

УДК 621.867

ПОДЗЕМНЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД – БЕЗОПАСНОЕ РЕШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ ПРОСПЕКА САРЫАРКА И УЛИЦЫ САКЕНА СЕЙФУЛЛИНА

Нуременова Дамира Болатовна

maxwellhousebest@yandex.ru

Студент кафедры «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта»

ЕНУ имени Л.Н.Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель - М.В. Долгов

Город Нур-Султан является столицей и крупным транспортным узлом дорожной сети республики Казахстан. Количество транспортных средств с каждым днем стремительно растет, поэтому все больше и больше возникает необходимость увеличения пропускной способности нашего города. По статистике, на сегодняшний день более 300 автомобилей приходится на каждые 1000 человек. Данный показатель превышает показатели других стран, например таких, как Амстердам или Сингапур.

Одним из приоритетных направлений развития дорожно-транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения является строительство транспортных сооружений, например подземных/надземных пешеходных переходов.

Рассмотрим зарубежный опыт внедрения внеуличных пешеходных переходов.

На строительство пешеходных переходов вне проезжей части дороги с каждым годом выделяют все больше и больше финансовых средств. Так в Генеральном плане г.Санкт-Петербург определены основные направления развития улично-дорожной сети, которые позволят обеспечить улучшение транспортных связей за счет ликвидации одноуровневых железнодорожных переездов, разделения транспортных и пешеходных потоков за счет строительства внеуличных пешеходных переходов.

Особенно актуально строительство внеуличных пешеходных переходов на опасных участках дороги и загруженных местах. Внеуличный пешеходный переход не только снижает количество аварийных ситуаций на дороге, но и разгружает автомобильный поток. Бесспорным достоинством, конечно же, является безопасность пешеходов.

По данным Госавтоинспекции, количество аварий с участием пешеходов в Российской Федерации за 2015 год насчитывает 58221 случай.[1]

Данные статистики свидетельствуют о снижении по итогам прошедшего года основных показателей аварийности на дорогах. Общее количество ДТП уменьшилось на 0,8%. Число раненых сократилось на 0,2%. Повысился уровень безопасности пешеходов. За прошедший год на российских дорогах было зафиксировано на 5,8% меньше ДТП, произошедших по причине наезда на пешеходов. Также сократилось число погибших и пострадавших в этих авариях - на 8,5% и 5,6% соответственно. По итогам года зарегистрировано снижение всех основных показателей аварийности как на пешеходных переходах, так и вне их границ. Количество ДТП, произошедших на пешеходных переходах,

сократилось на 3,8%, число погибших в них уменьшилось на 10,1% и число раненых снизилось на 3,4%. [2]

В настоящее время в нашем городе имеется 8 подземных пешеходных переходов и 4 надземных.

Рассмотрим интенсивность движения в определенное время суток на пересечение проспекта Сарыарка - улицы Сакен Сейфуллина:

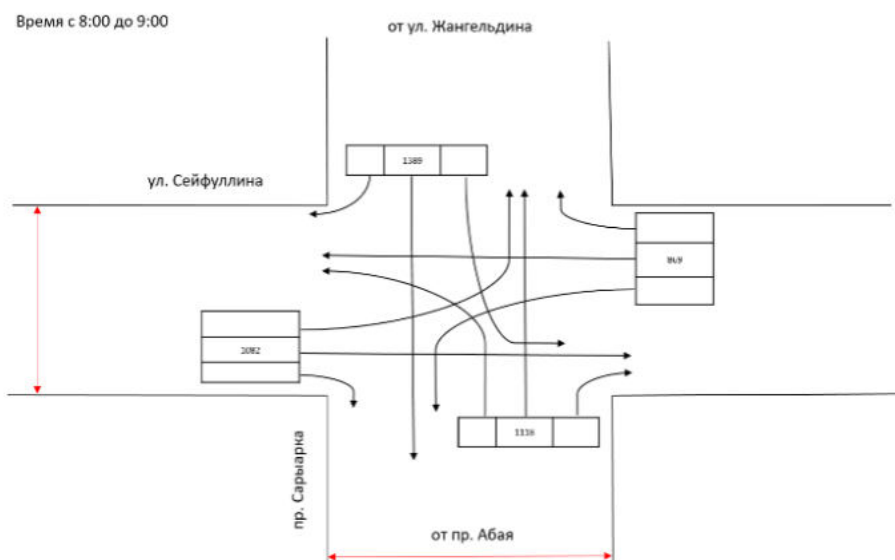


Рисунок 1 - Картограмма интенсивности движения на перекрестке пр.Сарыарка - ул.Сакен Сейфуллина(фактических единиц) с 8:00 до 9:00

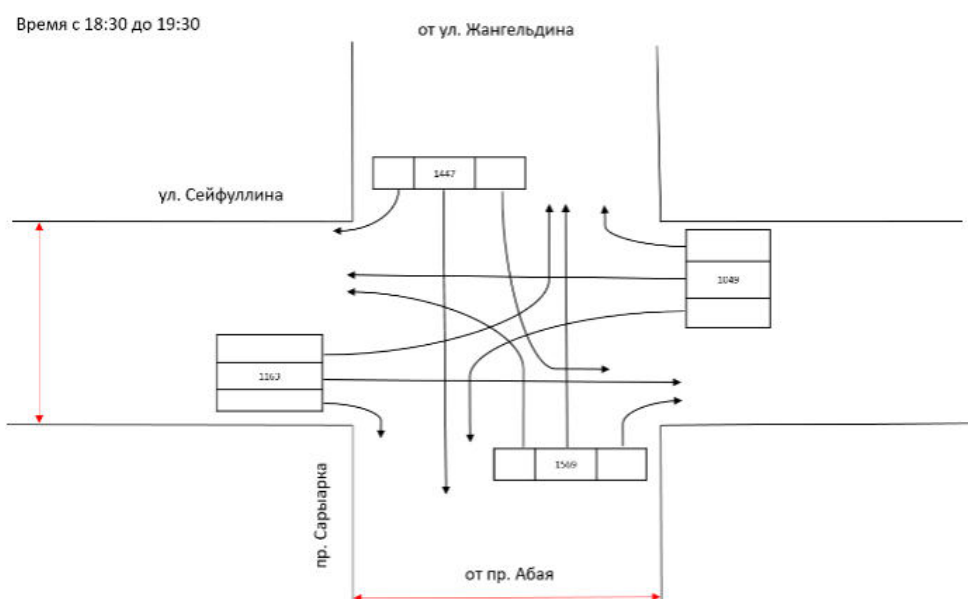


Рисунок 2 - Картограмма интенсивности движения на перекрестке пр.Сарыарка - ул.Сакен Сейфуллина(фактических единиц) с 18:30 до 19:30

По картограмме можно заметить, что на данном участке улично-дорожной сети высокая интенсивность движения. В таких условиях внеуличные пешеходные переходы имеют ряд преимуществ перед наземными.

Во-первых, они функционируют без перерывов и не влияют на движение транспорта. Это одно из главных преимуществ, так как увеличивается пропускная способность дорог.

Во-вторых, снижается время простоев автомобилей у пешеходных переходов, что существенно улучшает экологическую обстановку.

В-третьих, безопасность движения, т.е. пешеходы и транспортные средства не будут мешать движению друг друга, что полностью исключает возможность дорожно-транспортных происшествий.

В связи с возрастающей нагрузкой на улицы городов в 20 веке в СССР, как и в других странах мира началось сооружение подземных пешеходных переходов. Предпочтение было отдано именно подземным переходам потому что они, в отличие от надземных, не нарушали архитектурного облика города и могли быть совмещены с выходами со станций метрополитена. Кроме того, считалось что они более удобны и безопасны для пешеходов.[3]

Внедрение подземного пешеходного перехода на перекрестке проспекта Сарыарка - улицы Сакена Сейфуллина значительно уменьшит заторы в час пик и повлияет на пропускную способность улично-дорожной сети, уменьшит количество дорожно-транспортных происшествий, а также окажет положительное влияние на экологию нашего города.

Список использованных источников

1. Гильманова Э.Р. АКТУАЛЬНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДЗЕМНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ // Научное сообщество студентов XXI столетия. ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XLVII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 10(46). URL: [https://sibac.info/archive/technic/10\(46\).pdf](https://sibac.info/archive/technic/10(46).pdf)
2. <https://мвд.рф/news/item/16252633>
3. https://city4people.ru/post/posts_201.html