

Бажинов Анатолій Васильович

Кандидат технічних наук, доцент кафедри ОБДР ХНАДУ,

ОРГАНІЗАЦІЯ РУХУ ПІШОХОДІВ ЧЕРЕЗ МІСЬКІ МАГІСТРАЛІ

Безпека дорожнього руху є однією з найактуальніших проблем автомобільного транспорту. Аналіз аварійності на автомобільному транспорті показує, що значна частина ДТП трапляється у містах. При цьому одним із найпоширеніших видів ДТП у містах є наїзди на пішоходів, що характеризуються високим тягарем наслідків, тобто наїзди становлять 40-50 % усіх ДТП із постраждалими. При цьому більше 20% наїздів на пішоходів відбуваються на пішохідних переходах магістральних вулиць [1].

Для забезпечення безпеки пішоходів застосовують відомі методи організації руху. Рух пішоходів організують по тротуарів, пішохідних переходів, пішохідних маршрутів. Найбільш небезпечними ділянками є пішохідні переходи, розташовані на магістральних вулиць. У зоні таких переходів нині зростає кількість наїздів на пішоходів, у тому числі зі смертельним результатом. Вуличні пішохідні переходи значно знижують швидкість транспортних засобів на вулицях.

Удосконалення організації дорожнього руху у зоні пішохідних переходів є важливим інструментом підвищення безпеки руху у містах.

Класифікують пішохідний рух за: числом учасників, спрямованості потоку, структурі потоку, тривалості процесу руху, умов руху. Зазначені ознаки утворюють кілька видів пішохідного руху, який пов'язаний з містобудівними особливостями територій, якими відбувається переміщення пішоходів [2].

Зазвичай виділяють такі способи організації руху пішоходів: організація руху пішоходів тротуарами; Організація руху по пішохідних переходах; організація пішохідних вулиць (зон); організація руху за методом «житлова зона»; організація пішохідних маршрутів.

За типом регулювання вуличні діляться на: регульовані (рух пішоходів в окремій фазі регулювання); нерегульовані; з частковим регулюванням (пішоходи рухаються спільно з транспортними засобами, що повертають (ТЗ) за умови допустимості даного конфлікту).

До перешкод для руху по міських магістралях, викликають зниження пропускної спроможності та швидкості, частіше за інших називають: паркування на проїжджій частині; пішохідні переходи; пункти зупинки маршрутного транспорту; перетину зі світлофорним регулюванням; примусове обмеження швидкості; ділянки зі штучними дорожніми нерівностями. Слабо завантаженим пішохідним рухом та що мають високий рівень небезпеки виникнення ДТП [3].

Залишені пішохідні переходи повинні зміщуватися в найбільш безпечні місця та обладнатися відповідно до конкретних дорожніх умов. При цьому повинні враховуватися: швидкість руху транспортного потоку; інтенсивність руху транспортного потоку; інтенсивність руху пішохідного потоку; характер забудови магістралей; функціональне призначення об'єктів тяжіння пішоходів; взаємне розташування пішохідних переходів по довжині магістралі; способи організації руху на пішохідних переходах.

Список використаних джерел

1. Бабій М. В., Кучвара І. М. (2017). Ключові проблеми безпеки дорожнього руху в Україні. Матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції) „Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти“, 14-16.

2. Олійник О. (2021). Особливості просторової організації системи пішохідних зон в історичному центрі Києва. Архітектурний вісник КНУБА, (22-23), 53-63.

3. Осетрін М. М., Шилова Т. О. (2021). Шляхи поліпшення безпеки руху на міських магістралях. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції),(м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 238 с., 147.