

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА**

студенты гр. 101151-14 Климович Е.О., Мацкевич В.В.

*Научный руководитель – магистр техн. наук Кузьменко В.Н.*

На основании проведенных исследований разработаны мероприятия для безопасного пересечения проезжей части пешеходами, в том числе с ограниченными возможностями (инвалидами по слуху, зрению, по физическим недостаткам) в рамках концепции о безбарьерной среде: предусмотрена установка тактильной плитки на подходах к пешеходному переходу, шириной 0,8 м, согласно СТБ 2030; установлены звуковые устройства с автоматической регулировкой громкости сигнала, работающие совместно с пешеходными светофорами; пешеходные светофоры оборудованы таймерами обратного отсчета; в зоне пешеходного перехода выполнено понижение бортового камня «в ноль», согласно СТБ 2030; предусмотрены зоны накопления для пешеходов, с учетом размеров инвалидных колясок 0,9х1,5 м; ширина пешеходного перехода, с учетом интенсивности движения и велопереезда, составила 8 метров (5 метров для пешеходов и 3 – для велосипедистов); переход оборудован необходимыми техническими средствами согласно СТБ 1300.

На исследуемых объектах при совершенствовании схемы организации дорожного движения была предусмотрена возможность велопереезда с обеспечением безбарьерной среды для велосипедистов:

- совместно с переходом, оборудован велопереезд, шириной 3 метра, обозначенный разметкой зеленого цвета;
- предусмотрены зоны накопления, с учетом размеров велосипедов;
- расположение велопереезда выполнено с учетом минимально возможных переплетений с траекториями движения пешеходов;
- велопереезд оборудован необходимыми техническими средствами согласно СТБ 1300 и типовыми схемами ГАИ ГУВД.

В рамках создания интеллектуальной транспортной системы в г. Минске на объекте предусмотрена установка следующего периферийного оборудования: беспроводных магнитных детекторов транспорта; вызывных пешеходных табло; также различных алгоритмов управления: отключение светофоров; желтое мигание; выбор плана

координации по карте времени; локальный жесткий режим; вызывное регулирование от пешехода (рис. 1).

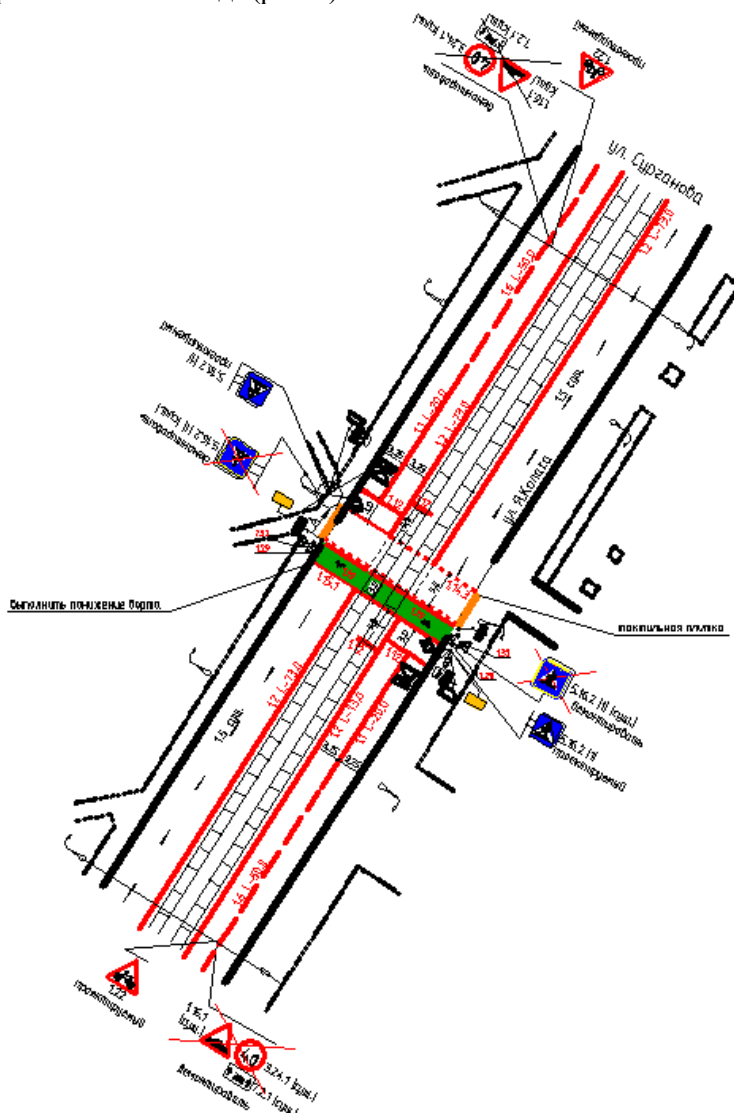


Рисунок 1 – Схема организации дорожного движения на пешеходном переходе по ул. Я.Коласа, 18