

А. А. Кашканов, к.т.н., доцент; С. М. Севостьянов, асистент

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНТЕНСИВНОСТІ РУХУ ПО ВУЛИЦІ БАРСЬКЕ ШОСЕ МІСТА ВІННИЦІ З МЕТОЮ ВСТАНОВЛЕННЯ МІСЦЬ ОРГАНІЗАЦІЇ ПІШОХІДНОГО ПЕРЕХОДУ

Ключові слова: інтенсивність руху, транспортні засоби, транспортні потоки, проїзна частина, пішохідні потоки, пішохідний перехід

Найважливішим аспектом в ході дослідження транспортної мережі населеного пункту є якісний збір вихідної інформації щодо характеристик руху транспортного та пішохідного потоків в межах ділянки, на яку розповсюджується це дослідження [1-3]. В цьому випадку головним критерієм якості виступає максимальна відповідність зібраних даних реальній картині транспортного та пішохідного потоків на ділянці.

Об'єктом для дослідження руху транспортного і пішохідного потоків нами була обрана ділянка вул. Барське шосе м. Вінниці від перехрестя з вул. Келецька до кінцевої зупинки трамвая маршруту № 6.

Для того, щоб одержати якісні показники руху транспортного та пішохідного потоків, необхідно правильно обрати той набір характеристик, що є найбільш важливим для подальшого дослідження особливостей руху транспорту й пішоходів на перетинах міських вулиць. Тут потрібно визначити набір спрощуючих допущень. Хоча майбутня модель і повинна бути якомога реалістичнішою, але для цього не потрібно володіти усіма параметрами як транспортного потоку в цілому, так і окремого транспортного засобу. Так, наприклад, для пішохідного потоку не є важливими фізичні чи соціальні параметри кожної окремої людини, як не є важливим і гендерний склад потоку.

Метою дослідження є визначення необхідності організації пішохідного переходу та місце його розташування. Виникнення проблемного питання пов'язано з відкриттям торгових центрів «Метро» та «Епіцентр», а також трамвайної лінії, яка з'єднала вул. Келецьку з Західним автовокзалом.

Для досягнення мети були проведені натурні дослідження, результати яких подані в таблицях 1, 2 та на рисунках 1, 2.

Аналіз результатів дослідження інтенсивності руху пішоходів стверджує про необхідність організації пішохідного переходу [2-4]. Окремою задачею постає питання місця його розташування та вибір типу. Організація пішохідного переходу полягає у визначенні місць, де пішоходам рекомендується перетинати проїжджу частину, і полягає в тому, щоб виключити хаотичний рух пішоходів через проїжджу частину і направити їх на місця із задовільними умовами безпеки. Тому найважливішими умовами організації наземного нерегульованого переходу є правильний вибір місць переходу та їх чітке позначення.

Таблиця 1 – Зведена відомість інтенсивності руху транспорту (Барське шосе - Метро)

Час обліку, год.	Інтенсивність руху, авт./год.									
	Легкові автомобілі		Вантажні автомобілі		Автобуси		Вантажні автомобілі з причепами		Всього	
	абсолютна	приведена	абсолютна	приведена	абсолютна	приведена	абсолютна	приведена	абсолютна	приведена
8:00 - 9:00	676	676	47	118	72	216	10	40	805	1050
9:00 - 10:00	203	203	39	98	43	129	6	24	291	454
10:00 - 11:00	393	393	74	185	55	165	7	28	529	771
11:00 - 12:00	790	790	60	150	68	204	17	68	935	1212
12:00 - 13:00	779	779	52	130	69	207	14	56	914	1172
13:00 - 14:00	345	345	47	118	38	114	9	36	439	613
14:00 - 15:00	696	696	54	135	81	243	7	28	838	1102
15:00 - 16:00	724	724	42	105	56	168	5	20	827	1017
16:00 - 17:00	773	773	34	85	19	57	4	16	830	931
Разом	5379	5379	449	1123	501	1503	79	316	6408	8321

Таблиця 2 – Зведена відомість інтенсивності руху пішоходів (Барське шосе - Метро)

Час обліку, год.	Інтенсивність руху, піш./год.		
	В місто	В Метро	Разом
8:00 - 9:00	31	57	88
9:00 - 10:00	16	47	63
10:00 - 11:00	34	34	68
11:00 - 12:00	47	59	106
12:00 - 13:00	103	115	218
13:00 - 14:00	44	35	79
14:00 - 15:00	59	36	95
15:00 - 16:00	41	32	73
16:00 - 17:00	29	26	55

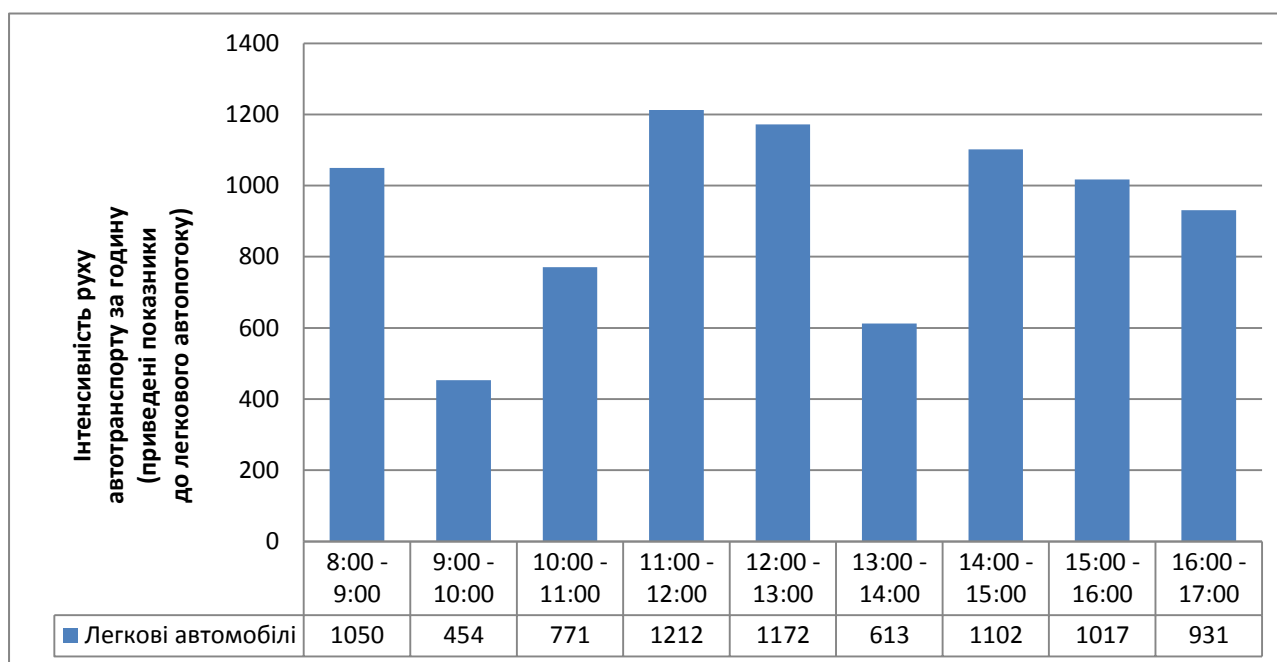


Рисунок 1 – Діаграма автотранспорту з 8 до 17 години

Виходячи з результатів обстеження транспортного та пішохідного потоків визначаємо місце його розташування, яке забезпечує найбільших зручностей для напрямків найбільш інтенсивного і постійного пішохідного потоку з житлового масиву Вишенька в напрямку торговельних центрів «Метро» та «Епіцентр» та забезпечення безпеки пішоходів на переході. Пішохідний перехід наближений до зупинки трамваїв. Для зменшення затримки транспортного потоку на цій ділянці пропонується тільки один перехід, так як на даний час територія з однієї сторони дороги не забудована.

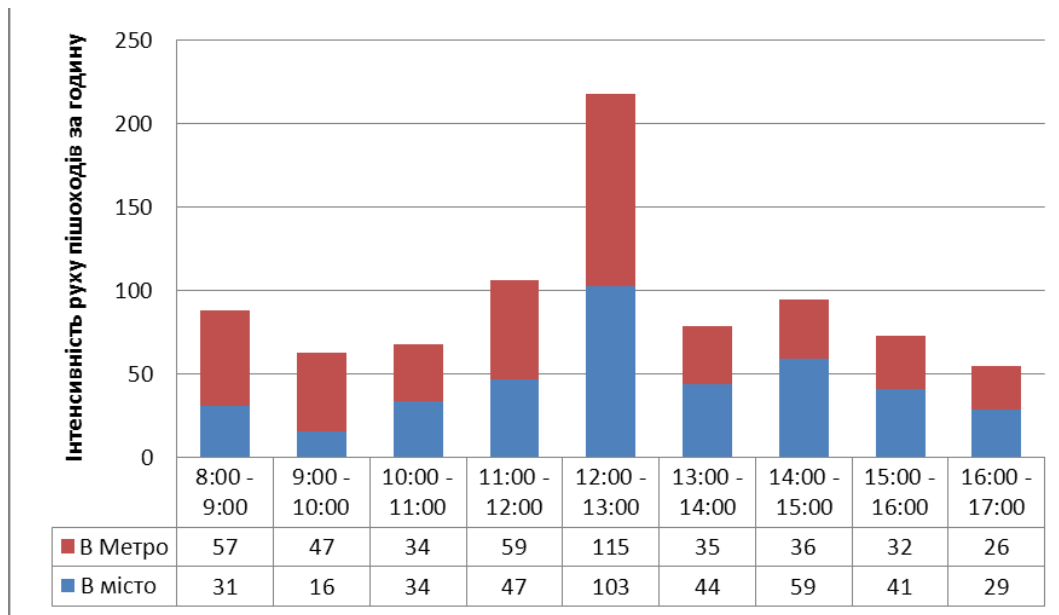


Рисунок 2 – Діаграма руху пішоходів з 8 до 17 години

За вимогами основних умов забезпечення безпеки на наземному нерегульованому переході видимість переходу водіями, які наближаються з усіх дозволених напрямків та видимість пішоходами наближення автомобілів добра. Також в цьому місці найменша протяжність переходу, що скорочує час перебування людей на проїжджій частині.

Список використаних джерел

1. Самойлов Д. С. Организация и безопасность городского движения. Учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. / Д. С. Самойлов, В. А. Юдин, П. В. Рушевский. – М. : Высш. школа, 1981. – 256 с.
2. Лобашов О. О. Практикум з дисципліни «Організація дорожнього руху»: навч. посіб. / О. О. Лобашов, О. В. Прасоленко; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. –Х. : ХНАМГ, 2011. – 221 с.
3. Організація та регулювання дорожнього руху: підручник / О. О. Бакуліч, О. П. Дзюба, В. І. Єресов та ін.; за заг. ред. В. П. Поліщука. – К. : Знання України, 2011. – 467 с.
4. Врубель Ю. А. Исследования в дорожном движении: учебно-методическое пособие к лабораторным работам для студентов специальности 1-44 01 02 «Организация дорожного движения». – Мн. : БНТУ, 2007. – 178 с.