

готовки кадров автотракторного факультета / Ю.А. Врубель, Д.В. Капский. – 3-е изд., дораб. – Минск: БНТУ, 2010. – 139 с.

6. Аудит дорожной безопасности. Практический опыт и рекомендации. – Архангельск: ООО «Автодорожный консалтинг», 2007. – 64 с.

7. Капский, Д. Применение методов сдерживания скорости в крупных городах / Д. Капский, А. Коржова // Reliability and Statistics in Transportation and Communication: Proceedings 6th International Conference, Riga, Latvia, 25–28 October 2006 / Transport and Telecommunication Institute. – Riga, 2006. – P. 144–148.

УДК 656.13.05

**РАЗРАБОТКА ОРГАНИЗАЦИОННО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ
МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ КАЧЕСТВА ДВИЖЕНИЯ
НА МАГИСТРАЛЬНОЙ УЛИЦЕ РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ
КРУПНЕЙШЕГО ГОРОДА
DEVELOPMENT OF ORGANIZATIONAL AND PLANNING ACTIONS
TO IMPROVE THE QUALITY OF MOVEMENT ON THE MAIN
STREET OF THE CITY'S LARGEST REGIONAL VALUE**

Мозалевский Д.В., Кузьменко В.Н., Ермакова Н.С., Полховская А.С.
(Научно-исследовательский центр дорожного движения БНТУ, НИЧ)
Mozalevsky D.V., Kuzmenko V.N., Ermakova N.S., Polkhovskaya A.S.
(Research Center of road traffic BNTU, NiCh)

Аннотация. В статье приведены результаты исследований по разработке мероприятий, повышающих качество дорожного движения, в том числе и его безопасность.

Abstract. In the article presents the results of research on the development of activities that enhance the quality of road traffic, including its security.

По заданию Управления ГАИ ГУВД Мингорисполкома для того, чтобы повысить качество дорожного движения, Научно-исследовательским центром дорожного движения (НИЦ ДД) под руководством Д.В. Капского проведены экспериментально-расчетные исследования и разработаны проектные решения, направленные на совершенствование условий дорожного движения. Ул. Захарова является магистральной улицей районного значения (категория Б по ТКП 45-3.03-227-2010).

На рисунке 1 показана улично-дорожная сеть с объектами тяготения транспорта. Исследуемые пешеходные переходы располагаются на ул. Захарова, которая является немаловажным участком городской сети районно-

го значения и выполняет соединяющую и распределяющую функции в микрорайоне. На ул. Захарова расположены: районы жилой застройки; учреждения образования (УО «Минский государственный лингвистический университет», УО «Минский государственный архитектурно-строительный колледж»); социально-бытовые объекты (Посольство Германии, магазины, кафе и т.д.). Ул. Захарова обеспечивает транспортную связь между улицами Первомайской, Фрунзе, 3. Бядули и пр-том Независимости.

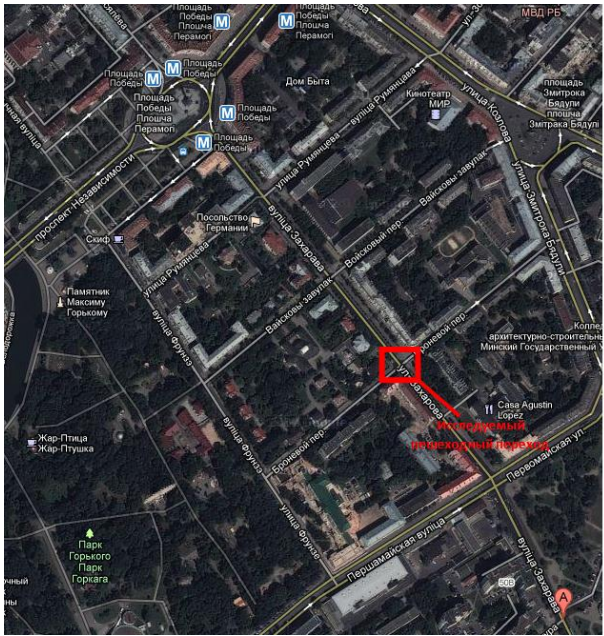


Рисунок 1 – Улично-дорожная сеть и объекты транспортного притяжения

Интенсивность и состав транспортных потоков определялись путем натурного эксперимента по методике Белорусского национального технического университета в рабочие дни недели. Объектам исследований являются нерегулируемые пешеходные переходы на перекрестке ул. Захарова – пер. Броневой.

В программном комплексе «RTF-Road traffic flows» затем были обработаны исходные данные, в результате чего получены картограммы интенсивности и неравномерности движения, диаграммы состава транспортного потока и таблицы других параметров (фрагменты результатов измерений приведены ниже, рисунки 2, 3).

ул. Захарова - пер. Броневой (А - со стороны пр-та Независимости)

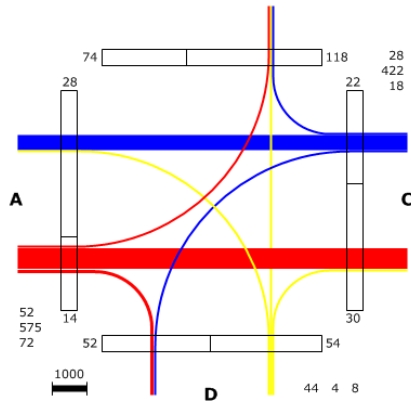


Рисунок 2 – Картограмма средней суммарной интенсивности движения (А – со стороны пр-та Независимости)

ул. Захарова - пер. Войсковый (А - со стороны пр-та Независимости)

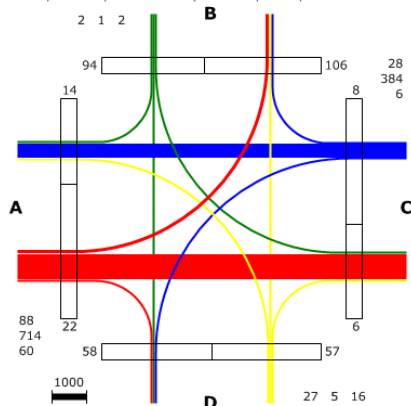


Рисунок 3 – Картограмма средней суммарной интенсивности движения (А – со стороны пр-та Независимости)

На исследуемых пешеходных переходах не выполняется ни одно из условий введения светофорного регулирования согласно СТБ 1300-2007.

С целью повышения безопасности дорожного движения, снижения уровня аварийности, создания более благоприятных условий для перехода пешеходами проезжей части ул. Захарова на исследуемых нерегулируемых переходах необходимо устройство конструктивно выделенных островков безопасности и приподнятых пешеходных переходов.

Было предложено несколько вариантов планировочных решений на исследуемом пешеходном переходе. Некоторые из них представлены на рисунках 4–9.

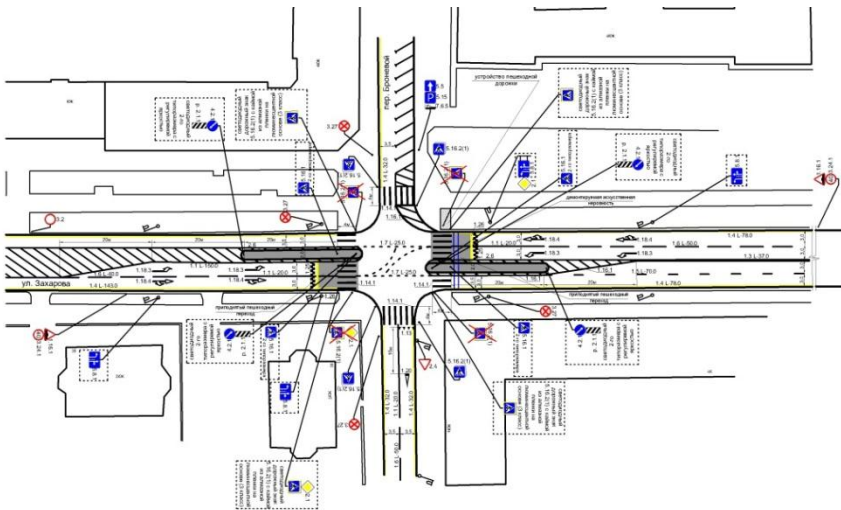


Рисунок 4 – Согласованный вариант организации дорожного движения на перекрестке на ул. Захарова – пер. Броневой

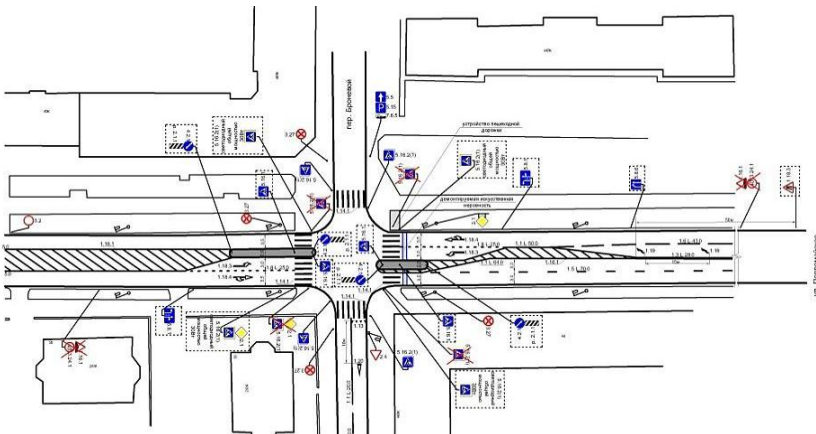


Рисунок 5 – Предлагаемое решение на перекрестке ул. Захарова – пер. Броневой (вариант 1)

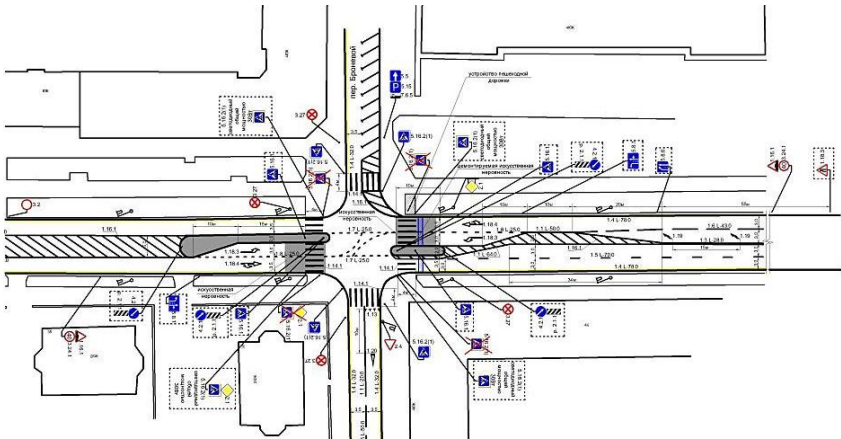


Рисунок 6 – Предлагаемое решение на перекрестке ул. Захарова – пер. Броневой (вариант 2)

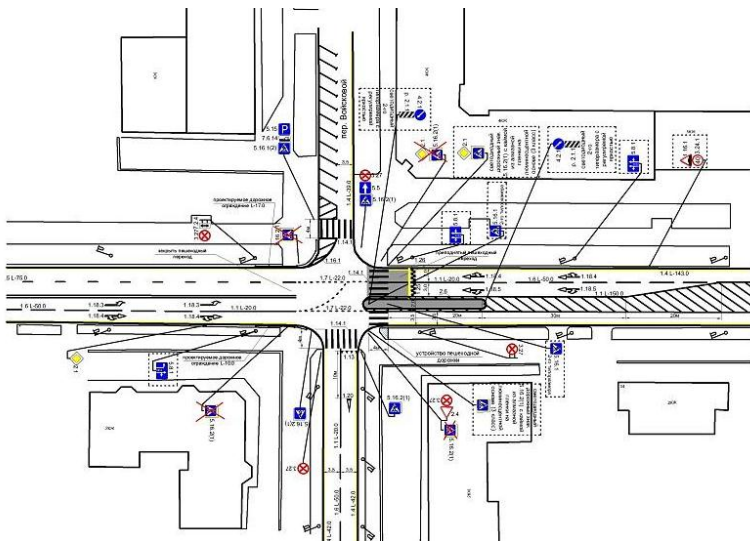


Рисунок 7 – Согласованный вариант организации дорожного движения на перекрестке ул. Захарова – пер. Войсковой

Наилучшим вариантом организации движения является устройство приподнятых пешеходных переходов и конструктивно выделенных островков безопасности, что позволит повысить безопасность движения пешеходов

через ул. Захарова и визуально выделит пешеходные переходы на участке улицы. Все решения оценены по критерию минимизации суммарных аварийных, экономических и экологических потерь в дорожном движении.

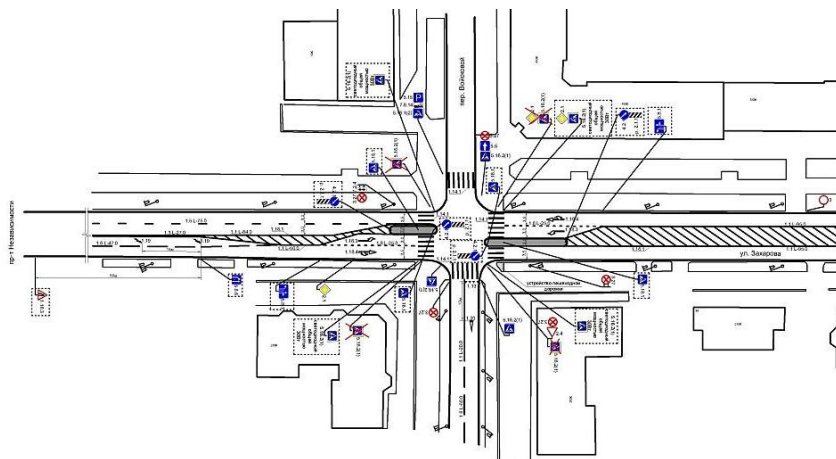


Рисунок 8 – Предлагаемое решение на перекрестке ул. Захарова – пер. Войсковой (вариант 1)

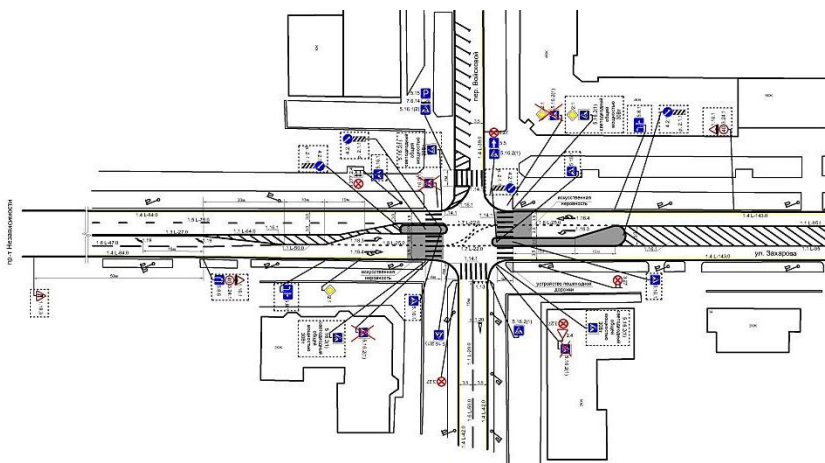


Рисунок 9 – Предлагаемое решение на перекрестке ул. Захарова – пер. Войсковой (вариант 2)