

Необходимо выполнять причинный и очаговый виды анализа, имеющие целью установление причин аварийности, и играющие особую роль в повышении безопасности дорожного движения. В анализе аварийности также использовать результаты многочисленных (судебных) экспертиз отдельных аварий, которые часто дают очень ценную информацию об аварийности.

УДК 656:565:448

### **Принципы разработки и содержание КСОД столичного города (на примере Минска)**

Ваксман С.А., Глик Ф.Г.\* , Капский Д.В.\*\*

Уральский экономический университет (Екатеринбург),

БелНИИПградостроительства\*,

Белорусский национальный технический университет\*\*

Разработка КСОД начинается с исследований условий движения транспортных и пешеходных потоков на магистральной улично-дорожной сети города (построение картограмм интенсивности движения, составление линграмм состава конфликтующих потоков в узловых пунктах; разработка линграммы суточной неравномерности интенсивности движения; исследование транспортной корреспонденции методом «шлагбаума»; исследование скорости движения транспортных потоков; исследование и анализ светофорного регулирования; исследование существующей организации дорожного движения по магистральной сети улиц). Отдельным направлением в разработке КСОД является анализ аварийности и разработка рекомендаций по совершенствованию организации движения на аварийно-опасных участках магистральной сети города. Перспективным направлением можно назвать разработку методики аудита безопасности дорожного движения. Отдельно можно выделить исследования перегруженных узлов и разработку мероприятий по устранению перегрузки, а также разработку координированного регулирования на некоторых улицах города. Анализ существующего положения в маршрутном ориентировании и информировании участников дорожного движения позволит выявить недостатки и разработать рекомендации по совершенствованию маршрутного ориентирования в центральной части г. Минска. Специальными параграфами являются: повышение эффективности трамвайного движения, совершенствование организации пешеходного движения; совершенствование организации велосипедного движения, а также разработка рекомендаций по развитию АСУ ДД и ее интеграции с другими общегородскими системами для создания Интеллектуальной транспортной системы «Город М»; алгоритмы

предоставления преимущества движения маршрутному пассажирскому транспорту; разработка концепции экологической безопасности в центральной части города, исследование стоянок транспорта и разработка мероприятий по совершенствованию их организации и т.д. Разработка мероприятий по совершенствованию ОДД на основе физических и психофизиологических мер по снижению скорости движения транспортных потоков способствует повышению БДД на малонагруженных улицах. Детальное проектирование осуществляется на основании разработанных решений. В последующем ведется мониторинг дорожного движения.

УДК 656.13.08

### Анализ аварийности в конфликте «транзитный транспорт–пешеход» в зоне пешеходного перехода

Коржова А.В., Капский Д.В.

Белорусский национальный технический университет

Аварии с участием пешеходов на регулируемых перекрестках можно разделить на следующие группы: с участием транзитного транспорта и пешеходов; с участием правоповоротного транспорта и пешеходов; с участием левоповоротного транспорта и пешеходов (рис. 1).

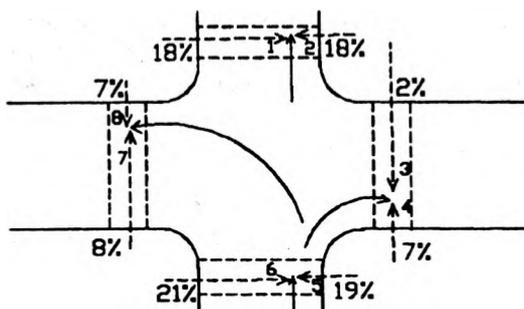


Рис. 1. Распределение по видам наездов на пешеходов на регулируемых перекрестках г. Минска за 2006–2008 гг.

Конфликт «поворотный транспорт–пешеход» является в подавляющей части внутрифазным конфликтом, и характеризуется тем, что транспорт движется без высоких скоростей. Такие аварии составляют примерно 25 % от всех, произошедших на регулируемых перекрестках с участием пешеходов. Наезды на пешеходов в данном случае в большинстве происходят