

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).

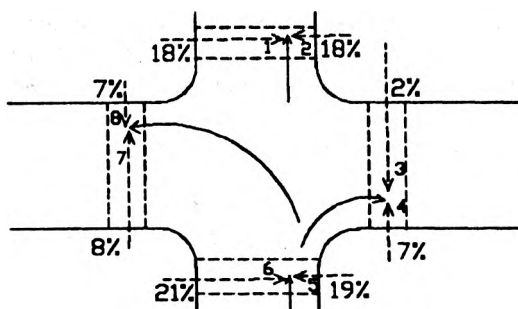


Рис. 1. Распределение по видам наездов на пешеходов на регулируемых перекрестках г. Минска за 2006–2008 гг.

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

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.