение эффективности дорожного движения путем организации реверсивного движения рассматривается на примере ул. Хатаевича – ул. Мазурова города Гомеля.

Участок УДС рассматривается на соответствие критериям введения реверсивного регулирования с использованием транспортных светофоров Т.4, Т.4.ж согласно пункту 8.18 СТБ-1300.

Анализ транспортных интенсивностей движения по полосам встречных направлений в часы пик показал, что все условия введения реверсивного движения соблюдаются, и на данном участке улично-дорожной сети реверсивное регулирование целесообразно.

На всем протяжении ул. Хатаевича – ул. Мазурова необходимо провести реконструкцию существующей схемы организации дорожного движения, а также все ТСОДД привести в соответствие с новой схемой организации дорожного движения.

Для регулирования движения по реверсивным полосам вводятся в эксплуатацию ДЗПИ (дорожные знаки переменной информации) и реверсивные светофоры Т.4, определяются фазы работы данных объектов на основании распределения интенсивности транспортного потока по часам суток.

Для уменьшения задержек в межпиковый период на перекрестках с высокой левоповоротной интенсивностью предлагается мероприятие по перераспределению транспортных потоков по направлениям движения.

Сравнительный анализ существующих потерь и потерь после организации реверсивного движения показал, что суммарные годовые потери в целом снизятся на 8 %, при этом по главной улице – на 12 %.

На завершающей стадии производится экономическое обоснование предложения по повышению эффективности дорожного движения на улицах Хатаевича – Мазурова г. Гомеля. Выполнив расчет экономических показателей, можно сделать вывод, что предложенное мероприятие по повышению эффективности дорожного движения на исследуемом участке УДС является экономически эффективным. При капитальных затратах около 759 тыс. эквивалентных денежных единиц экономический эффект составит около 941 тыс. эквивалентных денежных единиц в год, срок окупаемости – 8 месяцев.

## ПРИМЕНЕНИЕ МЕР СДЕРЖИВАНИЯ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА НА КОНФЛИКТНОМ ОБЪЕКТЕ

*Е. В. КОСТЮКОВИЧ, А. В. КОРЖОВА, А. С. ПОЛХОВСКАЯ,  
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