

из-за недостаточной боковой видимости либо когда водители не уступают дорогу пешеходам. Конфликт «транзитный транспорт–пешеход» является межфазным конфликтом. Такие аварии составляют 75 % и характеризуются тяжелыми последствиями для пешеходов. В данном случае причинами являются неподчинение сигналам регулирования как пешеходов так и водителей, превышение скорости водителями, недостаточность переходных интервалов между фазами, ошибки пешеходов и водителей в период работы светофорного объекта в режиме «желтое мигание».

УДК 656:516

## **Выбор градостроительных и планировочных мероприятий для повышения БДД**

Ступенев А.М.

Белорусский национальный технический университет

В дорожном движении принимают участие миллионы транспортных средств, все население нашей страны участвует в перемещении людей и грузов. В нем непосредственно участвует человек, транспортное средство, дорога, технические средства регулирования. Они образуют динамическую систему «ВАДС»: водитель–автомобиль–дорога–среда. Успешное функционирование этой системы зависит от работы всех ее элементов и подсистем, их ритмичного взаимодополняющего взаимодействия. Как пишется транспорт в сложившуюся инфраструктуру города, какие функции он решает, чем одновременно мешает и помогает человеку, живущему или приехавшему погостить в этот город? Какие проблемы обна- жает город за плотным кольцом индивидуального и общественного транспорта?.. Водитель, пешеход, пассажир и т.д. являются пользователями услуги – перевозки грузов и пассажиров. А насколько качественно она будет выполнена, зависит от кратчайших оптимальных маршрутов и режимов движения, условий движения общественного транспорта, размещения и планировки улиц и многого другого. Поэтому выбор оптимальных решений должен основываться на комплексном показателе – потерях в дорожном движении. Это относится также и к мерам по сдерживанию скорости, которые могут применяться на улицах категорий Ж и З, а также проездах. На таких улицах возможно применение искусственных неровностей (за исключением основных жилых улиц), которые бы снижали скорость движения транспортных потоков, являлись бы элементом обустройства на- чальных пешеходных переходов. Устройство неровностей возможно в со- окупности с сужением ПЧ, прерыванием перспективы и т.д.