

**МОДЕРНИЗАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА УЧАСТКЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
И ОКТЯБРЬСКОГО РАЙОНОВ ГОРОДА КРАСНОЯРСКА**

Токман В. В.

Научный руководитель – старший преподаватель Омышева Л. В.

Сибирский федеральный университет

Сложившаяся ранее традиция планировки улиц, перекрестков и площадей города не соответствует современным размерам и организации движения транспорта и пешеходов.

Чем больше размеры города, тем больше транспортные потоки. Поэтому с увеличением города увеличивается относительная протяженность магистральных улиц и уменьшается расстояние между ними.

Сложившиеся ранее традиции планировки улиц, перекрестков и площадей городов не соответствуют современным размерам и организации движения транспорта и пешеходов.

Старая форма уличной сети не соответствует современному ее содержанию:

- излишняя частота перекрестков с мелкими кварталами затрудняет пропуск транспорта и снижает скорость движения,
- недопустимая концентрация в центральных районах административно-общественных и торговых зданий вызывает приток больших масс населения и затрудняет организацию их перевозки,
- фронтальная застройка магистралей с интенсивным движением транспорта создает большие неудобства для населения из-за шума, пыли, вибрации и отравления воздуха выхлопными газами,
- зеленое пространство удаляется от города, отесняемое новой застройкой
- исторически сложившийся центр не в состоянии обслуживать всех жителей разросшегося города.
- поездки на работу или за город занимают много времени,
- промышленность обстраивается новыми массивами и не имеет территорий для своего развития.

Большая интенсивность уличного движения требует установления новой планировочной формы уличной сети.

В общем случае совершенствование организации дорожного движения на участке улично-дорожной сети Железнодорожного и Октябрьского районов г. Красноярска сводится к решению следующих основных проблем:

- в условиях растущей автомобилизации дорожная сеть данных районов остается на уровне 1970-80 гг., не обеспечивающем полноценный пропуск транспортных средств. В связи с этим встает большая проблема простоев и заторов на регулируемых пересечениях. При этом основные трудности вызываются пропуском потоков, поворачивающих налево.
- При строительстве нового автомобильного моста через р. Енисей неизбежно встанет проблема связи его с существующей сетью автомобильных дорог.
- В условиях растущей интенсивности, а отсюда – стесненности дорожного движения, растет не только количество ДТП, но и тяжесть их последствий.

Если рассматривать эти проблемы более детально, то неизбежно решение более частных задач:

- Анализ аварийности Железнодорожного и Октябрьского районов. Разработка мер по ее снижению, по снижению тяжести последствий;

- Исследование и анализ геометрических параметров основных магистралей Железнодорожного и Октябрьского районов – ширина проезжей части, количество полос движения, геометрические размеры тротуаров, обочин, полосы местного движения (если есть), расстояние до жилой застройки;

- Натурное исследование интенсивности и состава транспортных потоков основных магистралей Железнодорожного и Октябрьского районов;

- Обследование не только современных, но и перспективных размеров движения транспорта и пешеходов через перекресток с их распределением по всем направлениям следования;

- Измерение мгновенных скоростей, измерение скорости движения транспортного средства в потоке;

- Расчет пропускной способности перегона, пересечения, полосы движения при данной длительности периода фактического пропуска машин в течение часа через данное сечение;

- Проверить соответствие пропускной способности перегона, пересечения, полосы движения перспективным размерам движения;

- Измерение параметров светофорного цикла – потоков насыщения, длительности и количества фар регулирования;

- Анализ существующей организации дорожного движения, уровней загрузки с учетом коэффициентов безопасности и аварийности;

- Разработка предложений по совершенствованию организации дорожного движения.

- расширение проезжей части за счет обочин;

- ремонт или реконструкция второстепенных улиц и дорог (для возможности частичного переноса движения на них с основных магистралей);

- обеспечение достаточной видимости – построение треугольника видимости на перекрестке, графика видимости в плане, в продольном профиле, совмещение этих графиков

- проектирование схемы дислокации дорожных знаков и ограждений;

- разработка мер по оптимизации эффективности работы светофорного цикла (построение графика координированного светофорного регулирования по типу «Зеленая волна»);

- Обеспечение организации безопасности движения транспорта на подходе нового моста через р. Енисей. Расположение моста должно быть удобным для транспортного сообщения между районами города, находящимися на разных берегах реки или с равных сторон железной дороги, обеспечивая наименьший пробег транспортных средств;

- Составление проектной схемы организации транспортного и пешеходного движения на перекрестках с обеспечением условий удобства и безопасности;

- определение числа лент движения транспорта и пешеходов на перекрестке и подходов к нему, установление необходимой ширины проезжей части и обочин;

- Составление поперечного профиля улиц;

- Проектирование плана проблемных участков при обеспечении необходимых радиусов поворота транспорта, соблюдением длины участка перестроения, нанесение контуров направляющих островков, островков безопасности, проезжих частей, зеленых насаждений, тротуаров, пешеходных переходов и красных линий.

- Наметьте размещение остановок массового пассажирского транспорта;

- В последнее время большое значение в планировке городов приобретает проблема активного использования не только наземного, но и подземного пространства

для размещения коммуникаций, автостоянок, прокладки линий внеуличного, скоростного и трубопроводного транспорта, устройства связи и снабжения. Эти вопросы находятся в стадии изучения, получил частичное применение, и требуют дальнейшего развития.

Транспортная инфраструктура оказывает существенное влияние как на формирование архитектурно-планировочной структуры городских образований, так и на образ жизни городского населения; отставание развития транспортной сети от развития архитектурно-планировочной структуры города сказывается на развитии города в целом и на условиях проживания в нем.

Характер новой улицы определяет и архитектура новых домов с новым содержанием их функций, и конкретное решение форм общественного обслуживания жителей, и новые виды общественного и индивидуального транспорта, связанные с пешеходным движением.