

различных геометрических форм фона (здания, другие сооружения) может привести к ложной тревоге – ошибочному восприятию или не восприятию конкретных дорожных знаков. Расчеты показывают, что при визуальном различении вида и класса объектов основным источником фоновой помехи является неравномерность фона, а при различении его подкласса и типа число «похожих» объектов.

656.13:11

Некоторые предложения по совершенствованию организационного обеспечения БДД

Сушко А.А.

УГАИ МВД Республики Беларусь

Необходимо отметить следующие направления по совершенствованию сложившейся ситуации в принятии решений по обеспечению БДД.

Оформление аварий должно производиться на оборудованном автомобиле, который позволяет ему должным образом обозначить место ДТП и организовать временное движение; осветить место происшествия в темное время суток; сделать масштабную фотографию с верхней точки. Замеры производятся с помощью специального комплекта – рулетки, а записи должны производиться специальными аудиосредствами.

Карточка учета ДТП должна быть формализована и отражать причинно-следственные связи между дорожными условиями, организацией дорожного движения, условиями движения и ДТП.

Анализ аварийности проводится только по авариям с пострадавшими, составляющими около 10 % от общего числа аварий, поэтому он не отражает истинного положения вещей и часто искажает картину аварийности, особенно на отдельных объектах. Так, например, некоторые нагруженные кольцевые перекрестки, где за год происходит до 250 аварий с материальным ущербом, в подобных анализах предстают такими «безаварийными» объектами.

Топографический анализ должен производиться по всему широкому спектру происшествий.

Очаговый анализ, одной из важнейших задач которого является установление причин аварий на данном конкретном объекте УДС, должен проводиться на основе разработанной и утвержденной методики, результатом которого должно явиться оформление предписания, разработка технических условий на проектирование (реконструкцию, модернизацию) либо технического задания на установку ТСОДД в оперативном порядке.

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